

Sitzung vom 18. April 2012

399. Anfrage (Verwendung des Rahmenkredits für die Beteiligung des Staates am Ausbau von SBB-Anlagen [4. Teilergänzung S-Bahn] und das in Planung begriffene Wendegleis Herrliberg-Feldmeilen)

Kantonsrat Dieter Kläy, Winterthur, hat am 6. Februar 2012 folgende Anfrage eingereicht:

Am 4. Oktober 2010 hat der Kantonsrat dem Geschäft 4675a «Bewilligung eines Rahmenkredites für die Beteiligung des Staates am Ausbau von SBB-Anlagen (4. Teilergänzung S-Bahn)» zugestimmt und 336,5 Mio. Franken zulasten des Verkehrsfonds bewilligt. Zum Projekt gehört unter anderem die Angebotserweiterung Zürich–Meilen–Rapperswil. Die Zahl der Fahrgäste vom rechten Seeufer hat sich, gemessen im Querschnitt zwischen Zollikon und Zürich Stadelhofen, seit 1989 verdoppelt. Die S7 soll in den Hauptverkehrszeiten durch Zusatzzüge (S20) verstärkt und die in Herrliberg-Feldmeilen wendende S16 wegen der S20 weggestellt werden, was eine Anpassung an die Infrastruktur bedingt. Für die Aufwendungen für diese baulichen Massnahmen hat der Kantonsrat, einschliesslich Reserven, 34,2 Mio. Franken bereitgestellt. Die Inbetriebnahme ist auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2015 vorgesehen.

Erstellt werden soll im Abschnitt des Bahnhofs Herrliberg-Feldmeilen bis zum Schulhaus Feld bergseitig ein Wende- bzw. Abstellgleis. Primär ist die von Montag bis Freitag in Richtung Stäfa verkehrende S20 betroffen.

Von den Veränderungen betroffene und engagierte Anwohnerinnen und Anwohner in Herrliberg-Feldmeilen haben sich zur «Interessengemeinschaft Wendegleis Süd» zusammengeschlossen und auf eigene Kosten von der «Bahn+Bus Beratung AG 3B» in Bern eine Expertise zu verschiedenen Lösungsansätzen erstellen lassen.

Dem offiziellen Projekt der SBB stellt die Expertise zwei Varianten (Grobkonzept) mit seeseitigem Wendegleis gegenüber. Eine der Varianten entspricht mehr oder weniger dem offiziellen Projekt, wobei die Gleis- und Weichenanlagen um die Längsachse gespiegelt sind. Eine zweite Variante kommt hingegen mit deutlich geringeren Kosten und Infrastrukturanpassungen aus. Demnach soll es möglich sein, ein Wen-

degeleis mit der gleichen Wirkung, aber seeseitig, für nur 10 Mio. zu erstellen. Der erhebliche Kostenunterschied von 20 Mio. Franken wirft Fragen auf:

1. Hat der Regierungsrat Kenntnis von der Expertise und den vorgeschlagenen Varianten? Ist er bereit, die in der Expertise aufgezeigten Varianten vertieft zu studieren?
2. Wenn ja, wie beurteilt der Regierungsrat die Erkenntnis der Expertise, dass ein Wendegleis statt für 34 Mio. Franken für nur 10 Mio. Franken seeseitig und mutmasslich mit der gleichen Wirkung erstellt werden kann, das weniger Anpassungen und Ausbauten bei den Gleis-, Fahrleitungs- und Sicherungsanlagen bedingt und erst noch weniger Anwohnerinnen und Anwohner belastet als das offizielle bergseitige Projekt?
3. Sind die Auswirkungen des offiziellen Projekts auf die Umwelt ermittelt worden? Welches sind die Erkenntnisse?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Dieter Kläy, Winterthur, wird wie folgt beantwortet:

Die SBB planen und erstellen im Auftrag des Kantons Zürich und des Bundes die Ausbauten der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn. Darunter fällt auch das 320 Meter lange, bergseitig des Streckengleises liegende Wendegleis beim Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen. Das Wendegleis ist Voraussetzung für die betrieblich stabile Einführung des Angebots der 4. Teilergänzungen am rechten Seeufer per Ende 2015. Die bergseitige Lösung ermöglicht ausserdem den längerfristig geplanten Doppelspurausbau, ohne dass grössere Anpassungen an den neuen Infrastrukturanlagen vorgenommen werden müssen. Die SBB verfügen im Abschnitt des neuen Wendegleises bereits über die notwendigen Grundstücksflächen, sodass dort für die Umsetzung des Vorhabens kein Landerwerb nötig ist.

Das Plangenehmigungsgesuch wurde Ende Oktober 2011 beim Bundesamt für Verkehr (BAV) eingereicht, das Projekt wurde Mitte Dezember 2011 öffentlich aufgelegt.

Zu Fragen 1 und 2:

Die private Interessengemeinschaft «IG Wendegleis Süd» hat der Volkswirtschaftsdirektion Anfang November 2011 die in der Anfrage erwähnte Expertise zum Wendegleis mit der Bitte um Überprüfung eingereicht. In der Expertise wurden zwei alternative Varianten unter-

sucht. Die Variante «seeseitiges Wendegleis mit kurzem Bahnhofskopf» hätte keine weiteren Anpassungen im Bahnhof selbst zur Folge und wäre deshalb entsprechend günstiger erhältlich. Die zweite Variante sieht ebenfalls ein seeseitiges Wendegleis vor, jedoch parallel zum Streckengleis Richtung Meilen. Beide Varianten wurden sowohl aus betrieblicher wie auch aus wirtschaftlicher Sicht überprüft. Eine vertiefte betriebliche Prüfung ist insbesondere wegen der kapazitätskritischen Situation im Bahnhof Stadelhofen angezeigt, wo die rechtsufrige Seelinie in die S-Bahn Stammstrecke eingebunden werden muss.

Die betriebliche Überprüfung durch die SBB hat ergeben, dass die günstigere Variante «seeseitiges Wendegleis mit kurzem Bahnhofskopf» wegen der seeseitigen Lage zu Abkreuzungskonflikten zwischen S-Bahnlinien führen würde. Diese Variante wäre betrieblich nicht stabil. Auch eine Änderung vom in der Schweiz üblichen Linksbetrieb zum Rechtsbetrieb auf Doppelspuren würde die Betriebsstabilität nicht gewährleisten. Dadurch würde das geplante Neuangebot am rechten Seeufer nicht in der erforderlichen Qualität zur Verfügung stehen. Das Projekt «kurzer Bahnhofskopf» sei daher schon aus betrieblicher Sicht abzulehnen. Ausserdem seien die in der Expertise genannten tiefen Kosten aus Sicht der SBB nicht nachvollziehbar.

Die zweite in der Expertise aufgeführte Variante schlägt die seeseitige Anordnung des Wendegleises mit langem Bahnhofskopf im gleichen Umfang vor, wie das offizielle Projekt. Dieser Ausbau könnte nach Einschätzung der SBB mit vergleichbaren Investitionen von rund 30 Mio. Franken erstellt werden. Die Variante sei aber in betrieblicher Hinsicht schlechter als das offizielle Projekt, da die Strecke Tiefenbrunnen–Herrliberg–Feldmeilen auf Rechtsbetrieb umgestellt werden müsste, was längerfristig nicht aufwärtskompatibel, d. h. bei einem späteren Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen zu einem viergleisigen Betrieb nicht mehr praktikabel, sei. Sie habe zudem den Nachteil, dass die neu erstellten Gleise im Falle des geplanten späteren Doppelspurausbaus bis Meilen aufwendiger angepasst werden müssten. Diese an sich vermeidbaren Folgekosten würden beim offiziellen Projekt wegfallen. Auch diese Variante schneide daher gegenüber dem offiziellen Projekt schlechter ab.

Die betrieblichen und wirtschaftlichen Überlegungen der SBB sind nachvollziehbar. Insbesondere trifft es zu, dass betrieblich kritische Situationen in einem stark ausgelasteten Netz möglichst vermieden werden sollten und dass Ausbauten am heutigen Netz immer auch mit Blick auf die Zukunft vorzunehmen sind. Beide Gesichtspunkte werden in den Varianten der Expertise zu wenig berücksichtigt. Beide Varianten

hätten sodann den schwerwiegenden Nachteil, dass der auf die Fertigstellung der Durchmesserlinie geplante Eröffnungstermin im Dezember 2015 wegen der notwendigen Projektierungsdauer und Bewilligungsfristen nicht eingehalten werden könnte. Angesichts der sehr hohen Auslastung einzelner Kurse der Linie S7 ist aber eine möglichst frühe Umsetzung des geplanten Wendegleises anzustreben.

Zu Frage 3:

Die SBB haben im Verlauf der vergangenen Projektierungsphasen die Umweltauswirkungen des Projektes entsprechend den gesetzlichen Vorschriften ermittelt. Aufgrund seines Umfangs muss das Vorhaben keiner Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen werden. Die Vorschriften über den Schutz der Umwelt gemäss Art. 3 und 4 der Verordnung vom 19. Oktober 1988 über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV, SR 814.011) werden aber gleichwohl angewendet.

Die Ergebnisse der Untersuchungen wurden im Projektdossier dargestellt und die getroffenen Massnahmen wurden festgehalten. Das Dossier wurde in den Gemeinden Herrliberg und Meilen öffentlich aufgelegt. Die kantonalen und eidgenössischen Umweltfachstellen äussern sich im Rahmen des laufenden Plangenehmigungsverfahrens zu den Umweltaspekten. Das vorliegende Verfahren entspricht dem üblichen Bewilligungsverlauf bei Eisenbahnprojekten.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi