

Pro Bus Meilen, Pfannenstielstr. 9, 8706 Meilen

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Verein Pro Bus Meilen (PBM) nimmt zugunsten der öV-Kundinnen und Kunden an dieser Vernehmlassung zur Gesamtrevision des regionalen Richtplans Pfannenstiel teil. Pro Bus Meilen hat verschiedentlich mit kompetenten Initiativen Verbesserungen vorgeschlagen und erwirkt. Zu den untenstehenden Eingaben sehen wir uns besonders legitimiert: Unsere im Frühjahr 2016 eingereichte Petition für die Doppelspurbauten Herrliberg-Feldmeilen–Meilen und Uetikon–Männedorf sowie für die dadurch mögliche Verlängerung der S 16 bis Feldbach wurde von 4700 Personen unterzeichnet und wird von den Gemeindepräsidenten der Region unterstützt. Am 5. September 2016 erläuterten wir die Vorteile der Petition den ZPP-Vertretern Martin Hirs (Ressort Verkehr) und Reto Nebel (Planer) und diskutierten auch die aktuelle S-Bahn-Situation.

Im regionalen Richtplan vermissen wir ein öV-Konzept mit klaren Hauptzielen und davon abgeleiteten Forderungen für das Bahnangebot am rechten Zürichseeufer in der mittleren Frist. Das Feld wird dem ZVV überlassen, ohne dass dessen Planung dargestellt wird. Für die Region ist der Ausbau der Bahninfrastruktur offenbar keine Priorität, obwohl ein Anteil der Bahn im Modalsplit von 33% (momentan 24%) als Ziel für 2030 genannt wird, der Verkehr um 23% wachsen soll und das heutige S-Bahn-Angebot substantielle Mängel aufweist und insbesondere nicht mehr verlässlich ist (zu viele Betriebsstörungen und Verspätungen). Die Ziele der „Gesamtstrategie“ bleiben abstrakt. Die Aussagen im Erläuternden Bericht zu den Engpässen der Bahninfrastruktur (fehlende Doppelspuren, Bahnhof Stadelhofen) werden im Richtplan nicht aufgenommen. Es ist keine einzige konkrete Massnahme zugunsten der S-Bahn genannt, für die sich die ZPP aktiv einsetzen will. Die Prioritäten liegen auf der Strasse.

Wir empfehlen der ZPP, Kompetenzen im Themenbereich S-Bahn aufzubauen, bzw. informierte Gemeinde- und Interessengruppenvertreter von Anfang an in die Planungszyklen einzubeziehen. Andernfalls kann den langjährigen Anliegen der Region nicht adäquat und innert nützlicher Frist zum Durchbruch verholfen werden. Wir erwarten, dass sich die ZPP auf der kantonalen Planungsebene für die legitimierten Anliegen zum Ausbau der Bahninfrastruktur in unserer Region einsetzt und die nötigen Forderungen nachdrücklich stellt und beharrlich vertritt. Die Forderungen für unsere Region sind massvoll, stehen aber aufgrund der limitierten Finanzen in Konkurrenz zu Projekten anderer Regionen und drohen von Grossprojekten wie dem umstrittenen Brüttener Tunnel verdrängt zu werden. Wir erwarten, dass die PBM-Petition im Richtplan erwähnt und reflektiert wird. Konkrete Vorschläge machen wir untenstehend im vorgegebenen Format.

Mit freundlichen Grüssen

namens des Vorstands von Pro Bus Meilen

Verena Hofmänner Schärer, Präsidentin

Jakob Bosshard, Vorstandsmitglied

Rückmeldungen Regionaler Richtplan

S.-Nr.	Kapitel	Thema	Eingabe / Antrag	Begründung der Eingabe / des Antrags
Einwände und Ergänzungen zum Richtplan:				
59	4.1.1	Ziele	Ein zusätzliches Kapitel (4.1.2 neu) sollte eingefügt werden, in welchem die ZPP zusammenfassend ausführt, wie die Ziele und die Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs im Modalsplit auf 33% bis 2030 erreicht werden sollen (Thema: Umsetzung und Massnahmen). Dabei sind die Hauptprojekte für die wichtigsten Verkehrsträger zu nennen.	Die Ziele wirken für sich allein weder plastisch noch plausibel.
65	4.3.1	Ziele	Die Ziele sind wie folgt zu ergänzen: „[...] zu erreichen, sind/ist: <ul style="list-style-type: none"> • die öV-Verbindungen [...]. • die Bahninfrastruktur so rasch als möglich auszubauen, indem mindestens die Doppelspurlücken Herrliberg-Feldmeilen–Meilen und Uetikon–Männedorf in dieser Reihenfolge geschlossen werden. Komplementär dazu sollen beim Bahnhof Stadelhofen das dringend benötigte vierte Gleis sowie die zweite Riesbachtunnelröhre gebaut werden. • der Fahrplan der rechtsufrigen S-Bahn-Linien so zu überarbeiten, dass das Angebot wieder verlässlich eingehalten werden kann (insbesondere bezügl. Ankunftszeiten in Zürich).“ 	Die zentralen Engpässe (Doppelspuren, Bahnhof Stadelhofen) werden im Erläuternden Bericht thematisiert, ohne dass Ziele und Massnahmen zu deren Behebung im Richtplan genannt werden. Das ist inkonsistent und ergibt keinen Sinn.
66	4.3.3	Massnahmen	Die Massnahmen sollen wie folgt ergänzt werden: a) Region „ <u>öV-Angebot:</u> [...] Insbesondere soll mit einer Verlängerung der S 16 bis Uetikon bzw. Feldbach der umsteigefreie Binnenverkehr und der direkte Anschluss an den Flughafen sowie der Viertelstundentakt für die oberen Seegemeinden inkl. Meilen ermöglicht werden (Voraussetzungen: siehe Massnahme Infrastruktur). Mit der ersten Etappe sollen u.a. das neue regionale Gymnasium Uetikon sowie weitere Bildungs- und Arbeitsstätten adäquat mit dem öV erschlossen werden.“	Insgesamt sind die erwähnten Massnahmen nur ein Schatten der Massnahmenliste für den Strassenverkehr und zudem weder konkret noch verbindlich. Die Massnahmen beziehen sich in erster Linie auf den strassengebundenen öV. Im Gegensatz zum Strassenverkehr setzt sich die Region für gar nichts ein, ausser für Angebotsverbesserungen in den Fahrplanverfahren, wo sie wohl am wenigsten Einfluss hat. Angesichts der wichtigen, langjährigen und unbestrittenen Anliegen zum Bahnausbau am rechten Zürichseeufer ist ein solches Massnahmenkapitel nicht vertretbar. Es erweckt den Eindruck von Desinteresse des verantwortlichen Vorstands für diesen Ressortbereich.

S.-Nr.	Kapitel	Thema	Eingabe / Antrag	Begründung der Eingabe / des Antrags
			<p>Ohne zusätzliche Belastung des Bahnhofs Stadelhofen würde die verlängerte S 16 die S 7 bei fast gleicher Ankunftszeit in Zürich vor der vollen Anschlusspinne im HB entlasten. Auf die Fertigstellung des Ausbaus des Bahnhofs Stadelhofen und dessen Anschluss ans rechte Zürichseeufer hin, soll das optimale Fahrplankonzept neu evaluiert werden.</p> <p>Die Fahrplanzeiten sollen im Rahmen der Möglichkeiten so angepasst werden, dass die Fahrplanstabilität und damit die Zuverlässigkeit der S-Bahnlinien am rechten Zürichseeufer materiell verbessert werden (insbes. Ankünfte in Zürich).</p> <p><u>öV-Angebot in Randzeiten:</u> Die Region setzt sich dafür ein, dass auch im S-Bahn-Angebot in Randzeiten sichergestellt wird, dass ohne unzumutbare Wartezeiten von den oberen in die unteren Seegemeinden, bzw. umgekehrt, gereist werden kann.</p> <p><u>Infrastruktur S-Bahn 2G:</u> Dieser Titel und Abschnitt ist zu streichen und durch folgenden zielkonformen Text zu ersetzen: <u>S-Bahn-Infrastruktur:</u> Die Region setzt sich nachdrücklich für den fahrplantechnisch notwendigen Ausbau der rechtsufrigen Bahnlinie ein. Sie koordiniert die Vorfinanzierung der Projektierung der Doppelspuren Herrliberg-Feldmeilen–Meilen und Uetikon–Männedorf durch Kanton und Gemeinden. Das Ziel ist, dass diese Doppelspuren möglichst bald gebaut werden können, sei es im Rahmen des nationalen Programms 2030 oder (zunächst) mit kantonalen und kommunalen Mitteln. Dies fordert auch die von 4700 Mitunterzeichnenden mitgetragene Petition des Vereins „Pro Bus Meilen“.</p> <p><u>Sitzplatzangebot in der S-Bahn:</u> Die Region verlangt, dass die Auslastung der Züge auch ausserhalb der Stosszeiten analysiert wird und z.B. die S 7 wann nötig mit mehr als einer Komposition geführt wird.</p> <p>Die Region lehnt eine „Stehplatz-S-Bahn“ ab. Das vom ZVV entworfene Konzept 2G mit grossen Stehplatzzonen in den Zügen widerspricht den ursprünglichen Versprechungen bei der S-Bahn-Vorlage und würde die Attraktivität der S-Bahn massiv</p>	

S.-Nr.	Kapitel	Thema	Eingabe / Antrag	Begründung der Eingabe / des Antrags
			reduzieren. Die Zukunft der S-Bahn ist weiterhin doppelstöckig zu planen.	
Einwände und Ergänzungen zum Erläuternden Bericht:				
56	4.1	Bestehende Kapazitätsauslastung 2012/2013	Der letzte Satz ist faktisch zu ergänzen: „Im S-Bahn-Verkehr weist die S 7 am Morgen [...] <u>sehr</u> hohe Sitzplatzauslastungen <u>auf</u> .“	Nur die S 7 ist zeitweise und vornehmlich in der 2. Klasse überlastet. Ab Uetikon verkehrt aber auch die S 6 (nicht überlastet)!
61	4.3	Baubeobachtung [was ist damit gemeint?]	Ein Satz ist wie folgt faktisch zu korrigieren und zu ergänzen: „Die zentralen Engpässe sind der Bahnhof Stadelhofen und die fehlende Doppelspur Herrliberg-Feldmeilen–Meilen. Der Bahnhof Stadelhofen weist nur drei Gleise auf, die sich zudem teilweise auf gleicher Ebene überkreuzen (Zürichberglinie Richtung HB mit Rechtsufriger Richtung Tiefenbrunnen). Die fehlende Doppelspur in der Mitte der Bahnlinie am rechten Zürichseeufer verunmöglicht ein sinnvolles Betriebskonzept und belastet die Fahrplanstabilität.“	Der Schlussteil des Satzes im Bericht macht keinen Sinn, weil ein Bahnhof nicht eine Linie kreuzen kann. Der Bahnhof Stadelhofen ist nicht der einzige zentrale Engpass, sondern es gilt insbesondere auch die fehlende Doppelspur Herrliberg-Feldmeilen–Meilen seit vielen Jahren als Hindernis.
61	4.3	Baubeobachtung [was ist damit gemeint?]	Ergänzung nach dem Satz zu den Engpässen: „Die Region Pfannenstil begrüsst die im Frühjahr 2016 mit 4700 Unterschriften eingereichte Petition von „Pro Bus Meilen“ und unterstützt die Forderungen, wonach die Doppelspurlücken Herrliberg-Feldmeilen–Meilen und Uetikon–Männedorf so rasch als möglich zu schliessen sind. Die nötigen Planungsarbeiten sind umgehend in Auftrag zu geben. Diese Ausbauten erlauben, die S 16 bis Uetikon bzw. Feldbach zu verlängern (Aufhebung des Stillagers in Herrliberg-Feldmeilen, Mehrbedarf von nur einer S-Bahn-Komposition). Die Region Pfannenstil fordert, dass der Bahnhof Stadelhofen so bald als möglich mit einem vierten Gleis und einer zweiten Riesbachtunnelröhre ausgebaut wird. Diese Ausbauten bringen die notwendige Flexibilität, um das rechtsufrige Fahrplankonzept für ein attraktives und zuverlässiges Angebot neu zu gestalten. Die Region Pfannenstil fordert den Kanton auf, sich mit Nachdruck für diese seit langer Zeit überfälligen Ausbauten im Rahmen des nationalen Ausbauschnittes 2030 einzusetzen. Der Kanton soll zudem zur	Es ist unseres Erachtens die Aufgabe der ZPP, auf Verbesserungen der Infrastruktur und des Fahrplanangebots im öffentlichen Verkehr hinzuarbeiten. Dabei ist nicht auf den ZVV abzustellen, bzw. zu warten. Vielmehr soll die Region aktiv Zielsetzungen formulieren und gegenüber dem ZVV und in der kantonalen Planung die entsprechenden Forderungen anbringen.

S.-Nr.	Kapitel	Thema	Eingabe / Antrag	Begründung der Eingabe / des Antrags
			Beschleunigung die Vorfinanzierung der Planung und gegebenenfalls auch Ausführung der rechtsufrigen Doppelspuren mit den Gemeinden koordinieren.“	
62	4.3	Raumbeobachtung	Ergänzung am Schluss des Abschnitts: „In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass das rechtsufrige Fahrplankonzept weder umsteigefreie Fahrten zwischen den oberen und unteren Seegemeinden, noch zum Flughafen erlaubt.“	Diese Angaben konkretisieren die vorangehenden Sätze.