

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 10/2005

Sitzung vom 6. April 2005

494. Anfrage (Verkehrskonzept A4 / S33)

Kantonsrätin Anita Simioni-Dahm, Andelfingen, und Kantonsrat Dr. Dieter Kläy, Winterthur, haben am 24. Januar 2005 folgende Anfrage eingereicht:

Mit grosser Betroffenheit nehmen wir schon wieder Kenntnis von einem tödlichen Unfall auf der A4 am 20. Januar 2005. Somit steigt die Zahl der Todesopfer erneut an und führt zu einer traurigen Bilanz.

Die A4 im Weinland gehört mit einem durchschnittlichen, täglichen Verkehrsaufkommen von 20000 bis 25000 Fahrzeugen zu den stark belasteten Strassen. Mehr als 200 Unfälle, über 60 Verletzte und zahlreiche Todesopfer seit der Eröffnung im Jahr 1996 gehören zur traurigen Realität.

Die tödlichen Unfälle haben alle eines gemeinsam: Die Autos geraten auf die Gegenfahrbahn und kollidieren mit korrekt entgegenkommenden Fahrzeugen. Damit erweist sich die nicht richtungstrennende Autostrasse als gefährlich und genügt den Anforderungen des heutigen Verkehrsaufkommens nicht. Die Verkehrssituation im Weinland verlangt nach einer integralen Lösung mit Einbezug aller Verkehrsträger.

Neben sofortigen Massnahmen für eine Richtungstrennung der A4 muss auch die Bahn S33 und in Zukunft die S16 so attraktiv ausgestaltet werden, dass der Individual- und Pendlerverkehr möglichst auf die Schiene verlegt werden kann. Diese Massnahme würde das Verkehrsaufkommen, das aus Durchgangs- und Pendlerverkehr besteht, nachhaltig entlasten.

Darum möchten wir den Regierungsrat bitten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wann werden die klappbaren Trenn- und Sicherheitselemente (Plastikpfosten) auch auf der Strecke Kleinandelfingen–Winterthur montiert? Diese richtungstrennende Massnahme scheint auf der Strecke Uhwiesen–Kleinandelfingen guten Schutz zu leisten, da sie Überholmanöver verhindert und trotzdem Sicherheitsfahrzeugen die Durchfahrt ermöglicht.
2. Wie kann auf den Fahrplanwechsel 2006 Einfluss genommen werden, damit der geltende Hinketakt durch einen integralen Halbstundentakt abgelöst wird, der den Anschluss an die Schnellanbindung S12 halbstündlich garantiert?

3. Wann ist mit besserem (nicht 40-jährigem) Rollmaterial für die S33 zu rechnen, damit Pendlerinnen und Pendler bereit sind, auf die Nutzung ihres Individualfahrzeugs zu verzichten und somit die A4 in Stosszeiten zu entlasten?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Anita Simioni-Dahm, Andelfingen, und Dr. Dieter Kläy, Winterthur, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Es ist geplant, die Trenn- und Sicherheitsmassnahmen, d. h. das Markieren einer doppelten Sicherheitslinie und das Stellen der Leitbaken zur optischen Richtungstrennung, zwischen Andelfingen und der Verzweigung A4/A1 bis Ende April 2005 anzubringen.

Zu Frage 2:

Mit Beschluss des Kantonsrates vom 20. August 2001 wurden für den Ausbau der SBB-Strecke Hettlingen–Henggart auf Doppelspur und die Ausrüstung des Bahnhofs Dachsen mit Aussenperrons 13,5 Mio. Franken bewilligt (Vorlage 3840). In der Weisung wurde ausgeführt, dass ein reiner Halbstundentakt neben hohen Kosten auch Schwierigkeiten beim Landerwerb verursachen würde. Die Erschliessung habe aber gemäss §§1 und 11 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988 (PVG; LS 740.1) nach wirtschaftlichen Grundsätzen zu erfolgen. Deshalb sei eine neue Lösung entwickelt worden, bei der die Züge zweimal stündlich verkehren, in Abständen von 24 und 36 Minuten. Diese Lösung bildete die Grundlage für den Kantonsratsbeschluss. Gestützt darauf verkehrt die S33 seit Dezember 2004 auf der Strecke Winterthur–Schaffhausen zweimal stündlich.

Der Infrastrukturausbau für das Weinland wurde so umgesetzt, dass in Winterthur halbstündlich die Fernverkehrszüge und stündlich die S12 erreicht werden. Mit dieser Lösung wird eine wirtschaftliche Erschliessung erreicht:

- Der Betrieb der S33 ist mit drei Zugkompositionen möglich (gegenüber vier im genauen Halbstundentakt), was die Betriebskosten erheblich senkt.
- Der Trasseebau erfolgte auf unüberbautem und somit günstigem Land.
- Mehr als die Hälfte der Fahrgäste, die mit der S33 reisen, hat Winterthur zum Ziel und ist nicht auf weiterführende Zuganschlüsse angewiesen.
- Die Anschlüsse an Züge in die Gebiete Glattal, Flughafen und Oerlikon können mit diesem Fahrplan besser hergestellt werden.

Eingehende Analysen haben gezeigt, dass für einen halbstündlichen Anschluss an die S12 ein Ausbau der Bahnlinie im dicht überbauten Gebiet der Stadt Winterthur nötig würde. Um Anschlüsse mit einer hohen Zuverlässigkeit gewährleisten zu können, würde ein Ausbau bis zum Stadtrand von Winterthur nicht genügen. Die Doppelspur wäre vielmehr bis weit in das Siedlungsgebiet von Veltheim zu erstellen. Ein derartiger Eingriff würde Baukosten von rund 60 Mio. Franken bedingen. Diese Mittel stehen nicht zur Verfügung. Die Verwirklichung eines derartigen Vorhabens würde von der Planung bis zur Ausführung vier bis sechs Jahre dauern. Eine Einführung auf den Fahrplanwechsel 2006 wäre somit aus zeitlicher Sicht nicht möglich.

Zu Frage 3:

Die S33 wird durch die THURBO AG betrieben. Es ist vorgesehen, die S33 ab Sommer 2007 schrittweise auf moderne Gelenktriebwagen umzustellen. Auf Grund der hohen Nachfrage auf dieser Strecke werden zusätzlich zu den vorhandenen Fahrzeugen mit 102 Sitzplätzen verlängerte Gelenktriebwagen mit 164 Plätzen beschafft. Dadurch können Zugslängen bis zu 205 Meter gebildet und bis zu 594 Sitzplätze in der 2. Klasse zur Verfügung gestellt werden. Damit die wachsenden Verkehrsmengen bewältigt werden können, ist längerfristig der Einsatz von Doppelstockfahrzeugen vorgesehen.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi