

Sitzung vom 24. Januar 1996

241. Anfrage (Aufhebung Niveauübergang Hürststrasse in Zürich-Affoltern/Seebach)

Kantonsrätin Astrid Kugler, Zürich, hat am 6. November 1995 folgende Anfrage eingereicht:

1. Wie verhält sich der Regierungsrat im Streit um den Niveauübergang Hürststrasse? Ist er bereit, zusammen mit den SBB und der Stadt Zürich für eine Ersatzlösung im Bereich des Bahnübergangs zu sorgen?
2. Wer muss für die Kosten der Ersatzlösung aufkommen? Die SBB als Auslöserin des Doppelspurausbaus, die Stadt Zürich als Strasseneigentümerin oder der Kanton, der die Fusswegverbindung im Regionalplan festgelegt hatte?
3. Wie gedenkt der Regierungsrat dafür zu sorgen, dass der im Regionalplan festgesetzte bestehende Fussweg auch erhalten bleibt? Ist der Regierungsrat nicht verpflichtet, darüber zu wachen, dass die im Regionalplan enthaltenen Festlegungen auch tatsächlich erfüllt werden?
4. Wer ist für die Einhaltung der Festlegungen in Regionalplänen verantwortlich, der Regierungsrat oder die Regionsbehörden (hier die Stadt Zürich)?
5. Wie hoch schätzt der Regierungsrat die Kosten für eine Fussgängerunterführung,
 - a) wenn sie gleichzeitig mit dem Doppelspurausbau erstellt wird,
 - b) wenn sie nachträglich erstellt würde?
6. Besteht bereits ein konkretes Projekt für eine Fussgängerunterführung? Wann könnte es ausgeführt werden?
7. Welchen finanziellen Beitrag würde der Kanton an eine Fussgängerunterführung leisten und aus welchem Konto? Welcher Beitrag ist vom Bund aufgrund der «Verordnung über Beiträge an die Aufhebung oder Sicherung von Niveauübergängen und andere Massnahmen zur Trennung von öffentlichem und privatem Verkehr» (Verkehrstrennungsverordnung) vom 6. November 1991 zu erwarten? Hat der Kanton oder die Stadt Zürich beim Bund bereits um einen Beitrag nachgesucht? Wenn nicht, weshalb nicht? Welchen Betrag müsste die Stadt Zürich allenfalls noch aufwenden?
8. Wenn sich bisher alle involvierten Instanzen aus Kostengründen gegen den Bau einer Unterführung gesträubt haben, wäre die Installierung einer Barrierenanlage bei einer Beibehaltung des Niveauübergangs Hürststrasse denkbar und technisch möglich? Wie hoch kämen die Kosten für einen mit Barrieren gesicherten Niveauübergang? (Auf der Strecke Seebach-Regensdorf werden alle übrigen bestehenden Niveauübergänge mit Barrieren gesichert: Felsenrainstrasse, Fronwaldstrasse, Zehntenhausstrasse, Blumenfeldstrasse usw.)

Auf Antrag der Direktion der öffentlichen Bauten

beschliesst der Regierungsrat:

- I. Die Anfrage Astrid Kugler, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Der bestehende Übergang Hürststrasse ist ein Privatübergang mit Benützungsverbot für Unberechtigte. Trotz dauernd geschlossener Schranke wird er von Anwohnern häufig benutzt, woraus aber kein öffentliches Wegrecht abgeleitet werden kann. Aus Sicherheitsgründen ist dieser Zustand bei einer doppelspurigen Bahnlinie nicht mehr tolerierbar. Der Übergang muss deshalb beim Bau der Doppelspur aufgehoben werden. Eine von den SBB vorgeschlagene Variante A sieht eine grossräumige Umlegung des regionalen Fussweges über die Binzmühlestrasse durch den Wald zur Unterführung Seebacherstrasse vor. Die SBB haben der Stadt Zürich sodann angeboten, auf Kosten des Bahnprojekts beidseits der Bahn Wegverbindungen bis zur etwa 400m entfernten Unterführung Seebacherstrasse zu erstellen (Variante B). In diesem Sinne wird in der Plangenehmigungsverfügung des Bundesamtes für Verkehr (BAV) vom 1. Februar 1995 die Unterführung Seebacherstrasse als Ersatz des Übergangs Hürststrasse bezeichnet. Da der bestehende Bahnübergang Hürststrasse im regionalen Verkehrsplan als regionaler Fussweg S-205 festgesetzt ist, wird die neue Linienführung des Fussweges im Rahmen der zurzeit in Revision befindlichen regionalen Richtplanung durch den Regierungsrat neu festzusetzen sein. Dabei wird der Variante A (grossräumige Umlegung) der Vorzug zu geben sein, weil der regionale Fussweg S-205 nicht nur das Wohngebiet im unmittelbaren Bahnlinienbereich, sondern das ganze Gebiet zwischen Neu-Affoltern und Oerlikon mit dem nördlich der SBB-Linie liegenden Erholungsgebiet verbindet.

Aus der Sicht des Kantons steht damit den von den SBB vorgeschlagenen Lösungen nichts entgegen. Ein neu zu erstellender Niveauübergang bzw. eine Unterführung «Hürststrasse» müsste aufgrund der heutigen Rechts- und Sachlage von der Stadt Zürich finanziert und auch - im Einvernehmen mit den SBB - projektiert werden. Ob ein entsprechendes Projekt der Stadt Zürich vorliegt, was es allenfalls enthält und wann es ausgeführt werden könnte, ist den kantonalen Instanzen nicht bekannt. Der Kanton ist daher nicht in der Lage, die Kosten einer solchen Fussgängerunterführung abzuschätzen - um so weniger, als ihn keine Kostenpflicht trifft, weil die Wegumlegung zur Unterführung Seebacherstrasse den Interessen der regionalen Fusswegverbindung ausreichend Rechnung trägt. Ebenso wenig kann mit der Zusprechung eines Bundesbeitrages gestützt auf die «Verordnung über Beiträge an die Aufhebung oder Sicherung von Niveauübergängen und andere Massnahmen zur Trennung von öffentlichem und privatem Verkehr» (Verkehrstrennungsverordnung) gerechnet werden, weil der fragliche Niveauübergang nicht im Sinne der Verordnung «im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr» steht und nicht dem «allgemeinen motorisierten Verkehr» dient.

Gemäss gängiger Praxis des BAV und der SBB werden neue vollautomatische Niveauübergänge bei bestehenden Bahnstrecken grundsätzlich abgelehnt, weil Niveauübergänge stets Gefahrenquellen bilden. Ausnahmen sind bei Nebenlinien möglich. Die Strecke Seebach-Affoltern ist mit ihrer grossen Zahl von S-Bahn- und Güterzügen nicht als Nebenlinie einzustufen. Da es sich beim bestehenden Übergang Hürststrasse um einen auf eine einspurige Bahnstrecke ausgelegten Privatübergang mit nicht in Betrieb stehender Schranke handelt, läge keine Anpassung oder Automatisierung einer bestehenden Anlage vor; vielmehr wäre auch wegen des Ausbaus auf Doppelspur ein neuer vollautomatischer Niveauübergang zu erstellen, für den mit Kosten von etwa Fr. 400000 gerechnet werden müsste.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktion der öffentlichen Bauten.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi