

Sitzung vom 6. November 2019

997. Anfrage (Planvorlage Forchbahn: Sanierung der Bahnübergänge Trichtenhauserstrasse und Binzstrasse im Zollikerberg mit Halbschranken)

Kantonsrätin Esther Meier, Zollikon, sowie die Kantonsräte Felix Hoesch, Zürich, und Hans-Peter Amrein, Küsnacht, haben am 19. August 2019 folgende Anfrage eingereicht:

Die Forchbahn verkehrt zwischen Esslingen und Rehalp (Zürich) gemäss Eisenbahngesetz und von dort bis Stadelhofen gemäss Fahrdienstvorschrift für Strassenbahnen (Trams). Das Bundesamt für Verkehr (BAV) verlangt auf Grund des Eisenbahngesetzes den Ersatz der beiden Lichtsignalanlagen im Zollikerberg durch Schranken (Übergänge Binzstrasse und Trichtenhauserstrasse). Bahnschranken würden zu Zeitverlusten bei den drei Buslinien und bei Ambulanzfahrzeugen des Spitals Zollikerberg führen und sie würden gemäss vorliegenden Gutachten die Leistungsfähigkeit der Verkehrsknoten Trichtenhauserstrasse und Binzstrasse herabsetzen, wie Erfahrungswerte vergleichbarer Orte zeigen. Die Bahnschranken würden trotz Verlängerung der sog. Einspurstrecken den Stau bei den bereits überlasteten Kreuzungen verlängern. Ausserdem ist auf der Forchstrasse in nächster Zukunft zusätzlich mit Mehrverkehr zu rechnen (neu erstelltes Kinderspital).

Von einer Geschwindigkeitsreduktion sind nur die Schnellzüge (ca. 20% aller Züge) betroffen. Der Zeitverlust von ca. 15 Sekunden wird als nicht relevant erachtet und hat keinen Einfluss auf die Stabilität des Fahrplanes von Esslingen bis Stadelhofen. Normalzüge mit Halt im Zollikerberg (ca. 80% aller Züge) müssen die Übergänge ohnehin langsamer befahren, weil die Stationen direkt an den Strassenübergängen liegen. Die Kosten für Schranken und die Strassenverbreiterungen betragen mehrere Mio. Franken. Hinzu kommen die Kosten für Enteignungen. Die betroffenen Bahnübergänge sind bisher auch keine Unfallschwerpunkte

Gegen dieses Projekt haben Gemeinde, Kanton, Spital, Quartierverein und Anwohner Einsprache erhoben. Der Quartierverein fordert als Alternative die Wiedereinführung des Trambetriebs auf der kurzen Strecke zwischen Spital Zollikerberg und Haltestelle Rosengarten. Und sie fordern, dass in die Gesamtbetrachtung alle Verkehrsteilnehmer einbezogen werden müssen.

Wir bitten den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie können der Regierungsrat und der ZVV auf dieses Projekt Einfluss nehmen?
2. Teilt der Regierungsrat die Meinung, dass Schranken mehr Schleichverkehr durch die Quartiere verursachen und die Quartierbewohner stark beeinträchtigen?
3. Was spricht gegen einen Wechsel von Eisenbahn- auf Trambetrieb auf diesem kurzen Abschnitt zwischen den Stationen Spital und Rosengarten? (In einer identischen Situation bei der Waldenburgerbahn in Bubendorf BL hat sich diese Lösung bewährt. Dort gab das BAV eine Ausnahmegewilligung vom Eisenbahngesetz.)
4. Wegen der für Bahnschranken notwendigen Verlängerung der Einspurstrecken entlang der Forch-, Trichtenhauser-, und Binzstrasse drohen Enteignungen und Verluste von Vorgärten. Dies steht klar im Widerspruch zum Richtplaneintrag, wo dieser Strassenabschnitt für Aufwertungsmassnahmen vorgesehen ist.
 - a) Wie stellen sich die Behörden zu diesem Verlust an Lebensqualität im Quartier Zollikerberg?
 - b) Die Federführung der Bahnschranken liegt beim BAV. Das Bundesamt hat das gesamte Verkehrssystem zu beurteilen. Inwieweit kann das AfV sich beim BAV gegen die Bahnschranken einsetzen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Esther Meier, Zollikon, Felix Hoesch, Zürich, und Hans-Peter Amrein, Küsnacht, wird wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1–4:

Die Anfrage betrifft die Sanierungen von zwei Bahnübergängen bei der Forchbahn, die Gegenstand eines laufenden eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens beim Bundesamt für Verkehr (BAV) sind. Die kantonalen Fachstellen haben sich im Rahmen der Vernehmlassung zu den Sanierungsvorhaben geäußert. Nun gilt es, den Entscheid des BAV abzuwarten. Aufgrund des laufenden Verfahrens kann nicht vertieft auf die einzelnen Fragen eingegangen werden, weshalb sie zusammengefasst wie folgt beantwortet werden:

Die Forchbahn verkehrt als S-Bahn (S18) auf der Strecke Bahnhof Stadelhofen–Zürich, Rehalp–Esslingen. Sie untersteht als Eisenbahn den bundesrechtlichen Bestimmungen des Eisenbahngesetzes (EBG; SR 742.101) und der Eisenbahnverordnung (EBV; SR 742.141.1).

Gemäss Art. 37c Abs. 1 EBV müssen Bahnübergänge grundsätzlich mit Schranken- oder Halbschrankenanlagen ausgerüstet werden. Ausnahmsweise genügt jedoch auch ein Andreaskreuz oder eine Lichtsignalanlage, sofern die Gleise nach den Fahrdienstvorschriften über den Strassenbahnbetrieb befahren werden (Art. 37c Abs. 3 EBV). Bei der Forchbahn ist dies auf dem innerstädtischen Netz zwischen Bahnhof Stadelhofen und Rehalp der Fall, wo sie auf der Infrastruktur der VBZ verkehrt. Diese Infrastruktur ist auf den Strassenbahnbetrieb ausgelegt und die Gleisführung ist in der Regel in der Strassenmitte. Demgegenüber verkehrt die Forchbahn auf dem Abschnitt Rehalp–Esslingen als normale Eisenbahn mit Gleisführung in Seitenlage.

Auf dem Streckenabschnitt Rehalp–Esslingen der Forchbahn liegen auch die Bahnübergänge Binzstrasse und Trichtenhauserstrasse. Die Bahnübergänge verfügen über Lichtsignalanlagen, was den Anforderungen von Art. 37c Abs. 1 EBV nicht genügt. Sie müssen daher saniert und mit Schranken oder Halbschranken ausgerüstet werden.

Änderungen an Eisenbahnanlagen bedürfen laut Art. 18 EBG einer Plangenehmigung durch das BAV. Dementsprechend reichte die Forchbahn AG dem BAV die Projekte zur Sanierung der Bahnübergänge Binzstrasse und Trichtenhauserstrasse ein. Das BAV führte die Vernehmlassung bei den betroffenen Bundesstellen und der Verwaltung des Kantons Zürich durch und ordnete die öffentliche Auflage in der Gemeinde an. Dadurch konnte neben der Gemeinde Zollikon auch die betroffene Bevölkerung Einsprache erheben.

Aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen verlangte das BAV von der Forchbahn AG verschiedene zusätzliche Abklärungen. Diese Detailprojekte und Studien wurden den kantonalen Fachstellen erneut zur Stellungnahme unterbreitet.

Im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens wurde vonseiten des Kantons Zürich unter anderem dargelegt, dass unterschiedliche Einschätzungen hinsichtlich der Betriebsart der Bahn (Strassenbahnbetrieb oder Eisenbahnbetrieb) die Sanierungspflicht der Bahnübergänge und damit letztlich die Leistungsfähigkeit des Strassen- und Schienenverkehrs beeinflussen könnten. Auch die Gemeinden und weitere Betroffene haben ihre Standpunkte aufgrund der unterschiedlichen Interessenlagen aufgezeigt. Insgesamt wurde dem BAV im Plangenehmigungsverfahren das Spannungsfeld von Sicherheit, Leistungsfähigkeit des Strassen- und Schienenverkehrs sowie Gestaltung des Strassen- und Lebensraumes ausführlich dargelegt.

Das BAV als Genehmigungsbehörde hat nun die Aufgabe, die verschiedenen Interessen aufgrund des Bundesrechts abzuwägen und den entsprechenden Entscheid mit einer Plangenehmigungsverfügung bekannt zu geben. Dieser Entscheid ist noch ausstehend.

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

Vor dem Regierungsrat

Die Staatsschreiberin:

Kathrin Arioli