

**Halbstündliche  
S-Bahn  
für Alle.**

**17. Mai 2009 JA**

Am 17. Mai 2009 stimmen wir über die Volksinitiative ab, die im September 2007 mit 7'200 Unterschriften eingereicht wurde. Sie verlangt eine mindestens halbstündliche Bedienung aller S-Bahnstationen im Kanton Zürich.

**Stimmen Sie ja, dann...**

- ... fahren ab 2012 alle S-Bahnen überall im ZVV mindestens halbstündlich
- ... müssen wir nicht bis 2025 auf die 4. Teilergänzung der S-Bahn warten
- ... muss die Regierung handeln
- ... entlasten wir die Städte vom Individualverkehr
- ... kann das lokale Bus-Angebot verbessert werden
- ... entlasten wir die Umwelt
- ... wird die Solidarität von Stadt und Land gestärkt

**Weitere Informationen unter [www.halbstuendlich.ch](http://www.halbstuendlich.ch)**

Die Initiative wird unterstützt von:



## Unsere Argumente

- Die S-Bahn verbindet Menschen aus allen Regionen, und erlaubt es ihnen, zur Arbeit, zum Ausbildungsort, zum Einkauf oder in Erholungsgebiete zu gelangen. Und sie bringt sie sicher, zuverlässig und pünktlich nach Hause zurück.
- 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.
- Unsere Umwelt braucht die S-Bahn, weil diese die Umwelt viel weniger als der motorisierte Individualverkehr belastet. Ein gut bedientes S-Bahnnetz erlaubt es uns, Autofahrten einzusparen. Wo die S-Bahn nur selten fährt, haben wir oft keine andere Wahl als mit dem Auto zu fahren.
- Unsere Gesundheit braucht die S-Bahn, weil sie umweltfreundlich ist.
- Wir sitzen gerne in der S-Bahn um zu lesen, miteinander zu reden, etwas zwischendurch zu essen, Musik zu hören, uns zwischen Start und Ziel zu entspannen. Weniger gerne stehen wir in der S-Bahn. Deshalb soll sie oft genug fahren.
- Die S-Bahn fördert die Wohnqualität. Die Siedlungsentwicklung im Kanton Zürich richtet sich nach dem Angebot im S-Bahnnetz. Wohngebiete mit guter Bahnanbindung sind begehrt.
- Die S-Bahn schränkt die Zersiedlung ein. Siedlungen sollen sich um die Haltestellen entwickeln, nicht mehr entlang von Strassen. Dies wird im kantonalen Richtplan nicht nur festgehalten, sondern gezielt gefördert.
- Die Initiative stärkt die S-Bahn auch in den Regionen und belastet die Zentren nicht.
- Die Initiative ermöglicht den flexiblen Ausbau der S-Bahn und den effizienten Betrieb. Sie lässt Schienen nicht unternutzt und schafft Nachfrage wo Potenzial ist.
- Die Initiative setzt Zeichen für einen starken öffentlichen Verkehr, der der ganzen Kantonsbevölkerung dient und nicht nur Leuten, welche kein Auto fahren können. Der öffentliche Verkehr darf nicht zweite Wahl sein.
- Die S-Bahn ist das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs. Von ihr hängen die Möglichkeiten ab, auch auf Buslinien Verbesserungen einzuführen. Ein verbessertes Tram- und Busangebot ist nur wirksam, wenn die S-Bahn mindestens halbstündliche Anschlüsse garantiert.

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

Auf folgenden Strecken:

- S4 zwischen Langnau und Sihlbrugg
- S5 zwischen Oberglatt und Bülach.
- S26 zwischen Bauma und Rüti
- S29 zwischen Seuzach und Stammheim (- Stein a.R. SH)
- S41 zwischen Eglisau und Zweidlen (- Bad Zurzach AG)
- zwischen Hinwil und Bäretswil (- Bauma), im Richtplan vorgesehen aber nicht betrieben.

Auf der S26 wurde die halbstündliche Bedienung zwischen Wald und Rüti erst 2006 abgeschafft. Heute verkehren Ersatzbusse teilweise im Viertelstundentakt und in Dreifach-Traktion parallel zur Bahnstrecke.

### Was kostet die Umsetzung der Initiative?

Zwischen 0 und 55 Mio. CHF. Die Regierung schätzt die Investitionskosten, die durch die Initiative verursacht werden, auf 55 Mio. CHF. Das Initiativkomitee schlägt vor, keine Investitionen zu tätigen, und dafür die S26 und S29 im „Hinketakt“ (keinem exakten Halbstundentakt) zu betreiben, bis die 4. Teilergänzung der Zürcher S-Bahn (4.TE) umgesetzt wird. Dies bedingt, dass bis dann die Kreuzungsstationen der Tösstalbahn im heutigen Zustand belassen werden, und dass bis dann die zweite stündlich verkehrende S29 nur den Abschnitt Seuzach - Stammheim (-Stein) bedient. Der Initiativtext ist so formuliert, dass dies erlaubt wäre. Die Regierung behauptet aber, dies sei nicht möglich, obschon sie 2006 noch das Gegenteil schrieb. Der jährliche Betriebs-Mehraufwand für die halbstündliche Bedienung des gesamten S-Bahnnetzes hat die Regierung im Jahr 2006 auf 16 Mio. CHF oder 2% des ZVV-Budgets geschätzt. Diese Schätzung entstand vor dem Projekt 4. TE, und berücksichtigt noch keine Einsparungen im Busbetrieb (z.B. zwischen Wald und Rüti).

### Wieso zog das Initiativkomitee (IK) die Initiative zu Gunsten des indirekten Gegenvorschlages nicht zurück?

Das Initiativkomitee begrüsst den Gegenvorschlag, aber zieht die Initiative nicht zurück, weil der Gegenvorschlag auf wackligen Füßen steht und sehr spät kommt: Seine Umsetzung ist frühestens ab 2025 möglich, und nur sofern das Bundesparlament den Ausbau der Bahnstrecke Zürich – Winterthur endlich bewilligt. Technisch aber wäre die halbstündliche Bedienung des gesamten S-Bahnnetzes schon heute möglich, wenn auch nicht überall im exakten Halbstundentakt.

**Spenden an:** Initiativkomitee S-Bahn, c/o IG Tösstallinie, 8492 Wila, auf Postscheckkonto 85-605123-0 – sind herzlich willkommen.

**Sekretariat:** Initiativkomitee S-Bahn, Im Brand 24, 8637 Laupen ZHT. 055 266 25 04, F. 055 266 25 05  
www.halbstuendlich.ch E-Mail: ik-sekretariat@bluewin.ch