

Sitzung vom 4. Oktober 2023

1151. Anfrage (SBB Wendegleis in Seuzach)

Die Kantonsräte Martin Huber und Urs Wegmann, Neftenbach, sowie Martin Hübscher, Wiesendangen, haben am 26. Juni 2023 folgende Anfrage eingereicht:

Ab 2035 soll die S-Bahn ab Seuzach einen Viertelstundentakt erhalten. Dazu ist ein rund 350 Meter langes Wendegleis nötig. Derzeit läuft die Planung für das Vorprojekt. Dieses Wendegleis ist im Richtplan nicht eingetragen.

Der Viertelstundentakt ist für die Region um Seuzach richtig und wichtig. Es soll aber für Raum und Umwelt das Bestmögliche Projekt erstellt werden. Den Fruchtfolgeflächen soll sehr hohe Beachtung beigemessen werden.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Warum ist dieses Wendegleis nicht im Richtplan eingetragen?
2. Kann die SBB ohne Richtplaneintrag einfach bauen?
3. Welche Varianten wurden zusätzlich geprüft?
4. Welche Kriterien wurden mit welcher Gewichtung für die Auswahl der besten Variante hinzugezogen?
5. Im Richtplan ist ein Doppelspurausbau Richtung Winterthur eingetragen. Ein solcher ist derzeit aber nicht geplant. Wäre es nicht eine Möglichkeit, dieses Wendegleis von Seuzach in Richtung Winterthur im bereits im Richtplan eingetragenen Bereich zu erstellen?
6. Wie würde die Fruchtfolgefläche kompensiert?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Martin Huber und Urs Wegmann, Neftenbach, sowie Martin Hübscher, Wiesendangen, wird wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1 und 2:

Gemäss Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG; SR 700) benötigen Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt einer Grundlage im Richtplan (vgl. Art. 8 Abs. 2 RPG). Damit wird sichergestellt, dass neue Vorhaben eine räumliche Abstimmung durchlaufen und

erst nach Abwägung der betroffenen Interessen sowie nach dem Ausschöpfen allfälliger Optimierungsmöglichkeiten festgelegt werden. Bestehende und geplante Bahnlinien, Bahnhöfe und Haltestellen werden daher im kantonalen Richtplan festgelegt. Gegenstand der Richtplanfestlegung ist dabei insbesondere die Linienführung der Bahnlinien und die Lage der Haltestellen. Diese Festlegungen sind massgeblich für die erreichbare Erschliessungswirkung und ermöglichen die gesetzlich vorgegebene räumliche Abstimmung. Nicht Gegenstand der Festlegung im kantonalen Richtplan sind in der Regel der Ausbaugrad der Anlagen sowie generell betriebliche Fragen.

Beim geplanten Wendegleis in Seuzach handelt es sich um eine Erweiterung einer bestehenden Anlage, die nicht mit erheblichen Eingriffen in schützenswerte Güter verbunden ist. Die Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen ist vorliegend von untergeordneter Natur und kann durch geeignete Massnahmen kompensiert werden. Für das geplante Wendegleis in Seuzach ist daher kein Eintrag im kantonalen Richtplan erforderlich. Die Beurteilung des Vorhabens erfolgt im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens gemäss Eisenbahnrecht.

Zu Fragen 3–5:

Seuzach ist gemäss dem Raumordnungskonzept des kantonalen Richtplans dem Handlungsraum urbane Wohnlandschaft zugeordnet. Im Handlungsraum urbane Wohnlandschaft hat der öffentliche Verkehr eine wichtige Rolle bei der Erschliessung. Daher ist es zweckmässig, dass ein dichteres Angebot bei der S-Bahn bis nach Seuzach verkehrt. Dies im Gegensatz zu den Gemeinden nördlich von Seuzach, die in erster Linie den Handlungsräumen Kultur- und Naturlandschaft zugeordnet sind und ein Grundangebot beim öffentlichen Verkehr aufweisen.

Mit dem Ausbauschnitt STEP AS2035 soll in Seuzach das Angebot der Zürcher S-Bahn ausgebaut werden. So soll die heute stündlich angebotene Direktverbindung nach Zürich (heutige S11) zu einer halbstündlichen direkten Verbindung ausgebaut werden. Für die Linie zwischen Stein am Rhein und Winterthur (heutige S29) ist eine Verknüpfung mit der heutigen S41 (Winterthur–Bülach) zu einer durchgehenden Linie vorgesehen, wodurch attraktive Direktverbindungen in der Stadt Winterthur (z. B. von Oberwinterthur nach Winterthur Töss) entstehen. Aufgrund der mit der durchgehenden Linie verbundenen Anpassung der Fahrplanlage wird die Linie neu in Seuzach kreuzen, womit beide Gleise im Bahnhof Seuzach belegt werden. Dadurch fehlt wiederum ein Gleis im Bahnhof Seuzach für die wendende S-Bahn nach Zürich. Ein Ausbau des Bahnhofs Seuzach wäre äusserst aufwendig und müsste in dicht besiedeltem Gebiet mit vielen Betroffenen erfolgen. Es ist daher wesentlich zweck-

mässiger, die wendende S-Bahn wegzustellen, wofür das Wendegleis nördlich von Seuzach vorgesehen wurde. Ein Standort südlich von Seuzach wäre nur mit zusätzlichen Ausbauten an der Bahninfrastruktur in Seuzach machbar und betrieblich äusserst aufwendig. Eine Anordnung des Wendegleises zwischen Winterthur und Seuzach wäre nur möglich, wenn die S-Bahn nach Zürich nicht mehr bis Seuzach verkehren würde, was aber aus den einleitend ausgeführten Gründen nicht zweckmässig ist und gegenüber heute eine wesentliche Verschlechterung des Angebots darstellen würde.

Für die Wendeanlage nördlich von Seuzach haben die SBB sieben Standorte zwischen Seuzach und Thalheim-Altikon untersucht:

- a) Standorte östlich und westlich der Bahnstrecke, unmittelbar nördlich von Seuzach;
- b) Standort nordwestlich der Bahnstrecke entlang der Kantonsstrasse, nördlich der Hauptstrasse nach Bänk;
- c) Standorte östlich und westlich der Bahnstrecke kurz vor dem Bahnhof Dinhard;
- d) Standort östlich der Bahnstrecke nach dem Bahnhof Dinhard;
- e) Standort im Perimeter des Bahnhofs Thalheim.

In die Variantenbeurteilung sind die Faktoren Umweltverträglichkeit (Waldflächen, Feuchtgebiete, Fruchtfolgeflächen, Wildtierkorridor), raumplanerische Auswirkungen, Fahrplanstabilität, Investitions- und Betriebskosten, Bewilligungsfähigkeit und Aufwärtskompatibilität mit der künftigen Bahnentwicklung eingeflossen. Die Standorte nah am Bahnhof Seuzach (Varianten a und b) weisen dabei generell betriebliche Vorteile auf, da dadurch kürzere Leerfahrten erforderlich werden und im Fall von Verspätungen aufgrund des geringeren Zeitbedarfs für das Wenden eine höhere Betriebsstabilität erreicht werden kann.

Unter Berücksichtigung sämtlicher genannter Faktoren haben die SBB den nun vorgesehenen Standort des Wendegleises östlich der Bahnlinie nach dem Bahnübergang Leberen in Seuzach als die beste Variante beurteilt.

Zu Frage 6:

Beanspruchte Fruchtfolgeflächen müssen gemäss kantonalem Richtplan kompensiert werden. Die Kompensation erfolgt in der Regel durch die Aufwertung von anthropogen veränderten oder bereits belasteten Böden im Kanton Zürich.

Die SBB prüfen jeweils, ob die Fruchtfolgefläche in unmittelbarer Nähe zum Projekt kompensiert werden kann. Falls dies nicht möglich ist, wird die Fläche andernorts kompensiert. Auch wenn eine Kompensation in unmittelbarer Nähe zum Projekt nicht möglich ist, wird der abgetragene Bo-

den möglichst vor Ort wiederverwendet. Für die Wiederverwendung des abgetragenen Bodens wird der Austausch mit der betroffenen Landwirtin bzw. dem betroffenen Landwirt gesucht. In der weiteren Projektbearbeitung wird geklärt, wo die Kompensation der Fruchtfolgeflächen erfolgen wird.

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

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli