

[Faksimile](#)

Zürichsee-Zeitung Bezirk Meilen Front

S16 bis nach Feldbach

S-Bahn Bahnfreunde am rechten Seeufer fordern den baldigen Ausbau der Doppelspur zwischen Tiefenbrunnen und Männedorf. Dies würde die Verlängerung der S16 bis nach Feldbach ermöglichen. Der Zürcher Verkehrsverbund winkt ab.

Verglichen mit den unteren Seegemeinden, sind die Dörfer am oberen Zürichsee benachteiligt. Ab Männedorf seeaufwärts verkehrt nur jede halbe Stunde eine S-Bahn Richtung Zürich oder Rapperswil. Geht es nach dem Verein Pro Bus Meilen, soll sich dies ändern. Die Organisation, die sich für den öffentlichen Verkehr engagiert, verlangt vom Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) den baldigen Ausbau der Doppelspur am rechten Seeufer.

Vorgesehen ist gegenwärtig nur die Einführung der S20, die den Bahnverkehr zu den Spitzenzeiten zwischen Stäfa und Zürich entlasten soll. Dazu ist ein zusätzliches Gleis im Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen nötig. Das Projekt ist wegen Einsprachen blockiert.

Viertelstundentakt für alle

Unabhängig von diesem Vorhaben soll das rechte Seeufer eine durchgehende Doppelspur vom Bahnhof Tiefenbrunnen bis nach Männedorf erhalten, findet Verena Hofmänner, Präsidentin von Pro Bus Meilen. Dies würde die Verlängerung der S16, die heute in Herrliberg-Feldmeilen endet, bis Feldbach ermöglichen. Damit hätten sämtliche Gemeinden im Bezirk Meilen vier Zugverbindungen pro Stunde in Richtung Zürich und Rapperswil.

Diese Idee präsentierte Verena Hofmänner am Donnerstagabend in Meilen. Der Ausbau der Doppelspur bis Männedorf würde nicht viel mehr kosten als das 30 Millionen Franken teure Wendegleis, dessen Kosten und Nutzen in schlechtem Verhältnis stünden, sagte Hofmänner. Es müssten lediglich zwei Lücken zwischen Herrliberg-Feldmeilen und Meilen sowie zwischen Uetikon und Männedorf geschlossen werden.

Ausbau nicht vor 2030

Der ZVV hingegen zeigt sich skeptisch. Die Verlängerung der «langsamen S16» bis Feldbach sei nicht zielführend, sagt ZVV-Sprecher Stefan Kaufmann. Zur Entlastung der S7 sei eine zweite schnelle Linie nötig. Allerdings kann der Kanton Zürich seit der Annahme der Vorlage über die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur (Fabi) nicht mehr Projekte in Eigenregie aufgleisen. Zuständig ist nun der Bund.

«Die nächste Möglichkeit im Raum Zürich bietet der Ausbausritt 2030, der gegenwärtig vom Bundesamt für Verkehr ausgearbeitet wird», sagt Kaufmann. Der Verkehrsverbund habe ein Konzept eingereicht, das auch einen Ausbau am rechten Seeufer vorsehe – unter anderem den Viertelstundentakt der S7 bis Stäfa.

Der Verein Pro Bus Meilen aber möchte das Tempo forcieren. Er lanciert eine Petition, um seiner Forderung Nachdruck zu verleihen. An einem Podium in Meilen konnte die Gruppierung bereits einige Unterstützer gewinnen. Als Sympathisant trat etwa der Stäfner Gemeindepräsident Christian Haltner (FDP) auf. «In jeden hintersten Winkel im Kanton verkehren heute Züge im Viertelstundentakt – nur am rechten Zürichseeufer nicht», sagte er. Das müsse sich ändern.

© Zürichsee-Zeitung; 26.09.2015; Seite 3zsr

[Faksimile](#)

Zürichsee-Zeitung Bezirk Meilen Meilen

Bahnlobby will zweigleisig fahren

S-bahn Eine Interessengruppe aus Meilen will sich nicht mit der geplanten Entlastungslinie S20 zwischen Stäfa und Zürich begnügen. Sie fordert parallel zu diesem Projekt die Verlängerung der S16 bis nach Feldbach.

Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) soll vorwärtsmachen mit dem Ausbau der Doppelspur an der Goldküste. Das forderten am Donnerstagabend die Teilnehmer eines Podiums im Gasthof Löwen in Meilen. Eingeladen hatte die Organisation Pro Bus Meilen, die sich seit Jahren für den öffentlichen Verkehr einsetzt.

Deren Präsidentin Verena Hofmänner sagte, dass es seit der Gründung des ZVV im Jahr 1990 am rechten Seeufer auf der S-Bahn-Linie kaum mehr Fortschritte gegeben habe. «Wir haben nur schnellere, nicht aber mehr Züge erhalten.» Stark zugenommen habe hingegen die Bevölkerung in den oberen Seegemeinden, die bahntechnisch schlechter erschlossen sind als die stadtnahen Dörfer.

Hofmänner verwies auf das rasante Wachstum dieser Gemeinden in den letzten 25 Jahren. Uetikon sei um 58 Prozent auf fast 6000 Einwohner gewachsen, Männedorf um 41 Prozent auf rund 10 500 Einwohner, Stäfa um 32 Prozent auf knapp 14 000 Personen und Meilen immerhin um 21 Prozent auf über 13 000 Einwohner.

Die Meilemerin leitete aus diesen Zahlen ihre Forderung für den Bahnausbau ab. Die Initianten möchten, dass der ZVV nicht nur das geplante Wendegleis in Herrliberg-Feldmeilen baut. Dieses Projekt, das wegen Einsprachen blockiert ist, würde zu Spitzenzeiten die neue S20 zwischen Stäfa und Zürich ermöglichen. «Wir wollen aber ebenso, dass das Gleis doppelspurig bis nach Männedorf weitergezogen wird», sagte Hofmänner.

Zwei Lücken schliessen

Ernst Mäder, der als ehemaliger Bereichsleiter der SBB die Idee unterstützt, zeigte die heutigen Lücken im Schienennetz: Der Abschnitt zwischen Herrliberg-Feldmeilen und Meilen sowie jener zwischen Uetikon und Männedorf ist heute nur einspurig befahrbar. Würden diese Strecken ausgebaut, hätte dies weitreichende Auswirkungen. «Wir könnten die S16 bis nach Feldbach verlängern», sagte Mäder, der 47 Jahre lang für die SBB gearbeitet hat und unter anderem für die Fahrpläne in der Region Ostschweiz zuständig war. Dazu zählt bei den SBB auch das rechte Seeufer.

Heute verkehrt die S16 nur bis Herrliberg-Feldmeilen. Könnte sie bis nach Feldbach fahren, würden mit der S7 und der S16 auch in den oberen Seegemeinden vier Züge pro Stunde Richtung Zürich und Rapperswil verkehren.

Die Lobbyisten für den Ausbau der Doppelspur wollen ihr Anliegen nicht als Konkurrenz zum geplanten Wendegleis beim Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen verstanden wissen. «Das Wendegleis und die Doppelspur beißen sich nicht», sagte Paul Stopper, der als geistiger Vater der Durchmesserlinie gilt und als Bahnexperte ans Podium eingeladen worden war.

Alle auf engem Raum

Moderator Manuel Rentsch, Wirtschaftsredaktor beim Schweizer Radio SRF, gab zu bedenken, dass der Raum an der verbauten Goldküste eng sei für ein zweites Gleis. Das stimme zwar, räumte Stopper ein. Die SBB hätten jedoch seit dem Zweiten Weltkrieg vorausschauend stetig Land dazugekauft. Das Problem sei lediglich, dass einige Häuser sehr nahe am Gleis stünden.

Knackpunkt werden letztlich die Kosten sein. Stopper schätzt diese auf bis zu 50 Millionen Franken. Die Runde war sich darüber einig, dass jetzt dafür lobbyiert werden muss – nicht nur beim ZVV und bei der Zürcher Regierung, sondern auch in Bern. Dort steht ein Fonds zur Finanzierung und zum Ausbau der Bahninfrastruktur (Fabi) bereit. Um diese Gelder wird es allerdings schweizweit einen Verteilungskampf geben.

Pro Bus Meilen hofft auf breiten Rückhalt in der Zürcher Bevölkerung für sein Anliegen und lanciert deshalb eine Petition. Auch Lokalpolitiker sollen ihren Beitrag leisten. Der Stäfner Gemeindepräsident Christian Haltner (FDP), der am Podium als Sympathisant der Lobby auftrat, sagte dazu: «Solche Vorhaben sind Solidaritätsprojekte.» Auch Gemeinden, die nicht so stark von einer verlängerten S16 profitieren würden wie Stäfa und Männedorf, müssten mitziehen. Die Dörfer am See würden mit der verlängerten Linie wieder näher zusammenrücken, da man nicht mehr in Meilen umsteigen müsse, um beispielsweise nach Küsnacht zu gelangen.

Kritik am Verkehrsverbund

Im Publikum kamen allerdings Zweifel auf, ob die Politiker alle am gleichen Strick ziehen würden. Ausser Haltner sei kein einziger Gemeinderat aus dem Bezirk Meilen anwesend, stellte einer der rund 40 Zuhörer fest. Auch fehlendes Engagement des ZVV wurde beklagt. Dieser würde abblocken, hiess es. Kritik wurde auch laut, dass der Verkehrsverbund dem Podium trotz Einladung ferngeblieben war.

ZVV-Sprecher Stefan Kaufmann sagt dazu auf Anfrage der ZSZ: «Bevor wir die Diskussion in aller Öffentlichkeit führen, wollten wir mit den Exponenten von Pro Bus Meilen zusammensitzen.» Leider sei der Termin noch nicht zustande gekommen. Kaufmann verweist darauf, dass sich der ZVV ebenfalls für einen Ausbau am rechten Seeufer engagiere. So habe der Verbund beim Bundesamt für Verkehr ein entsprechendes Konzept für den nächsten Ausbauschnitt ab 2030 eingereicht.

«Hötterlizüge» unerwünscht

Das Publikum im Meilemer Löwen drängte indes auf eine schnellere Lösung. Die Doppelspur-Petitionäre hatten die Sympathien auf ihrer Seite. Einzelnen ging aber selbst deren Schritt zu wenig weit. Viele Pendler wünschten sich nicht die Verlängerung der S16, sondern die S7 im Viertelstundentakt.

Es brauche keine weiteren «Hötterlizüge» am rechten Seeufer, sondern Schnellzüge, sagte eine Zuhörerin. Stäfas Gemeindepräsident Haltner sagte aber: «Wir dürfen den Hötterlizug und den Schnellzug nicht gegeneinander ausspielen. Sonst haben wir in 50 Jahren immer noch dieselbe Situation wie heute.»

Der ehemalige SBB-Bereichsleiter Mäder ergänzte: «Wir können nicht beliebig viele Züge im Viertelstundentakt in den Bahnhof Stadelhofen hineinpumpen.» Die verlängerte S16 würde im Gegensatz zum Viertelstundentakt der S7 den Stadelhofen nicht zusätzlich verstopfen, verkehrt doch auch die heutige kürzere Variante durch den Bahnhof.

Unrealistisch ist gemäss Mäder auch die Verlängerung der **S16** bis nach Rapperswil, wie sie ein Votant verlangte. Dazu bräuchte es im dortigen Bahnhof ein zusätzliches Gleis. «Und wir müssten den Kanton St. Gallen ins Projekt einbinden. Das würde alles verzögern.» Michel Wenzler

«Wir haben in den letzten Jahren nur schnellere, nicht aber mehr Züge erhalten.»

Verena Hofmänner, Pro Bus Meilen

«Wir können nicht beliebig viele Züge in den Stadelhofen hineinpumpen.»

Ernst Mäder, früherer SBB-Bereichsleiter

Die durchgehende Doppelspur bleibt vorderhand Wunschdenken. An vielen Stellen verläuft die Strecke bereits hinter dem Bahnhof wieder einspurig, wie hier in Ürikon. Sabine Rock
