

Sitzung vom 20. September 2000

1488. Anfrage (Sicherheit auf der A4)

Kantonsrätin Käthi Furrer, Dachsen, hat am 3. Juli 2000 folgende Anfrage eingereicht:

Auf der A4, Winterthur–Schaffhausen, namentlich ab Henggart, kommt es immer wieder zu Verkehrsunfällen mit Todesopfern und Schwerverletzten. Oft sind in solchen Strassentragödien unschuldige Verkehrsteilnehmer, das heisst korrekt fahrende Autofahrerinnen und Autofahrer, verwickelt. Besonders jetzt, wo die A4 an verschiedenen Stellen umgebaut wird, unterschätzen viele Automobilistinnen und Automobilisten die Gefahren der Baustellen und fahren trotz schwierigen Sicht- und Fahrbahnverhältnissen zu schnell. Passieren Unfälle, ertönt als Erstes immer der Ruf nach mehr Spuren oder breiteren Strassen. So auch im Zusammenhang mit der A4. Längst wissen wir aber, dass solche Massnahmen höchstens kurzfristig eine Verbesserung bringen. Breite Kreise sind sich deshalb einig, dass es höchste Zeit ist, verschiedenste Massnahmen zu prüfen, welche die Sicherheit auf der A4 verbessern könnten.

Ich bitte den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Ist der Regierungsrat bereit, bis zum Ende der Bauphase auf der A4 konsequent eine Höchstgeschwindigkeit von 80 Stundenkilometern anzuordnen?
2. Ist der Regierungsrat bereit, auf den besonders gefährdeten Abschnitten bis zum Ende des Umbaus zusätzliche, auffällige Warnlampen oder andere geeignete Massnahmen, die auf die Gefährlichkeit der Situation aufmerksam machen, zu installieren?
3. Ist der Regierungsrat bereit, sich bei den SBB und dem Zürcher Verkehrsverbund dafür einzusetzen, dass der Halbstundentakt auf der Linie Winterthur–Schaffhausen möglichst rasch realisiert werden kann?
4. Ist der Regierungsrat bereit, sich bei den SBB, der Post und dem Zürcher Verkehrsverbund dafür einzusetzen, dass im Einzugsgebiet der A4 die Angebote der kombinierten Mobilität (Rufbus, Ruftaxi und Carsharing) gezielt ausgebaut werden?
5. Welche weiteren Massnahmen prüft der Regierungsrat, um die Sicherheit auf der A4 langfristig zu erhöhen, beispielsweise durch ein konsequentes Überholverbot?

Auf Antrag der Direktion für Soziales und Sicherheit
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Käthi Furrer, Dachsen, wird wie folgt beantwortet:

Der gesamte Abschnitt der Hauptstrasse zwischen Henggart und Kleinandelfingen ist als Baustelle signalisiert. Die Strecke liegt im Ausserortsbereich, und es gilt somit die gesetzliche Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Aus Verkehrssicherheitsgründen ist die Höchstgeschwindigkeit fallweise örtlich auf 60 km/h herabgesetzt.

Die Zahl der Verkehrsunfälle im Baustellenbereich unterscheidet sich im Vergleich der letzten vier Jahre von derjenigen in den übrigen Abschnitten der Strassenverbindung Winterthur–Schaffhausen nur unwesentlich. Die Baustellen sind gemäss VSS-Norm (Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute) eingerichtet und signalisiert. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere bei Verschwenkungen und Überleitungen sind Leitschienen und auffällige Lauflichter installiert.

Die Einführung eines Halbstundentaktes durch die SBB auf der Strecke Winterthur–Schaffhausen (S33) wurde schon in der Vergangenheit in Vorstössen des Kantonsrates gefordert (Postulat KR-Nr. 397/1997 und Anfrage KR-Nr. 403/1997). Der Regierungsrat nahm dazu in positivem Sinne Stellung, wobei er darauf hinwies, dass der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) zusammen mit den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) Abklärungen bezüglich der betrieblichen und baulichen Machbarkeit vorzunehmen habe. Es hat sich nun gezeigt, dass eine betrieblich sinnvolle und wirtschaftliche Lösung nur möglich ist, wenn zwischen Hettlingen und Henggart eine Doppelspur erstellt wird (die Strecke Winterthur–Schaffhausen ist grundsätzlich nur einspurig ausgebaut). In der Zwischenzeit haben die SBB ein Vorprojekt ausgearbeitet, das die grundsätzliche Machbarkeit belegt. Die Kosten werden auf rund 40 Mio. Franken veranschlagt. Derzeit laufen zwischen Kanton Zürich und SBB die Verhandlungen über den Kostenteiler, und dem Regierungsrat wird voraussichtlich noch in diesem Jahr ein Kreditantrag unterbreitet. Es wird angestrebt, auf den Fahrplan-

wechsel Ende 2004 die Doppelspur und damit tagsüber den Halbstundentakt auf der S33 in Betrieb nehmen zu können. Bis 2004 werden nach Massgabe der Streckenkapazität weitere Verdichtungszüge in den verkehrsstarken Zeiten eingelegt.

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs zeichnet sich im Weinland schon heute durch eine gute örtliche Verfügbarkeit aus: Siedlungsgebiete, die einen gesetzlichen Anspruch auf Erschliessung haben, sind durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Das Bussystem ist optimal auf das Angebot der Bahn abgestimmt. Ein Publicar-System im Weinland wäre keine geeignete Erschliessungsform, da sich ein solches System nur für schwach besiedelte Gebiete als Alternative zu einem schlecht ausgelasteten Linienverkehr eignet; eine Umstellung auf Publicar käme einem Qualitätsabbau gleich. Im Weinland bestehen an allen Bahnhöfen Anlagen für Park and Ride sowie Bike and Ride, und in Andelfingen und Ossingen besteht zudem ein Mobility-Angebot. Wo Marktchancen bestehen, werden solche Angebote der kombinierten Mobilität gezielt ausgebaut. Damit wird unter anderem das Marktsegment der ausschliesslichen Autobenutzerinnen und Autobenutzer angesprochen, was zu einer Entlastung der Strasse führen kann.

Die Analyse der Verkehrsunfälle der letzten Jahre auf der A4 zeigt, dass auch mit einem Überholverbot und mit doppelten, strukturierten Sicherheitslinien das Überholen trotz Gegenverkehr auf dieser Strecke nicht in jedem Fall verhindert werden kann. Eine nachhaltige Erhöhung der Sicherheit auf der A4 wäre nur mit einer Trennung der beiden Fahrtrichtungen mittels Grünstreifen, Leitplanken oder Leitmauern zu erreichen. Voraussetzung dafür ist aber eine Verbreiterung der heutigen Fahrbahn, gilt es doch auch die Aspekte der Zufahrt für die Rettungsfahrzeuge und die Masse der Schwertransporte zu berücksichtigen. Die Bauarbeiten zwischen Henggart und Kleinandelfingen dauern noch bis Ende Jahr, und im Anschluss daran erfolgt die Sanierung der A4 im Abschnitt zwischen Kleinandelfingen und Flurlingen. Der Erlass allfälliger dauernder Verkehrsanordnungen auf der A4 zwischen Winterthur und Schaffhausen ist erst auf den Zeitpunkt des Abschlusses sämtlicher Bauarbeiten, unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit und einer gewissen Streckenhomogenität, sinnvoll.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Baudirektion, die Volkswirtschaftsdirektion und die Direktion für Soziales und Sicherheit.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi