

Sitzung vom 18. September 1996

**2819. Postulat
(Umweltfreundliche Verkehrsbewältigung im Zürcher Weinland)**

Kantonsrätin Astrid Kugler, Zürich, und Mitunterzeichnende haben am 29. April 1996 folgendes Postulat eingereicht und schriftlich begründet:

Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Kantonsrat Bericht und Antrag zur umweltgerechten Bewältigung des Verkehrs im Zürcher Weinland vorzulegen.

Begründung:

Der Baudirektor des Kantons Zürich will auf die zur Hebung der Sicherheit notwendig betrachtete Reduktion der Fahrbahnbreiten des zweisepurigen Abschnitts der Weinländer N4 verzichten und als Alternative die Autobahn sofort auf vier Spuren ausbauen.

Aus allen Erfahrungen der Vergangenheit ist bekannt, dass die Vergrößerung von Strassenkapazitäten wieder neuen Verkehr zur Folge hat, ohne irgendein Problem zu lösen. Das Weinland ist aber zu schade, als dass dort wieder derselbe Fehler zum x-ten Mal wiederholt wird. Es müssen nun Anstrengungen unternommen werden, den Verkehr auf eine umweltverträgliche Art zu bewältigen. Dies muss durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs geschehen. Während man auf der Baudirektion innert kürzester Zeit mehrere 100 Millionen Franken mehr für den Autobahnbau alleine im Weinland aufbringt, mühen sich die Volkswirtschaftsdirektion und die SBB seit Jahren damit ab, Lösungen zu finden, wie die Bahnkapazität zwischen Zürich und Winterthur den heutigen Bedürfnissen anzupassen sei.

Leider verfügt der Regierungsrat immer noch über keine Strategien, die aufzeigen, mit welchen Massnahmen eine Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene erreicht werden kann. Das Weinland bietet sich nun geradezu an, modellhaft aufzuzeigen, welche Massnahmen ins Auge gefasst werden müssen, um das auch vom Regierungsrat mehrmals verkündete Ziel der Verkehrsumlagerung endlich in die Tat umzusetzen.

Auf Antrag der Direktion der öffentlichen Bauten

beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum Postulat Astrid Kugler, Zürich, und Mitunterzeichnende wird wie folgt Stellung genommen:

Die Nationalstrasse N4 im Zürcher Weinland ist im Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz vom 21. Juni 1960 als Nationalstrasse 2. Klasse aufgeführt. Die Strecke von Flurlingen bis zum Anschluss Oerlingen wurde dementsprechend in den Jahren 1961/62 kreuzungsfrei erstellt. Die südlich anschliessende Strecke Oerlingen bis Hettlingen wurde bereits in den Jahren 1955 bis 1958 mit Ausnahme des Anschlusses Henggart mit Niveaure Kreuzungen als Hauptverkehrsstrasse gebaut. Der Bundesrat genehmigte am 5. Dezember 1973 das generelle Projekt der Nationalstrasse N4, Teilstück Verzweigung N1/N4-Andelfingen, als vierspurige Nationalstrasse. Gleichzeitig beauftragte er den Kanton Zürich mit der Ausführungsprojektierung. In deren Gefolge entstanden in der Bevölkerung Meinungsverschiedenheiten hinsichtlich des Bedürfnisses und der Gestaltung der geplanten Nationalstrasse. Nach jahrelangen Verhandlungen und Gesprächen zwischen Bund, Kanton und Gemeinden sowie der Regionalplanung Winterthur und Umgebung (RWU) und der Pla-

nungsgruppe Zürcher Weinland (ZPW) einigte man sich dahingehend, den Abschnitt N4.2.9, Verzweigung N1/N4-Henggart, zweispurig als halbe Autobahn neu zu erstellen und für den Abschnitt N4.2.8, Henggart-Andelfingen, die bestehende Umfahrungsstrasse Andelfingen zwischen den Anschlüssen Henggart und Kleinandelfingen zu einer kreuzungsfreien Autostrasse (Nationalstrasse 2. Klasse) auszubauen. Am 15. August 1996 wurde das Teilstück N4.2.9, Verzweigung N1/N4-Henggart, dem Verkehr übergeben. Der Baubeginn für das kreuzungsfreie Teilstück N4.2.8, Henggart-Andelfingen, ist auf 1997 vorgesehen. Damit wird die ganze Strecke Winterthur-Schaffhausen kreuzungsfrei ausgestaltet sein.

Der in den Jahren 1961/62 erstellte rund 10 km lange Abschnitt von Kleinandelfingen bis Flurlingen ist sanierungsbedürftig. Verkehrstechnische Unfallanalysen haben gezeigt, dass Hochleistungsstrassen mit zweistreifigen Querschnitten und Pannestreifen äusserst gefährlich sind. Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit kann auf solchen Strassen u.a. durch eine Reduzierung der zu grossen Belagsbreiten (Rückbau) erzielt werden. Die Kosten der Sanierung des rund 10 km langen Abschnitts Kleinandelfingen bis Flurlingen betragen mit Rückbau und - während der Bauzeit - Umleitung des Süd-Nord-Verkehrs durch die Dörfer rund 51,5 Millionen Franken. Bei einer Sanierung ohne Rückbau und mit Umleitung des Süd-Nord-Verkehrs durch die Dörfer entstehen Mehrkosten von rund 2 Millionen Franken. Der Ausbau zu einer vierspurigen Autobahn mit minimalsten Abmessungen würde für den rund 8,5 km langen Abschnitt Anschluss Trüllikon bis Flurlingen Mehrkosten von rund 20 Millionen Franken und für den gesamten Abschnitt Kleinandelfingen bis Flurlingen (einschliesslich Abschnitt Trüllikon-Flurlingen) Mehrkosten von 25 bis 30 Millionen Franken verursachen.

Die Baudirektion klärt derzeit mit dem Bundesamt für Strassenbau ab, ob der Abschnitt Kleinandelfingen bis Flurlingen - anstelle eines Rückbaus - zu einer vierspurigen und nur 16 m breiten Autobahn (ohne Standspuren) ausgebaut werden soll, weil dadurch mit einem relativ geringen Mehraufwand ein hohes Mass an Verkehrssicherheit erzielt werden könnte. Zudem wären während der Bauzeit oder bei Verkehrsunfällen kaum Verkehrsumleitungen durch die Dörfer erforderlich. Mit dem ins Auge gefassten vierspurigen Ausbau wird keine massgebliche Vergrösserung der Strassenkapazität erzielt, verbleiben doch die restlichen Abschnitte der Weinland-Autobahn zweispurig. Die absoluten Reisezeitgewinne des Individualverkehrs dürften daher insgesamt gering bleiben. Eine Modal Split-Veränderung infolge des Ausbaus der N4 zwischen Flurlingen und Kleinandelfingen auf vier Spuren ist nicht zu erwarten.

Ein Ausbau weiterer Teilstrecken der Nationalstrasse N4 im Zürcher Weinland ist in absehbarer Zeit nicht vorgesehen, wenngleich aufgrund der hohen Verkehrsmenge und aus Gründen der Verkehrssicherheit eine durchgehende richtungsgetrennte vierspurige Autobahn zu gegebener Zeit ins Auge gefasst werden muss. Dementsprechend wird für die Strecke Anschluss N1/N4 bis Kleinandelfingen die Option eines vierspurigen Ausbaus aufrechterhalten.

Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Personenverkehr ist im Weinland relativ niedrig. Dies ist darin begründet, dass - bedingt durch die disperse Besiedlung des Weinlandes - nur die grösseren Orte direkt durch Bahnlinien erschlossen sind. Fahrgäste, welche von anderen Orten anreisen, müssen eine zusätzliche Busfahrt in Kauf nehmen, was die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs spürbar mindert.

Im Rahmen der 2. Teilergänzung zur S-Bahn wird derzeit der Bahnhof Marthalen so umgebaut, dass mit den Zügen der S33 (Schaffhausen-Winterthur) in Winterthur Anschluss an die S12 hergestellt werden kann. Damit wird die Reisezeit vom Weinland nach Zürich um etwa zehn Minuten gekürzt, so dass der öffentliche Verkehr seine Wettbewerbsstellung verbessern kann.

Der internationale Bahnverkehr ist in der Verantwortung der jeweiligen Bahnverwaltungen. Der Regierungsrat hat keine Möglichkeit, bauliche oder gar betriebliche Massnahmen zu veranlassen. Eine am 4. Dezember 1995 paraphierte Vereinbarung zwischen Deutschland und der Schweiz sieht vor, dass die Vertragsparteien im Rahmen ihrer Zuständigkeit darauf hinwirken, dass die Eisenbahngesellschaften neben anderen Massnahmen auch solche zur Stärkung des Korridors Stuttgart-Zürich vollziehen. Diese bestehen in einem er-

sten Schritt im Einsatz der Neigetechnik und in einem zweiten im Ausbau gewisser Linienabschnitte in Deutschland. Wenn die Züge zwischen Schaffhausen und Zürich über Winterthur geführt werden sollen, sind dafür kapazitätserhöhende Massnahmen zwischen Zürich und Oerlikon sowie im Raum Flughafen-Winterthur erforderlich. Der Regierungsrat wird sich dafür einsetzen, dass die wichtigsten Elemente davon in eine zweite Etappe von «Bahn 2000» aufgenommen werden. Über die Finanzierung solcher Massnahmen wird noch in einer eidgenössischen Volksabstimmung zu entscheiden sein.

Angesichts der kritischen Situation der Staats- und teilweise auch der Gemeindefinanzen ist ein gezielter Mitteleinsatz unerlässlich. In verdichteten Siedlungsräumen kann für zusätzliche Angebote des öffentlichen Verkehrs ein weit besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis - und das auch für den Umweltschutz - erwartet werden als bei Siedlungsstrukturen, wie sie im Weinland vorherrschen. Beim Ausbau des öffentlichen Verkehrs steht deshalb das Glattal im Vordergrund, wo Vorbereitungen für die Baulinienfestsetzung für ein Bahnsystem (Mittelverteiler) getroffen werden. Mit diesem System wird es dort mittel- und längerfristig möglich sein, den Verkehrsanteil des öffentlichen Verkehrs nachhaltig zu erhöhen. Eine derartige Wirkung könnte im Weinland nicht erzielt werden.

Verkehrspolitische Massnahmen müssen auf eine volkswirtschaftliche Optimierung ausgerichtet sein. Die dem Massnahmenplan Lufthygiene 1990 zugrundeliegende Strategie, die technischen Möglichkeiten zur Schadstoffreduktion zu nutzen und das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr zu fördern, hat sich bewährt und wird weitergeführt. Dabei müssen vermehrt verkehrslenkende Massnahmen sicherstellen, dass der erzielte Erfolg nicht durch Mehrverkehr wieder gefährdet wird. Im Rahmen des Massnahmenplans Lufthygiene 1996 hat der Regierungsrat daher die Polizeidirektion beauftragt, in Zusammenarbeit mit der Bau- und der Volkswirtschaftsdirektion das Strassennetz in den Agglomerationen Zürich und Winterthur sowie in weiteren verkehrsüberlasteten Räumen so zu bewirtschaften, dass beim motorisierten Individualverkehr Staus möglichst vermieden und beim strassengebundenen öffentlichen Verkehr die Wartezeiten gegen Null reduziert werden. Ziel ist es, den öffentlichen Verkehr zu fördern und den Individualverkehr - ohne generelle Verkehrsausweitung - zu optimieren (Beseitigung von Gefahrenstellen und Engpässen). Dabei sollen auch die Bedürfnisse der Nachbarregionen angemessen berücksichtigt werden.

Zusammengefasst kann festgestellt werden, dass die Zürcher Weinland-Autobahn mit ihrem bestehenden bzw. vorgesehenen Ausbaustandard das Resultat eines langen demokratischen Prozesses ist, an welchem neben Bund, Kanton und Gemeinden nicht zuletzt auch die betroffene Bevölkerung massgeblich mitgewirkt hat. Der von der Baudirektion aus Gründen der Verkehrssicherheit vorgesehene Ausbau des rund 35 Jahre alten und sanierungsbedürftigen Abschnitts von Kleinandelfingen nach Flurlingen zu einer vierspurigen Autobahn (Minimalvariante ohne Standspuren) hat in der Bevölkerung ebenfalls breite Zustimmung gefunden. Die Mehrkosten für diesen Ausbau betragen rund 25-30 Millionen Franken. Die Zürcher Weinland-Autobahn - mit oder ohne vierspurigen Ausbau des Teilstücks Kleinandelfingen bis Flurlingen - entlastet zahlreiche Dörfer vom Durchgangsverkehr und trägt damit auch zu einer umweltfreundlicheren Verkehrsbewältigung bei. Damit sind die verschiedenen für den Verkehr im Zürcher Weinland massgebenden Faktoren bekannt. Die erforderlichen Massnahmen sind realisiert bzw. eingeleitet worden oder werden zu gegebener Zeit getroffen.

Der Regierungsrat beantragt daher dem Kantonsrat, das Postulat nicht zu überweisen.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi