

**Auszug aus dem Protokoll
des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 411/2004

Sitzung vom 2. Februar 2005

151. Anfrage (Kostengünstige Sicherung von kleinen Bahnübergängen)

Kantonsrat Willy Germann, Winterthur, hat am 15. November 2004 folgende Anfrage eingereicht:

Kürzlich erliess der Bund verschärfte Sicherheitsauflagen für Bahnübergänge. Sollten diese Auflagen umgesetzt werden, würden zahlreiche Bahnübergänge, sogar solche mit Barrieren, verschwinden oder durch teure Unterführungen ersetzt werden. Durch die Aufhebung von kleinen Bahnübergängen könnten für Wanderer und Zweiradfahrer unattraktive Umwege entstehen. Dies trägt dazu bei, dass Bahntrassees immer häufiger verbotenerweise überquert werden. Unterführungen könnten mancherorts ein Landschafts- oder Ortsbild beeinträchtigen, von den unverhältnismässig hohen Kosten gar nicht zu reden.

Mit versetzten horizontalen fixen Schranken vor und hinter kleinen Bahnübergängen könnte für Wanderer und Velofahrer auf äusserst kostengünstige Art bestmögliche Sicherheit geschaffen werden. Velofahrer müssten zwingend das Velo über das Gleis stossen. Doch selbst eine solch unkomplizierte Massnahme, wie sie z. B. vor Andelfingen besteht, sollte nach den perfektionistischen Vorstellungen des Bundes nicht zulässig sein.

Ich frage deshalb den Regierungsrat an:

1. Welche Bahnübergänge sind gemäss den neuen Bestimmungen des Bundes bereits aufgehoben worden? Bei welchen müsste die Aufhebung noch vorgenommen werden? Wo würden sich Velo- oder Wanderrouten ändern?
2. Bei welchen Bahnübergängen ist eine Unterführung vorgesehen? Welche Kosten sind für SBB (ZVV), Kanton und Gemeinden zu erwarten?
3. Ist der Regierungsrat bereit, beim Bund zu Gunsten unkomplizierter, aber ebenso wirksamer Lösungen zu intervenieren (horizontal versetzte fixe Schranken), um Bahnübergänge zumindest für Wanderer und Velofahrer zu erhalten?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Willy Germann, Winterthur, wird wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1 und 2:

Die Sicherung und Signalisierung von Bahnübergängen sind im Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (SR 742.100), in der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SR 741.21) und vor allem in der Eisenbahnverordnung vom 23. November 1983 (SR 742.141.1) mit den entsprechenden Ausführungsbestimmungen geregelt. Im Jahr 2003 hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) die Kriterien für die Beibehaltung von ungesicherten Bahnübergängen präzisiert sowie wesentliche Bestimmungen verändert und verschärft. So sind beispielsweise unbewachte Bahnübergänge mit Andreaskreuzen nur noch bei «genügender Sicht» oder «langsamem Schienenverkehr» zulässig. Aus der Erkenntnis, dass für Personen, welche einen solchen Bahnübergang benutzen wollen, eine genügende Sichtweite für das Erkennen eines nahenden Zug notwendig ist, sind Reaktions- und Räumzeiten festgelegt worden.

Im Kanton Zürich besteht gemäss Auflistung des BAV eine besonders dringliche Sanierungspflicht für einen Übergang bei den SBB und für vier Übergänge bei der Bremgarten–Dietikon-Bahn. Als besonders gefährlich werden Niveauübergänge beurteilt, bei welchen die Zeit vom Erkennen des Zuges bis zum Überqueren des Übergangs weniger als sechs Sekunden beträgt.

Der besonders gefährliche SBB-Übergang befindet sich in Kollbrunn. Er wird im Einvernehmen mit der Gemeinde zusammen mit vier weiteren Übergängen in Kürze aufgehoben und durch einen mit einer Barriere gesicherten Übergang ersetzt. Die fünf zu ersetzenden Übergänge werden über eine Erschliessungsstrasse mit dem gesicherten Bahnübergang verbunden. Die Bremgarten–Dietikon-Bahn wird im fraglichen Bereich nicht als Vollbahn, sondern als Strassenbahn eingestuft. Für die Übergänge der Bremgarten–Dietikon-Bahn soll deshalb in Absprache mit dem BAV eine kostengünstige Lösung mit einfachen Blinklichtsignalen gefunden werden.

Auf Grund der heutigen Bundesvorschriften geht die Sanierungspflicht allerdings weiter. Die Risikoanalyse der SBB zeigt, dass ein sicheres Überqueren einer Einspurstrecke 12 Sekunden bei Fussgängern und 16 Sekunden beim motorisierten Verkehr aller Gattungen (einschliesslich landwirtschaftlicher Fuhrwerke) erfordert. Als Folge davon müssen alle ungesicherten Niveauübergänge der SBB saniert werden.

Im Kanton Zürich sind zurzeit noch 34 unbewachte Bahnübergänge bei den SBB (einschliesslich der Übergänge in Kollbrunn) vorhanden. In 15 Fällen handelt es sich um Privatübergänge. Die 19 öffentlichen Übergänge betreffen fünf Fusswege, vier Feldwege und zehn Gemeindestrassen 3. und 4. Klasse. 16 weitere Übergänge befinden sich auf der Strecke Hinwil–Bäretswil.

Die Linie Hinwil–Bäretswil wird nur sehr wenig und zudem langsam befahren. Für die Übergänge werden in Absprache mit dem Bundesamt für Verkehr kostengünstige besondere Signalisierungs- und Sanierungsmassnahmen angestrebt. Für die privaten Übergänge werden in Absprache mit den Beteiligten Lösungen entwickelt.

Für die 19 öffentlich zugänglichen Bahnübergänge der SBB sieht der heutige Planungsstand folgende Sanierungsmassnahmen vor:

- Zwei Übergänge werden durch Unterführungen ersetzt (Sennhof-Rikon; Bauma–Steg).
- Zehn Übergänge werden durch Barrieren gesichert oder ersetzt.
- Sieben Übergänge werden aufgehoben und teilweise mit Parallelwegen verbunden.

Die Verhandlungen bei den öffentlichen Bahnübergängen sind weit fortgeschritten, sodass mit einem Abschluss bis Ende 2007 gerechnet werden kann.

Die Übergänge der Sihltal–Zürich–Uetliberg-Bahn (SZU) entsprechen den gültigen Vorschriften. Bei drei Übergängen wurde jedoch Verbesserungspotenzial festgestellt. Die Übergänge Margarethenweg und Döltshalde sind in Bearbeitung, beim Übergang Uetlibergstrasse ist die Sanierung mittelfristig geplant. Auf der S 10 soll der Übergang in Adliswil dereinst durch eine Personenunterführung und sollen zwei Übergänge durch ein Blinklicht gesichert werden.

Gemäss regionalen Richtplänen sind keine regionalen Velorouten betroffen. Lokale Velorouten und Fusswege ändern sich bei den Übergängen in Kollbrunn, bei den beiden genannten Unterführungen und beim Übergang Gibswil–Wald. Laut SBB berücksichtigen die vorgesehenen Sanierungsmassnahmen die gesetzlichen Anforderungen, wonach allfällige Umwege für Fuss- und Wanderwege kleiner als 500 Meter sein müssen.

Für die Sicherung von Bahnübergängen mit Schranken und die Anpassung der Zugsicherungsanlagen muss, ohne allfällige Erschliessungsstrassen einzurechnen, im Durchschnitt mit Kosten von gegen Fr. 300 000 je Übergang gerechnet werden. Hier wirkt vor allem die Anpassung der Zugsicherungsanlagen kostentreibend. Die Kosten für den Ersatz durch eine Personenunterführung liegen zwischen Fr. 600 000 und Fr. 750 000.

Die SBB rechnen mit Gesamtkosten von rund 7 Mio. Franken für alle vorzunehmenden Sanierungen. Der Bund beteiligt sich nur, wenn die betroffenen Strassen und Wege dem gesamten Individualverkehr unbeschränkt zugänglich sind. Bei fünf Objekten kann mit einem Bundesbeitrag von je höchstens Fr. 100 000 gerechnet werden. Die übrigen Kosten sind zwischen den Verkehrsunternehmen und den Strasseneigentümern aufzuteilen. Üblicherweise wird ein Kostenteiler ausgehandelt, der sich am Verkehrsaufkommen orientiert. Der ZVV trägt die betrieblichen Folgekosten bei den Bahnunternehmungen mit. Die Anteile von Kanton und Gemeinden können noch nicht angegeben werden, da zurzeit weder die detaillierten Projekte noch die dazugehörigen Kostenteiler vorliegen.

Zu Frage 3:

Die in der Anfrage vorgeschlagene Sanierung mit horizontal versetzten fixen Schranken für Übergänge, die nur für Fussgänger oder Velofahrer vorgesehen sind, ist nicht zielführend. Zwar werden Fussgänger und Velofahrer dadurch auf die mögliche Gefahr aufmerksam gemacht, aber die Sicht auf den sich nähernden Zug kann damit nicht verbessert werden. Die Räumzeit des Bahnübergangs wird eher verlängert oder gar behindert. Das Risiko einer Kollision zwischen Zug und Benutzer des Bahnübergangs wird kaum gemindert. Ein anderer Lösungsansatz mit stark verlangsamten Zugsgeschwindigkeiten zur Einhaltung der geforderten Reaktionszeiten ist aus fahrplantechnischen Gründen nicht möglich. Bei dieser Ausgangslage und auf Grund der eingeleiteten Sanierungsmassnahmen sowie der verkraftbaren Umwege für Wanderer und Rad Fahrende besteht kein Anlass, beim Bund zu intervenieren.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi