

Sitzung vom 13. Dezember 1995

3683. Anfrage (Neftenbach, Sanierung neue Bahnunterführung Seuzacherstrasse in Riet)

Kantonsrat Hansjörg Schmid, Dinhard, hat am 25. September 1995 folgende Anfrage eingereicht:

Im Zusammenhang mit dem Bau der N4 wurde auch die Bahnunterführung an der Seuzacherstrasse in Riet-Neftenbach unter der Bahnlinie Winterthur-Schaffhausen erstellt.

Das Bauwerk scheint nun nicht sehr gelungen zu sein. Da die Unterführung im Grundwasser steht und undicht ist, werden seit der Erstellung Unterhalts- und Reparaturarbeiten ausgeführt.

Ich bitte in diesem Zusammenhang den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Stimmt es, dass das Bauwerk misslungen ist, wie dies von verschiedenen Fachleuten vorausgesagt wurde?
2. Wer trägt die seit der Erstellung angefallenen Kosten für die Reparaturarbeiten?
3. Wer trägt die Verantwortung für diesen Bau, und werden die Verantwortlichen auch zur Rechenschaft gezogen?
Wenn ja, wie?
4. Warum wurde bei der Bahnlinie eine Unterführung gebaut und nicht eine Überführung wie bei der N4, die anschliessend überquert wird?
5. Was für Konsequenzen werden aus diesem Fall gezogen?
6. Wieviel hat das Bauwerk gekostet, und wie hoch sind die Reparatur- und Sanierungskosten?

Auf Antrag der Direktion der öffentlichen Bauten

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Hansjörg Schmid, Dinhard, wird wie folgt beantwortet:

Im Zusammenhang mit dem Bau der Nationalstrasse N4.2.9, Henggart bis Verzweigung N4/N1, wurde der bewachte Bahnübergang der Seuzacherstrasse in Neftenbach aufgehoben und durch eine Unterführung ersetzt. Aus ortsbaulichen und ästhetischen Gründen wurde einer Tieflage der Strassenführung gegenüber einer Hochlage der Vorzug gegeben, da eine Brücke das Landschaftsbild im Bereich Wisental bis Riethölzli unvorteilhaft dominiert hätte.

Die 220m lange und 10,70m breite Unterführung liegt im Grundwasser. Während der Projektphase wurden verschiedene Varianten untersucht, wovon zwei Lösungen in der Endevaluation standen. Eine Lösung sah vor, die Wanne mit Zugpfählen gegen Auftrieb zu sichern, die andere mit Kiesballast. Die Lösung mit Zugpfählen weist klare Vorteile auf: Einerseits ergibt sich eine weniger starke Beeinträchtigung des Grundwassers, das auch als Trinkwasser genutzt wird; andererseits können Kosteneinsparungen von rund 1 Million Franken erzielt werden. Allerdings war auch bekannt, dass die Variante der Zugpfähle das etwas risikoreichere Bauverfahren darstellt.

Die Abteilung Brückenbau und Unterhalt des kantonalen Tiefbauamtes hat in Absprache mit dem Bundesamt für Strassenbau (ASB) und unter Abschätzung der damit verbundenen Risiken der kostengünstigeren und umweltgerechteren Lösung den Vorzug gegeben. Der Entscheid erfolgte insbesondere auch aus Spargründen. Am 1. Mai 1992 genehmigte das ASB das Detailprojekt.

Die Baukosten der Unterführung Seuzacherstrasse betragen bisher rund Fr. 5460000. Die Kosten für die zurzeit in Ausführung stehenden Ergänzungsarbeiten (Einbau Betonfahrbelag mit Drainageschicht) belaufen sich voraussichtlich auf rund Fr. 300000. Auch nach Abschluss dieser Arbeiten ist die gewählte Unterführungsvariante insgesamt immer noch rund Fr. 700000 billiger als eine Lösung mit Kiesballast. Die Gesamtaufwendungen werden zu 80% vom Bund und zu 20% vom Staat getragen. Von einem misslungenen Bauwerk kann nicht die Rede sein. Es besteht somit auch kein Grund, irgendwelche Verantwortlichen zur Rechenschaft zu ziehen.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi