

Sitzung vom 3. Juni 2015

580. Anfrage (Optionen zum Wendegleis Herrliberg-Feldmeilen für die S20)

Kantonsrat Lorenz Schmid, Männedorf, hat am 30. März 2015 folgende Anfrage eingereicht:

Die seit Jahren sich verzögernde Einführung der S20 zeigt exemplarisch, dass die 3 km lange einspurige Strecke zwischen Feldmeilen und Meilen den Verkehr der S-Bahn am rechten Zürichseeufer nachhaltig beschränkt. Ab Herrliberg-Feldmeilen verläuft die Linienführung am rechten Zürichseeufer doppelspurig. Um eine (vorübergehende) Einführung der S20 ohne Wendegleis zu ermöglichen, ist es deshalb zwingend, die Kreuzungen der S-Bahnen möglichst seeabwärts weg von der einspurigen Strecke zwischen Feldmeilen und Meilen zu verlegen.

Hierzu stellt sich die folgende, komplexe Frage:

Ist eine Einführung der S20 im Viertelstundentakt bis nach Rapperswil mit allen Haltestellen der S7 zuzüglich Küsnacht abzüglich Kempraten möglich, wenn

1. ... die seeabwärts fahrende S7 Rapperswil um 1 Minute und damit bei verkürztem Aufenthalt in Feldbach diesen Kreuzungspunkt um 2 Minuten vorverlegt verlässt und nach verkürztem Halt in Meilen den Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen auch tagsüber seeseitig auf Gleis 2 und früher um xx04/xx34 passiert und die seeaufwärts fahrende S16 erst nach der Durchfahrt der S7 in Herrliberg-Feldmeilen vom bergseitigen Einfahrtsgleis auf ihr «Ruhegleis» 2 wechselt
2. ... und die seeabwärts fahrende S6 ab Meilen um 2 Minuten zeitlich vorverlegt fährt und Uetikon deshalb 1 Minute früher verlässt, was möglich würde, wenn die seeaufwärts fahrende S7 ihre Wartezeit in Meilen um eine Minute verkürzt und Meilen um 1 Minute früher verlässt
3. ... und die von Winterthur kommende S7 während der morgendlichen Stosszeiten, in denen der Einsatz der S20 geplant ist, in Rapperswil angekommen innert 4½ Minuten zu einer S20 «mutiert», als S20 im Viertelstundentakt zur S7 zurück nach Zürich Hardbrücke fährt, und die somit «fehlende» S7 in Rapperswil aus dem Depot in Rapperswil bereitgestellt wird? Abends würde die S20, aus Zürich Hardbrücke kommend, innert 4½ Minuten in eine S7 «mutiert», zurück nach Winterthur fahren. Die vorgängig in Rapperswil eingetroffene S7 würde dort ins Depot weggestellt.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Lorenz Schmid, Männedorf, wird wie folgt beantwortet:

Mit Beschluss vom 4. Oktober 2010 hat der Kantonsrat die Ausbauten im Rahmen der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn bewilligt (Vorlage 4675a). Darin enthalten ist auch das Wendegleis in Herrliberg-Feldmeilen. Der Fahrplan der 4. Teilergänzungen ist das Ergebnis eines jahrelangen Planungsprozesses, bei dem zahlreiche Varianten detailliert geprüft wurden. Dabei wurde unter Berücksichtigung mehrerer Kriterien bezüglich Angebot und Nachfrage, Infrastruktur, Rollmaterial sowie Kosten eine Bestvariante erarbeitet. Die 4. Teilergänzungen sind eng auf die Durchmesserlinie sowie die Planungen des Bundes im Rahmen von HGV (Anschluss der Ost- und der Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz) und ZEB (Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur) abgestimmt. Die Umsetzung der 4. Teilergänzungen erfolgt in drei Etappen. Mit der Teilinbetriebnahme der Durchmesserlinie im Juni 2014 konnte die erste Etappe verwirklicht werden. Die Etappen zwei und drei folgen im Dezember 2015 bzw. im Dezember 2018.

Auch am rechten Zürichseeufer wurden mehrere Lösungsansätze geprüft. Aufgrund der vielen Einspurstrecken zwischen Herrliberg-Feldmeilen und Rapperswil sowie dem Nadelöhr in Zürich Stadelhofen ist der Handlungsspielraum in der Fahrplanplanung allerdings stark eingeschränkt.

Eine Überprüfung durch die SBB zeigte denn auch, dass die in der Anfrage vorgeschlagenen Lösungsansätze nicht zielführend sind. Diese Ansätze beabsichtigen, Kreuzungen von S-Bahnen möglichst aus dem Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen auf die doppelspurige Strecke in Richtung Zürich zu verschieben. Dadurch entstünden jedoch neue Fahrplankonflikte in Herrliberg-Feldmeilen, die nicht gelöst werden könnten. Der Vorschlag würde zudem zu ungenügenden Wendezeiten verschiedener S-Bahnen führen, was keinen stabilen Fahrplan zuliesse. Eine Einführung der S20 ohne Wendegleis ist somit nicht möglich.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi