

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 17/2024

Sitzung vom 20. März 2024

285. Anfrage (Fehlplanung Knoten Stations-/ Loo-/ Rickenbacherstrasse in Thalheim)

Die Kantonsräte Urs Wegmann, Neftenbach, Lorenz Habicher, Zürich, und Martin Huber, Neftenbach, haben am 15. Januar 2024 folgende Anfrage eingereicht:

Der Kanton hat die Sanierung der Stationsstrasse auf dem Gebiet der Gemeinden Dinhard und Thalheim a. d. Th. geplant. Unter anderem soll die Kreuzung Stations-/ Loo-/ Rickenbacherstrasse umgestaltet werden. Es stechen aber zwei Punkte ins Auge: Einerseits die sehr hohen Kosten von Fr. 3 186 000.–, andererseits die unglückliche Umgestaltung der genannten Kreuzung. Zwar wird mit der vorgeschlagenen Lösung die Situation für die Rickenbacherstrasse verbessert. Um von der Rickenbacherstrasse in die Loostrasse einzubiegen, musste bisher kurz nacheinander zweimal ein »Kein Vortritt« passiert werden, wobei es beim ersten zu Missverständnissen kommen konnte, ob ein Fahrzeug in die Rickenbacher- oder die Loostrasse abbiegen wird. Bei der nun vorgeschlagenen Lösung wird ein Teil des Problems jedoch einfach auf die Loostrasse verschoben. Besonders für lange Fahrzeugkombinationen wird die Zufahrt zur Stationsstrasse in Fahrtrichtung Bahnhof enorm erschwert oder gar verunmöglicht. Dies ist umso bemerkenswerter, weil genau dieser Weg von vielen Traktorgespansen benutzt werden muss, um die Kartoffel-, Getreide-, Ölsaaten- und Eiweisspflanzenernte in der schweizweit grössten Getreidesammelstelle der Schweiz abliefern zu können.

In diesem Zusammenhang wird der Regierungsrat gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wurden bei der Planung der neuen Kreuzung Stations-/ Loo-/ Rickenbacherstrasse die notwendigen Schleppkurven für den landwirtschaftlichen Verkehr gemäss dem Merkblatt »Notwendige Strassendimensionen für Landwirtschaftliche Fahrzeuge« (abrufbar unter www.agrartechnik.ch > Technik > Merkblätter und Flyer) berücksichtigt und kann garantiert werden, dass die landwirtschaftlichen Gespanne, welche bis zu 18.75 m lang sein dürfen, mit ihrer Ernte auch von Altikon herkommend problemlos die Sammelstelle anfahren können?
2. Falls nein, ist die Regierung bereit, das Projekt noch einmal zu überarbeiten?

3. Wurden alternative Lösungen geprüft, wie beispielsweise ein Halbkreis, der bei dieser speziellen Ausgangslage durchaus in Frage kommen könnte? Und falls ja, weshalb wurden sie verworfen?
4. Die Kosten für die Sanierung werden vorwiegend als gebundene Ausgaben deklariert, was auf eine einfache Sanierung hinweisen würde. Warum wird in diesem Fall einmal mehr die Strasse nicht einfach saniert, sondern eine komplette Umgestaltung einer Kreuzung vorgenommen, ohne diese Umgestaltung im Kostenverteiler als ungebundene Kosten zu deklarieren?
5. Ist die Kreuzung ein kantonaler Unfallschwerpunkt?
6. Gibt es Zahlen betreffend dem Verkehrsaufkommen auf den drei betroffenen Strassen und rechtfertigt dieses Verkehrsaufkommen eine so aufwendige Umgestaltung?
7. Könnten die Strassen nicht saniert werden, wie sie jetzt sind und der »kein Vortritt« auf der Rickenbacherstrasse durch einen »STOP« ersetzt werden, was die Situation bereits stark entschärfen und ausser etwas Farbe und einem STOP-Schild keine zusätzlichen Kosten für die Umgestaltung verursachen und kein zusätzliches Land beanspruchen würde?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Urs Wegmann, Neftenbach, Lorenz Habicher, Zürich, und Martin Huber, Neftenbach, wird wie folgt beantwortet:

Mit RRB Nr. 963/2023 wurde das Projekt für die Strasseninstandsetzung, die Umgestaltung des Knotens und den hindernisfreien Ausbau der Bushaltestelle sowie die damit verbundenen Massnahmen an der Stationsstrasse in den Gemeinden Dinhard und Thalheim a. d. Th. festgesetzt. Gegen das Projekt wurden drei Einsprachen eingereicht. Mit den beiden Einsprechenden, die projektbezogene Punkte geltend machten, konnte eine Einigung erzielt werden, und die Einsprachen wurden als erledigt abgeschrieben. Auf die verbleibende Einsprache wurde nicht eingetreten, da sie ein entschädigungsrechtliches Begehren im Zusammenhang mit dem erforderlichen Landerwerb betraf. Für die Bauausführung wurden gebundene Ausgaben von Fr. 2 306 500 und neue Ausgaben von Fr. 879 500, insgesamt Fr. 3 186 000 bewilligt. Die Projektfestsetzung ist rechtskräftig.

Zu Fragen 1 und 2:

Die Befahrbarkeit des Knotens wurde geprüft und sie ist auch für landwirtschaftliche Fahrzeuge mit zwei Anhängern gewährleistet.

Zu Fragen 3 und 7:

Als Grundlage für das Strassenprojekt des Tiefbauamtes hat das Amt für Verkehr (heute Amt für Mobilität) 2017 eine Studie erstellt. Diese wurde in Zusammenarbeit mit Vertretungen der Gemeinde Thalheim a. d. Th., der Kantonspolizei und des Tiefbauamtes erarbeitet. Es wurden mehrere Varianten für die Verbesserung der Kreuzung geprüft, darunter auch eine Kreiselvariante und eine Variante mit einfacher Anpassung der Signalisation und Markierung. Diese Varianten wurden verworfen, weil sie bezüglich Verkehrssicherheit, Berücksichtigung der unterschiedlichen Verkehrsmengen der einzelnen Strassen und Landverbrauch weniger geeignet sind als die festgesetzte Variante.

Zu Frage 4:

Die Aufteilung der Gesamtkosten in gebundene und neue Ausgaben ist im RRB Nr. 963/2023 dargestellt. Mit dem Strassenprojekt werden rund 1,4 km Strasse saniert. Die dafür anfallenden Kosten sind gebundene Ausgaben (72% der Gesamtkosten). Aufgrund des schlechten Strassenzustandes reicht eine einfache Sanierung nicht aus. Ebenfalls notwendig ist der teilweise Ersatz des Kieskoffers und die vollständige Erneuerung aller drei Belagsschichten. Die Umgestaltung der Kreuzung wird als neue Ausgabe verbucht (5% der Gesamtkosten). Weiter werden neue Ausgaben für die Verbesserung der Gehwege (11% der Gesamtkosten) und für den Neubau der Strassenbeleuchtung (12% der Gesamtkosten) ausgewiesen.

Zu Frage 5:

Nein, die Kreuzung ist kein kantonaler Unfallschwerpunkt, jedoch ist sie in der Unfallstatistik der Kantonspolizei als Gefahrenstelle verzeichnet.

Zu Frage 6:

Dem Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich ist zu entnehmen, dass täglich rund 1450 Fahrzeuge diese Kreuzung passieren. Die Umgestaltung der Kreuzung erfolgt nicht aufgrund von Verkehrszahlen, sondern zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Baudirektion.

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli