

4765

KR-Nr. 385/2009

**Bericht und Antrag
des Regierungsrates an den Kantonsrat
zum dringlichen Postulat KR-Nr. 385/2009
betreffend Kanalisierung des Schwerverkehrs
auf der A4 bei der Wiedereröffnung
der vierspurigen Autobahn**

(vom 26. Januar 2011)

Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 8. Februar 2010 folgendes von den Kantonsräten Martin Farner, Oberstammheim, und Markus Spät-Walter, Feuerthalen, sowie von Kantonsrätin Michèle Bättig, Zürich, am 14. Dezember 2009 eingereichte dringliche Postulat zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

Der Regierungsrat wird aufgefordert, zusammen mit den Nachbarkantonen Schaffhausen und Thurgau dafür zu sorgen, dass der Schwerverkehr aus Richtung Singen/Ramsen nach der Neueröffnung der A4 mit geeigneten, wirksamen Massnahmen auf der vierspurigen Schnellstrasse kanalisiert wird. Die Gemeinden im Zürcher Weinland müssen durch die sanierte und erweiterte A4 dauerhaft vom LKW-Transitverkehr, insbesondere aus dem süddeutschen Raum, entlastet werden.

Der Regierungsrat erstattet hierzu folgenden Bericht:

Der Regierungsrat hat die Situation in Bezug auf den Schwerverkehr im Weinland in Zusammenarbeit mit dem Bund und den Nachbarkantonen eingehend untersucht. Bereits in seiner Stellungnahme vom 20. Januar 2010 zum vorliegenden dringlichen Postulat hatte der Regierungsrat darauf hingewiesen, dass die Handlungsmöglichkeiten des Kantons Zürich, den Schwerverkehr grossräumig auf die Transitachse A4 zu lenken, beschränkt sind.

Im Rahmen der jährlichen Sitzung der Gemischten Kommission Deutschland - Schweiz für grenzüberschreitende Strassenfragen vom 27. April 2010 wurde die Angelegenheit mit Vertretungen der Bundesbehörden, der Nachbarkantone und der deutschen Behörden besprochen. Die Anwesenden unterstützten grundsätzlich das Anliegen, den Schwerverkehr auf die A4 bzw. auf die A81 auf deutscher Seite zu lenken. Auf die

von den Vertretern der Kantone Zürich, Thurgau und Schaffhausen vorgeschlagene Einberufung einer grenzüberschreitenden Arbeitsgruppe wurde vorerst verzichtet. Zunächst sollte das tatsächliche Ausmass der Situation auf Schweizer Seite analysiert werden. Sollte sich hieraus Handlungsbedarf ergeben, würde sich die Gemischte Kommission der Angelegenheit näher annehmen.

Vorliegend erweist es sich als nachteilig, dass der Schwerverkehr die Landesgrenze beim Zollamt Ramsen überquert, und nicht – wie eigentlich erwünscht – bei Thayngen. Nach Überquerung der Grenze bei Ramsen und des Rheins bei Hemishofen stehen Richtung A4 zwei Routen zur Verfügung:

A Stein am Rhein–Etzwil–Unterstammheim–Waltalingen–Ossingen–A4

B Diessenhofen–Basadingen - Dickihof–Trüllikon–A4

Die direkte Verbindung Rheinklingen–Etzwil, unter Umgehung von Stein am Rhein, ist von geringer Bedeutung und für Lastwagen aufgrund des Strassenquerschnitts ohnehin nicht geeignet. Dies führt dazu, dass vor allem die Route über Basadingen–Trüllikon gewählt wird.

Für die Routen A und B werden die Verkehrsbelastungen samt Lastwagenanteilen durch Zählstellen erhoben. Für Route A befinden sich die Zählstellen auf der Umfahrung Unterstammheim sowie zwischen Ossingen und dem Anschluss Kleinandelfingen. Für Route B befindet sich die Zählstelle am Ortseingang von Trüllikon. Zum Vergleich wird zusätzlich die Verkehrsbelastung der Hauptstrasse Nr. 15 nördlich des Anschlusses Kleinandelfingen (parallel zur A4) dargestellt. Auf der A4 selbst verkehrten im Querschnitt Thurbrücke bei Andelfingen 2008 rund 30 200 Motorfahrzeuge pro Werktag, wovon 2500 Lastwagen (8,3%). Infolge der Bautätigkeit an der A4 wurden dort seit 2008 keine Verkehrszahlen mehr erhoben.

	Route A Unter- stammheim	Ossingen– Kleinandelfingen	Route B Trüllikon	Vergleich Hauptstr. Nr. 15 Kleinandelfingen
Durchschn. Werktagsverkehr Mai 2010	4850	6400	3181	7800
Davon Lastwagen	182	302	236	576
Lastwagenanteil (%)	3,8	4,7	7,4	7,4
Anzahl Lastwagen in der jeweils durch Lastwagen höchstbelasteten Stunde	20 (08–09 h)	36 (08–09 h)	25 (09–10 h)	61 (10–11 h)
Lastwagenanteil (%) in der jeweils durch Lastwagen höchstbelasteten Stunde	8,0	11,0	16,7	13,7

Beide Zählstellen der Route A weisen im Tagesdurchschnitt einen verhältnismässig geringen Schwerverkehrsanteil von unter 5% auf. Erwartet wird normalerweise ein Lastwagenanteil in der Grössenordnung von etwa 6 bis 8%. Bei Achsen von untergeordneter Bedeutung im Strassennetz treten tiefere Werte bis rund 4% auf, bei übergeordneten, bedeutsameren Achsen kann der Wert rund 10%, ausnahmsweise auch mehr erreichen. Auch Route B über Trüllikon weist mit 7,4% keine besonders hohen Lastwagenanteile in Bezug auf den durchschnittlichen Werktagsverkehr auf. Verglichen mit anderen Strecken im Kanton (hier als Beispiel die Hauptstrasse Nr. 15 nördlich von Kleinandelfingen), liegt dieser Anteil durchaus im üblichen Rahmen. Es ist aber auffällig, dass in Trüllikon, ausgedrückt in Prozenten der durch den Lastwagenverkehr am stärksten belasteten Stunde, die Verkehrsspitze der Lastwagen überdurchschnittlich stark in Erscheinung tritt.

Da die Lastwagenfahrten nicht auf der gesamten Fahrstrecke mitverfolgt werden können, liegen keine genauen Angaben über Abgangs- und Zielort sowie Routenwahl der Lastwagen vor. Genauere Aussagen wären nur gestützt auf eine weiträumige systematische Nummernschilderhebung möglich. Solche Erhebungen sind sehr aufwendig, insbesondere da sie aus Gründen der statistischen Bedeutsamkeit über einen längeren Zeitraum durchgeführt werden müssten. Eine Interpretation der erhobenen Verkehrszahlen aufgrund von Erfahrungswerten im übrigen Kantonsstrassennetz ist jedoch möglich.

Der Lastwagenanteil gibt einen Anhaltspunkt über die Attraktivität einer Route für den Schwerverkehr. Ein durchschnittlicher bzw. unterdurchschnittlicher Anteil bildet somit Grund zur Annahme, dass kaum bzw. keine Lastwagenfahrten stattfinden, die nicht mit den alltäglichen regionalen Bedürfnissen nach Ver- und Entsorgung von Gütern bzw. mit Fahrten von regional ansässigen Transportunternehmen zu erklären wären (Transitverkehr). Es ist somit nicht davon auszugehen, dass die unerwünschten Transitfahrten über die Route A verlaufen.

Aufgrund der Lage im Netz liegt das Ergebnis der Messstelle Trüllikon in Bezug auf die durch den Lastwagenverkehr am stärksten belastete Stunde über den Erwartungen. Anhand von Erfahrungswerten aus dem übrigen Strassennetz lässt sich abschätzen, dass durch Trüllikon pro Tag etwa 80 bis 100 Lastwagenfahrten stattfinden, die aus regionaler Sicht als Transitfahrten bezeichnet werden können. Aus denselben Überlegungen zu den Ergebnissen der Zählstelle in Truttikon (rund 2500 Fahrzeuge pro Tag, Lastwagenanteil 7,5%) ist zu vermuten, dass rund 50 Lastwagen pro Tag vor Trüllikon über Truttikon von Route A auf Route B wechseln.

Um diese Einschätzung zu bestätigen, kann auf Zollstatistiken und eigens durchgeführte Verkehrszählungen des Kantons Thurgau zurückgegriffen werden. Das Zollamt Ramsen fertigt gemäss den vorliegenden Statistiken jährlich rund 90 000 Lastwagen bzw. rund 310 pro Tag ab. Die Zahlenreihe seit 2001 zeigt gewisse Schwankungen und in den letzten Jahren eine leicht abnehmende Tendenz:

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Einführen	49 626	48 404	51 006	50 719	47 654	48 446	50 450	50 169	46 619
Ausführen	42 802	43 190	44 974	44 410	42 884	43 138	44 594	43 468	41 519
Total Grenzübertritte	92 428	91 594	95 980	95 129	90 538	91 584	95 044	93 637	88 138

Von sämtlichen Abfertigungen im betreffenden Grenzraum im Jahr 2009 entfallen 61% auf den Grenzübergang in Thayngen (375 000), 14% auf Ramsen (88 000), 15% auf Barga (95 000), 3% auf Osterfingen (19 000) und 7% auf Neuhausen (42 000). Es kann davon ausgegangen werden, dass die in Thayngen, Barga und Neuhausen abgefertigten Fahrzeuge mit Zielort im schweizerischen Landesinnern die A4 benützen. Während die Abfertigungszahlen in Ramsen seit 2007 rückläufig sind, sind diejenigen des Übergangs in Thayngen nach Auskunft der Oberzolldirektion stabil. Die zum Mitbericht eingeladene Oberzolldirektion erhob in diesem Zusammenhang während einer Woche Abgangs- und Zielort der zur Einfahrt aus Deutschland angemeldeten Lastwagen, insgesamt 905, somit rund 150 pro Abfertigungstag. In Bezug auf den Abgangsort konnte festgestellt werden, dass über die Hälfte der Fahrzeuge (485) von den vor Ort ansässigen grossen Speditionsfirmen stammten. 220 Fahrzeuge werden über Sammelzollanmeldungen abgefertigt, vorwiegend für Kies und Heu. Es handelt sich mithin um grenznahen Verkehr. Die anderen Fahrzeuge (220) lassen sich keiner dieser Kategorien zuordnen. Die Abladeorte in der Schweiz konnten wie folgt bestimmt werden: ein Viertel der Fahrzeuge im Raum Ramsen/Stein am Rhein, ein Viertel im Raum Bodensee/Thurgau und die Hälfte im Raum Winterthur/Zürich/Bern. Dem internationalen Transitverkehr sind gemäss Aussagen der Zollkreisdirektion Schaffhausen weniger als zehn Fahrzeuge pro Tag zuzuordnen.

Vom Kanton Thurgau im Rahmen dieser Untersuchung durchgeführte Stichprobenerhebungen am Südende der Hemishofer Brücke zeigen, dass dort rund 60 bis 65% der Lastwagen in oder aus Richtung Diessenhofen und 35 bis 40% in oder aus Richtung Eschenschwyz unterwegs sind. Unter der Annahme, dass die Fahrtrichtung Diessenhofen vorwiegend die Achse über Basadingen betrifft, ist also von rund 150 Last-

wagen pro Tag auszugehen, die über das Zollamt Ramsen verkehren und vorwiegend im Import- und Exportverkehr der Schweiz die Dörfer des Weinlandes durchqueren. Diese Annahme wird durch die dargelegten Ergebnisse der Zählstellen bestätigt.

Beurteilung

Verglichen mit den Verkehrsbelastungen von vielen anderen Ortschaften im Kanton Zürich, lösen die in den Ortschaften des Weinlands erhobenen Zahlen keinen dringlichen Handlungsbedarf aus. Aufgrund der Reaktionen aus der Region ist allerdings davon auszugehen, dass die Lastwagen in diesen vom Strassenverkehr eher schwach belasteten Dörfern stark auffallen, insbesondere, da sie während der ansonsten verkehrsschwächeren Vormittagsstunden konzentrierter auftreten. Zudem handelt es sich beim überregionalen Lastwagenverkehr oft um grosse Fahrzeuge. In diesem Sinne ist es verständlich, dass dieser Schwerverkehr trotz verhältnismässig geringen Ausmasses tatsächlich als Belästigung wahrgenommen wird.

Handlungsmöglichkeiten

Denkbare Handlungsmöglichkeiten zur Beeinflussung der Routenwahl der Lastwagen bestehen im Bereich der Wegweisung, in einer routenabhängigen Anpassung und Abstufung der LSVA oder in Fahrverboten für Lastwagen.

Je näher ein Ziel- bzw. ein Abgangsort einer Lastwagenfahrt bei einem Grenzübergang liegt, desto schwieriger ist es, den Transporteur zur Benützung eines weiter entfernt gelegenen Übergangs zu bewegen. Gemäss den Angaben der Zollverwaltung stammen rund 50% aller in Ramsen einfahrenden Lastwagen von den vier grossen Speditionsfirmen Lamprecht, Maier, Gaiser und Dachser, die in Rielasingen je ein Speditionszentrum betreiben. Damit ist davon auszugehen, dass ein erheblicher Teil der als störend empfundenen Lastwagenfahrten von diesen Speditionsfirmen verursacht wird. Für den grossen Anteil dieser Lastwagen, und auch für jene, die im lokalen und regionalen Gütertransport verkehren, wären Massnahmen im Bereich der Wegweisung kaum wirksam. Bei diesem Verkehr ist in den allermeisten Fällen von ortskundigen bzw. von Navigationssystemen geleiteten Fahrerinnen und Fahrern auszugehen.

Ab Rielasingen führt der kürzeste Weg zur A4 über das Zollamt Ramsen. Die Distanzdaten verdeutlichen auch, dass der LSVA-belastete Weg in der Schweiz über Thayngen sogar leicht kürzer wäre. Offenbar spielt diese Abgabe bei der Routenwahl aber keine Rolle. Zudem ist in der entsprechenden Bundesgesetzgebung die Möglichkeit von Ausnahmeregelungen für bestimmte Routen nicht vorgesehen.

Rielasingen–Thurbrücke Andelfingen	Distanzen in		
	Deutschland	Schweiz	Total
über Ramsen–Basadingen–Trüllikon	4 km	25 km	29 km
über Ramsen–Basadingen–Truttikon–Ossingen	4 km	26 km	30 km
über Thayngen–A4	11 km	24 km	35 km

Fahrverbote für Lastwagen kommen als Massnahme nicht infrage. Der regionale Güterverkehr würde dadurch in unzulässiger Weise behindert bzw. es würde damit regionaler Ausweichverkehr auf untergeordneten Strassen verursacht.

Der Regierungsrat erkennt derzeit keinen Handlungsbedarf und auch keine angemessenen Handlungsmöglichkeiten. Die zuständigen kantonalen Stellen werden die Situation in den Ortschaften des Weinlands indes weiterhin zusammen mit den Nachbarkantonen Schaffhausen und Thurgau beachten. Sollten sich die Abfertigungszahlen am Grenzübergang in Ramsen in nächster Zeit deutlich erhöhen, wird der Regierungsrat die Angelegenheit, zusammen mit den Nachbarkantonen Thurgau und Schaffhausen, analysieren und gegebenenfalls erneut der Gemischten Kommission Deutschland - Schweiz für grenzüberschreitende Strassenfragen vorlegen.

Gestützt auf diesen Bericht beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 385/2009 als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident: Der Staatschreiber:
Hollenstein Husi