

Sitzung vom 27. November 1996

3361. Anfrage (Ausbauvorhaben der N4 im Zürcher Weinland)

Kantonsrätin Nancy Bolleter, Seuzach, hat am 7. Oktober 1996 folgende Anfrage eingereicht:

Im August 1996 wurde das Teilstück der N4, der Abschnitt N4.2.9, Verzweigung N1/N4–Henggart, zweispurig erstellt und dem Verkehr übergeben. Der Baubeginn für das kreuzungsfreie Teilstück N4.2.8, Henggart–Andelfingen, ist auf 1997 vorgesehen. Dies war einem Bericht des Regierungsrates zu entnehmen.

Um einen Überblick über die Gesamtplanung für das Strassenstück zwischen Winterthur und Schaffhausen zu erhalten, frage ich den Regierungsrat an:

1. Welcher Ausbaustandard ist für dieses Teilstück vorgesehen?
2. Ist eine Ortsverbindungsstrasse für Regionalverkehr neben der Hauptstrasse vorgesehen? Wenn ja, wo und wie weit wird diese Strasse geführt?
3. Ist ein zweiter Thurviadukt Teil dieses Ausbaus? Wenn ja, zu welchen Kosten, und könnte darauf verzichtet werden?
4. Wie hoch sind die Investitionskosten für die obengenannten Strassenbauten für den Bund und für den Kanton? In welchem Budget sind diese Beträge enthalten?

Auf Antrag der Direktion der öffentlichen Bauten beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Nancy Bolleter, Seuzach, wird wie folgt beantwortet:

Der Regierungsrat hat mit Beschluss Nr. 3437 vom 16. November 1994 dem Ausführungsprojekt für den Nationalstrassenabschnitt N4.2.8, Henggart–Andelfingen, zugestimmt und die gegen das Ausführungsprojekt eingereichten Einsprachen, soweit ihnen nicht entsprochen werden konnte, abgewiesen. Eine gegen den Einsprachenentscheid des Regierungsrates erhobene Verwaltungsgerichtsbeschwerde wurde mit Urteil des Bundesgerichts vom 1. April 1996 abgewiesen. Die Genehmigung des Ausführungsprojektes für den Abschnitt Henggart–Andelfingen durch das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements (EVED) steht noch aus.

Das Projekt sieht den Umbau der 1958 für den allgemeinen Verkehr erstellten Umfahrung Andelfingen zwischen den Anschlüssen Henggart und Kleinandelfingen zu einer kreuzungsfreien zweispurigen Auto-strasse (Nationalstrasse 2. Klasse) vor. Der Anschluss Henggart wird zum Halbanschluss umgestaltet, und es wird ein neuer Vollanschluss (Anschluss Andelfingen) bei der Adlikonerstrasse erstellt. Die Erneuerung des N4-Trassees beginnt beim Halbanschluss Henggart und endet am Südende der Weinlandbrücke. Die Niveaure Kreuzungen werden durch Unter- oder Überführungen ersetzt. Im Rahmen einer Belagserneuerung wird das ungenügende Quergefälle in den Kurven normgerecht bis auf 7% erhöht. Entlang der Strasse werden beidseits bepflanzte Lärmschutzwälle bzw. -wände erstellt.

Das Ausführungsprojekt sieht für den Langsamverkehr und die Ausnahmetransporte auf der ganzen Länge des N4.2.8-Abschnittes eine Parallelstrasse vor, bestehend aus der «Ortsverbindungsstrasse Henggart–Andelfingen» und der «Ortsumfahrung Andelfingen». Die neue Parallelstrasse verläuft – ausser im Bereich der bestehenden Tankstelle – in einem Abstand von 5 m zur N4. Im Zwischenstreifen wird ein be-pflanzter Damm errichtet, der sowohl dem Lärm- wie dem Blendschutz dient.

Bestandteil der Ortsumfahrungsstrasse Andelfingen ist auch eine neue Thurbrücke. Diese wird optisch der bestehenden Brücke angepasst, mit gleicher Brückenkonstruktion und ähnlicher Pfeilerstellung. Die beidseitigen Betonleitmauern auf der Brücke dienen auch als Lärmschutz. Ortsverbindungsstrasse wie Ortsumfahrungsstrasse (einschliesslich neue Thurbrücke) werden für die Ausnahmetransporte Typ I (Totalgewicht höchstens 480t) dimensioniert. Die Kosten für dieses Brückenbauwerk betragen rund 8 Mio. Franken.

Der Bau einer neuen Umfahrungsstrasse bzw. einer neuen Thurbrücke ist unumgänglich: Die bestehende Weinlandbrücke wurde mit einer Breite von 15,80 m als vierspurige Autostrassenbrücke (ohne Standspuren) konzipiert, jedoch als langjähriges Provisorium nur

mit zwei Spuren und beidseitigen Trottoiren erstellt. Die Brücke ist heute dreispurig mit beidseitigen Pannestreifen markiert. Die zusätzliche Kriechspur für die steigende Richtung nach Winterthur (3,5% Längsgefälle) ist erforderlich, weil im Anschluss Andelfingen Nord einlaufende beladene Lastwagen nicht die notwendige Geschwindigkeit erreichen, um fliessend einfädeln zu können. Die Breite der bestehenden Weinlandbrücke reicht theoretisch aus, um zwei zweispurige Strassen mit baulicher Trennung in der Mitte anzuordnen; für Pannestreifen bliebe allerdings kein Raum mehr. Dadurch müsste bei Strassenunterhaltsarbeiten eine Fahrrichtung gesperrt werden, was auf einer Nationalstrasse undenkbar ist.

Zwischen Winterthur und Schaffhausen verläuft für Transporte bis 480t Gesamtgewicht eine Ausnahmetransportroute Typ I auch über die Weinlandbrücke. Die bestehende Weinlandbrücke kann jedoch nur bis zu 240t belastet werden, und dies nur auf der Brückenmitte über die Längsträger; die seitlichen Auskragungen lassen eine solche Belastung nicht zu. Eine Verstärkung der bestehenden Weinlandbrücke ist aus technischen Gründen nicht möglich. Bei Ausnahmetransportfahrten über 50t Gesamtgewicht muss daher jeweils die Brücke in einer Richtung, bei Belastungen über 80t gar in beiden Richtungen gesperrt werden. Hinzu kommt, dass die alte Holzbrücke über die Thur mit Gewichts- und Lichtraumbeschränkungen belegt ist, weshalb heute auch der schwere Landwirtschaftsverkehr teilweise über die Weinlandbrücke geführt werden muss. Wenn die Weinlandbrücke nun aber in eine Nationalstrasse 2. Klasse umklassiert wird, besteht weder für schwere Landwirtschaftsfahrzeuge noch für den Schwerverkehr eine Möglichkeit, in diesem Gebiet die Thur zu überqueren. Auf den Bau der neuen Thurbrücke kann deshalb nicht verzichtet werden.

Die Investitionskosten für den Bau des Nationalstrassenabschnittes N4.2.8 betragen 100 Mio. Franken, wovon 80 Prozent auf den Bund und 20 Prozent auf den Kanton entfallen. Der Abschnitt N4.2.8 ist Bestandteil des 5. langfristigen Bauprogramms des Bundes. Da die Genehmigung des Ausführungsprojektes durch das EVED noch nicht vorliegt, ist mit einem Baubeginn erst ab 1998 zu rechnen. Entsprechend wird das Strassenbauprogramm für die Jahre 1998–2000 angepasst werden müssen. Dringliche Vorarbeiten sind im Voranschlag 1997 enthalten.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi