



Kantonale Abstimmung vom 17. Mai 2009:

Volksinitiative „Halbstündliche S-Bahn für Alle“

**Öffentliche Präsentation vom 8. Mai 2009
in Unterstammheim, Restaurant „Adler“**

Ernst Geissbühler, Oberstammheim
IG Etwilerlinie

Sandro Turcati, Wila
Präsident des Initiativkomitees

Der Wortlaut der Initiative



Das Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988 wird wie folgt ergänzt: § 18, Abs. 3 (neu)

„Die Grundversorgung gemäss Abs. 1 auf dem regionalen Bahnnetz (S-Bahn) umfasst **mindestens ein halbstündliches Angebot im Bahnbetrieb für alle im kantonalen Richtplan Verkehr aufgeführten Stationen und Haltestellen.“**

Übergangsbestimmung:

„§ 18 Abs. 3 tritt spätestens auf das dritte der Annahme durch das Volk folgende Fahrplanjahr in Kraft.“

Was will die Initiative?



Die Initiative verlangt, dass das **Zürcher S-Bahnnetz** **mindestens halbstündlich*** bedient wird. Damit erhalten alle Regionen des Kantons eine qualitativ hoch stehende Erschliessung durch die S-Bahn.

Der **Richtplan** legt fest, welche Gebiete durch die S-Bahn erschlossen werden sollen. Somit kann das Angebot an **künftige Bedürfnisse** angepasst werden.

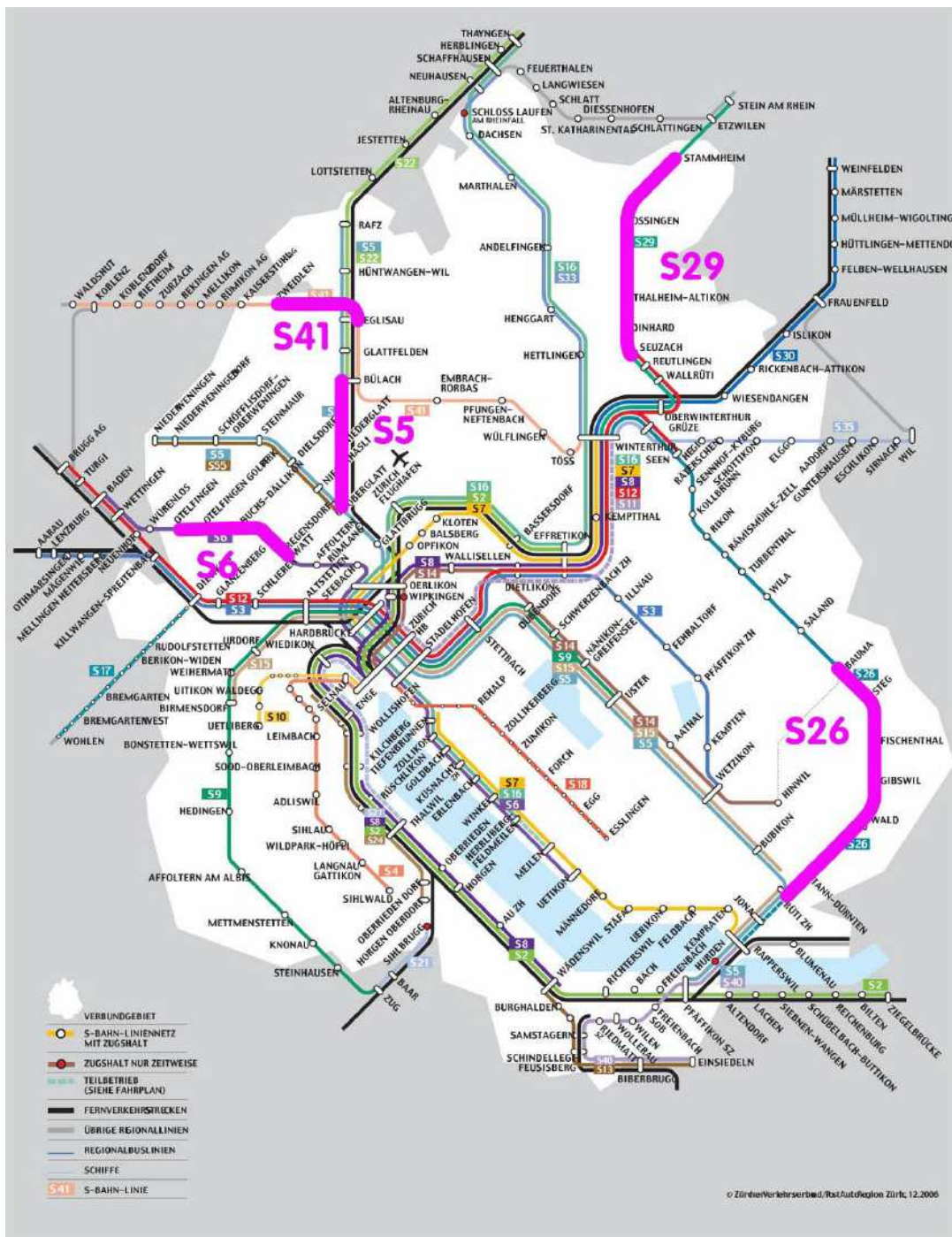
**halbstündlich = kein exakter Halbstudentakt erforderlich*

Auf welchen Strecken ist die halbstündliche Bedienung noch nicht realisiert?*



- **S4** zwischen Langnau und Sihlbrugg
- **S5** zwischen Oberglatt und Bülach:
Die halbstündliche Bedienung ist mit der Inbetriebnahme der Durchmesserlinie 2015 geplant.
- **S26** zwischen Bauma und Rüti, die Initiative auslösende Strecke:
Auf der S26 wurde die halbstündliche Bedienung zwischen Wald und Rüti 2006 abgeschafft (Aufhebung der S43): Heute verkehren Ersatzbusse teilweise im Viertelstundentakt und in Dreifach-Traktion parallel zur Bahnstrecke!
- **S29** zwischen Seuzach und Stammheim (- Etwilen/TG - Stein/SH)
- **S41** zwischen Eglisau und Zweidlen (- Bad Zurzach AG)
- **DVZO** zwischen Hinwil und Bauma:
Die Strecke ist heute als elektrifizierte Museumsbahn betrieben. Der Abschnitt Hinwil - Bäretswil ist aber im Richtplan als S-Bahn eingetragen!

* *Auf der S6 wurde der Halbstundentakt zwischen Regensdorf und Otelfingen nach der Einreichung der Initiative eingeführt.*



Auf welchen Strecken ist die halbstündliche Bedienung noch nicht realisiert?*

*Auf der S6 wurde der Halbstundentakt zwischen Regensdorf und Otelfingen nach der Einreichung der Initiative eingeführt.

Wieso soll man **Ja** zur Initiative stimmen?



1. Unsere Wirtschaft braucht die S-Bahn, weil ohne Verkehr kein **Wirtschaftswachstum** möglich ist und weil in Wirtschaftszentren Verkehr, der nur auf Strassen baut, zum Kollaps führen würde.
2. Unsere **Umwelt** braucht die S-Bahn, weil diese die Umwelt viel weniger belastet, als der motorisierte Individualverkehr, aber vergleichbar attraktiv ist.
3. Die S-Bahn fördert die **Wohnqualität**. Wohngebiete mit guter Bahnanbindung sind begehrt.
4. Die S-Bahn ist Voraussetzung für die **Einschränkung der Zersiedlung**. Siedlungen sollen sich um die Haltestellen entwickeln, nicht entlang von Strassen.
5. Die **S-Bahn** ist das **Rückgrat** des öffentlichen Verkehrs. Von ihrem Angebot hängen die Möglichkeiten ab, auch auf **Buslinien** Verbesserungen einzuführen.
6. Eine halbstündliche S-Bahn gewährt in allen Kantonsteilen eine echte **Alternative zum Auto**, womit die **Städte** vom Verkehr aus ländlichen Regionen **entlastet** werden.

Wann soll die Initiative umgesetzt werden?



Die Übergangsbestimmungen sind so ausgelegt, dass die Initiative **spätestens mit dem Fahrplan 2012** umzusetzen ist.

Diesbezüglich ist das Initiativkomitee **kompromissbereit**, wenn objektive, insbesondere **technische Gründe** vorliegen, die eine Verzögerung bedingen.

Welcher Bezug besteht zwischen Initiative und 4. Teilerganzung?



Initiative und 4. Teilerganzung der S-Bahn Zurich (4.TE) haben die **gleiche Stossrichtung**.

Die **4.TE** ist aber noch **nicht beschlossen**: Bis heute existieren dazu **lauter Versprechen, aber kein Antrag** der Regierung an den Kantonsrat!!

Hingegen die **Initiative setzt klare, gesetzliche Rahmenbedingungen** fur den ganzen Kanton, insbesondere fur die **Verbindungen zwischen Stadt und Land**.

Was meint das Initiativkomitee zum indirekten Gegenvorschlag (4.TE)?



1. Das Komitee **befürwortet** den indirekten Gegenvorschlag (4.TE).
2. Die **Initiative ersetzt ihn nicht**, sondern schreibt eine **Zwischenstufe** mit minimaler Angebotsqualität für alle vor.
3. Der **Gegenvorschlag bedingt** aber den **Ausbau** der Strecke **Zürich - Winterthur**.
4. Gerade dieser Ausbau ist **vom Bund** bis heute **nicht bewilligt**.
5. Für den Fall, dass er bewilligt würde, haben die **SBB** mitgeteilt, dass er **frühestens in 16 Jahren** (2025) realisiert werden kann
6. Es ist nicht einzusehen, wieso das **halbstündliche Angebot** auf S26 und S29 bis 2025 warten soll, obschon es **schon heute technisch machbar** ist.

Wie viel kostet die Umsetzung der Initiative?



Laut Schätzung der **Regierung** vom 28. Mai 2008 sind einmalige Mehrinvestitionen von **ca. 50 Mio. CHF** zusätzlich zur 4. TE auf der Tösstal- und Etwilerlinie erforderlich.

Gemäss unseren Analysen ist die halbstündliche Bedienung auf diesen Linien **ohne zusätzliche Investitionen** im „Hinketakt“ möglich – vorausgesetzt, die Kreuzungsstationen bleiben im heutigen Zustand.

Wie könnte die Umsetzung der Initiative auf der S29 aussehen?



Fahrplan S29 "08 Plus"						
IC	S12	S12	nach Zürich von	S12	S12	ICN
25	22	52	ab Winterthur an	09	39	35
15	20	48	an Winterthur ab	12	41	46
--	15	44	Oberwinterthur	16	45	--
--	12	41	Wallrüti	17	46	--
	09	38	Reutlingen	20	49	
06	08	37	Seuzach	23	52	54
02		33	Dinhard	25		56
00		31	Thalheim	30		01
52		23	Ossingen	36		07
46		17	Stammheim	43		16
36		11	Etwilen	47		22
33		08	ab Stein an	52		27
25		55	an Stein ab	00		30
S8		S3	von Schaffhausen nach	S3		S8

Fett: Kreuzungsstationen

S12 und S29 wie bisher

Zusätzliche S29 Stammheim - Seuzach mit Anschluss auf S12

Verlängerung nonstop nach Winterthur zu prüfen (unsicher)

Wieso soll man das Angebot nicht der Nachfrage entsprechend ausrichten?



Man soll das **Angebot** nicht nur auf die bestehende, sondern auch **auf die künftig erzielte Raumnutzung** und demzufolge auf die dadurch entstehende Nachfrage ausrichten.

Siedlungs- und Verkehrsplanung ergänzen sich und sind gemeinsam voranzutreiben.

Deshalb verlangt die Initiative die **halbstündlich Bedienung** der S-Bahnstrecken **nur dort**, wo der kantonale **Richtplan** die Bahnerschliessung vorsieht.

Ist es sinnvoll, Züge fahren zu lassen, wo die Nachfrage zu schwach ist?



Bei mangelnder Nachfrage und geringer Nachfrageprognose ist die **im Richtplan** vorgesehene Erschliessungsart zu hinterfragen.

Es darf aber nicht mehr wie 2006 vorkommen, dass das Bahnangebot kurzfristig und unüberlegt aus Spargründen gestrichen wird. Das schafft Planungsunsicherheit für die betroffenen Gemeinden.

Zudem: Ein gutes Angebot schafft neue Nachfrage wo Nutzungs-Potential vorhanden ist!

Wieso genügt eine Verbindung pro Stunde nicht?



Das Angebot im **Stundentakt** ist heute im Kanton Zürich **nicht mehr attraktiv** genug, um das **Umsteigen vom Auto** zur Bahn zu fördern.

Bestehen hingegen im Kanton flächendeckend halbstündliche Verbindungen, so werden manche Leute dazu bewogen, das Auto öfter oder gar regelmässig zu Hause zu lassen.

Zudem verursacht der Bahnbetrieb hohe Fixkosten: Es ist also **wirtschaftlicher, die Bahn intensiv zu nutzen** statt sporadisch.

Wieso beschränkt sich die Initiative aufs Bahnangebot?



Die **S-Bahn ist das Rückengrat** unseres öffentlichen Verkehrs. Stimmt hier das Angebot nicht, so kann keine Flächenwirkung erzielt werden, weil immer wieder eine Verbindung oder ein Anschluss auf vielen Wegen nicht klappt.

Der **Bus gewährt die Feinerschliessung** am Anfang oder am Ende eines Weges ausserhalb von Ballungsgebieten oder Querverbindungen zwischen Bahnstrecken.

Die **Angebotsverordnung** sieht schon heute dafür den **Stundentakt als Minimum** vor.

Wer unterstützt die Initiative?

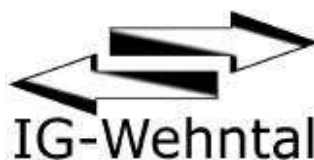


Die Initiative wird unterstützt durch die Kantonalparteien SP und GP sowie durch die CVP des Bezirks Hinwil.

Ferner unterstützen IG Etwilerlinie, IG Wehntal und IG Tösstallinie, Pro Bahn, umverkehR und SEV das Volksbegehren.



IG Etwilerlinie



umverkehR



Besten Dank für Ihre
Aufmerksamkeit,
.... und Ihre

**Ja-Stimme
am 17. Mai!!**

*Diese Folien zum Referat können bis
Ende Mai 2009 bei
ik-sekretariat@bluewin.ch
bestellt werden.*