

Sitzung vom 20. November 1996

**3289. Anfrage (Sicherung unbewachter Bahnübergänge)**

Kantonsrätin Esther Zumbrunn, Winterthur, hat am 9. September 1996 folgende Anfrage eingereicht:

Auf der SBB-Strecke Winterthur–Bauma–Wald (Tösstallinie) haben sich im Frühling ein tragischer und ein glimpflich verlaufener Unfall auf unbewachten Bahnübergängen ereignet: Am 16. April 1996 wurde beim sogenannten Himmelswegli, einem unbewachten Bahnübergang in Kollbrunn, der nur mit Andreaskreuz gekennzeichnet ist, eine dreizehnjährige Radfahrerin getötet. Am 26. Juli 1996 wurden bei Rikon auf einem unbewachten Bahnübergang bei einem Zusammenstoss zwischen einem Regionalzug und einem Traktor mit Kiesanhänger vier Menschen leicht verletzt. Die Unfälle hätten verhindert werden können, wären die Bahnübergänge mit automatischen Barrieren sowie optischen und akustischen Warnsignalen ausgerüstet gewesen.

Zwei Tatsachen zeigen, wie unverstündlich und unverantwortlich es ist, dass im Kanton Zürich noch immer unbewachte Bahnübergänge existieren. Zum einen erklärte der Regierungsrat am 17. Februar 1988 in der Beantwortung einer Anfrage von Kantonsrat Paul Stopper, er werde die Bestrebungen zur Sanierung von Niveauübergängen auch nach 1990 fortsetzen (KR Nr. 253/1987). Zum andern leistete der Bund 1988 an die Kosten für die Sicherung der Bahnübergänge mit automatischen Barrieren aus Treibstoffzollgeldern einen Anteil von 70%. Um so fragwürdiger ist es, dass in den seither vergangenen acht Jahren keine oder nur minimale Fortschritte in der Sicherung der Bahnübergänge erzielt wurden.

Das bewegt mich zu folgenden Fragen:

1. Wieviele Unfälle ereigneten sich seit 1988 auf unbewachten Bahnübergängen im Kanton Zürich? Sind dabei Personenopfer zu beklagen? Welche Sachschäden wurden angerichtet?
2. Welche unbewachten Bahnübergänge im Kanton Zürich sind seit 1988 mit automatischen Barrieren und akustisch-optischen Warnblinkanlagen ausgerüstet worden?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft  
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Esther Zumbrunn, Winterthur, wird wie folgt beantwortet:

Niveaugleiche Kreuzungen von Verkehrswegen stellen immer Gefahrenquellen dar, welche die besondere Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer erfordern. Bei Kreuzungen mit Bahnanlagen gilt dies in erhöhtem Mass, weil die Bahn wegen ihres langen Bremsweges in den meisten Fällen nicht schnell genug anhalten kann. Sowohl Bahnunternehmungen wie auch Strasseneigentümer sind darum bemüht, die Zahl der Niveauübergänge zu verkleinern oder die bestehenden Übergänge mit zweckmässigen Sicherungsanlagen auszurüsten. Dabei ist für die Einrichtung von automatischen Schrankenanlagen mit einem Aufwand von mehreren 100000 Franken zu rechnen. Die Bedeutung dieser Sicherheitsmassnahmen wird auch vom Bund anerkannt, indem aus den Mitteln der Treibstoffzollerträge namhafte Beiträge ausgerichtet werden. Allerdings sind diese Beiträge 1992 von 70% auf 60% und anfangs 1996 auf 54% reduziert worden. Ausgerichtet werden diese Beiträge nur an Übergänge, welche dem allgemeinen motorisierten Verkehr dienen. Vom Bund werden also keine Fuss- und Radwegübergänge oder Übergänge mit Nutzungsbeschränkungen subventioniert, weshalb die betroffenen Strassen- und Wegeigentümer durch die Erstellung von Sicherungsanlagen oft sehr stark belastet werden. Dennoch sind die Bemühungen um weitere Verbesserungen in Zusammenarbeit mit den Bahnen und den beteiligten Gemeinden und Privaten weiterzuführen.

In der Zeit zwischen dem 1. Januar 1988 und dem 30. September 1996 ereigneten sich auf unbewachten Bahnübergängen im Kanton Zürich (ohne die Städte Zürich und Winterthur) 62 polizeilich registrierte Kollisionen mit der Bahn. Davon entfielen 8 auf die Tösstallinie, je 10 auf andere Linien der SBB und auf die Bremgarten–Dietikon–Bahn, 20

auf die Forchbahn, einer auf die Sihltallinie der SZU und 13 auf Werk- und Industrieanlagen. Dabei wurden 9 Personen getötet und 18 verletzt. Der entstandene Sachschaden wird auf rund 1,5 Mio. Franken geschätzt.

Auf dem SBB-Netz im Kanton Zürich wurden seit 1988 von ursprünglich 168 unbewachten Bahnübergängen deren 52 aufgehoben oder gesichert. Heute bestehen auf diesem Netz noch 269 Bahnübergänge (1988:335). Davon sind 116 immer noch unbewacht (168). 126 (89) sind mit automatischen Barrierenanlagen und Wechselblinkern ausgerüstet, 22 (68) mit Schrankenanlagen, welche der Signalisationsverordnung noch nicht entsprechen (meist fehlen die Wechsel blinker), und 5 (10) mit Blinklichtanlagen. Auf den beiden Linien der Sihltal–Zürich-Uetliberg-Bahn wurden seit 1988 sieben Übergänge mit Vollschranken ausgerüstet; ein unbewachter Privatübergang wurde aufgehoben. Bei der Südostbahn konnte auf Zürcher Gebiet ein unbewachter Privatübergang durch eine Unterführung ersetzt werden. Bei der Bremgarten–Dietikon-Bahn, wo die Bahn auf Stadtgebiet von Dietikon besonders viele, meist polizeilich nicht registrierte Unfälle verzeichnete, sind an drei Orten neue Verkehrsregelungsanlagen installiert worden. Bei der Forchbahn existierten 1988 ausserhalb der Stadt Zürich noch 62 Niveauübergänge. Davon sind seither 17 aufgehoben und teilweise durch rückwärtige Erschliessungen ersetzt worden. Weitere 6 sollen im Rahmen eines Quartierplanverfahrens geschlossen werden. Vier Übergänge sind mit Verkehrsregelungsanlagen und acht mit einem Blinklicht gesichert.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktionen der Volkswirtschaft, der Polizei und der öffentlichen Bauten.

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi