

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 273/2004

Sitzung vom 22. September 2004

1436. Anfrage (Transitverkehr im Weinland)

Kantonsrätin Inge Stutz-Wanner, Marthalen, hat am 5. Juli 2004 folgende Anfrage eingereicht:

Im Herbst 2004 wird das Planungsprojekt Ausbau A4 Teilstück Andelfingen–Flurlingen zur Miniautobahn öffentlich aufgelegt. Es ist unbestritten, dass dieser Ausbau massgeblich zur erhöhten Sicherheit des stetig zunehmenden Verkehrsaufkommens auf diesem stark frequentierten Strassenabschnitt beitragen wird. Durch den Ausbau der A4 zu einer Miniautobahn wird die Ein- und Ausfahrt Trüllikon für den bereits heute grossen Verkehrsstrom, insbesondere den Transit-Schwerverkehr, ab dem Grenzübergang Ramsen, Hemishofer-Brücke, Diessenhofen, Basadingen, Trüllikon weiter an Attraktivität gewinnen. Der Verkehr auf dieser Zubringerachse hat ein Ausmass erreicht, das zwingend und ohne Verzug grossräumige flankierende Massnahmen erfordert. Die etwa 400 meist ausländischen LKWs, welche täglich die Schulwege der Kinder von Trüllikon und Basadingen kreuzen, sind trotz der Geschwindigkeitsbeschränkung durch Trüllikon eine enorme Gefahrenquelle. Die in der Europäischen Union vielfach unsinnig generierten Schwerverkehrstransporte weisen massive Zuwachsraten auf, deren Immissionen die Schweiz als Transitland mit kleinräumigen Verhältnissen in besonders krasser Weise treffen. Ebenso nimmt der Individualverkehr mit seiner grenzenlosen Mobilität Jahr für Jahr grössere Ausmasse an.

Die Einführung der Schwerverkehrsabgabe LSVA hat zu einer zusätzlichen dramatischen Verschärfung der Verkehrsprobleme geführt, die mit der beschlossenen Erhöhung der LSVA nochmals zunehmen werden. Ab dem 1. Januar 2005 haben Lastwagen mit einem Gesamtgewicht von bis zu 40 Tonnen in der Schweiz freie Fahrt. Gleichzeitig entfällt die Kontingentsregelung für Lastwagen oder Anhängerzüge bis 40 Tonnen. Die Transporteure wählen rücksichtslos die kürzesten Wege, auch wenn diese abseits der Hauptverkehrsachsen auf Nebenstrassen durch Dörfer führen. Es muss davon ausgegangen werden, dass Chauffeure die geplante LKW-Kontrollstelle in Schaffhausen durch Fahrten via Ramsen umfahren werden.

Im Text zum Richtplan-Entwurf steht unter Strassenverkehr, Zielsetzungen: «Zur Steigerung der Wohnqualität sind Entlastungen von Siedlungsgebieten zu verwirklichen und dauerhaft zu sichern. Der Durch-

gangsverkehr ist konsequent auf das übergeordnete Strassennetz zu lenken.» Der verheerenden Verkehrsentwicklung mit noch düsteren Prognosen kann nur durch gezielte konzeptionelle Massnahmen in Koordination mit den benachbarten Kantonsregierungen, den Bundesbehörden und den deutschen Behörden adäquat und nachhaltig entgegengewirkt werden. Die deutschen Behörden verlangen schliesslich auch, dass der Fluglärm kanalisiert wird, protestieren lautstark gegen das Atomendlager in Benken und beschweren sich im Pachtlandstreit und haben ihrerseits kurzerhand im Klettgau eine Strasse für den Schwerverkehr gesperrt, die häufig von Schweizer LKWs befahren wurde.

Das Problem des Schwerverkehrslärms muss nun dringend kantons- und länderübergreifend zum Beispiel in die anstehende Diskussion über die Fluglärm-Begrenzung eingebunden werden. Der Teilausbau der A4 zu einer Miniautobahn erfordert konsequenterweise, dass die Verkehrsprobleme in den betroffenen Dörfern der Einfallskorridore mit entsprechenden Massnahmen entschärft und zukunftsgerichtet gelöst werden.

Die aufgeführten Gründe veranlassten mich, zu dieser Thematik eine zweite Anfrage einzureichen.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Bekennt sich der Regierungsrat zu den vorhandenen Verkehrsproblemen und zum dringenden Handlungsbedarf bei den beiden Einfallskorridoren ab dem Zollamt Ramsen via Hemishofer Rheinbrücke zur A4, Stammheim-Ossingen und Diessenhofen-Trüllikon?
2. Ist der Regierungsrat entschlossen, die Umfahrung von Waltalingen und Ossingen voranzutreiben sowie, in Koordination mit dem Kanton Thurgau, die Verbindung zur Hemishofer Rheinbrücke über Etwilen zu schaffen, wie ursprünglich vorgesehen?
3. Ist der Regierungsrat bereit, beim Kanton Schaffhausen, bei den Bundesbehörden und den deutschen Behörden darauf hinzuwirken, den Transit-Schwerverkehr ausschliesslich über das Zollamt Thayngen zu führen, bis der Verkehrsstrom über das Zollamt Ramsen adäquat abgenommen und mit den entsprechenden Umfahrungen auf die A4 gelenkt werden kann?
4. Kann als Sofortmassnahme, in Koordination mit dem Kanton Thurgau, die Ausweichroute Diessenhofen, Basadingen, Dickihof, Trüllikon, A4, für den Transit-Schwerverkehr gesperrt und der Verkehr über die dafür vorgesehene Hauptverkehrsachse via Feuerthalen auf die A4 gelenkt werden?

5. Prüft der Regierungsrat im Zuge des Teilausbaus der A4, ob im Sinne einer Konzentration und Kanalisierung der Verkehrsströme die Ein- und Ausfahrt Trüllikon mit den flankierenden Massnahmen gemäss Punkt 2 aufgehoben werden kann?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Inge Stutz-Wanner, Marthalen, wird wie folgt beantwortet:

1. Die Diessenhofer-, Rudolfinger- und Andelfingerstrasse in Trüllikon sind im regionalen Verkehrsplan Weinland als regionale Hauptverkehrsstrassen klassiert. Die Strassenverbindungen weisen je nach Abschnitt einen durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) von 2000 (Rudolfingerstrasse) bis 3000 Fahrzeugen (Andelfinger-/Diessenhoferstrasse) auf. Es handelt sich dabei – im Vergleich mit Staatsstrassen in anderen Ortschaften des Kantons – um geringe Verkehrsmengen. In erster Linie wird auf diesen Strassen Verkehr abgewickelt, der sein Ziel und/oder seine Quelle in der Region Weinland oder im unmittelbar angrenzenden Gebiet des Kantons Thurgau selbst hat. Neben diesem allgemeinen Ziel- und Quellverkehrsaufkommen dienen diese Strassen ihrer Klassierung entsprechend auch als Verbindung aus dieser Region zum nahen Anschluss an die Autostrasse A4. Auffällig ist der verhältnismässig hohe durchschnittliche Lastwagenanteil auf den Staatsstrassen in Trüllikon mit rund 11%. Davon dürfte aber nur ein Teil Durchgangsverkehr sein. Bei einem erheblichen Teil handelt es sich um Regionalverkehr. Unabhängig von der Herkunft stellt dieser Lastwagenverkehr aber vor allem wegen der besonderen Bebauung und der Stellung der Häuser im Dorfkern von Trüllikon eine Belastung dar. Eine Strassenraumgestaltung samt Verbesserung der Fussgängerverhältnisse wurde bereits 1992 in Erwägung gezogen. Die Umsetzung solcher Massnahmen wurde jedoch wegen der erforderlichen Eingriffe ins Ortsbild und der Finanzierungsschwierigkeiten zurückgestellt. Kleinere Massnahmen wie z. B. einzelne Fussgängerquerungen, Trottoirverlängerungen (wie sie vom Gemeinderat kürzlich gefordert wurden) können mittelfristig im Rahmen des kantonalen Strassenbauprogrammes ausgeführt werden. Das Tiefbauamt wird solche Verbesserungen in Rücksprache mit dem Gemeinderat prüfen. Signalisationsrechtliche Massnahmen sind im Rahmen der Möglichkeiten bereits getroffen worden. In den letzten fünf Jahren (1. Juli 1999 bis 30. Juni 2004) ereigneten sich im Innerortsbereich von Trüllikon insgesamt zehn Verkehrsunfälle. Lediglich bei zwei Sachschadenunfällen waren Lastwagen beteiligt. Aus verkehrstechnischer Sicht besteht deshalb derzeit kein dringender Handlungsbedarf.

2. Die durch das Tiefbauamt durchgeführte Überprüfung aller im kantonalen und den regionalen Richtplänen eingetragenen Ortsumfahrungen hat ergeben, dass sowohl die Umfahrung Ossingen als auch eine solche von Oberstammheim (eine Umfahrung Waltalingen ist nicht eingetragen) dem Handlungsfeld C mit guter bis mittlerer Kostenwirksamkeit, aber ohne übergeordnete kantonale Bedeutung zuzuweisen waren. Angesichts der knappen verfügbaren Finanzen im Strassenfonds ist in absehbarer Zeit nicht mit einer Verwirklichung dieser Projekte zu rechnen. Eine Ausnahmesituation, die einen vorzeitigen Bau der Umfahrung Ossingen rechtfertigen würde, ist derzeit nicht gegeben. Die Staatsstrasse innerorts Waltalingen wurde im Übrigen 2003/2004 ortsbildverträglich erneuert und umgebaut. Deshalb besteht in Waltalingen für die nächste Zeit grundsätzlich kein Handlungsbedarf mehr. Sollte die Revision des kantonalen Richtplanes durch den Kantonsrat neue planerische Voraussetzungen im Weinland schaffen, wäre die Lage unter Berücksichtigung einer Gesamtschau des Verkehrs im Weinland neu zu beurteilen. Im Weiteren ist zu beachten, dass die Zufahrt zur Hemishofer Rheinbrücke über eine Umfahrung Etwilen in der aktuellen Richtplanung des Kantons Thurgau nicht (mehr) enthalten ist.

3. Die verschiedenen Fahrrouten und Verkehrsbeziehungen des Schwerverkehrs im Weinland wurden in den letzten Jahren wiederholt analysiert. Zusammen mit den Nachbarkantonen Schaffhausen und Thurgau wird mit signaltechnischen Massnahmen versucht, den Lastwagenverkehr soweit möglich auf die A4 zu leiten. Es ist bekannt, dass das Problem der stark belasteten Ortsdurchfahrt von Trüllikon trotz diesen Bemühungen nicht befriedigend gelöst werden kann.

4. Abklärungen haben ergeben, dass kurzfristig realisierbare Alternativen zur heutigen Führung des Schwerverkehrs in diesem Gebiet fehlen. Zum gleichen Ergebnis sind auch die Regionale Planungsgruppe Weinland (RPW) und der Gemeinderat Trüllikon gekommen, die sich seit längerer Zeit ebenfalls intensiv mit dieser Problematik auseinandersetzen. Auf allen möglichen Ausweichrouten für den Lastwagenverkehr würden Nachbardörfer wie Truttikon, Waltalingen oder Ossingen stärker belastet. Auf Grund dieser Sachlage und gestützt auf ein Gutachten beschloss der Gemeinderat Trüllikon, auf ein Lastwagenfahrverbot zu verzichten, und beantragte der Direktion für Soziales und Sicherheit eine Herabsetzung der Innerorts-Höchstgeschwindigkeit. Mit Verfügung der Kantonspolizei Zürich vom 13. August 2003 wurde diesem Antrag der Gemeinde Trüllikon entsprochen und die Höchstgeschwindigkeit innerhalb des bebauten Gebiets auf der Andel-

finger-, Diessenhofer- und Rudolfingerstrasse von 50 km/h auf 40 km/h herabgesetzt. Verzögert durch vier Rekurse konnte diese tiefere Innerorts-Höchstgeschwindigkeit erst Mitte Juni 2004 signalisiert werden. Gleichzeitig wurden in verschiedenen Wohngebieten Langsamfahrzonen (Zone 30) eingerichtet. In den letzten Monaten wurden zudem die Geschwindigkeits- und Schwerverkehrskontrollen durch die Verkehrspolizei in Trüllikon stark intensiviert. Nennenswerte Geschwindigkeits- und andere Übertretungen wurden dabei nicht festgestellt.

5. Bei der Ausarbeitung des generellen Projekts für den Teilausbau der A4 wurden im September 2001 gestützt auf die Verordnung zum Einführungsgesetz zum Nationalstrassengesetz die betroffenen Gemeinden, der Bezirksrat Andelfingen und die Zürcher Planungsgruppe Weinland sowie die Kantonspolizei zur Stellungnahme aufgefordert. Keine dieser angeschriebenen Stellen hat dabei den bereits heute bestehenden Anschluss Trüllikon in Frage gestellt oder gar dessen Aufhebung verlangt. Am 9. April 2003 hat der Bundesrat das generelle Projekt zum Ausbau der A4 im Abschnitt Andelfingen bis Flurlingen in der neu vorliegenden Form genehmigt und somit die Anzahl und Standorte der Anschlüsse verbindlich festgelegt. Nach Auskunft des Bundesamtes für Strassen vom 20. Juli 2004 bedarf die Aufhebung eines bestehenden oder festgelegten Anschlusses wiederum eines neuen generellen Projekts mit allen notwendigen Verfahrensschritten. Die verkehrstechnische Berechtigung des Anschlusses Trüllikon ist ausgewiesen. Der Durchgangsverkehr wird auf das übergeordnete Strassennetz gelenkt und unerwünschter Schleichverkehr stark vermindert. Das Problem des unerwünschten Transitverkehrs kann nicht mit der Aufhebung des Anschlusses Trüllikon gelöst werden. Aus diesen Gründen und um eine weitere Verzögerung im Zusammenhang mit dem Ausbau der A4 im Weinland zu vermeiden – alle oben erwähnten Stellen haben nachdrücklich eine rasche Ausführung des Vorhabens verlangt – kann auf die Forderung nach Aufhebung des Anschlusses Trüllikon nicht eingegangen werden. Eine Schliessung des Autobahnanschlusses Trüllikon hätte ausserdem zur Folge, dass der unerwünschte Durchgangsverkehr in Trüllikon nach Truttikon und/oder nach Waltalingen und Ossingen (letztere beiden Dörfer mit Ortsbildern von überkommunaler Bedeutung) verlagert würde. Im Übrigen könnten die erforderlichen umfassenden Strassenumbauten und -gestaltungen in Truttikon, Gisenhard und Ossingen, die unabdingbare Voraussetzung für eine entsprechende Umleitung des Verkehrs wären, derzeit nicht aus Mitteln des Strassenfonds finanziert werden.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi