

Sitzung vom 7. Februar 2007

136. Anfrage (Ungesicherte Bahnübergänge im Kanton Zürich)

Die Kantonsräte Lorenz Habicher, Zürich, John Appenzeller, Aeugst am Albis, und Heinrich Frei, Kloten, haben am 20. November 2006 folgende Anfrage eingereicht:

Im Zusammenhang mit der Berichterstattung zu Kollisionen der Forchbahn an ungesicherten Bahnübergängen im Oktober und November dieses Jahres fragen wir die Regierung an:

1. Wie viele ungesicherte Bahnübergänge an welchen Linien bestehen zurzeit im Kanton Zürich?
2. Sind diese ungesicherten Bahnübergänge als Unfallschwerpunkte bei den zuständigen Stellen (Gemeinden, Kantonspolizei usw.) bekannt und bestehen Aufzeichnungen über Art und Häufigkeit der Kollisionen?
3. Ist die Forchbahn in diesem Zusammenhang besonders exponiert oder wie erklärt sich die Regierung die zeitliche Häufung der Vorfälle?
4. Wie viele Personen wurden seit dem Jahr 2000 bei Kollisionen an ungesicherten Bahnübergängen verletzt und gab es auch Todesfälle?
5. Welche Massnahmen und Konzepte, in welchem Zeitraum sind zur Sicherung oder Aufhebung von ungesicherten Bahnübergängen im Kanton Zürich vorgesehen?
6. Wie berechnet sich der Kostenteiler einer nötigen Sanierung zwischen Bund, Kanton, Gemeinden und Bahnbetreiber?
7. Mit welchen Kosten hat der Kanton insgesamt zu rechnen und sind diese im Voranschlag oder KEF bereits eingestellt? Mit der Bitte um Angabe der entsprechenden Konten.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Lorenz Habicher, Zürich, John Appenzeller, Aeugst am Albis, und Heinrich Frei, Kloten, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Die Sicherung und Signalisierung von Bahnübergängen sind im Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.100), in der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SR 741.21) und in der Eisenbahnverordnung vom 23. November 1983 (EBV; SR 742.141.1)

geregelt. Als gesicherte Übergänge gelten Übergänge, die mit einem Schlagbaum (Barriere) oder einem Blinklicht versehen sind. Ungesicherte Bahnübergänge sind lediglich mit einem Andreaskreuz signalisiert.

Im Kanton Zürich bestehen auf dem Streckennetz der im ZVV verkehrenden Bahnen zurzeit 99 ungesicherte Bahnübergänge. Sie verteilen sich auf die folgenden Strecken:

Strecke	Infrastrukturbetreiberin	ungesicherte Bahnübergänge (Kt. Zürich)
Dietikon–Bremgarten	Bremgarten-Dietikon-Bahn (BDWM)	28
Zürich–Langnau a. A.–Sihlwald	Sihlthal Zürich Uetliberg Bahn (SZU)	7
Zürich–Ütliberg	SZU	13
Wädenswil–Einsiedeln	Schweizerische Südostbahn (SOB)	2
Zürich–Forch–Esslingen	Forchbahn (FB)	39
Winterthur–Tösstal–Rüti	SBB	3
Zürich–Thalwil–Pfäffikon SZ	SBB	6
Zürich–Birmensdorf–Affoltern a. A.–Zug	SBB	1

Zu Frage 2:

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) wie auch die Kantonspolizei Zürich führen Unfallstatistiken. Es ist keine Unfallhäufung (beispielsweise mehr als drei Unfälle in fünf Jahren) bei einem Bahnübergang bekannt.

Zu Frage 3:

Die Forchbahn wurde in den 1950er-Jahren von einer Strassenbahn, die im Mischverkehr mit dem Individualverkehr geführt wurde, zu einer Bahn auf Eigentrasse umgebaut. Dabei wurden über 100 Bahnübergänge erstellt. Dazu gehörten eine grosse Zahl von Zufahrten zu einzelnen Liegenschaften. In der Zwischenzeit wurden zahlreiche Übergänge wieder aufgehoben, allein 35 mit dem Bau des Tunnels durch Zumikon im Jahr 1975. Mit der heute noch bestehenden hohen Anzahl an ungesicherten Bahnübergängen kann die Forchbahn, wie auch die BDWM, als eher exponiert betrachtet werden.

Eine zeitliche Häufung der Unfälle bei der Forchbahn ist nicht festzustellen. Von 2000 bis 2006 wurden 39 Kollisionen an allen oben erwähnten ungesicherten Übergängen verzeichnet. 2006 wurden fünf Unfälle registriert, also unterdurchschnittlich wenig. In Egg ereigneten sich im Herbst 2006 innerhalb von rund zwei Wochen zwei Unfälle mit der Forchbahn. Diese Häufung ist zufällig. Die Unfälle ereigneten sich an unterschiedlichen Orten, und es wurden unterschiedliche Ursachen ermittelt. Mängel an den Anlagen sind nicht bekannt.

Zu Frage 4:

Seit dem Jahr 2000 wurden bei ungesicherten Bahnübergängen im Kanton Zürich sieben Personen verletzt und zwei getötet.

Zu Frage 5:

Gemäss Eisenbahnverordnung sind ungesicherte Bahnübergänge bis 2014 zu sichern oder aufzuheben, sofern sie nicht unter die Ausnahmebestimmung gemäss Art. 37c EBV fallen. Die Bahnunternehmungen im ZVV arbeiten an zahlreichen Projekten zur Sicherung der Übergänge:

Bei den SBB befinden sich sechs der zehn ungesicherten Bahnübergänge auf der stark befahrenen Strecke am linken Zürichseeufer zwischen Au ZH und Richterswil. Die Sanierung der Hälfte dieser Übergänge steht in Abhängigkeit zur Erstellung des geplanten Zürichseeweges. Für die drei anderen unbewachten Bahnübergänge ist das Plangenehmigungsverfahren eingeleitet bzw. werden demnächst Verhandlungen mit Rechtsinhabern von privaten Bahnübergängen aufgenommen. Die Sicherung der übrigen Übergänge ist in Projektierung.

Die BDWM hat dem BAV Ende Dezember 2006 die Plangenehmigung für die Sicherung von 22 Bahnübergängen in Dietikon zum Entscheid unterbreitet. Der Beginn der Sanierungsarbeiten ist auf Herbst 2007 vorgesehen.

Die SZU wird 2007 bei zwei Übergängen Drehleuchten einbauen. Ein dritter Übergang befindet sich im Planungsstadium. Die übrigen Übergänge fallen unter Art. 37c EBV.

Die FB und die SOB werden die notwendigen Sanierungen demnächst angehen.

Zu Frage 6:

Der Kostenteiler für die Sicherung von Bahnübergängen ist grundsätzlich im Eisenbahngesetz geregelt. Die Kosten sind dabei von Strasseneigentümer und Verkehrsunternehmen im jeweiligen Umfang der Interessenlage zu übernehmen. Die Kostenteiler müssen somit auf Grund der Eigenheiten des Einzelfalls zwischen den Beteiligten ausgehandelt werden.

Zu Frage 7:

In der KEF-Periode sind bahnseitig für die Sanierung der Bahnübergänge Kosten von 1,9 Mio. Franken eingestellt. Die Finanzierung erfolgt in der Regel gemäss § 3 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG; LS 740.1) zu Lasten der Leistungsgruppe Nr. 9300, Zürcher Verkehrsverbund. Der ZVV entschädigt somit den Verkehrsunternehmen über das Leistungsentgelt die Folgekosten der Investitionen. Sanierungen von Bahnübergängen, die in grössere Ausbauprojekte eingebunden sind, werden zum Teil auch über die Leistungsgruppe Nr. 5920,

Fonds zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, finanziert. Sie gehen zu Lasten des Kontos 5640.0000, Investitionsbeiträge an gemischwirtschaftliche Unternehmen.

Da keine ungesicherten Bahnübergänge bei Staatsstrassen bestehen, fallen auf dieser Seite keine Kosten an.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Sicherheitsdirektion und die Volkswirtschafts-direktion.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi