

Initiative „Halbstündliche S-Bahn für Alle“

Sekretariat

Im Brand 24

8637 Laupen

T. 055 266 25 04

F. 055 266 25 05

[ik-sekretariat@bluewin.ch](mailto:ik-sekretariat@bluewin.ch)

[www.halbstuendlich.ch](http://www.halbstuendlich.ch)



**Halbstündliche S-Bahn  
für Alle.**

## **FAQ zur Volksinitiative „Halbstündliche S-Bahn für Alle“**

### **Zum Inhalt**

#### **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. Halbstündlich heisst, ungefähr alle halbe Stunde, aber nicht zwingend im exakten Halbstundentakt.

#### **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.

#### **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 statt sporadisch zu nutzen.

Initiative „Halbstündliche S-Bahn für Alle“

Sekretariat

Im Brand 24

8637 Laupen

T. 055 266 25 04

F. 055 266 25 05

[ik-sekretariat@bluewin.ch](mailto:ik-sekretariat@bluewin.ch)

[www.halbstuendlich.ch](http://www.halbstuendlich.ch)

# Halbstündliche S-Bahn für Alle.

## 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. Für die Buslinien würde es reichen, wenn die Verordnung umgesetzt würde.

## Wann soll die Initiative umgesetzt werden?

Bei Annahme durch das Volk am 17. Mai 2009 sehen die Übergangsbestimmungen der Initiative vor, dass sie auf den Fahrplan 2012 (also ab Dezember 2011) umzusetzen sei. Leichte Verzögerungen aus zwingenden, technischen Gründen – nicht aber infolge mangelndem Wille der Behörden – sind laut einem Rechtsgutachten des Regierungsrates erlaubt. Das Initiativkomitee ist jederzeit bereit, über solche Verzögerungen zu verhandeln.

## Zu den Kosten

### Was kostet die 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).

Initiative „Halbstündliche S-Bahn für Alle“

Sekretariat

Im Brand 24

8637 Laupen

T. 055 266 25 04

F. 055 266 25 05

[ik-sekretariat@bluewin.ch](mailto:ik-sekretariat@bluewin.ch)

[www.halbstuendlich.ch](http://www.halbstuendlich.ch)



**Halbstündliche S-Bahn  
für Alle.**

## **Zum Gegenvorschlag des Kantonsrates**

### **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.

### **Welcher Zusammenhang besteht zwischen dem Gegenvorschlag und den Ausbau der Strecke Zürich – Winterthur?**

In der neuen Angebotsverordnung (das ist der Gegenvorschlag) ist festgehalten, dass die halbstündliche Bedienung aller Stationen entlang der S26 und der S29 erst eingeführt wird, wenn die Strecke Zürich – Winterthur ausgebaut ist (§14). Der Hintergrund ist, dass die 4. Teilergänzung der Zürcher S-Bahn die Einführung der S11 vorsieht, die diese beiden Nebenlinien verstärken soll. Aber die S11 kann erst dann eingeführt werden, wenn die Strecke Zürich – Winterthur ausgebaut ist.

Die Einführung der S11 ist sinnvoll, aber man kann schon heute die S26 und die S29 durchgehend halbstündlich bedienen ohne S11. Diese beiden Nebenlinien liegen östlich von Winterthur und sind vom Ausbau Zürich – Winterthur gar nicht betroffen. Der Zusammenhang ist rechtlich, aber unsachlich.

### **Wann wird die Strecke Zürich – Winterthur ausgebaut?**

Dieser Ausbau ist Teil des Bundesbeschlusses zur zukünftigen Entwicklung der Bahn (ZEB). Der Beschluss ist immer noch in der Parlamentsberatung in Bern. Falls er endlich genehmigt wird, erfolgt die Finanzierung über den Fond für öV-Infrastrukturprojekte „Finöv“, der kontinuierlich alimentiert wird.

Aus dem Finöv wird aber zuerst die NEAT bezahlt. Das hat zur Folge, dass je teurer die NEAT wird, desto länger alle andere ZEB-Projekte aufgeschoben werden – solange bis im Fond wieder genug Geld dafür liegt. Die SBB haben im März 2009 mitgeteilt, dass der Ausbau Zürich – Winterthur frühestens ab 2025 aus dem Finöv finanziert und somit erst dann gebaut werden kann.

Initiative „Halbstündliche S-Bahn für Alle“  
Sekretariat  
Im Brand 24  
8637 Laupen  
T. 055 266 25 04  
F. 055 266 25 05

[ik-sekretariat@bluewin.ch](mailto:ik-sekretariat@bluewin.ch)  
[www.halbstuendlich.ch](http://www.halbstuendlich.ch)

# **Halbstündliche S-Bahn für Alle.**

## **Wieso braucht der Bund so lange, um Infrastrukturprojekte zu beschliessen?**

Aus föderalistischen Gründen: Die ZEB beinhaltet bei weitem nicht nur das Projekt Zürich – Winterthur, sondern diverse Grossprojekte auch in anderen Regionen der Schweiz. Diese Kantone wehren sich genauso wie der Kanton Zürich dafür, dass ihre Projekte in die ZEB aufgenommen und dann prioritär behandelt werden. Im Bundesparlament muss immer ein „Paket geschnürt“ werden, bei dem die Mehrheit der Bevölkerung (im Nationalrat) und gleichzeitig die Mehrheit der Kantone (im Ständerat) profitiert. - Bei beschränkten finanziellen Mitteln keine leichte Aufgabe...

## **Kann der Kanton Zürich die Finanzierung des Gegenvorschlages vorschliessen?**

Theoretisch ja aber erst dann, wenn das Bundesparlament die ZEB beschliesst. Praktisch wird das schwierig: Das Kantonsparlament wird von sich aus eine Vorfinanzierung kaum mehr beschliessen, weil es bereits schon die Durchmesserlinie Altstetten - HB - Oerlikon vorfinanziert, und kein überschüssiges Geld im Verkehrsfond des Kantons liegt. Der Kanton hat gerade die Glattalbahn fertig gestellt, und mit Tram Zürich West steht bereits das nächste Grossprojekt, welches der Kanton mitfinanziert, vor dem Bau. Diese wichtige Vorfinanzierung muss also ebenfalls mit einer Volksinitiative forciert werden. Diese Initiative - "Schienen für Zürich" - wurde Ende 2008 vom VCS bereits eingereicht.

## **Was ist an der 4. Teilergänzung (4.TE) der Zürcher S-Bahn schlecht?**

Die 4. TE ist im heutigen Planungsstand ein sehr ambitioniertes Projekt für 550 Mio. CHF, welches für die nächste Generation ein gegenüber dem Autoverkehr sehr attraktives Bahnangebot bringt. Schlecht daran ist, dass für die heutige Generation keine Zwischenstufe vorgesehen ist - Und natürlich, dass es bislang nur ein Projekt auf dem Papier ist, das weder von Regierung noch Parlament beschlossen wurde. Die Initiative gewährt diese fehlende Zwischenstufe und setzt klare inhaltliche Rahmenbedingungen für den ganzen Kanton, insbesondere für die Verbindungen zwischen Stadt und Land.

## ***Zum Angebot in ländlichen Regionen***

### **Wieso soll man finanzielle Mittel auf dem Land ausgeben, wenn doch der grösste Bedarf an öffentlichen Verkehr in den Agglomerationen besteht?**

Weil der Verkehr in den Agglomerationen durch die Autofahrer/-innen vom Land mitverursacht wird, die keine echte Wahl zwischen Auto und öV haben. Weniger die städtische Bevölkerung fährt in der Stadt Auto, sondern eher die Leute von ausserhalb der Stadt. In der Stadt braucht es ein guter öV mit dichtem Takt, auf dem Land ein Minimalangebot, das die freie Wahl zwischen Auto und öV ermöglicht.

Zudem soll man Stadt und Land nicht gegeneinander ausspielen, um mehrheitsfähige Lösungen auf beiden Seiten auch in Zukunft zu ermöglichen.



Initiative „Halbstündliche S-Bahn für Alle“  
Sekretariat  
Im Brand 24  
8637 Laupen  
T. 055 266 25 04  
F. 055 266 25 05

[ik-sekretariat@bluewin.ch](mailto:ik-sekretariat@bluewin.ch)  
[www.halbstuendlich.ch](http://www.halbstuendlich.ch)

# **Halbstündliche S-Bahn für Alle.**

## **Fördert man mit der Initiative die Zersiedlung wertvoller Talböden?**

Nein. Ein attraktives Bahnangebot fördert die Verdichtung der Siedlungsentwicklung „nach innen“ im Umkreis der Stationen. Der Talboden bleibt so weitgehend verschont und steht der Landwirtschaft zur Verfügung. Die Landschaft und ihren Naherholungswert bleiben erhalten.

Wo das Bahnangebot ungenügend ist, dominiert der Autoverkehr. Die Siedlungen entwickeln sich hier stärker den Strassenzügen entlang und breiten sich seitlich wie ein Teppich aus. Wenn man die Siedlungsentwicklung auf dem Land beschränken möchte, muss man also weniger einzonen, nicht den öffentlichen Verkehr einschränken.

## **Wieso soll man das Angebot nicht der bisherigen 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. 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.

## ***Zur Unterstützung der Initiative***

### **Wer unterstützt die Initiative?**

Die Initiative wird durch ein überparteiliches Initiativkomitee vertreten. Bislang haben die Kantonalparteien SP und GP, die CVP des Bezirks Hinwil, Pro Bahn Schweiz (Sektion Zürich), umverkehR, IG Wehntal, IG Etzwilerlinie und IG Tösstallinie die Ja-Parole gefasst (Stand 8.4.2009).

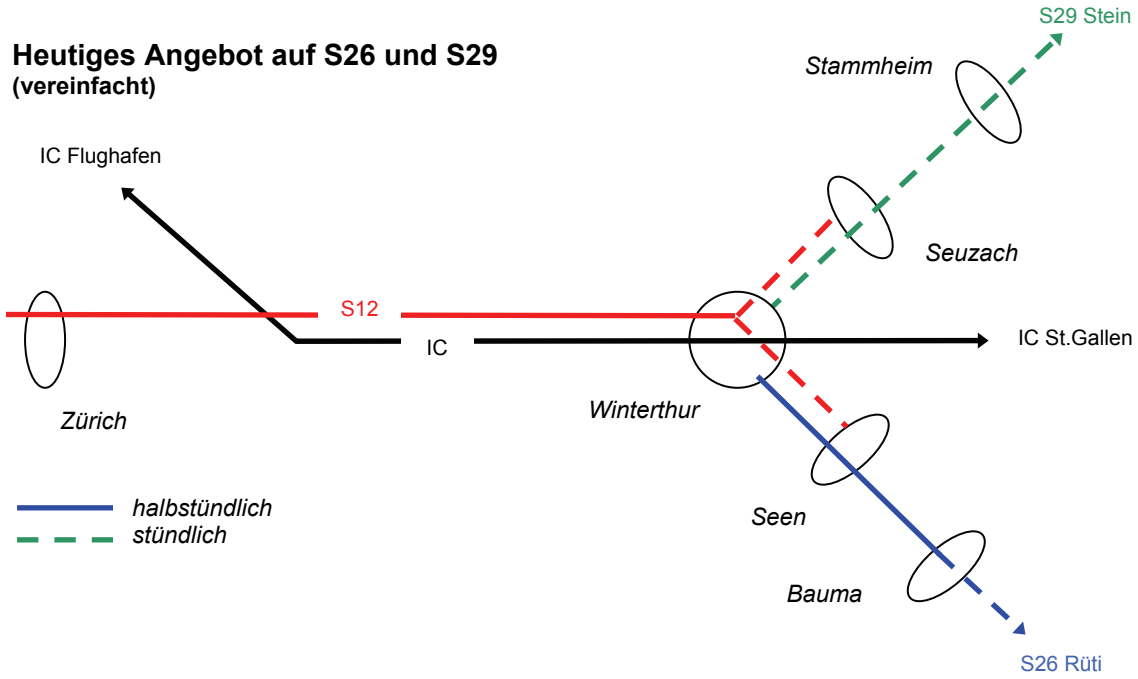
14.3.2009 / rev. 8.4.09 / S. Turcati

Initiative „Halbstündliche S-Bahn für Alle“  
 Sekretariat  
 Im Brand 24  
 8637 Laupen  
 T. 055 266 25 04  
 F. 055 266 25 05

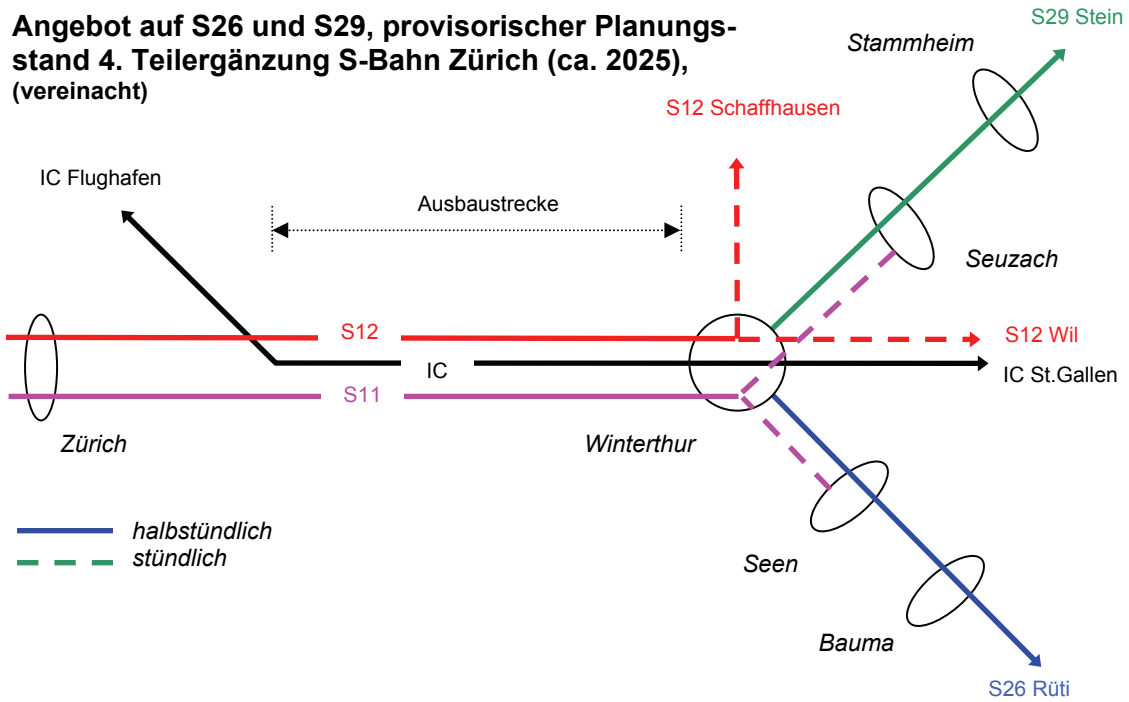
[ik-sekretariat@bluewin.ch](mailto:ik-sekretariat@bluewin.ch)  
[www.halbstuendlich.ch](http://www.halbstuendlich.ch)

# Halbstündliche S-Bahn für Alle.

## Heutiges Angebot auf S26 und S29 (vereinfacht)



## Angebot auf S26 und S29, provisorischer Planungsstand 4. Teilergänzung S-Bahn Zürich (ca. 2025), (vereinfacht)

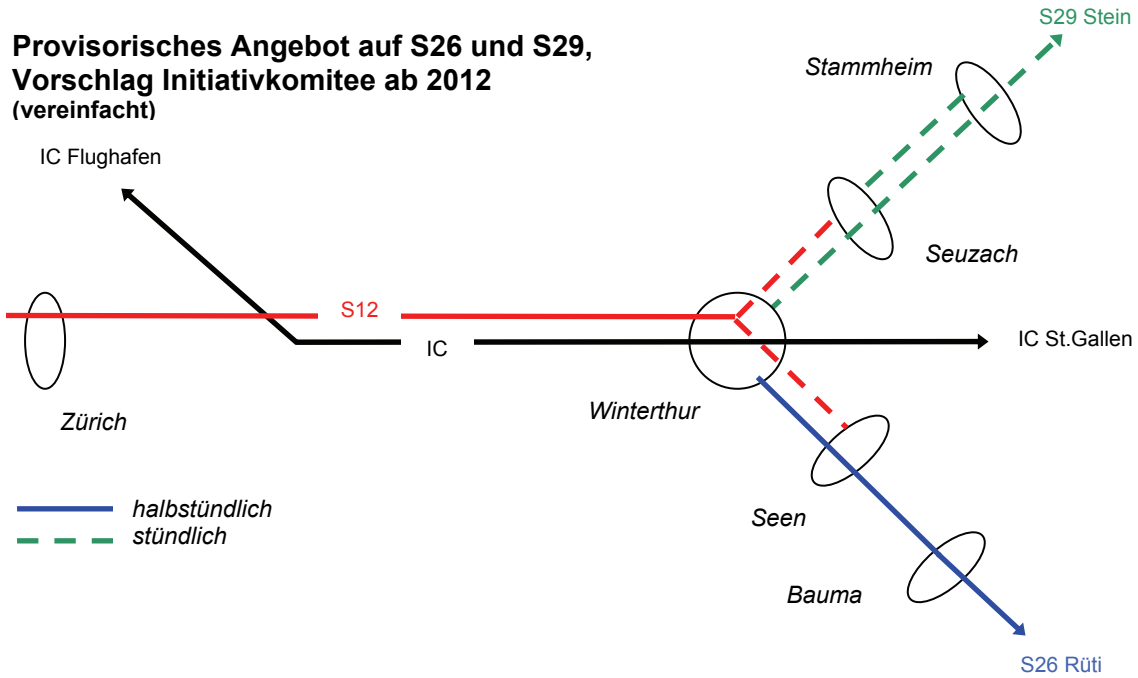


Initiative „Halbstündliche S-Bahn für Alle“  
 Sekretariat  
 Im Brand 24  
 8637 Laupen  
 T. 055 266 25 04  
 F. 055 266 25 05

[ik-sekretariat@bluewin.ch](mailto:ik-sekretariat@bluewin.ch)  
[www.halbstuendlich.ch](http://www.halbstuendlich.ch)

# Halbstündliche S-Bahn für Alle.

## Provisorisches Angebot auf S26 und S29, Vorschlag Initiativkomitee ab 2012 (vereinfacht)



## Wirkungsweise des Bahnangebotes in ländlichen Tälern

