

## ÖV vernünftig weiterentwickeln

## Eine viel zu teure Scheinlösung



Rico Croci\*

Erinnern Sie sich an die kantonale Volksinitiative «Pro öffentlicher Verkehr» im Jahre 1984? Offen gestanden, ich auch nicht. Diese Initiative wollte schon damals den halbstündlichen Takt im Kanton Zürich auf der Bahn einführen und wurde dann aufgrund von Versprechen der damaligen Regierung zurückgezogen. In den äusseren Regionen des Kantons, insbesondere des Zürcher Oberlands, hat diese Entwicklung aber nie richtig eingesetzt. Zwischen Rapperswil und Wald wurde der bestehende S-Bahn-Halbstundentakt sogar abgebaut, obwohl die Fahr-gastzahlen laufend stiegen.

Die Initiative «Halbstündliche S-Bahn für alle» setzt ein Minimum von dem fest, was die heutige Regierung für 2018 versprochen hat. Es geht zum Beispiel nicht darum, bis 2011 alle Bahnabschnitte für einen reibungslosen Halbstundentakt umzubauen. Die Initiative ermöglicht den halbstündlichen Betrieb, der gemäss Regierungsantwort von 2006 auf dem ganzen S-Bahn-Netz für 16 Millionen Franken pro Jahr – zwei Prozent des jährlichen ZVV-Budgets – realisierbar ist, unter Nutzung der heutigen Infrastruktur.

Die Regierung spricht von 55 Millionen, die vergebens investiert werden müssten: Das ist schlicht und einfach falsch! Wie gesagt, 2006 war die Regierung in einer ausführlichen Antwort der Meinung, der Betrieb sei ohne Investitionen möglich, wenngleich auch nicht optimal. Deutlich unter einer Million Franken sei genug, um die bestehenden Kreuzungsstationen halbstündlich optimiert nutzen zu können. Abhängigkeiten vom Ausbauprojekt der 4. Teilergänzung bestehen nicht.

Lieber den Spatz in der Hand – kostengünstig und schnell. Für die Umsetzung des vollständigen und exakten Halbstundentakts, wie er heute versprochen wird, steht dann auch genug Zeit zur Verfügung. Dies ist wichtig, wenn dieser wirklich – wie die SBB-Zeitung stipuliert – erst 2025 umgesetzt werden kann. Man sollte auf Grund der Inhalte entscheiden: mindestens halbstündliche S-Bahn-Verbindungen im ganzen Kanton. Dies nützt nicht nur den «Randregionen» wie dem Jona-/Tösstal. Auch die näheren S-Bahnhöfe profitieren, wenn z. B. Park & Ride in Rüti, Bubikon oder Wetzikon nicht durch Oberländer von weit weg überlastet sind. Dafür muss ein Grundtakt, welcher schon 1984 versprochen wurde, zur Verfügung stehen.

Die Initiative löst weder unnütze Investitionen aus, noch setzt sie unrealistische Zeitpläne, hingegen erzeugt sie Druck, die S-Bahn als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs weiter zu fördern.

\* Rico Croci, Gemeinderat in Wald, Initiativkomitee «Halbstündliche S-Bahn für alle».



Gerhard Fischer\*

Die Initiative «Halbstündliche S-Bahn für alle» verlangt teures Flickwerk innerhalb einer Frist, die unmöglich eingehalten werden kann.

Das Wichtigste voraus: Mit Sicherheit wird die Bahnlinie im Tösstal auch in Zukunft nicht stillgelegt. Im Gegenteil investieren ZVV und SBB in den nächsten Jahren 83 Millionen Franken in die Erneuerung der Infrastruktur dieser Linie. Der Kantonsrat hat mit dem neuen Angebotskonzept ein klares Bekenntnis zum durchgehenden Halbstundentakt auf dem S-Bahn-Netz abgelegt. Die vierte Teilergänzung wird zügig an die Hand genommen. Ab 2013 bis 2018 werden dadurch im Kanton Zürich schrittweise 98 Prozent aller S-Bahn-Stationen halbstündlich erschlossen, auch das Tösstal als «Kernland» der Initiative. Dem Kernanliegen der Initiative wird also Folge geleistet.

Anstatt nun mit der wohlthuenden Gewissheit, etwas bewirkt zu haben, die Initiative zurückzuziehen, möchten die Initianten uns ihren illusorischen Zeitplan aufzwingen. Dabei negieren sie wider besseren Wissens, dass der von ihnen geforderte flächendeckende

Halbstundentakt nur innerhalb der bereits gesicherten vierten Teilergänzung sinnvoll machbar ist. Diese Teilergänzung wiederum ist abhängig von zukünftigen Bahnnetzausbauten, speziell im Korridor Zürich-Winterthur. Die Finanzierung dafür ist gesichert, und die Ausbauten sollen gleichzeitig bis 2018 umgesetzt werden.

Immer wieder wird behauptet, die Situation im Tösstal lasse sich rasch mit einem Hinketakt zwischen Bauma und Wald verbessern. Das stimmt so nicht. Bei einem Hinketakt würden in Rüti keine guten Anschlüsse an die schnelle S-Bahn von und nach Zürich entstehen. Zusätzlich müssten die Züge in Wald kreuzen. Dies wiederum würde einen Umbau der Bahnanlage und der Bau einer Unterführung erfordern. Nur so wäre vom Bundesamt für Verkehr eine Betriebsbewilligung erhältlich. Das Beispiel Wald liefert unter anderem den Grund, warum bei Annahme der Initiative 55 Millionen investiert werden müssten, die nicht zum Konzept der vierten Teilergänzung passen und deshalb nach wenigen Jahren grösstenteils nutzlos würden.

Aus all diesen Gründen ist die vorliegende Initiative eine Scheinlösung, welche viel Geld für ein unbefriedigendes Flickwerk ausgeben will.

\* Gerhard Fischer ist EVP-Kantonsrat aus Bäretswil und Präsident des Vereins zur Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich (VöV).