

Sitzung vom 4. Dezember 1991

#### **4106. Anfrage**

Kantonsrat Felix Müller, Winterthur, hat am 9. September 1991 folgende Anfrage eingereicht:

In Dachsen soll relativ bald das geplante Quartier Hintergarten mit einer Bahnunterführung beim Bahnhof erschlossen werden. Die Linienführung ist seit über 20 Jahren ein Gemeindepolitikum, weil die immer vorgesehene niveaugetrennte Überquerung der Bahnlinie sehr komplizierte Verhältnisse zeitigt. Die nun geplante Lösung wird den Zugang zum Bahnhof verkomplizieren.

Unklar ist jedoch das verkehrspolitische Ziel dieser Unterführung. Dachsen ist ein geschütztes Weinlandbauerndorf, in dessen Dorfkern kein Trottoir vorhanden ist und auch nicht geplant ist. Die Schüler aus den Gebieten südlich des Dorfkerns sind also gezwungen, auf der Strasse zur Schule zu gehen, da die Nebenwege entlang dem Dorfrand nur beschränkt eine Alternative bieten. Deshalb wurde vorgegeben, dass die Industriezone im Mettli über die zu erstellende Unterführung und über die bereits vor Jahren erstellte Brücke über der "Bachdelle" zu erfolgen habe. Die früher geplante "Dorfumfahrung" im Zusammenhang mit der Erschliessung "Hintergarten" wird jedoch (vorläufig) nicht realisiert.

Die Unterführung soll nun eine maximale Höhe von 3,80 m aufweisen und somit die Durchfahrt der grössten Lastwagen ins und aus dem Industriequartier verunmöglichen. Diese Fahrzeuge werden, aus Richtung Schaffhausen kommend, weiterhin die Strasse durch das Dorf benützen müssen und den Schulweg und den Einkaufsweg eines grossen Teils der Bevölkerung weiterhin beeinträchtigen.

Es scheint, dass der Regierungsrat einem Projekt zugestimmt hat und Kredite zugesagt hat, das seine gestellte Aufgabe nur halbwegs erfüllt.

Meine Fragen:

1. Welche verkehrspolitischen Ziele verfolgt der Regierungsrat mit der Bahnunterführung in der Gemeinde Dachsen bezüglich öffentlichen Verkehrs (Führung Postautokurs und Erschliessung Bahnhof), bezüglich Fussgängerführung und Schulwegsicherung im Dorfkern und bezüglich Erschliessung der Industriezone?
2. Ist der Regierungsrat bereit, seinen Kredit zu sistieren, bis das Projekt so bereinigt ist, dass alle Fahrzeuge (bis zur zulässigen Höhe von 4,00 m) die Unterführung benützen können?
3. Ist der Regierungsrat der Meinung, dass die Planung im Quartier Hintergarten weit genug fortgeschritten ist, um eine Bahnunterführung zu erstellen?
4. Ist es unter den gegebenen Voraussetzungen nicht denkbar, das Quartier über den vorhandenen Bahnübergang (mit Barriere) zu erschliessen?

Auf Antrag der Direktion der öffentlichen Bauten

**b e s c h l i e s s t d e r R e g i e r u n g s r a t :**

Die Anfrage Felix Müller, Winterthur, wird wie folgt beantwortet:

Der Ortskern von Dachsen wird seit 20 Jahren durch die Nationalstrasse N4 umfahren. Auf der einzigen durchgehenden Staatsstrasse, der Dorfstrasse, gibt es abgesehen vom eher bescheidenen Ausflugsverkehr vom und zum Rheinfall kein nennenswertes Verkehrsaufkommen. Westlich der Bahnlinie hat die Gemeinde ein grosses Gebiet als Wohnzone eingezont. Ein verhältnismässig kleines Industriegebiet ist bereits weitgehend überbaut.

Es bestehen drei Verbindungen dieser Gebiete zum Dorf (Ortskern), nämlich eine Bahnunterführung und zwei Niveauübergänge über die Bahnlinie.

Eine früher einmal vorgesehene südwestliche Umfahrung des Dorfkerns, die zweimal die Bahnlinie unterfahren hätte, wurde schliesslich auf Wunsch der Gemeinde aus der weiteren Planung gestrichen und ist somit im regionalen Verkehrsplan nicht enthalten. Für die Erschliessung des fraglichen Gebiets sieht der kommunale Verkehrsplan zwei Sammelstrassen vor, je mit Unterführung der Bahnlinie und Aufhebung der bestehenden Niveauübergänge. Sowohl der kommunale Gesamtplan wie auch die Bau- und Zonenordnung sind von der Gemeindeversammlung schon vor Jahren gutgeheissen und vom Regierungsrat genehmigt worden.

In Anbetracht der gegebenen Topographie stossen die Projektierung der Sammelstrasse Nord und insbesondere die Dimensionierung der Durchfahrtshöhe der Bahnunterführung auf Schwierigkeiten. Wünschenswert wäre eine lichte Höhe der Unterführung von 4,50 m, was ein Strassengefälle von über 10 % zur Folge hätte. Andererseits sollte das Gefälle der Strasse mit Rücksicht auf Radfahrer und Rollstuhlfahrer nicht mehr als 6 % betragen. Dieser Zielkonflikt wurde entsprechend der Absichtserklärung im Bericht zum kommunalen Gesamtplan zugunsten der Radfahrer und Fussgänger gelöst. Bei einer noch vertretbaren lichten Höhe von 3,10 m kann das Gefälle auf 8,5 % gesenkt werden. Dadurch kann gleichzeitig auch der Eingriff in das schutzwürdige Ortsbild minimalisiert werden, und die notwendigen Anpassungen halten sich in vertretbaren Grössenordnungen.

Die Planung des Quartiers Hintergarten kann erst aufgenommen werden, wenn die Randbedingungen der Groberschliessung feststehen, weswegen die Gemeinde zunächst den Baukredit für die Bahnunterführung bewilligte.

Die Frage einer eventuellen Erschliessung des genannten Quartiers über den bestehenden Bahnübergang stellt sich in Anbetracht des rechtskräftigen kommunalen Verkehrsplans nicht mehr.

Die Anfrage betrifft ein kommunales Verkehrsproblem. Der Kanton ist bei dessen Lösung nur am Rande tangiert, nämlich in bezug auf einen allfälligen Staatsbeitrag, auf die Genehmigung der Einmündung der kommunalen Sammelstrassen in die Dorfstrasse und auf die Dorfstrasse selbst. Ein Projekt für die Verkehrsberuhigung auf der Dorfstrasse wird derzeit bearbeitet. Kredite seitens des Kantons sind keine gesprochen und demzufolge auch nicht zu sistieren.

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

Zürich, den 4. Dezember 1991

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
**Roggwiller**