

„Ein Bären dienst oder eine sinnvolle Zwischenlösung?“, NZZ vom 5. Mai 2008

„Wir haben uns wiederholt für den Ausbau Zürich – Winterthur eingesetzt“ meint EVP-Kantonsrat Gerhard Fischer. Nur: Der VöV und die EVP wollten und wollen nach wie vor den Brüttenertunnel und nicht etwa einen Ausbau der bestehenden Strecke Effretikon – Winterthur. Dieser mindestens 900-Mio Franken teure Tunnel ist schlicht nicht zu finanzieren. Mit dem sturen Festhalten am Tunnel wurden seit 1989 alle anderen, sinnvollen Massnahmen wie niveaufreie Abzweigung beim „Hürlistein“ oder das 3. Gleis Effretikon – Winterthur, wirksam verhindert. Interessant wird die Stellungnahme des VöV und der EVP zu der im September 2008 eingereichten Volksinitiative des VCS-Zürich für den Ausbau der Strecke Effretikon – Winterthur auf vier Geleise sein. Ob sie sich zu einem Ja durchringen können? Schliesslich waren diese beiden Organisationen anfänglich auch gegen den zweiten Durchgangsbahnhof in Zürich (der jetzt im Bau ist).

Das Entscheidende ist aber nicht dieser über 20-jährige Glaubenskrieg über die Strecke Zürich – Winterthur, sondern dass die 4. Teilergänzung mit der Volksinitiative „Halbstündliche S-Bahn für alle“ gar nichts zu tun hat. Dieses Argument von Regierung und ZVV ist ein reines Ablenkungs- resp. Verwirrungsmanöver.

Die Initianten wollen lediglich, dass auf vier SBB-Strecken im Kanton Zürich ab 2012 zwei Züge pro Stunde verkehren. Ein Angebot, das sonst im ganzen Kanton Zürich und auch in vielen anderen Teilen der Schweiz eine Selbstverständlichkeit ist. Damit teure Infrastrukturen vermieden werden können, soll dieses Ziel auch mit „Hinketakt“ erreicht werden, also nicht genau jede halbe Stunde ein Zug, sondern leicht verschoben. Zwischen Rüti und Wald verkehrten vor 2006 zwei Züge pro Stunde mit denselben Infrastrukturen wie heute. Eine Verlängerung der damaligen, fast eine Stunde in Wald herumstehenden Komposition nach Bauma ist auch heute ohne grosse Infrastrukturen problemlos machbar. Ebenso können auf der Weinländerlinie Winterthur – Stammheim (-Stein am Rhein) zwei Züge pro Stunde ohne grosse Infrastrukturbauten gefahren werden. Der ZVV will einfach nicht. Deshalb seine Scheinargumente mit der 4. Teilergänzung, die von EVP-Kantonsrat Fischer kritiklos übernommen wurden.

Es ist ja paradox, dass der Regierungsrat und der ZVV bei der Volksinitiative grosse Infrastrukturen für einen reinen Halbstundentakt vorrechnen – also für etwas, das die Initianten gar nicht verlangen –, aber bei der S 33 zwischen Winterthur und Schaffhausen um alles auf der Welt am Hinketakt festhalten wollen. Bei der S33 ist immerhin anzumerken, dass durch den dortigen Hinketakt in Winterthur alle Stunde die schnelle S12 nach Zürich um wenige Minuten verpasst wird. Das Weinland verfügt deshalb faktisch nur über einen Stundentakt nach Zürich!

Paul Stopper, Dipl. Bauing. ETH/Verkehrsplaner, Uster