

Halbstundentakt setzt falsche Zeichen

Obwohl die Volksinitiative für einen Halbstundentakt nichts Revolutionäres will, setzt sie raum- und verkehrspolitisch sowie finanziell falsche Zeichen und ist daher am 17. Mai an der Urne abzulehnen. Richtiger und dringlicher als ein Subito-Halbstundentakt im ganzen Kanton – den es im Wesentlichen bereits gibt – ist der verstärkte Ausbau des öffentlichen Verkehrs (ÖV) in den Agglomerationsräumen der Städte Zürich und Winterthur.

Die stadtnahen Gemeinden sind untereinander und mit der Kernstadt zu vernetzen; weitere grenzüberschreitende Stadt- und Strassenbahnen sind zu realisieren. Nachdem periphere Gebiete im Kanton stark vom Ausbau und von der Fahrplanverdichtung profitierten, muss wieder ein weit grösserer Teil der ÖV-Investitionen für Bus, Tram und S-Bahn in den Siedlungsschwerpunkten realisiert werden.

Weitere Zersiedelung unerwünscht

Damit wirkt man der weiteren Zersiedelung und dem Verkehrschaos auf der Strasse entgegen und wertet die peripheren Stadträume auf. Das kantonale Gesamtverkehrskonzept und Agglomerationsprogramm sowie die ZVV-Strategie halten fest, die Siedlungsentwicklung sei nach dem öffentlichen Verkehr auszurichten – aber ebenso, dass diese Entwicklung nach innen erfolgen soll. Ohne konsequente Raumbewirtschaftung leistet nicht nur ein verfehlter Strassenbau, sondern auch die S-Bahn einem enormen Siedlungsdruck am falschen Ort Vorschub und damit einer weiteren Zersiedelung.

Und das ist unerwünscht, weil es nicht nachhaltig ist, also weder sozial, ökologisch noch ökonomisch zukunftsweisend.

Peter Anderegg, SP-Kantonsrat,
Vizepräsident des Vereins
zur Förderung des öffentlichen
Verkehrs im Kanton Zürich, Dübendorf