

Sitzung vom 7. Februar 2007

137. Anfrage (Unterführung und Kreuzung zwischen Elgg und Hagenbuch)

Kantonsrat Thomas Ziegler, Elgg, hat am 27. November 2006 folgende Anfrage eingereicht:

Seit Langem ist die Kreuzung der Strasse Elgg–Hagenstal/Hagenbuch mit der Durchgangsstrasse Winterthur–Aadorf ein Gefahrenpunkt erster «Güte» (Qualifikation in der Velokarte der Schweiz: «Besonders gefährliche Stelle»). Sie fällt zusammen mit der Bahnunterführung in Form einer unübersichtlichen S-Kurve, wo für die Fussgängerinnen und Fussgänger überhaupt kein Platz bleibt. Es kann doch nicht angehen, dass Fussgängerinnen und Fussgänger, Hundespaziergängerinnen und -gänger und Wanderer sich aus Angst gezwungen sehen, einen Umweg von über einem Kilometer in Kauf zu nehmen, um Bahnlinie und Strasse gesichert in Aadorf oder Elgg Station überqueren zu können.

Täglich müssen zudem die Hagenbacher Schülerinnen und Schüler diese Stelle mehrfach mit dem Velo passieren. Immer wieder kommt es zu gefährlichen Situationen und Unfällen. Geschwindigkeitsbegrenzungen und kleinere bauliche Massnahmen haben nur unwesentlich zur Verbesserung der Situation beigetragen. Der neu gebaute Radweg von Elgg Station her endet ausgerechnet an der gefährlichsten Stelle vor der Unterführung.

Lange Zeit wurde die Bevölkerung damit getröstet, dass mit der Südumfahrung von Aadorf die Situation im gleichen Zug verbessert würde. Nachdem diese nun anscheinend endgültig nicht mehr zur Diskussion steht, sollte dieser neuralgische Punkt endlich grundlegend saniert werden, auch wenn es in den letzten Jahren (noch) zu keinem wirklich gravierenden Unfall gekommen ist.

Ich frage deshalb den Regierungsrat an:

1. Wie beurteilt der Regierungsrat die Situation für den Langsamverkehr an dieser Stelle? Ist er nicht auch der Ansicht, dass die Situation für Fussgängerinnen und Fussgänger absolut unhaltbar und für den Veloverkehr zumindest sehr gefährlich ist?
2. Wie ist diese Situation vereinbar mit der Forderung im revidierten Verkehrsrichtplan, «dass der Langsamverkehr auf sichere und behindertengerechte Verbindungen angewiesen ist»?

3. Ist der Regierungsrat nicht auch der Ansicht, dass der neue Veloweg zumindest so weit geführt werden muss, bis die Strasse Richtung Hagenbuch/Frauenfeld sicher erreicht werden kann?
4. Ist der Regierungsrat bereit, trotz baulichen Schwierigkeiten und erheblichen Kosten die nötige Sanierung baldmöglichst an die Hand zu nehmen, bevor sich wirklich schwere Unfälle auf diesem Schulweg ereignen?
5. Wie stellt sich der Regierungsrat zu einem Wellblechtunnel für den Langsamverkehr oder wenigstens einem erhöhten Gehweg, evt. in Kombination mit einem Fussgängerstreifen?
6. Könnte die Unterführung verbreitert werden?
7. Ist der Regierungsrat in der Lage, verbindliche terminliche Angaben zu einer grundlegenden Sanierung zu machen, oder wird diese weiterhin auf die lange Bank geschoben?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Thomas Ziegler, Elgg, wird wie folgt beantwortet:

Die Situation für den Langsamverkehr (Radfahrende und zu Fuss Gehende) im Bereich der SBB-Unterführung und der beiden Strassenverzweigungen an der St.-Galler-Strasse in Elgg ist hinsichtlich der Verkehrssicherheit wegen der ungenügenden Sichtverhältnisse ungünstig und unattraktiv. Nach der Statistik der Verkehrsunfälle im Kanton Zürich (VUSTA) war diese Stelle bisher jedoch kein Unfallschwerpunkt.

Der Radweg längs der St. Gallerstrasse S-1 vom Rösslikreisel in Elgg bis zur SBB-Unterführung wurde 2006 erstellt. Die Fortsetzung nach Aadorf erfolgt über das Gemeindestrassennetz südlich der Bahnlinie. Die Radroute auf der Aadorferstrasse von Elgg via SBB-Unterführung nach Hagenbuch hat regionale Bedeutung, gemäss Radwegstrategie sind längs dieser Achse keine baulichen Massnahmen vorgesehen.

Die SBB-Unterführung (Brücke) an der St.-Galler-Strasse gehört den SBB. Die lichte Höhe (Durchfahrtshöhe) ist um rund 50 cm zu niedrig. Für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie für Radfahrende fehlen Anlagen sowohl im Unterführungsbereich wie auch beim Queren der St.-Galler-Strasse. Zudem sind die Sichtweiten für den strassenquerenden Langsamverkehr zu gering. Eine Fahrbahnsanierung der St.-Galler-Strasse als Werterhaltung wird frühestens in rund vier Jahren notwendig werden.

Die ungünstige Situation an dieser Stelle ist den zuständigen Stellen in der Volkswirtschaftsdirektion (Verkehr und Infrastruktur Strasse, VIS), der Baudirektion (Unterhalt) sowie der Kantonspolizei (Verkehrstechnische Abteilung) seit Längerem bekannt. Aus finanziellen Gründen wurden grössere Sanierungsmassnahmen jedoch immer wieder zurückgestellt.

Nach Vollendung der Radwegbauten längs der St.-Galler-Strasse wird die erwähnte Schwachstelle im Strassennetz baldmöglichst verbessert. Die Volkswirtschaftsdirektion, VIS, hat bereits Aufträge zur Prüfung bzw. zum Aufzeigen von Lösungsvorschlägen erteilt.

Mögliche Varianten sind:

- Vollständiger Neubau der Unterführung mit Schaffung von Sichtweiten für die Strassenquerung, einschliesslich Absenkung des Strassenniveaus und seitlichen Rad- und Gehwegs.
- Separater Rad-/Gehweg mit Unterquerung des SBB-Dammes (Armcorohr-Variante).
- Schaffung eines minimalen Fussgängerweges im bestehenden Unterführungsbauwerk mittels Einengung der Fahrbahn.

Bis Ende 2007 sind die Variantenwahl und eine Projektfestsetzung mit Kreditbewilligung geplant; die Umsetzung kann anschliessend erfolgen. Die Volkswirtschaftsdirektion wird dem Regierungsrat beantragen, den notwendigen Betrag ins Strassenbauprogramm 2008–2010 einzustellen.

Zu Frage 1:

Die Verzweigung St.-Galler-Strasse/Aadorfstrasse im Bereich der Bahnunterführung zwischen Elgg und Hagenbuch gilt nicht als Unfallschwerpunkt (mehr als elf Unfälle in zwei Jahren). In den letzten fünf Jahren sind jedoch beidseits der Bahnunterführung regelmässig Unfälle (vier bis fünf Unfälle pro Jahr) festgestellt worden. Seit dem 1. Januar 2002 ereigneten sich in diesem Strassenabschnitt insgesamt 24 Unfälle (sechs Verletzte). Als Hauptunfallursache steht «Nichtanpassen der Geschwindigkeit an die spezielle Linienführung der Hauptstrasse» im Vordergrund. Vertreter der Baudirektion und der Sicherheitsdirektion haben mit kleineren baulichen Anpassungen und mit signaltechnischen Massnahmen (Markierungen, Leitpfeile und Vorsignalisationen) eine bessere Erkennbarkeit der Strassenführung erreicht. In den letzten fünf Jahren verunfallten an dieser Stelle drei Radfahrende beim Linksabbiegen. Alle drei beteiligten Radfahrenden wurden dabei verletzt. Fussgängerinnen und Fussgänger waren an den Unfällen im Bereich dieser Bahnunterführung nie beteiligt.

Die Situation für den Langsamverkehr an dieser Stelle ist allerdings äusserst ungünstig und mit baulichen Massnahmen weiterzuverbessern.

Zu Frage 2:

Der erwähnten Forderung bzw. Erkenntnis wird grundsätzlich nachgelebt. Allerdings können nicht alle Mängel gleichzeitig behoben werden. Das regionale Radwegnetz mit einer Gesamtlänge von rund 1700 km wird gemäss Radwegstrategie 2006 ausgebaut; hierfür werden jährlich rund 13 Mio. Franken zu Lasten des Strassenfonds verwendet. In diesem Betrag ist unter anderem ein Anteil der Kosten zur Verbesserung von Schwachstellen enthalten.

Zu den Fragen 3 und 4:

Aus verkehrspolizeilicher Sicht wäre eine baulich abgetrennte Verkehrsführung für zu Fuss Gehende und Radfahrende sehr zu begrüssen. Auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse (S-Kurve und Sichtverhältnisse bei der Unterführung) können mit signaltechnischen Mitteln an dieser Stelle keine Verbesserungen mehr erreicht werden.

Eine beförderliche Sanierung dieser Schwachstelle wird als notwendig erachtet; VIS hat die entsprechenden Abklärungen bereits eingeleitet.

Zu Frage 5:

Eine separate Unterführung, z.B. mittels «Wellblechtunnel», wäre eine Möglichkeit; die ungenügende Sichtweite beim Überqueren der St.-Galler-Strasse in Richtung Hagenbuch (Nordseite der SBB) ist jedoch bei dieser Variante ein Problem.

Zu Frage 6:

Technisch ist eine Verbreiterung der Unterführung machbar und stellt die Maximalvariante dar, da damit eine genügende Sichtweite für die Strassenquerung erreicht werden kann. Auch bei dieser Variante ist die Strassenabsenkung möglich. Auf Grund der Frequenz des motorisierten Verkehrs und der Fussgängerinnen und Fussgänger kann jedoch kein Fussgängerstreifen markiert werden.

Zu Frage 7:

Eine minimale Sanierung ist kurzfristig möglich, für umfangreichere Varianten wird ein Zeitbedarf von zwei bis vier Jahren geschätzt. Die Volkswirtschaftsdirektion wird dem Regierungsrat die Einstellung der erforderlichen finanziellen Mittel ins Strassenbauprogramm 2008–2010 beantragen. Ferner wird beantragt werden, das Vorhaben den kurzfristig umzusetzenden Massnahmen zuzuordnen.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi