

# Südliche A4 muss einige Hürden nehmen

**Der Ausbau** des südlichen A4-Abschnitts von Andelfingen nach Winterthur wird 2010 in die Wege geleitet. Das Bundesamt für Strassen wartet ausserdem auf den Beschluss des Nationalrats zur Engpassbeseitigung.

VON MARK GASSER

**ANDELFINGEN** Der Ausbau des nördlichen A4-Abschnitts zwischen Andelfingen und Flurlingen zur richtungstrennten, vierspurigen Miniaturbahn soll nach der langen Bauzeit im Oktober 2010 ausgiebig gefeiert werden (vgl. SN vom 8. Januar).

Die Chancen stehen gut, dass auch der Spatenstich zur Verbreiterung des südlichen Abschnitts der A4 von Andelfingen zur Verzweigung Winterthur-Nord in den nächsten Jahren geschieht: Der Ausbau ist beim Bundesamt für Strassen (Astra), welches das Projekt plant, leitet und die Arbeiten vergibt, unbestritten. Der letzte Entscheid über die Finanzierung ist allerdings Bundesache. Am 1. Januar 2008 ist das Nationalstrassennetz von den Kantonen in die Verantwortung des Bundes übergegangen. Für die Beseitigung der Engpässe im Nationalstrassennetz in den nächsten Jahrzehnten steht den Astra-Filialen der Schweiz ein Etat von 5,5 Milliarden Franken zur Verfügung (Infrastrukturfonds) für die dringendsten Projekte. Die entsprechenden Gelder werden jedoch nicht zeitgleich, sondern nach Priorität fliessen.

## Die Politik entscheidet

Der Strassenabschnitt Andelfingen-Winterthur-Nord ist in der ersten Programmabschätzung des Bundesrates zur Beseitigung von Engpässen auf dem Nationalstrassennetz an das Parlament vom 11. 11. 2009 im Modul 2. Zusammen mit den Projekten im Modul 1 soll es mit den verfügbaren 5,5 Milliarden Franken zur Realisierung kommen. Da der Bundesrat aus finanzpolitischen Gründen eine Verzögerung der Realisierung einzelner Projekte nicht ausschliesst, will man sich beim Bundesamt für Strassen bezüglich des Bau-



Lange Zeit Pflasterpolitik: Der vierspurige Ausbau des südlichen A4-Abschnitts von Andelfingen nach Winterthur wird jetzt projektiert.

Bild Mark Gasser

beginns noch nicht festlegen. Reinhold Kraus, Stellvertretender Leiter der Astra-Infrastrukturfiliale in Winterthur, zeigt sich verhalten optimistisch: «Im besten Fall wird der Beschluss zur Engpassbeseitigung im Jahr 2010 definitiv verabschiedet. Wir haben indes keinen Einfluss auf diesen Entscheid.» Pessimisten gehen von einem Zuwarten bis 2014 aus. Sie verweisen darauf, dass angesichts des Sparprogramms des Bundes beim (Bahn- und Strassen-)Verkehr noch keine Garantie für den Beschluss besteht. Das Sparprogramm sowie die auszuhandelnden Differenzen zwischen dem Bund und einzelnen Kantonen bilden das Zünglein an der Waage für die Auslösung zahlreicher Projekte, vor allem bei einem anderen Geschäft, dem Netzabschluss – wobei es um Aufklassierungen von Strassen sowie Ergänzungen des Netzes mit neuen Elementen und Ausbauten auf dem bestehenden Nationalstrassennetz geht. Zurück zur Engpassbeseitigung: Dass diese ein Papiertiger wird und gar nicht erst zur Ausführung kommt, mag Rein-

hold Kraus nicht glauben. Ausschliessen lässt sich nicht, dass die Prioritäten anders gesetzt werden. «Wenn das A4-Projekt vom Modul 2 ins Modul 3 oder 4 zurückversetzt würde, dann wäre dessen Realisierung auf lange Zeit verschoben.» Der Ball liegt nun beim Parlament. Dieses kann einzelne Projekte in ihrer Priorität hinauf- oder zurückstufen.

## Baubeginn ab 2014 realistisch

Der Beschluss zur Engpassbeseitigung ist erst der Startschuss. «Wann effektiv der Bagger auffährt, hängt von mehreren Faktoren ab», betont Reinhold Kraus. Nur im besten Fall rechnet er mit einem Baubeginn 2014 oder 2015. Bei einer Bauzeit von drei Jahren dürfte die Vollendung dann auf 2017 oder 2018 fallen.

Trotz der Ungewissheit über den Zeitpunkt und die Vorgaben des Engpassbeschlusses hat die Projektierung des südlichen A4-Streckenabschnitts aber bereits diesen Januar begonnen. Unabhängig davon ist ein zweites, zeitgleich angesetztes Erhaltungsprojekt

aufgegleist, konkret auf der stark belasteten A1 von Ohringen bis Effretikon. Die Detailarbeit wird in den kommenden Monaten zeigen, inwiefern die beiden Projekte voneinander abhängig sind: Zur besseren Koordination übernimmt ein Projektleiter beide Vorhaben. Neben der Politik und den Messwerten aus (noch auszuwertenden) Verkehrszählungen könnte ein dritter, technischer Faktor ausschlaggebend sein: wenn die Ingenieure feststellen, dass für den Verkehrsfluss der Ausbau des A1-Teilstücks Ohringen bis Effretikon auf sechs Spuren zuerst – vor der A4-Erweiterung – vollendet sein muss.

## Offiziell 310 Millionen Franken

Auch nach der öffentlichen Auflage des Projekts kann es noch zu Verzögerungen kommen (Einsprachebehandlung, Genehmigung durch das Uvek, aktuelle finanzpolitische Situation). Erst auf das offizielle Okay zur Planung folgen die Detailprojektierung und die Submissionen (Arbeitsvergaben nach WTO/GATT).

Vorkehrungen für einen Ausbau sind bereits getroffen worden – so der teilweise vorsorgliche Landerwerb oder die Vorbereitung für einzelne Bauwerke. Dennoch ist dieses Projekt (gemäss dem vom Astra vorgestellten Papier «Engpassbeseitigung Nationalstrassennetz») mit 310 Millionen Franken sehr hoch veranschlagt. Im Vergleich: Der nördliche vierspurige Ausbau (Kleinandelfingen bis Flurlingen) kostet «nur» rund 170 Millionen Franken.

Reinhold Kraus begründet die Summe damit, dass der südliche vierspurige Abschnitt einen Vollausbau zur Autobahn erhalten könnte. In diesem Falle wäre es ein «völlig anderes Projekt», weil es seitlich je drei Meter mehr und damit im Querschnitt sechs Meter mehr als eine Miniaturbahn ohne Pannebstreifen verlange. Wenigstens lässt sich eines bereits sagen: Bei beiden Varianten wird man auf weniger Widerstand aus der (Weinländer) Bevölkerung stossen als noch Anfang der 1970er-Jahre, als der Autobahnbau kategorisch bekämpft wurde (siehe Artikel unten).

## Engpässe Entscheid könnte sich hinziehen

**Engpassbeseitigung** Zur Beseitigung von Engpässen auf dem Nationalstrassennetz hat das Parlament im Rahmen des Infrastrukturfonds für die nächsten 20 Jahre insgesamt 5,5 Milliarden Franken zur Verfügung gestellt. Da der Bedarf diesen Betrag um ein Mehrfaches übersteigt – es standen Projekte im Umfang von 17,5 Milliarden Franken zur Diskussion –, war eine Priorisierung in vier Modulen nötig.

**A4 im Modul 2** Mit dem Modul 1, welches der Bundesrat dem Parlament mit der ersten «Programmabschätzung» vorlegte, werden 1,36 Milliarden Franken für Projekte zur Behebung gravierender Engpässe verwendet. Die Projekte im Modul 2 sollen ebenfalls mit den 5,5 Milliarden Franken in den nächsten Jahren zur Realisierung kommen – so auch der südliche Abschnitt der A4 von Andelfingen nach Winterthur-Nord. Voraussichtlich erst 2013 sollen die Projekte der Module 2 und 3 konkretisiert und definitiv beurteilt werden. Das gestaffelte Vorgehen soll sicherstellen, dass die Bundesversammlung dringende Projekte, die auch tatsächlich realisiert werden können, verbindlich beschliesst.

## Weinlandkomitee Widerstand gegen Autobahnen im Weinland verhinderte eine vierspurige A4

**ANDELFINGEN** Am 15. August 1996 ist (mit dem Cholfirstunnel) die neue Autostrasse A4 von Winterthur nach Henggart eröffnet worden – inklusive einer neuen Linienführung östlich von Hettlingen. Rund vier Jahre später, am 28. Oktober 2000, wurde dann mit dem Abschnitt Henggart-Andelfingen die letzte Lücke in der Nationalstrasse A4 geschlossen. Gleichsam war es nur eine Etappe in der bewegten Geschichte der A4. Denn diese Aus- und Neubauten blieben zweiseitig – was nun bisweilen kritisiert wird kurz vor dem Ausbau des nördlichen A4-Abschnitts Andelfingen-Winterthur zur Miniaturbahn.

Manche fragen sich: Warum baute man nicht von Anfang an eine vierspurige A4 Winterthur-Schaffhausen? Bereits im Jahr 1972 war die N4 als durchweg vierspurige Autobahn (Variante N4.1) geplant. Dass es nicht so weit kam, ist einem überparteilichen Komitee aus dem Weinland zu verdanken. «Wir haben das Autobahnkreuz im Weinland damals verhindert», sagt Karl Griesser aus Marthalen mit Stolz. Unterstützt von einer Gruppe Trachtenfrauen und Winzern und gemeinsam mit Weinländer Politikern und anderen Interessenvertretern überbrachte Griesser am 10. Oktober 1972 in einem «Marsch auf Bern» die fast 32500 gesammelten Unterschriften für eine Petition gegen neue Autobahnen im Weinland und gegen ein «Betonland

Weinland». Diesem Weinlandkomitee gelang es, die Pläne und wiederholten Bemühungen des Bundes und von Bonn zu vereiteln, eine Ost-West-Achse der deutschen E70 durchs Weinland mit Anschluss an Singen und in den Klettgau (Hochrheinschnellstrasse HRS) zu schaffen. «Eine fast ausschliesslich unserem nördlichen Nachbarn zugutekommende Querverbindung Lottstetten-Weinland-Singen im Rahmen der geplanten Hochrheinschnellstrasse Basel-Bodensee könnten wir niemals akzeptieren», hiess es

in der Petition. Der Begriff «Benkener Kreuz» wurde mithin zum Reizwort für einen doppelten Autobahnbau. Im Zusammenhang mit dieser (auch heute noch diskutierten) «Querspange» als Fortsetzung der Hochrheinautobahn war auch ein Ausbau der kreuzungsfreien Autostrasse von Winterthur bis Schaffhausen zur Autobahn geplant. Ab 1973 hat das Weinlandkomitee seine Kräfte gebündelt und sich mit der Schaffhauser Aktion Rhy um René Uhlmann und mit einer Thurgauer Gruppierung dann als Interkantionales

Hochrheinkomitee zusammengenagt. Das Autobahnkreuz wurde nie gebaut – ebenso wenig wie die Querverbindung. Als «Kollateralschaden» dieser kategorischen Ablehnung blieb damals freilich auch eine vierspurige Autobahn von Winterthur nach Schaffhausen (temporär) auf der Strecke.

Ob die Verhinderung einer vierspurigen A4-Autobahn damals sinnvoll war, bezweifelt heute angesichts der Verkehrsentwicklung auch Karl Griesser: «Man ist hinterher immer gescheiter. Aber eigentlich war das nicht sinnvoll.» Griesser setzte sich später, Anfang der 1980er-Jahre, als Präsident der Zürcher Planungsgruppe Weinland im Rahmen der «Einachstheorie» gar für einen vierspurigen Ausbau der nördlichen A4 – damit der Verkehr während der Sanierung nicht durch die Dörfer geleitet würde. So kam es dann auch.

Laut Jörg Weber, dem stellvertretenden Projektleiter des A4-Ausbaus von der Baudirektion Zürich, hat der Kanton in den 1990er-Jahren immerhin Vorausmassnahmen in Bezug auf Landerwerb und Gestaltung von Kunstbauten entlang der A4 getätigt. So seien die Bauwerke entlang der Strecke Andelfingen-Henggart weitgehend auf einen Vierspurausbau ausgerichtet. (M. G.)



Bootsfahrt 1974 des Interkantonalen Hochrheinkomitees von Diessenhofen zur Schaarrenwiese unterhalb des vorgesehenen «Benkener Kreuzes» E70/N4.1.

Bild zvg