

Antrag des Regierungsrates vom 28. Mai 2008

**4510**

## **Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr (Angebotsverordnung)**

**(Änderung, Genehmigung vom . . . . .)**

*Der Kantonsrat,*

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 28. Mai 2008,

*beschliesst:*

I. Die Änderung vom 28. Mai 2008 der Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr (Angebotsverordnung) vom 14. Dezember 1988 wird genehmigt.

II. Mitteilung an den Regierungsrat.

\_\_\_\_\_

### **Weisung**

#### **1. Auftrag des Kantonsrates**

Mit Beschluss vom 26. Februar 2007 betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr (Vorlage 4335 a) hat der Kantonsrat festgelegt, dass in den Fahrplanjahren 2009–2012 die Arbeiten für die 4. Teilergänzungen der S-Bahn zeitlich abgestimmt auf die Eröffnung der Durchmesserlinie weiter vorangetrieben werden. Auch sollen die Verkehrszeiten der zeitlich eingeschränkten S-Bahn-Linien entsprechend dem Marktpotenzial ausgedehnt werden.

#### **2. Projekt 4. Teilergänzungen der S-Bahn Zürich**

Anlässlich der Volksabstimmung vom 23. September 2001 haben die Stimmberechtigten einem Staatsbeitrag von 580 Mio. Franken für den Bau eines zweiten unterirdischen Bahnhofs unter dem Zürcher Haupt-

bahnhof (Durchgangsbahnhof Löwenstrasse) und der Durchmesserlinie Altstetten/Wiedikon–Zürich HB–Oerlikon zugestimmt (Vorlage 3817). Die Projektierungs- und Bauarbeiten wurden unmittelbar darauf aufgenommen. Nach geltendem Zeitplan ist die Eröffnung der Durchmesserlinie (DML) und des Bahnhofs Löwenstrasse auf Dezember 2013 (Abschnitt Wiedikon–Zürich HB–Oerlikon) und Dezember 2015 (Abschnitt Altstetten–Zürich HB–Oerlikon) vorgesehen. Bereits in der Vorlage wurde darauf hingewiesen, dass zur Ergänzung der zentralen Investitionen in Zürich zusätzliche regionale Investitionen in die Bahninfrastruktur notwendig sein werden. Die 4. Teilergänzungen S-Bahn bilden dieses regionale Ergänzungspaket zur DML. Sie sind zudem auf die vom Bund 2005 beschlossenen Ausbauten für einen besseren Anschluss der Schweiz an den Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV) abgestimmt. Der HGV-Beschluss sieht im Kanton Zürich Infrastrukturausbauten auf den Streckenabschnitten Hüntwangen–Wil–Rafz (Fertigstellung bis 2012) und Effretikon–Winterthur (Fertigstellung bis 2015) vor. Die 4. Teilergänzungen berücksichtigen ausserdem die Stossrichtungen der in parlamentarischer Beratung befindlichen Botschaft zur Gesamtschau FinöV (Konzept Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur, ZEB vgl. BBl 2007, 7683). Das zugehörige Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB-Gesetz vgl. BBl 2007, 7831) sieht u. a. einen Finanzierungsbeitrag an die DML und an Infrastrukturausbauten auf den Strecken Flughafen–Effretikon–Winterthur–Wil sowie Thalwil–Zug vor. Diese Ausbauten dienen vorranglich den Anpassungen des Fernverkehrsangebotes an die neue Durchmesserlinie sowie der Beschleunigung und Taktverdichtung zwischen Zürich und St. Gallen.

### ***Angebotskonzept***

Im Rahmen der 4. Teilergänzungen sollen die zahlreichen bestehenden und in den nächsten Jahren absehbaren Kapazitätsengpässe auf dem S-Bahn-Netz behoben werden. Nach Abschluss der 4. Teilergänzungen kann auf allen Strecken im Nahbereich der Stadt Zürich sowie auf den nachfragestarken Bahnhöfen im mittleren Distanzbereich ein Viertelstundentakt angeboten werden. Auf den verbleibenden Streckenabschnitten mit Stundentakt wird das Angebot nahezu flächendeckend auf den Halbstundentakt verdichtet. Auch wird angestrebt, die wichtigsten Bahnkorridore umsteigefrei mit den grossen Arbeitsplatzgebieten im Limmattal und Glatttal zu verbinden.

Infolge des hohen Investitionsvolumens, der etappierten Fertigstellung der DML und der ZEB-Ausbauten ist eine Staffelung der 4. Teilergänzungen unabdingbar. Sie gliedern sich in folgende Schritte:

*Dezember 2013:*

- Eröffnung Durchmesserlinie Wiedikon–Zürich HB–Oerlikon
- Neukonzeption des Korridors Zürich–Thalwil–Zug / Pfäffikon SZ–Ziegelbrücke
- erste Verbesserungen zwischen Zürich und Winterthur.
- Nutzung des Fahrzeitgewinns der Durchmesserlinie auf der Verbindung Enge–Wiedikon–Zürich HB–Oerlikon

*Dezember 2015:*

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

*Ungefähr 2018:*

- Fertigstellung Streckenausbau Zürich–Winterthur unter Vorbehalt des Beschlusses im Rahmen der ZEB-Vorlage
- Ausbauten auf dem Korridor Zürich–Winterthur und den Regionallinien ab Winterthur.

***Bauliche Massnahmen und Finanzierung***

Die baulichen Massnahmen umfassen zahlreiche Einzelmassnahmen zur Leistungssteigerung von Strecken, den Ausbau von Bahnhöfen und Abstellanlagen sowie die Anpassung der Stromversorgung. Insgesamt sind Investitionen von rund 500 Mio. Franken vorgesehen, wovon rund 400 Mio. Franken auf Ausbauten auf dem Gebiet des Kantons Zürich entfallen. Darin enthalten sind rund 75 Mio. Franken für den Halbstundentakt im Tösstal (Bauma–Rüti) und 25 Mio. Franken für den Halbstundentakt Seuzach–Stammheim. Die restlichen Beträge verteilen sich auf Ausbauten in den Kantonen Thurgau, St. Gallen, Zug und Glarus. Der Bund bzw. die SBB beteiligen sich an diesen Ausbauten; ihre Anteile sollen voraussichtlich aus den Leistungsvereinbarungen Bund/SBB sowie über die Agglomerationsprogramme aus dem Infrastrukturfonds, teilweise auch über das ZEB-Gesetz finanziert werden. Die Verhandlungen darüber sind im Gange. Die Beschlüsse der eidgenössischen Räte zu den einzelnen Finanzierungsquellen werden frühestens 2009, für spätere Ausbauten 2014 erfolgen. Der Grossteil der Ausbauten wird zwischen 2011 und 2015 erfolgen, die restlichen Arbeiten dürften etwa 2018 abgeschlossen sein. Für die Ausbauten im Rahmen des ZEB-Gesetzes können die Kantone gemäss Art. 12 Abs. 3 des Entwurfes des ZEB-Gesetzes zeitlich früher gewünschte Projekte vorfinanzieren.

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

#### ***Inhalt***

Die Volksinitiative verlangt eine Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988 (LS 740.1) dahingehend, dass alle Bahnhöfe und Haltestellen, die im kantonalen Richtplan aufgeführt sind, durch die S-Bahn halbstündlich bedient werden.

Der Wortlaut der Initiative lautet wie folgt:

«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.»

In der Begründung wird erwähnt, dass die meisten S-Bahnen im Kanton Zürich mindestens zweimal stündlich verkehren. Davon ausgenommen seien die folgenden Strecken:

- S5 Oberglatt–Bülach
- S6 Regensdorf–Otelfingen
- S26 Bauma–Wald–Rüti
- S29 Seuzach–Stammheim
- S41 Eglisau–Zweidlen

Die Initiative bezweckt, dass die Haltestellen an diesen Strecken ebenfalls halbstündlich (im exakten oder hinkenden Halbstundentakt) bedient würden. In der Begründung der Initiative nicht erwähnt, aber im kantonalen Richtplan aufgeführt und ebenfalls nicht halbstündlich bedient werden die Stationen Sihlwald (S4, Stundentakt), Sihlbrugg (S21, Stundentakt, nur ausserhalb der Hauptverkehrszeiten). Auf der Strecke Hinwil–Bauma besteht kein S-Bahn-Angebot. Die an dieser Strecke im Richtplan aufgeführten Stationen Bäretswil und Neuthal werden nur an einzelnen Tagen von einer Museumsbahn angefahren.

### ***Übereinstimmungen und Abweichungen zwischen Initiative und Projekt 4. Teilergänzungen S-Bahn***

Das in der Initiative geforderte halbstündliche Angebot auf dem gesamten regionalen S-Bahn-Netz im Kantonsgebiet ist schon heute nahezu verwirklicht. Von den insgesamt 176 S-Bahn-Stationen auf Kantonsgebiet werden heute bereits 163 (93%) halbstündlich oder dichter erschlossen. Nach Abschluss der 4. Teilergänzungen steigt diese Zahl auf 173 (98%). Es verbleiben lediglich zwei Stationen mit nur stündlicher Bedienung (Sihlwald und Zweidlen). Ein halbstündliches Angebot an diesen Stationen ist nach heutiger Einschätzung wegen des geringen Nachfragepotenzials und der teilweise beträchtlichen Investitions- und Betriebskosten auch langfristig nicht sinnvoll. Eine Station verliert ihr heute stündliches Angebot (Sihlbrugg), die Stationen Bäretswil und Neuthal liegen nicht an einer S-Bahn-Strecke. Da die Stationen Sihlwald und Sihlbrugg in der Begründung der Initiative nicht aufgeführt sind, ist davon auszugehen, dass in räumlicher Hinsicht nur bezüglich Zweidlen eine Abweichung zwischen Initiative und den 4. Teilergänzungen besteht.

In zeitlicher Hinsicht sind die Abweichungen etwas grösser. Die Initiative sieht die Umsetzung der halbstündlichen Bedienung auf den verbliebenen Strecken auf das dritte der Annahme durch das Volk folgende Fahrplanjahr vor. Das wäre voraussichtlich das Fahrplanjahr 2012 (Fahrplanwechsel im Dezember 2011). Die 4. Teilergänzungen sollen demgegenüber gestaffelt erfolgen und erlauben die schrittweise Einführung der halbstündlichen Bedienung im Dezember 2013, 2015 und ungefähr 2018.

Eine Gegenüberstellung der Angebotskonzepte auf den erwähnten Strecken ergibt folgendes Bild:

- a) Regensdorf–Otelfingen:  
Der Halbstudentakt wurde bereits im Dezember 2007 eingeführt.
- b) Oberglatt–Bülach
  - 4. Teilergänzungen: Halbstudentakt im Dezember 2015 ab Eröffnungszeitpunkt Durchmesserlinie Altstetten–Oerlikon.
  - Volksinitiative: Auf Dezember 2011 müsste für den Halbstudentakt ein kurzfristiger, betrieblich aufwendiger und nicht sinnvoller Shuttlebetrieb allein für den Streckenabschnitt Bülach–Oberglatt eingeführt werden. Dieser bedingt den Bau einer Blockstelle zwischen Oberglatt und Niederglatt, die für die 4. Teilergänzungen ab Dezember 2015 nicht mehr erforderlich wäre.

## c) Bauma–Rüti

- 4. Teilergänzungen: Halbstundentakt auf der S26 (Winterthur–) Bauma–Rüti ab Eröffnungszeitpunkt der ZEB-Ausbauten Zürich–Winterthur ungefähr 2018.
- Volksinitiative: Zur rechtzeitigen Erfüllung der Volksinitiative könnte die S26 auch zwischen Bauma und Rüti im 20 Min.-/40 Min.-Takt verkehren. Notwendig wäre nach heutiger Einschätzung der SBB der Bau einer zweiten Haltekante im Bahnhof Wald. Diese wäre für das Konzept der 4. Teilergänzungen nicht mehr erforderlich.

## d) Seuzach–Stammheim

- 4. Teilergänzungen: Halbstundentakt auf der S29 Winterthur–Seuzach–Stammheim ab Eröffnungszeitpunkt der ZEB-Ausbauten Zürich–Winterthur ungefähr 2018.
- Volksinitiative: Ein betrieblich nicht sinnvoller Shuttlebetrieb Seuzach–Stammheim könnte das halbstündliche Angebot für die Zürcher Bahnhöfe gewährleisten. Notwendig wäre nach heutiger Einschätzung der SBB der Bau eine Doppelspurinsel, welche mit dem Konzept der 4. Teilergänzungen nicht mehr notwendig sein wird.

## e) Eglisau–Zweidlen

- 4. Teilergänzungen: Keine Änderungen. Die Station Zweidlen wird wegen zu geringer Nachfrage weiterhin im Stundentakt bedient.
- Volksinitiative: Auf dem Streckenabschnitt Bülach–Eglisau–Zweidlen müsste ein betrieblich und wirtschaftlich nicht sinnvoller Shuttlebetrieb eingerichtet werden. Dieser bedingt den Bau einer zusätzlichen Blockstelle zwischen Eglisau und Zweidlen.

## f) Sihlwald, Sihlbrugg, Bäretswil, Neuthal:

Die Stationen werden von der Begründung der Initiative nicht umfasst, wären aber bei einer rein grammatikalischen Auslegung des Gesetzestextes zu berücksichtigen.

- 4. Teilergänzungen: Sihlwald erfährt keine Änderung (Stundentakt). Sihlbrugg wird ab Dezember 2013 wegen Trasseekonflikten und geringer Nachfrage nicht mehr bedient. Bäretswil und Neuthal erhalten weiterhin kein S-Bahn-Angebot.
- Volksinitiative: Sihlwald und Sihlbrugg würden trotz mangelnder Nachfrage durch die S4 im 20-Minuten-Takt bedient. Eine Bedienung im Halbstundentakt wäre nicht sinnvoll, weil auf der Strecke Zürich–Langnau am Albis ein 20-Minuten-Grundtakt besteht. Es müsste eine zusätzliche Zugkomposition beschafft werden, was entsprechende Kosten verursachen würde.

Für die Stationen Bäretswil und Neuthal müsste die Strecke Bauma–Hinwil S-Bahn-tauglich gemacht werden. Dazu gehören die signaltechnische Anpassung (Streckenblock, Stellwerk), die Anpassung der Bahnhöfe an S-Bahn-Standards (u. a. Perronanlagen) sowie die Sanierung verschiedener Bahnübergänge. Genauere Untersuchungen über den Investitionsbedarf bestehen nicht.

Die wesentlichen Unterschiede zwischen den beiden Varianten liegen darin, dass sich die 4. Teilergänzungen an betrieblich zweckmässigen Abläufen, an den laufenden oder geplanten Bauprojekten (DML, HGV, ZEB) und an der Wirtschaftlichkeit orientieren. Auf diese Faktoren kann der in der Initiative vorgeschriebene feste Umsetzungszeitpunkt kaum oder nur beschränkt Rücksicht nehmen. Laut SBB wären für die Einhaltung dieses Zeitpunkts auf gewissen Strecken zudem zwingend bauliche Massnahmen notwendig. Diese kurzfristigen Investitionen wären mehrheitlich längerfristig nicht sinnvoll nutzbar, weil sie auf das Gesamtkonzept der 4. Teilergänzungen nicht abgestimmt wären; sie würden für eine kurze Übergangsfrist am falschen Ort getätigt. Ausserdem könnten die meisten Bauten innerhalb der geforderten rund zwei bis drei Jahre nicht umgesetzt werden, weil Planung, Projektierung, Baubewilligungen und Umsetzung in der Regel deutlich länger dauern.

### ***Schlussfolgerung***

Die Anliegen der Volksinitiative sind weitgehend berechtigt und sollen, soweit sie nicht schon erfüllt sind, mit den 4. Teilergänzungen der S-Bahn beinahe vollumfänglich umgesetzt werden. In formeller Hinsicht ist die von der Initiative angestrebte Gesetzesänderung jedoch nicht stufengerecht. Der geltende § 18 PVG sieht vor, dass der ZVV eine Grundversorgung gewährleistet und darüber hinaus entsprechend der möglichen Nachfrage Fahrplanverdichtungen und zusätzliche Linien einführt. Die Einzelheiten werden in einer Verordnung geregelt. Die darauf abgestützte Angebotsverordnung vom 14. Dezember 1988 (LS 740.3) umfasst zahlreiche Bestimmungen, die in gegenseitigen Wechselwirkungen stehen. So sind beispielsweise der Grundtakt, die Taktverdichtungen oder die teilweise Ausdehnung der Intervalle nicht nur von der Nachfrage, sondern auch von der Gliederung der Betriebszeiten abhängig. Auch ist die Erschliessungspflicht nicht wie in der Initiative gefordert vom Richtplaneintrag, sondern von anderen Umständen abhängig. Die Festlegung der Anliegen der Initiative auf Gesetzesstufe würde demgegenüber das heutige, gut abgestimmte System zwischen PVG und den dazugehörigen Verordnungen durchbrechen. Die verlangte, rasche zeitliche Umsetzung wäre im

Fall von notwendigen Infrastrukturausbauten nicht machbar und würde zudem auf fast allen betroffenen Streckenabschnitten zu wenig sinnvollen Fahrplankonzepten führen, die für die Fahrgäste kaum von Nutzen wären. Es ist deshalb sachgerechter, den Halbstundentakt auf dem S-Bahn-Netz stufengerecht in der Angebotsverordnung zu verankern. Das lässt die Möglichkeit offen, Stationen, deren halbstündliche Bedienung nicht sinnvoll ist, von der grundsätzlichen Regelung auszunehmen und eine zeitlich sinnvolle Staffelung vorzunehmen.

#### **4. Die zusätzlichen Bestimmungen der Angebotsverordnung im Einzelnen**

§ 2 der Angebotsverordnung gliedert das Verbundangebot in drei Angebotsbereiche: Grundversorgung (lit. a), starke Marktstellung des öffentlichen Verkehrs (lit. b) und flächendeckendes Angebot (lit. c). Im Angebotsbereich 2 wird gemäss § 12 der Angebotsverordnung ein 30-Minuten-Takt angeboten, wobei bei mangelnder Nachfrage während den Normal- und Nebenverkehrszeiten das Taktintervall auf den Stundentakt ausgedünnt werden kann. Das heutige Bahnangebot auf den Regionallinien umfasst fast ausnahmslos den Halbstundentakt. Ausnahmen bilden Linien, bei denen die ausgelastete Bahninfrastruktur dies nicht zulässt oder einzelne Stationen, deren Nachfragepotenzial als zu bescheiden eingestuft wird. Mit der Änderung von lit. b wird der Halbstundentakt für das regionale Bahnnetz (S-Bahn) verpflichtend eingeführt, wobei in einem neuen § 14 a Ausnahmen und Übergangsfristen vorgesehen sind.

In § 14 a Abs. 1 werden die Stationen aufgezählt, deren Bedienung mit dem Halbstundentakt von anderen Ausbauten abhängt:

- Bei einer Station (Niederglatt) steht eine Verwirklichung des Halbstundentakts mit dem Bau der Durchmesserlinie Zürich bis 2015 bevor. Sie kann mit den 4. Teilergänzungen der S-Bahn Zürich – unter Vorbehalt des entsprechenden Beschlusses des Kantonsrates – umgesetzt werden.
- Bei verschiedenen Stationen in der Umgebung von Winterthur (Strecken Tössstal sowie Winterthur–Stein am Rhein) hängt die Einführung in zeitlicher und finanzieller Hinsicht vom ZEB-Gesetz ab. Dieser befindet sich derzeit in der Beratung der eidgenössischen Räte. Das ZEB-Gesetz regelt die nächsten Ausbauschritte auf dem Bahnfernverkehrsnetz und umfasst unter anderem den für den Kanton Zürich wichtigen Ausbau der Strecke Zürich Flughafen–Winterthur. Die dadurch ändernden Fahrpläne von S-Bahn und Fernverkehr wirken direkt auf die regionalen An-



schlussstrecken. Ein vorzeitiger Infrastrukturausbau für den Halbstundentakt auf den Anschlussstrecken wäre hingegen für die 4. Teilergänzungen S-Bahn nicht nutzbringend.

Voraussetzung für den Beginn der Projektierung der Objekte unter Abs. 1 sind abgeschlossene Kostenteilerverhandlungen mit Bund, SBB und den Nachbarkantonen und die Sicherstellung der Finanzierung durch Bund und Kantone.

Bei den in Abs. 3 erwähnten Stationen lässt sich ein Halbstundentakt aus unterschiedlichen Gründen nicht verwirklichen. Ausgenommen vom Angebotsbereich 2 auf dem regionalen Bahnnetz sind die Stationen Sihlwald und Zweidlen (Angebotsbereich 1), Sihlbrugg (Aufhebung mit Fertigstellung der Durchmesserlinie Wiedikon–Oerlikon) und die Strecke Hinwil–Bauma (kein Bahnangebot).

Anlässlich der Revision des kantonalen Richtplans, Teil Verkehr, wurden mit Beschluss des Kantonsrates vom 26. März 2007 verschiedene neue Stationen im Richtplan eingetragen oder bestätigt (z. B. Waltalingen, Winterthur-Oberseen, Winterthur-Töss-Försterhaus, Regensdorf-Industrie, Veranstaltungsbahnhof Zürich-Industrie). Anlässlich der Projektierung dieser Stationen wird dannzumal zu überprüfen sein, ob eine Ergänzung von § 14a der Angebotsverordnung erforderlich sein wird.

## 5. Weiteres Vorgehen

Die Änderung der Angebotsverordnung stellt inhaltlich eine Alternative zur Initiative dar. Grundsätzlich soll der Halbstundentakt – wie in der Initiative beantragt – eingeführt werden, doch soll dies teilweise etwas später geschehen und in räumlicher Hinsicht sind einige wenige Ausnahmen vorgesehen. Da diese inhaltliche Alternative nicht auf Gesetzesstufe, sondern auf Verordnungsstufe verankert werden soll, stellt die vorliegende Verordnungsänderung einen indirekten Gegenvorschlag dar. Solche indirekten Gegenvorschläge sind grundsätzlich zulässig, sofern sie die Chancengleichheit der Initiative und die Abstimmungsfreiheit der Stimmberechtigten nicht beeinträchtigen. Wenn eine Gesetzesinitiative einen Gegenstand betrifft, der besser in einer Verordnung geregelt wird, kann den Stimmberechtigten eine entsprechende Verordnung in Aussicht gestellt werden (vgl. zum Ganzen: Hangartner/Kley, Die demokratischen Rechte in Bund und Kantonen der Schweizerischen Eidgenossenschaft, Zürich 2000, § 16 N 888 ff. und § 33 N. 2167 ff.).

Die kantonale Volksinitiative «Halbstündliche S-Bahn für Alle; Für eine halbstündliche Bedienung aller S-Bahn-Strecken des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) im Kanton Zürich» verlangt eine Gesetzesänderung; von der Systematik her sind die Begehren jedoch in der Angebotsverordnung umzusetzen. Der Regierungsrat beschloss daher eine solche Verordnungsänderung im Sinne der vorstehenden Erwägungen. Die Änderung muss vom Kantonsrat genehmigt werden (§ 18 Abs. 1 PVG).

Der vorliegende Genehmigungsantrag wird dem Kantonsrat gleichzeitig mit Bericht und Antrag zur Initiative unterbreitet. Damit soll der Kantonsrat Gelegenheit erhalten, gleichzeitig über die Initiative und den indirekten Gegenvorschlag (Änderung der Angebotsverordnung) zu beraten. Dabei ist darauf zu achten, dass der Beschluss über die Genehmigung zu einem Zeitpunkt gefällt wird, der die Chancengleichheit der Initiative und die Abstimmungsfreiheit der Stimmberechtigten nicht beeinträchtigt. Dies ist der Fall, wenn der Kantonsrat den Beschluss so frühzeitig vor Ansetzung des Abstimmungstermins fällt, dass das Initiativkomitee in Anbetracht der geänderten Angebotsverordnung die Initiative noch zurückziehen kann.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:	Der Staatsschreiber:
Notter	Husi

## Anhang

### Angebotsverordnung

(Änderung vom 28. Mai 2008)

*Der Regierungsrat, beschliesst:*

I. Die Angebotsverordnung vom 14. Dezember 1988 wird wie folgt geändert:

§ 2. Abs. 1 unverändert.

<sup>2</sup> Das regionale Bahnnetz (S-Bahn) zählt zum Angebotsbereich 2. § 14 a Abs. 3 bleibt vorbehalten.

Gliederung des  
Verbund-  
angebots

§ 14 a. <sup>1</sup> Das Angebot gemäss Angebotsbereich 2 wird auf dem regionalen Bahnnetz wie folgt umgesetzt:

- für die Station Niederglatt gleichzeitig mit der Fertigstellung der Durchmesserlinie Altstetten–Oerlikon,
- für die Stationen Dinhard, Thalheim-Altikon, Ossingen, Stammheim, Steg, Fischenthal, Gibswil, Wald, Tann-Dürnten gleichzeitig mit der Fertigstellung der Ausbauten auf der Strecke Zürich Flughafen–Winterthur.

Umsetzung des  
Angebots-  
bereichs 2

<sup>2</sup> Voraussetzung ist die Sicherstellung der Finanzierung durch Bund und Kantone.

<sup>3</sup> Ausgenommen vom Angebotsbereich 2 auf dem regionalen Bahnnetz sind die Stationen Sihlbrugg, Sihlwald und Zweidlen sowie die Strecke Hinwil–Bauma.

II. Diese Änderung bedarf der Genehmigung des Kantonsrates. Sie tritt am ersten Tag des zweiten Monats nach ihrer Genehmigung durch den Kantonsrat in Kraft.

III. Veröffentlichung der Verordnungsänderung in der Gesetzesammlung und der Begründung im Amtsblatt.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

Notter

Der Staatsschreiber:

Husi