

**ANFRAGE** von Dieter Kläy (FDP, Winterthur)

betreffend 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

Am 4. Oktober 2010 hat der Kantonsrat dem Geschäft 4675a «Bewilligung eines Rahmenkredits 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 Wendegleis 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?

Dieter Kläy