

«Unser Ziel ist eine sichere und flüssige

Interview mit Otto Noger, Chef der Infrastrukturfiliale Winterthur des Bundesamts für Strassen (ASTRA)

Das Thema Verkehr ist für die Winterthurer ein Dauerbrenner – sei es als Pendler oder als Anwohner. Da trifft es sich gut, dass das Bundesamt für Strassen (ASTRA 2008) seine Filiale für die acht Kantone der Nordostschweiz in Winterthur eröffnet hat. Obgleich grundsätzlich für die Nationalstrassen zuständig, ergibt sich eine Vielzahl an Schnittstellen mit dem regionalen Strassennetz. Unser Magazin hat die Gelegenheit genutzt, den Chef der Infrastrukturfiliale Winterthur, Otto Noger, zur aktuellen Verkehrssituation rund um Winterthur zu befragen. Dies unter dem Gesichtspunkt der gewonnenen NAF-Abstimmung und kurz vor Beginn der diesjährigen Bausaison.

Täglich ist mehrmals im Radio zu hören: Während der Stosszeiten stockt der Verkehr rund um Winterthur. Als Folge davon verlassen die Verkehrsteilnehmer die Autobahn und weichen auf das lokale Strassennetz aus. Wie steht es aktuell um die Ausbaupläne sowie um die Umnutzung der Pannestreifen auf der A1? In letzter Zeit ist es um dieses Projekt eher ruhig geworden.

Otto Noger: Dem ist mitnichten so! Wir wurden beauftragt, die Kapazitäten zu erweitern und haben die entsprechenden Projekte bereits gestartet. In einem ersten Schritt beabsichtigen wir eine Optimierung der bestehenden Verkehrsfläche auf der A1. Dies geschieht im Rahmen von ordentlichen Unterhaltmassnahmen zwischen Töss und Ohringen einerseits sowie zwischen Ohringen und Oberwinterthur andererseits. Auf diesen Abschnitten werden zu den bestehenden vier Spuren Pannestreifen für die temporäre oder permanente Nutzung eingerichtet. Vom Zeithorizont her dürfte dies – optimistisch betrachtet – voraussichtlich in Etappen bis 2023 der Fall sein. Die heutigen Pannen-



Langfristige Baustelle: Bis ins Jahr 2023 wird die A1 um Winterthur mit Pannestreifen versehen. Zusätzliche Fahrspuren genutzt werden können. Bild: © ASTRA

«Voraussichtlich 2023 werden die Pannestreifen als Fahrspuren nutzbar sein.»

streifen können nicht sofort für den Verkehr freigegeben werden. Zuerst müssen der Belagsaufbau und die Schächte verstärkt, Markierung und Signalisation angepasst, Fahrstreifenlichtsignale montiert sowie Ein- und Ausfahrten überprüft werden. Verfahrensrechtlich sind wir hier an die gesetzlich vorgeschriebenen Abläufe gebunden und können diese Schritte nicht «beschleunigen».

Der Vollständigkeit halber noch ein Wort zur A4. Das Ausführungsprojekt zum Vierspur-Ausbau von Kleinandelfingen bis zur Verzweigung Winterthur Nord wurde vom 1. Februar bis zum 1. März 2016 öffentlich aufgelegt. Wir haben ein seriöses Projekt präsentiert und sind zuversichtlich, den ursprünglich avisierten Zeitplan mit einem vorgesehenen Baubeginn im Jahre 2021 einhalten zu können.

Am 12. Februar haben die Stimmbürger der Schaffung eines Nationalstrassenfonds (NAF) deutlich zugestimmt. Hat dieses Volksvotum einen Einfluss auf die anstehenden Strassenprojekte in der Region Winterthur, speziell den Sechsspur-Ausbau der A1?

Die Zustimmung zum NAF schafft Finanzierungs- und Planungssicherheit nicht nur für bedeutende Neubaustrecken, sondern auch für Kapazitätsausbauten in den Agglomerationen. Die Projekte in der Region Winterthur können deshalb in Richtung Realisierung vorangetrieben werden. Für den Sechsspur-Ausbau der A1 steht die Projektorganisation fest und, die ersten

«Ausbauprojekte der Autobahnen haben zehn Jahre Verspätung.»

Verkehrssituation rund um Winterthur»

Kredite für die Planungsarbeiten sind gesprochen. Seit Herbst 2016 wird am sogenannten Generellen Projekt gearbeitet. Die anschliessenden Schritte bestehen in der Ämterkonsultation (Kanton, Stadt und Bund) sowie in der Eingabe zuhanden des



nen, die bei hohem Verkehrsaufkommen als

Bundesrats. Inhaltlich handelt es sich unter anderem um eine Erweiterung auf sechs (in kleinen Teilen auf acht) Spuren, die Anpassung der betroffenen Anschlussknoten, der Verzweigungen und der Linienführung sowie die Einhaltung der Umwelt- und Lärmschutzvorschriften. Die Öffentlichkeit wird über die Projekthalte orientiert, sobald die erforderliche Projektierungstiefe vorliegt.

Weshalb sind Baustellen so unbeliebt?

Strassen möchten alle, Baustellen niemand! Eigentlich haben wir, zumindest was Ausbauprojekte anbelangt, zehn Jahre Verspätung. Die Politik hat – wie viele andere auch – die Mobilitätsentwicklung entweder unterschätzt oder

andere Strategien verfolgt. Andererseits lässt sich die Mobilität nicht direkt beeinflussen. Man kann sie allenfalls geschickt steuern. Früher hiess es: «Je mehr Strassen, desto mehr Verkehr». Mit dem Bau der dritten Tunnelröhre des Bareggs im Jahr 2003 hat ein Paradigmenwechsel eingesetzt. Verkehr und Pendlerströme werden als solche anerkannt. Die Herausforderung besteht darin, sie gut zu lenken.

Wann ist mit der nächsten ASTRA-Baustelle in der Region Winterthur zu rechnen?

Dieses Jahr beginnen wir mit den Vorarbeiten für die Sanierung der A1 von Zürich Ost bis nach Effretikon. Diese Baustelle verursacht zwar vorübergehend Baustellenlärm, schützt die Anwohner in der Folge jedoch auch nachhaltig vor Verkehrslärm. Dies erreichen wir durch den Einbau eines lärmarmen Belags sowie durch die Errichtung von Lärmschutzwänden. Während rund dreier Jahren wird das 11,7 Kilometer lange Teilstück, das zu den am meisten befahrenen Autobahnabschnitten der Schweiz zählt, instand gesetzt. Um bei Stosszeiten den Stau zu reduzieren, ist ab 2021 zusätzlich geplant, zwischen den Verzweigungen Zürich Nord und Brüttsellen die Pannestreifen als Fahrstreifen umzunutzen.

Für 2020 ist die Erhaltung des knapp 12 Kilometer lange Streckenabschnitts der A1 zwischen Effretikon und Winterthur-Ohringen vorgemerkt. Dieses Autobahnstück wird umfassend erneuert. Die Bauarbeiten beginnen voraussichtlich 2020 und dauern rund drei Jahre. Erste dringend nötige Vorausmassnahmen im Raum Winterthur/Effretikon haben wir bereits letztes Jahr eingeleitet und setzen sie in diesem Jahr fort.

Die Ein- und die Ausfahrt der Autobahn an der Salomon-Hirzel-Strasse wurde vor rund zwei Jahren mit einer Lichtsignalanlage ausgerüstet. Dadurch konnte der Unfallschwerpunkt entschärft werden, und der Verkehrsfluss funktioniert. Verlässt man die Autobahn spätabends, so ist es seit einiger Zeit stockdunkel. Weshalb ist nicht nur die Lichtsignalanlage, sondern die gesamte Strassenbeleuchtung ausser Betrieb?

Die Abschaltung der Strassenbeleuchtung beim Anschluss Winterthur-Wülflingen/Salomon-Hirzel-Strasse korrespondiert mit den Zielsetzungen der Energiestrategie 2050 des Bundes. Zu den Massnahmen bezüglich Energieeffizienz zählen

«Die Zustimmung zum NAF gibt uns eine grosse Planungssicherheit!»



Otto Noger, Chef der Infrastrukturfiliale Winterthur des Bundesamts für Strassen (ASTRA)

insbesondere die Senkung des Stromverbrauchs im öffentlichen Raum sowie die Eindämmung der viel diskutierten Lichtverschmutzung vor allem im stark besiedelten Raum. Beide Massnahmen dienen dem Schutz unserer Umwelt und tragen zur Senkung der Investitions-, Betriebs- und Unterhaltskosten der Nationalstrasse bei. Das ASTRA hat deshalb in einer ersten Phase die Strassenbeleuchtung abgeschaltet, dies in Absprache mit der Stadt Winterthur. Die Verkehrssituation wird laufend beobachtet und analysiert bevor ein definitiver Entscheid über die Entfernung der Beleuchtungsmasten gefällt wird.

Interview: P. M.