

Wir stimmen ab

Kanton Zürich

Volksabstimmung vom 17. Mai 2009



Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger

Am 3. September 2007 ist die Volksinitiative «Halbstündliche S-Bahn für Alle; Für eine halbstündliche Bedienung aller S-Bahnstrecken des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) im Kanton Zürich» mit den notwendigen Unterschriften eingereicht worden. Der Kantonsrat hat die Vorlage am 5. Januar 2009 beraten und beschlossen, die Initiative zur Ablehnung zu empfehlen. Die Volksinitiative gelangt nun am 17. Mai 2009 zur Abstimmung.

Der Beleuchtende Bericht des Regierungsrates sowie die Stellungnahmen des Initiativkomitees und der Minderheit des Kantonsrates erläutern Ihnen die Vorlage näher.

Zürich, 11. März 2009

Im Namen des Regierungsrates
Der Präsident: Markus Notter
Der Staatsschreiber: Beat Husi

Die Vorlage in Kürze

Volksinitiative «Halbstündliche S-Bahn für Alle; Für eine halbstündliche Bedienung aller S-Bahnstrecken des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) im Kanton Zürich»

Die Volksinitiative «Halbstündliche S-Bahn für Alle; Für eine halbstündliche Bedienung aller S-Bahnstrecken des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) im Kanton Zürich» wurde am 3. September 2007 eingereicht. Die Initiantinnen und Initianten verlangen mittels Gesetzesänderung die Einführung von halbstündlichen Verbindungen auf allen S-Bahn-Linien für alle im kantonalen Richtplan eingetragenen Bahnhöfe und Haltestellen spätestens bis Dezember 2011. Der Regierungsrat und der Kantonsrat lehnen die Initiative ab. Die Anliegen der Initiantinnen und Initianten werden mit dem vom Kantonsrat im Januar 2009 beschlossenen indirekten Gegenvorschlag weitgehend berücksichtigt. Dieser verankert das Anlie-

gen der Initianten auf Verordnungsstufe: Grundsätzlich wird der Halbstundentakt auf allen S-Bahn-Linien eingeführt. Dies soll in Übereinstimmung mit weiteren Ausbauprozessen zwecks Vermeidung unnötiger Kosten zeitlich gestaffelt geschehen. Bereits heute werden 93% aller S-Bahn-Stationen mit einem Halbstundentakt oder sogar einem Viertelstundentakt bedient. Mit den unabhängig von der vorliegenden Volksinitiative bereits geplanten Infrastrukturausbauten auf dem S-Bahn-Netz (4. Teilergänzungen) wird dieser Wert bis ins Jahr 2018 auf 98% ansteigen.

Kantonsrat und Regierungsrat empfehlen: **Nein**

Inhalt

Beleuchtender Bericht des Regierungsrates
/ Seite 2

Meinung der Minderheit des Kantonsrates
/ Seite 4

Meinung des Initiativkomitees
/ Seite 5

Vorlage
/ Seite 6



Volksinitiative «Halbstündliche S-Bahn für Alle; Für eine halbstündliche Bedienung aller S-Bahnstrecken des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) im Kanton Zürich»

Beleuchtender Bericht

[Verfasst vom Regierungsrat]

Die Volksinitiative «Halbstündliche S-Bahn für Alle» verlangt die Einführung von halbstündlichen Verbindungen auf allen S-Bahn-Linien für alle im kantonalen Richtplan eingetragenen Bahnhöfe und Haltestellen. Mit der Initiative soll das Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr geändert werden. Damit Streckenabschnitte, auf denen die S-Bahn noch nicht zweimal pro Stunde verkehrt, so rasch wie möglich ein besseres Angebot erhalten, soll die Umsetzung nach Ansicht der Initiantinnen und Initianten spätestens auf das dritte Fahrplanjahr nach Annahme der Initiative, also bis Dezember 2011, erfolgen. Die Prüfung der Initiative ergab, dass die rasche Umsetzung teilweise nicht machbar ist. Grund dafür sind notwendige Infrastrukturausbauten auf den betroffenen Streckenabschnitten, deren Planung, Projektierung und Bau erfahrungsgemäss mehr Zeit in Anspruch nehmen. Zudem würden rund 55 Mio. Franken investiert, die längerfristig nicht sinnvoll nutzbar wären. Regierungsrat und Kantonsrat lehnen aus diesen Gründen die Volksinitiative ab. Sie haben den Halbstundentakt auf dem gesamten S-Bahn-Netz jedoch in der Angebotsverordnung verankert.

Ziel der Volksinitiative

Die Initiative verlangt, dass der Halbstundentakt auf dem gesamten S-Bahn-Netz auf Gesetzesstufe verankert wird. Der Halbstundentakt müsste an sieben Tagen in der Woche während der gesamten Betriebszeit von 6 bis 24 Uhr angeboten werden. Zudem wäre die Erschliessung nicht mehr an eine genügende Nachfrage gekoppelt. In der Begründung präzisieren die Initiantinnen und Initianten, dass kein reiner Halbstundentakt erforderlich sei; ein sogenannter hinkender Halbstundentakt mit unterschiedlichen Intervallen von z.B. 20 und 40 Minuten würde genügen. Von der Initiative betroffen sind nicht ganze Bahnstrecken, sondern nur einzelne Abschnitte: Die S5 zwischen Oberglatt und Bülach, die S26 zwischen Bauma und Rüti, die S29 zwischen Seuzach und Stammheim sowie die S41 zwischen Eglisau und Zweidlen. Zur Finanzie-

rung nimmt die Initiative keine Stellung. Die S6 zwischen Regensdorf und Otelfingen ist seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2007 im Halbstundentakt erschlossen und damit nicht mehr von der Initiative betroffen.

Kantonsrat verankert Anliegen der Initianten in Angebotsverordnung

Der Kantonsrat hat am 5. Januar 2009 einer vom Regierungsrat im Sinne eines indirekten Gegenvorschlag beantragten Änderung der Angebotsverordnung zugestimmt. Diese trat auf dem 1. März 2009 in Kraft. Der indirekte Gegenvorschlag verankert den Halbstundentakt im Bereich der Grundversorgung nicht auf Gesetzesstufe, sondern auf Verordnungsstufe. Damit werden alle umsetzbaren Anliegen der Initiantinnen und Initianten erfüllt. Der Halbstundentakt wird grundsätzlich auf allen S-Bahn-Linien eingeführt, doch soll dies

zeitlich gestaffelt geschehen. Mit dieser Lösung werden keine Investitionen getätigt, die längerfristig nicht sinnvoll nutzbar wären.

Halbstundentakt schon heute weitgehend Standard

Um die weiterhin steigende Nachfrage auf dem S-Bahn-Netz abdecken zu können, wird das Angebot in Zukunft mit den 4. Teilergänzungen der S-Bahn weiter ausgebaut. Damit wird die Zahl der halbstündlich erschlossenen S-Bahn-Stationen von heute 163 (93%) auf 173 (98%) bis ins Jahr 2018 ansteigen. Es verbleiben lediglich drei Stationen ohne entsprechende Anbindung, nämlich Sihlwald, Sihlbrugg und Zweidlen. Ein halbstündliches Angebot an den Stationen Sihlwald und Zweidlen ist aufgrund des geringen Nachfragepotenzials und der beträchtlichen Investitions- und Betriebskosten auch langfristig nicht sinnvoll. Sihlbrugg wird ab Dezember 2013 wegen Trasseeskonflikten und geringer Nachfrage nicht mehr bedient. Die Stationen Sihlwald und Sihlbrugg sind in der Begründung der Initiative jedoch nicht aufgeführt, weshalb davon auszugehen ist, dass sie nicht vom Anliegen der Initiative erfasst sind. Zusammenfassend ergibt sich, dass in räumlicher Hinsicht lediglich in Bezug auf die Station Zweidlen eine Abweichung zwischen der Initiative und den 4. Teilergänzungen besteht.

4. Teilergänzungen: sinnvoll gestaffelter Ausbau der S-Bahn

Im Rahmen der 4. Teilergänzungen der S-Bahn sollen die zahlreichen bestehenden und in den nächsten Jahren abschließbaren Kapazitätsengpässe auf dem S-Bahn-Netz behoben werden. Nach deren Abschluss kann auf allen Strecken im Nahbereich der Stadt Zürich sowie auf den nachfragestärkeren Bahn-



höfen im mittleren Distanzbereich sogar der Viertelstundentakt angeboten werden. Die 4. Teilergänzungen sind zudem mit anderen, auch nationalen Ausbaukonzepten abgestimmt, so unter anderem mit der sich im Bau befindenden Durchmesserlinie Wiedikon/Altstetten–Zürich HB–Oerlikon (geplante Eröffnung 2013/2015) sowie mit weiteren nationalen Projekten (Hochgeschwindigkeitsverkehrs-Anschluss HGV und zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur ZEB). Dadurch werden Synergien genutzt und – für die Kundinnen und Kunden von grosser Bedeutung – gute Anschlüsse ermöglicht. Die 4. Teilergänzungen werden gestaffelt fertiggestellt und erlauben die schrittweise Einführung eines besseren Angebots im Dezember 2013, 2015 und etwa 2018. Damit dannzumal genügend Züge vorhanden sind, haben die SBB bereits im Sommer 2008 50 neue Doppelstockzüge für rund eine Milliarde Franken bestellt.

55 Mio. Franken Fehlinvestitionen bei Annahme der Initiative

Um die Initiative erfüllen zu können, müssten rund 55 Mio. Franken in Infrastrukturausbauten investiert werden. Allein für die Streckenabschnitte Bauma–Rüti und Seuzach–Stammheim würden 50 Mio. Franken anfallen. Diese Investitionen passen nicht in das Konzept der 4. Teilergänzungen der

S-Bahn, weshalb sie ihren Nutzen bereits nach wenigen Jahren verlieren würden. Die Initiative verlangt zudem, dass der Halb-stundentakt innerhalb von drei Jahren nach Annahme (spätestens auf Fahrplanwechsel im Dezember 2011) eingeführt wird. Da Planung, Projektierung, Baubewilligung und Bau von Bahninfrastrukturprojekten erfahrungsgemäss länger dauern, ist die Umsetzung in der geforderten Frist kaum möglich.

Zusammenfassung

Folgende Gründe sprechen für ein Nein zur Initiative:

1. Der Halb-stundentakt auf dem Netz der S-Bahn Zürich ist bereits in der Angebotsverordnung verankert.
2. Mit den 4. Teilergänzungen der S-Bahn werden 98% aller Stationen im Halb-stundentakt erschlossen sein.
3. Die 4. Teilergänzungen sind auf nationale Ausbaukonzepte abgestimmt, was unter anderem gute Anschlüsse an S-Bahn- und Fernverkehr ermöglicht.
4. Die Initiative löst teilweise Infrastrukturausbauten aus, die nicht in der geforderten Frist umsetzbar sind.
5. 55 Mio. Franken werden am falschen Ort ausgegeben, da die Investitionen weder in das Konzept der 4. Teilergänzungen der S-Bahn passen, noch auf nationale Ausbaukonzepte abgestimmt sind.

Der Kantonsrat hat die Volksinitiative «Halbstündliche S-Bahn für Alle; Für eine halbstündliche Bedienung aller S-Bahnstrecken des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) im Kanton Zürich» am 5. Januar 2009 mit 118 zu 49 Stimmen abgelehnt.

Kantonsrat und Regierungsrat empfehlen: Nein.

Zeitplan 4. Teilergänzungen der S-Bahn Zürich

Dezember 2013:

- Eröffnung Durchmesserlinie Wiedikon–Zürich HB–Oerlikon
- Neukonzeption des Korridors Zürich–Thalwil–Zug / Pfäffikon SZ–Ziegelbrücke
- Erste Verbesserungen zwischen Zürich und Winterthur

Dezember 2015:

- Eröffnung Durchmesserlinie Altstetten–Zürich HB–Oerlikon
- Anpassung des restlichen Kernnetzes mit Ausnahme des Korridors Zürich–Winterthur und der Regionallinien ab Winterthur

Etwa 2018:

- Fertigstellung Streckenausbau Zürich–Winterthur
- Ausbauten auf dem Korridor Zürich–Winterthur und den Regionallinien ab Winterthur

Meinung der Minderheit des Kantonsrates

[Verfasst von der Geschäftsleitung des Kantonsrates]

Eine Minderheit des Kantonsrates stimmt der Volksinitiative aus den folgenden Gründen zu:

Gleichberechtigung aller Regionen bei der Bedienung durch die S-Bahn

Die halbstündliche Bedienung mit einer S-Bahn ist kein Luxus und grundsätzlich in der ganzen Schweiz unbestritten. Es ist nicht einzusehen, warum sie im Kanton Zürich nicht rasch und flächendeckend verwirklicht werden soll. Die meisten Zürcher Regionen werden bereits im Halbstundentakt, einige sogar schon im Viertelstundentakt bedient. In anderen Regionen aber, etwa im Zürcher Oberland oder im Weinland, verkehrt eine S-Bahn nur gerade jede Stunde. Diese Regionen warten bereits seit 15 Jahren auf den Halbstundentakt.

Eine flächendeckende halbstündliche S-Bahn-Bedienung schafft einen Ausgleich unter den zürcherischen Regionen und bringt mehr Gerechtigkeit im öffentlichen Verkehr. Sie befriedigt eine vorhandene Nachfrage nach besseren Leistungen des öffentlichen Verkehrs und schafft für die Gemeinden in den zürcherischen Randregionen Planungssicherheit.

Häufigere Verbindungen dienen beiden, den Randregionen und den Agglomerationen

Gute und schnelle Verbindungen sind entscheidend für die Wahl des Verkehrsmittels. Die Pendlerinnen und Pendler aus den Randregionen sollen nicht mit dem Auto, sondern mit dem öffentlichen Verkehr zur Arbeit in die Stadt fahren. Sie vermindern

damit die Verkehrsprobleme auf den Strassen der Agglomerationen sowie die Umweltprobleme. Der Motorisierungsgrad in Regionen mit einem ungenügenden S-Bahn-Angebot ist weit überdurchschnittlich. Die Autokolonnen auf den dortigen Strassen belegen die Nachfrage nach einem besseren S-Bahn-Angebot.

Eine bessere Erschliessung der Randregionen dient aber auch den Menschen in den Agglomerationen; sie können die Erholungsgebiete mit attraktiven öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen.

Keine Koppelung mit anderen Projekten

Der indirekte Gegenvorschlag des Kantonsrates koppelt eine halbstündliche S-Bahn-Bedienung der Randregionen aus unerfindlichen Gründen an die Realisierung des Bahnhofs Löwenstrasse, des dritten Tunnels Zürich HB-Oerlikon und die vierte Teilergänzung der S-Bahn. Damit wird deren Einführung um mindestens zehn Jahre verzögert.

Die halbstündliche S-Bahn kann aber ohne teure Zusatzinvestition auf der bestehenden Infrastruktur und mit pragmatischen Zwischenlösungen rasch verwirklicht werden.

Die S-Bahn ist das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs. Dessen Attraktivität wird mit einer flächendeckenden halbstündlichen Bedienung durch die S-Bahn gesteigert. Dieses Anliegen darf nicht auf unbestimmte Zeit aufgeschoben werden!

Volksinitiative «Halbstündliche S-Bahn für Alle; Für eine halbstündliche Bedienung aller S-Bahnstrecken des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) im Kanton Zürich»

Vorlage

Volksinitiative

Titel und Text der Volksinitiative lauten:

«Halbstündliche S-Bahn für Alle; Für eine halbstündliche Bedienung aller S-Bahnstrecken des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) im Kanton Zürich»

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.

Auf Ihrem Stimmzettel werden Sie gefragt: Stimmen Sie folgender Vorlage zu?

Volksinitiative

**«Halbstündliche S-Bahn für Alle;
Für eine halbstündliche Bedienung
aller S-Bahnstrecken des Zürcher
Verkehrsverbundes (ZVV) im Kanton
Zürich»**

Der Kantonsrat und der Regierungsrat beantragen den Stimmberechtigten, die Volksinitiative «Halbstündliche S-Bahn für Alle; Für eine halbstündliche Bedienung aller S-Bahnstrecken des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) im Kanton Zürich» abzulehnen.



Für die 4. Teilergänzungen hat die SBB 50 neue S-Bahn-Züge bestellt.



Meinung des Initiativkomitees

Unsere S-Bahn: die beste Verbindung zwischen Stadt und Land!

Die Agglomeration Zürich ist die grösste der Schweiz und die Stadt Winterthur hat gerade die Marke von 100 000 Einwohner/-innen überschritten. In beiden Städten treffen aus dem ganzen Kanton S-Bahnlinien sternförmig aufeinander. Sie sammeln die Verkehrsströme ihrer Umgebung und bringen sie rasch und zuverlässig in die Städte. Zudem verbindet die S-Bahn diese Städte untereinander gut und schneller als das Auto.

Im Weinland, Unterland und Oberland sind aber noch grosse Gebiete nur stündlich an die S-Bahn angebunden. Aus Spargründen wurde 2006 sogar eine S-Bahn-Linie auf Bus umgestellt. Doch wo die S-Bahn selten fährt, funktioniert die Bus-Erschliessung schlechter, weil die Anschlussmöglichkeiten an die Bahn oft fehlen. Und auch in diesen Regionen sind die Züge in Stosszeiten übervoll! Die Initiative schliesst die Lücke, sodass in allen Regionen des Kantons ein minimales, attraktives Bahnangebot gewährt wird.

Unsere S-Bahn: Umweltschutz jetzt! CO₂ reduzieren!

Der in den 80er-Jahren eingeführte Stundenakt ist heute nicht mehr zeitgemäss und hemmt in den betroffenen Regionen das Um-

steigen auf die Bahn. Deshalb ist ein flächendeckend halbstündliches Bahnangebot notwendig und soll im Gesetz festgeschrieben werden. Somit werden die Städte vom Autoverkehr aus dem Land entlastet.

Unsere S-Bahn: Vorteil für den Wirtschaftsstandort Kanton Zürich!

Ein attraktives Bahnangebot dient nicht nur dem Schutz der Umwelt und somit unserer Gesundheit, sondern ist ein zentraler Vorteil für den Wirtschaftsstandort Kanton Zürich! Die flächendeckende Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist für Firmen wichtig, weil sie damit für Kundschaft und Angestellte besser erreichbar sind und Parkplätze sparen.

Unsere S-Bahn: Sichern wir ihre Zukunft!

Regierungs- und Kantonsrat teilen die Anliegen der Initiative, und haben die «Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr» in diesem Sinne revidiert. Die Umsetzung der neuen Verordnung wurde leider auf einen fraglichen Zeitpunkt verschoben und ist zudem nicht garantiert. Nur mit einem Ja zur Initiative wird das halbstündliche Angebot auf der S-Bahn verbindlich!

Informationsangebot am Abstimmungssonntag

Das Statistische Amt des Kantons Zürich (www.wahlen.zh.ch/abstimmungen) informiert ab 12 Uhr laufend über die Ergebnisse der Auszählung auf kommunaler und kantonomer Ebene. Im Verlaufe des Nachmittags werden Hochrechnungen publiziert, und nach Vorliegen des Schlussresultats wird gegen Abend eine Abstimmungsanalyse veröffentlicht.

Das Statistische Amt bietet weiter einen kostenlosen SMS-Dienst mit der aktuellen Übermittlung der Abstimmungsergebnisse an, der abonniert werden kann.

(www.statistik.zh.ch/sms)

Impressum

Abstimmungszeitung des Kantons Zürich vom 17. Mai 2009

Herausgeber: Regierungsrat des Kantons Zürich
Redaktion: Staatskanzlei, Neumühlequai 10, 8090 Zürich

Fotos: SBB

Auflage: 850 000 Exemplare

Internet:

www.zh.ch
www.amsblatt.zh.ch
www.wahlen.zh.ch/abstimmungen/index.php