

**Auszug
aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich**

vom 29. Januar 2003

145. Schriftliche Anfrage von Ernst Danner über die Barrieren der Bahnübergänge auf der Furttalstrecke. Am 30. Oktober 2002 reichte Gemeinderat Ernst Danner (EVP) folgende Schriftliche Anfrage GR Nr. 2002/455 ein:

Die Barrieren der Bahnübergänge auf der Furttalstrecke (Felsenrainstrasse/Weisschau beim Bahnhof Seebach, Fronwaldstrasse und Zehntenhausstrasse in Affoltern) sind oft geschlossen, Wartezeiten von 5 bis 10 Minuten sind nichts Aussergewöhnliches. Dies führt dazu, dass Fussgänger die geschlossenen Schranken verbotenerweise passieren und (in Seebach) Autofahrer waghalsige Manöver vollführen, um ihren Wagen zu wenden. Die langen Wartezeiten sind umso störender, als in Zürich sonst eine vorbildliche Verkehrssteuerung anzutreffen ist, die einen optimalen Verkehrsfluss für den nichtmotorisierten und motorisierten Verkehr gewährleistet.

Ich bitte den Stadtrat um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welche Kontakte bestehen zwischen der Stadtverwaltung und den SBB für die Koordination der Verkehrsführung bei niveaugleichen Bahnübergängen?
2. Welche Schritte hat die Stadt bisher gegen die überlangen Wartezeiten bei den Bahnübergängen der Furttalstrecke unternommen? Falls bisher noch keine Aktivitäten stattfanden: Welche Schritte ist der Stadtrat bereit zu unternehmen, um eine Verbesserung der Situation zu erreichen?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Erwägungen

Die Furttallinie der SBB wird unter der Woche durchschnittlich von 117 Zügen pro Tag, nämlich 74 Reisezügen und 43 Güter- und Dienstzügen, befahren. Der Fahrplan der S-Bahn und der wichtigen Güterzugverbindungen zwischen Schaffhausen und Zürich bewirkt eine hohe Zugsdichte. Auf der rund 5 km langen Strecke der Furttallinie auf Stadtgebiet sind drei Unterführungen für den motorisierten Individualverkehr vorhanden. FussgängerInnen können das Streckengleis an sechs zusätzlichen Stellen kreuzungsfrei unterbeziehungsweise überqueren. Die vier mit Barrieren geschützten Niveauübergänge sind von unterschiedlicher Bedeutung. Die Zehntenhausstrasse ist gemäss kommunalem Richtplan der wichtigste Niveauübergang auf dieser Strecke. Die übrigen barrierengeschützten Querungen sind vorwiegend für den Ziel- und Quellverkehr erstellt, bezwecken also die unmittelbare Quartierschliessung. Durchgangsverkehr durch diese verkehrsberuhigten Gebiete ist nicht erwünscht und soll auch nicht gefördert werden.

Aus diesen Gründen wurde der fahrplanmässige Zugverkehr auf den Übergang Zehntenhausstrasse optimiert. An dieser Stelle wurden dafür bahnseitig vier Signale im unmittelbaren Kreuzungsbereich erstellt, womit minimale Schliesszeiten bewirkt werden. Damit die Schliessvorgänge reduziert werden konnten, wurden möglichst viele Begegnungsfälle von Zügen auf den Bahnhof Affoltern gelegt. Durchschnittlich finden in Affoltern täglich 35 Begegnungen von Reisezügen und acht Begegnungen von Güter- und Dienstzügen statt.

Diese Bemühungen zur Reduktion der Schliesszeiten werden teilweise durch nicht beeinflussbare Verspätungen im Zugverkehr zu nichte gemacht. Zeitliche Überlagerungen von verspäteten Reisezügen und Güterzügen in der Gegenrichtung können dazu führen, dass Barrieren über längere Zeit geschlossen bleiben. Die Anstrengungen, den Bahnverkehr zu optimieren, bewirken leider ungünstigere Bedingungen für die Nebenübergänge. Deshalb können an diesen Stellen längere Wartezeiten nicht verhindert werden.

Zu Frage 1: Die Verantwortung für die Sicherheit an Niveauübergängen liegt bei den SBB. Sie sind gehalten, die Schliesszeiten minimal zu halten. Bei projektbezogenen Kontakten zwischen den Projektleitenden des Tiefbauamtes und den SBB werden die Probleme der Verkehrskoordination angesprochen. Die Bauten der SBB gelangen vom Bundesamt für Verkehr über die Kantonale Verwaltung zum Tiefbauamt zur öffentlichen Planaufgabe.

Zu Frage 2: Die eingangs erwähnten Optimierungen erfolgten aufgrund verschiedener Sitzungen und Aussprachen zwischen Vertretern der SBB und der Stadt. Bei Änderungen des Fahrplans werden die Verbesserungen sinngemäss angepasst. Ein Verdichten der S-Bahn ist nicht geplant.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Dr. Martin Brunner