

Sitzung vom 29. April 2015

401. Anfrage (Trüllikon und Ossingen: Wer hat den schwarzen Peter?)

Die Kantonsräte Martin Farner und Konrad Langhart, Oberstammheim, haben am 9. Februar 2015 folgende Anfrage eingereicht:

Ausgangslage: (Trüllikon blickt sorgenvoll auf Ossingen)

In Trüllikon wird befürchtet, dass Lastwagen das Dorf überrollen, wenn der Kanton in Ossingen den Verkehr beruhigt. In Fachkreisen glaubt man jedoch nicht an eine Verlagerung des Schwerverkehrs.

Die Pläne, welche Ossingen im Rahmen des kantonalen Pilotprojekts zu einer Verkehrsberuhigung im Dorf verhelfen sollen, müssen eine einjährige Testphase überstehen. Der Kanton findet, der Verkehr durch Trüllikon sei tragbar, Lenkungsmassnahmen seien nicht angezeigt. Von 3180 Fahrzeugen pro Tag auf der «Trülliker Route» sind deren 236 (7,4 Prozent) Lastwagen, in Ossingen sind es 302 (4,7 Prozent) von 6400 Fahrzeugen. Dennoch beschäftigt in Trüllikon der Pilotversuch in Ossingen – bald könnte nämlich das ganze Dorf Ossingen zum «Hindernis» werden, befürchtet der Gemeinderat. Erfolglos hatten bereits Weinländer Kantonsräte eine Kanalisierung des Schwerverkehrs auf die A4 gefordert.

Engstellen lassen sich «wegspitzen».

Weniger kritisch sieht es die Projektleiterin im Auftrag des Kantons, Karin Bétrisey vom Büro Suter von Känel Wild. Es gehe nicht darum, den Durchgangsverkehr aus Ossingen fernzuhalten, sondern vor allem darum, das hohe Tempo zu drosseln, die Sicherheit zu erhöhen und so die Emissionen zu reduzieren.

In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:

1. Wie wurden die Gemeinden Ossingen und Trüllikon in diesen Pilotversuch einbezogen?
2. Wie stellt sich der Regierungsrat zu einer einseitigen Verkehrsberuhigung in nur einer Gemeinde (in diesem Fall in Ossingen)?
3. Sind Massnahmen gegen die Verkehrsverlagerung von Ossingen nach Trüllikon vorgesehen?
4. Wäre nicht eine regionale Betrachtungsweise und damit eine Kanalisierung des Schwerverkehrs auf der A4 angezeigt?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Martin Farner und Konrad Langhart, Oberstammheim, wird wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1–3:

In Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt, der Kantonspolizei und der Gemeinde Ossingen erstellte das kantonale Amt für Verkehr ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) für die Ortsdurchfahrt. Bevor dieses umgesetzt wird, sollen seine wesentlichen Elemente in einem Pilotversuch vertieft untersucht werden. Im Vordergrund der Massnahmen steht die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger, insbesondere der Kinder, die einige der Fussgängerübergänge auf ihrem Schulweg benützen. Diese entsprechen wegen der eingeschränkten Sichtweiten nicht den kantonalen Anforderungen. Aus Gründen der Verkehrssicherheit drängt sich daher eine Verbesserung der Verhältnisse auf. Es ist nicht das Ziel dieser Massnahmen, Verkehr aus Ossingen auf andere Routen zu verlagern. Eine solche Wirkung wird auch nicht erwartet. Während des Pilotversuchs werden in Ossingen jedoch Verkehrsmessungen durchgeführt und die Ergebnisse der Zählstellen in der Region ausgewertet. Diese Erkenntnisse fliessen in die weitere Planung ein. Ein Ausweichverkehr würde während der Testphase somit bemerkt.

Die Gemeinde Ossingen ist im BGK wie auch beim Pilotversuch als Partnerin miteinbezogen. Der Gemeinderat hatte im Vorfeld eine Verbesserung der Verkehrssicherheit gefordert und begrüsst daher die erarbeiteten Massnahmen. Die Bevölkerung wurde am 1. Oktober 2014 an einer Informationsveranstaltung über das BGK und den Pilotversuch orientiert. Da weder beim BGK noch beim Pilotversuch Verkehrsverlagerungen zu erwarten sind, wurden die Nachbargemeinden nicht in den Prozess miteinbezogen.

Zu Frage 4:

Die A4 gehört zum Nationalstrassennetz und erfüllt damit die Funktion, den Transitverkehr aufzunehmen. Dies gilt umso mehr nach erfolgreichem Ausbau. In seinem Bericht und Antrags zum dringlichen Postulat KR-Nr. 385/2009 betreffend Kanalisierung des Schwerverkehrs auf der A4 bei der Wiedereröffnung der vierspurigen Autobahn (Vorlage 4765) wies der Regierungsrat auf die Belastung der Dörfer im Weinland durch den Transit-Schwerverkehr hin. In einem kantonalen Vergleich ist die Belastung eher gering. Die Möglichkeiten, diesen Restverkehr auf die A4 zu leiten, sind ebenfalls gering. Eine Signalisation, die bereits auf deutschem

Gebiet und in anderen Kantonen erfolgen müsste, dürfte wegen des verbreiteten Einsatzes von Navigationsgeräten und der Erfahrung der Chauffeure kaum eine Wirkung erzeugen. Fahrverbote wiederum würden den Güterverkehr in der Region behindern oder unerwünschten Ausweichverkehr auf untergeordnete Strassen verursachen.

Um sicherzustellen, dass der Schwerverkehr vor allem das Autobahnnetz nutzt und nicht auf sogenannte «Überlandstrecken» ausweicht, reichen daher regionale Betrachtungsweisen nicht aus. Der Kanton Zürich beobachtet die Situation weiterhin zusammen mit den Nachbarkantonen Schaffhausen und Thurgau. Sollte sich der Schwerverkehrsanteil abseits der A 4 erhöhen, wird der Regierungsrat entsprechende Massnahmen mit den Nachbarkantonen besprechen und allenfalls der Gemischten Kommission Deutschland – Schweiz für grenzüberschreitende Strassenfragen vorlegen.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi