

A N F R A G E von Dieter Kläy (FDP, Winterthur) und Daniel Oswald (SVP, Winterthur)

betreffend Stand der Umsetzung der Standstreifenbewirtschaftung auf der A 1 im Abschnitt Oberwinterthur – Töss und Planungen bezüglich Verkehrsmanagement

Mit der Antwort auf die Anfrage KR-Nr. 194/2006 vom 27. September 2006 hat der Regierungsrat mitgeteilt, dass neben der dauernden Umnutzung von Standstreifen in gewissen Fällen auch eine vorübergehende Umnutzung sinnvoll ist. Verkehrspolizei und Verkehrsleitzentrale hätten mit der Standstreifenbewirtschaftung im täglichen Betrieb gute Erfahrungen gemacht. Auf der Nordumfahrung Zürich könne damit der Verkehrsablauf auf hohem Niveau gehalten werden.

Der jüngste Zählbericht der Stadt Winterthur zum Verkehr (veröffentlicht im Dezember 2007) vermerkt, dass der durchschnittliche Tagesverkehr auf der A 1 weiter zugenommen hat und mittlerweile 86'500 Fahrzeuge umfasst. An Spizentagen sind über 93'000 Fahrzeuge gezählt worden. Damit ist die Grenze der Leistungsfähigkeit der A 1 oft erreicht, was das Unfallrisiko erhöht und den Ausweichverkehr fördert. Dieser wiederum führt zu Kapazitätsproblemen auf dem innerstädtischen Strassennetz. Eine Störung auf der A 1 führt stellenweise zu dreifachen Durchfahrtswerten und bis zu 25% höheren Belastungen auf dem städtischen Strassennetz. Auch ohne Ausweichverkehr haben sich die Belastungswerte auf den innerstädtischen Hauptverkehrsstrassen auf einem teilweise sehr hohen Niveau eingependelt. Seit einigen Jahren wird von verschiedenen Behörden, Parteien und Verbänden die Umsetzung einer Standstreifenbewirtschaftung auf der A 1 zwischen Töss und Oberwinterthur als Sofortmassnahme gefordert, um den Verkehr bei grossem Verkehrsaufkommen zu verflüssigen und ein Ausweichen durch die Stadt zu vermeiden oder zu entschärfen.

Mit dem Neuen Finanzausgleich (NFA) ist die Zuständigkeit für das Verkehrsmanagement auf Nationalstrassen auf den Bund übergegangen (Art. 57 c Abs. 1 SVG). Es besteht jedoch die Möglichkeit, diese Aufgaben ganz oder teilweise Kantonen zu übertragen. Im Rahmen seiner Verordnungskompetenz ist der Regierungsrat zuständig, Verträge mit dem Bund im Bereich der Nationalstrassen auszuhandeln und abzuschliessen.

Es stellen sich folgende Fragen:

1. Gemäss § 14 Abs. 1 des Einführungsgesetzes zum Nationalstrassengesetz (EG NSG) «kann der Kanton sich dem Bund gegenüber verpflichten, für das Kantonsgebiet... Aufgaben im Nationalstrassenbereich zu übernehmen, sofern die Erfüllung der Aufgabe im kantonalen Interesse liegt und der Bund die Kosten trägt». Abs. 2 besagt, dass «unter Vorbehalt der Einwilligung des Bundes der Kanton unter Kostenbeteiligung weitere oder weiter gehende Leistungen beim Unterhalt, bei der baulichen Ausrüstung und beim Verkehrsmanagement von Nationalstrassen erbringen kann, wenn diese von überwiegendem kantonalem Interesse sind.» Wie gestaltet sich die Kompetenzordnung in Bezug auf Massnahmen wie Standstreifenbewirtschaftung? Welche Voraussetzungen oder Massnahmen sind im Rahmen der neuen Kompetenzordnung seitens des Bundes notwendig, welche seitens des Kantons?
2. Wie beurteilt der Regierungsrat die Situation auf der Umfahrung Winterthur? Was ist der aktuelle Stand der Umsetzung der Standstreifenbewirtschaftung auf der A 1 im Abschnitt Oberwinterthur und Töss? Wie weit sind die Abklärungen in Bezug auf die technische

Machbarkeit? Welche nächsten Etappen werden wann umgesetzt und wann wird die Bewirtschaftung in Betrieb genommen werden können?

3. Mit welchen besonderen Herausforderungen muss bei der Umsetzung im Abschnitt zwischen Töss und Oberwinterthur gerechnet werden? Wo sind welche Massnahmen baulicher Art zu treffen und mit welchen Kosten für den Kanton ist in etwa zu rechnen? Welche allfälligen Kosten hat die Stadt Winterthur zu tragen?
4. Werden mit der Pannestreifenbewirtschaftung Voraussetzungen für einen späteren Ausbau der A 1 geschaffen? Wenn ja, inwiefern?
5. Mit der Standstreifenbewirtschaftung geht es darum, kurzfristige Kapazitäten zu schaffen, wenn das notwendig sein sollte. Eine weitergehende Massnahme ist das Verkehrsmanagement, dessen Zuständigkeit mit dem NFA auf den Bund übergegangen ist (Art. 57 c Abs. 1 SVG). Unter bestimmten Voraussetzungen ist der Bund jedoch bereit, Teile der Verkehrsmanagement-Aufgaben auf Nationalstrassen an regional betriebene Leitzentralen abzugeben. Diese Bereitschaft trägt dem Umstand Rechnung, dass regionale Leitzentralen in Gebieten mit hohem Problemdruck und stark verflochtenen Strassennetzen durch eine effiziente, vertikale Koordination zwischen den nationalen, kantonalen und städtischen Strassen Mehrwerte generieren können. Das ASTRA hat auch die Region Winterthur-Zürich als Region bezeichnet, die für eine Regionale Leitzentrale in Frage kommt.
Sieht der Regierungsrat in der definitiven Übernahme von Verkehrsmanagement-Aufgaben in Form eines Betriebs einer regionalen Leitzentrale für den Kanton Vorteile? Wenn ja, wo liegen diese und welche Einflussnahme könnte der Kanton wahrnehmen?

Dieter Kläy
Daniel Oswald