

Sitzung vom 25. Februar 2004

251. Anfrage (Unrealistische kommunale Strassenplanungen)

Die Kantonsräte Willy Germann, Winterthur, Ernst Brunner, Illnau-Effretikon, und Bernhard Egg, Elgg, haben am 9. Dezember 2003 folgende Anfrage eingereicht:

Die Gemeindeversammlung Zell hat kürzlich auf Antrag des Gemeinderates Kredite für Studien von Strassenplanungen im Ortskern Kollbrunn bewilligt. Der Antrag des Gemeinderates beruht offenbar auf Absprachen mit der Baudirektion in Sachen Bau einer Bahnunterführung zwecks Umfahrung des Dorfkerns Kollbrunn. An der Gemeindeversammlung wurde glücklicherweise auch die Studie einer Variante ohne Bahnunterführung verlangt.

Wir fragen den Regierungsrat an:

1. Welche Absprachen zwischen der Gemeinde Zell und der Baudirektion bestehen, dass sich der Gemeinderat offenbar veranlasst sieht, schon jetzt Strassenplanungen und Umgestaltungen des Ortskerns Kollbrunn in Angriff zu nehmen?
2. Wie begründet der Regierungsrat die hohe Priorisierung der so genannten Umfahrung Kollbrunn, insbesondere im Vergleich mit anderen – viel stärker – mit Durchgangsverkehr belasteten Ortschaften?
3. Bestehen Untersuchungen über das Verkehrsaufkommen in Kollbrunn und die Verkehrsströme? Wie lauten die Ergebnisse?
4. Wie beurteilt der Regierungsrat die Folgen für den Verkehr in der Region, wenn in Kollbrunn tatsächlich eine Unterführung gebaut würde? Teilt er die Bedenken, dass andere Dörfer, wie beispielsweise Weisslingen, mit vermehrtem Durchgangsverkehr zu rechnen hätten?
5. Ist der Regierungsrat angesichts der Tatsache, dass bei realistischer Betrachtung der Finanzlage in absehbarer Zukunft keinerlei Mittel für eine Ortsumfahrung Kollbrunn beziehungsweise eine Bahnunterführung zur Verfügung stehen werden, der Auffassung, planerische Vorleistungen der Gemeinde Zell (notabene eine Gemeinde mit Anspruch auf Steuereffizienzausgleich) seien zu verantworten?
6. Ist der Regierungsrat bereit, die Gemeinde bei der Planung einer adäquaten Verbesserung der Situation im Ortskern Kollbrunn ohne kostspielige Bahnunterführung zu unterstützen?
7. Werden auf Grund von Absprachen mit der Baudirektion in weiteren Gemeinden solche Vorleistungen erbracht?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Willy Germann, Winterthur, Ernst Brunner, Illnau-Effretikon, und Bernhard Egg, Elgg, wird wie folgt beantwortet:

Das Vorhaben Bahnunterführung Kollbrunn ist keine Ortsumfahrung, sondern bezweckt die Aufhebung des SBB-Niveauübergangs der Dorfstrasse S-5 im Bahnhofareal. Die Massnahme soll die Verkehrssicherheit Strasse/Schiene und die Betriebssicherheit des SBB-Stationsbetriebs (Zugskreuzung) verbessern.

Die planerischen Voraussetzungen der Strassenverlegung wie der Eintrag im regionalen Verkehrsplan, die Randbedingung im Quartierplan zur Bereichsabgrenzung und die Festlegung von Baulinien sind erfüllt. Das Projekt ist das Ergebnis einer langjährigen Planung, die im Einvernehmen mit dem Gemeinderat ausgeführt wurde.

In der Strategie Ortsumfahrungen ist das Objekt Kollbrunn aufgeführt. Diese nahm der Regierungsrat am 21. November 2001 zur Kenntnis. Die Öffentlichkeit wurde über die Medien informiert.

Durch die Einstufung des Objekts Kollbrunn im Handlungsfeld B (wie weitere vier Objekte) wurde ein weiterer Planungsschritt in Form eines Vorprojekts ausgelöst. Diese Arbeiten sind nun im Gange. Eine Bauausführung vor etwa fünf Jahren steht derzeit nicht zur Diskussion. Für die Kreditbewilligung ist der Kantonsrat zuständig.

Mit der Aufhebung des Niveauübergangs ist eine Umgestaltung des Bahnhofareals wie auch des verbleibenden Strassenraums möglich. Die Planung seitens der Gemeinde für diesen Bereich wurde einvernehmlich zwischen Tiefbauamt und Gemeinderat vereinbart, und die Bevölkerung wurde an einer öffentlichen Veranstaltung orientiert. An der Gemeindeversammlung wurden die notwendigen Projektierungskredite bewilligt.

Nach dem Bericht über die Dringlichkeitsreihung der Ortsumfahrungen hat die Verlegung Kollbrunn eine gute Kostenwirksamkeit und zusätzliche kantonale Bedeutung. Die Strassenverlegung erzielt einen positiven Nutzen und weist gleichzeitig nur einen geringen Flächenbedarf (rund 2000 m²) auf. Im Rahmen eines genehmigten Quartierplanes wurden zudem verbindliche Verpflichtungen zur Verlegung eingegangen. Mit der Massnahme zur Trennung von Strasse und Schiene kann gleichzeitig der Rückstau auf der Staatsstrasse vor den geschlossenen Schranken vermieden werden.

Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) auf den betroffenen Staatsstrassen weist folgendes Aufkommen auf:

- Tösstalstrasse: Seite Winterthur = 12 000 Fahrzeuge, Seite Rikon = 8000 Fahrzeuge
- Dorfstrasse: nördlich der SBB = 2500 Fahrzeuge, südlich den SBB = 5500 Fahrzeuge

Die Rückstaulängen bei geschlossener Barriere betragen 50 bis 100 m. Zahlen über den internen Ziel- und Quellverkehr (Gebiet Bahnhof) liegen nicht vor.

Die regionalen Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten der Automobilisten infolge der Aufhebung des SBB-Niveauübergangs werden als gering eingestuft. Die Bauentwicklung von Kollbrunn und der näheren Umgebung sowie die allgemeine Verkehrszunahme sind bekannt. Es ist jedoch wegen der geplanten Verlegungsmassnahme kein wesentlicher Mehrverkehr in der Region Tösstal zu erwarten.

Die planerischen Vorleistungen der Gemeinde im Hinblick auf die Abklassierung der Dorfstrasse erfolgten im Einvernehmen mit der Baudirektion und sind durchaus verantwortbar. Zuständig für die Belange der Gemeindestrassen ist im Übrigen die Gemeinde selber.

Die einvernehmliche Zusammenarbeit zwischen der Gemeinde und der Baudirektion im Hinblick auf eine Verbesserung der Situation im Ortskern Kollbrunn – mit oder ohne Unterführung – ist gewährleistet. Ein Verzicht auf eine Bautätigkeit (Nullvariante) ist bei jeder Projektierung möglich. Der Entscheid über Ausführung fällt erst mit dem Kreditbeschluss.

Die im Handlungsfeld B der Strategie Ortsumfahrungen liegenden Objekte werden objektspezifisch behandelt. Aus finanziellen Gründen sind derzeit lediglich Zweckmässigkeitsbeurteilungen für die Ortszufahrt Greifensee, die Lorenstrasse in Uster und den Waidhaldetunnel Zürich im Gange. Ein direkt vergleichbares Objekt gibt es nicht. Vorleistungen wie in Kollbrunn von weiteren Gemeinden sind demnach nicht bekannt.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:

Husi