

Sitzung vom 4. November 2015

1017. Anfrage (Abnabelung des Rafzerfeldes mittels kumulierter Einspurigkeit)

Die Kantonsräte Matthias Hauser, Hüntwangen, Erich Bollinger, Rafz, und Michael Welz, Oberembrach, haben am 17. August 2015 folgende Anfrage eingereicht:

Das Tiefbauamt des Kantons Zürich will – scheinbar aus «Sicherheitsgründen» – die Brücke zwischen Flaach und Rüdlingen (SH) ab Mitte August 2015 während mindestens fünf Jahren (bis ein Projekt der Kantone Zürich und Schaffhausen umgesetzt ist) nur noch einspurig betreiben. Das Projekt soll auch eine Verbesserung für Fahrradfahrer bringen.

Gleichzeitig ist bekannt, dass in Eglisau die Strassenbrücke über den Rhein (22000 Fahrzeuge täglich) ebenfalls während dieser Periode saniert und nur noch einspurig betrieben wird. Zudem ist mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept Eglisau eine 25 Mio. Franken teure Lichtsignalanlage auf dieser Strecke geplant.

Offenbar wird das Rafzerfeld, das bereits im Normalbetrieb seit Jahren durch Verkehrsstau zwischen Eglisau und Bülach vom Rest seines Kantons abgeschnitten ist, verkehrstechnisch weiter abgenabelt.

Dazu stellen wir folgende Fragen:

1. Wie kommt es, dass die beiden Brückenverbindungen in das Rafzerfeld offenbar gerade gleichzeitig im Einspurbetrieb geführt werden und offenbar keine Koordination zwischen diesen Projekten/Baustellen besteht?
2. Wann genau ist welche Brücke gesperrt resp. einspurig betrieben?
3. Von welchen Annahmen betreffend zusätzlichen Zeitverlust für Verkehrsteilnehmer und Ausweichverkehr (Routen, Anzahl) geht das Tiefbauamt (TBA) aus (betreffend die Sanierung der Brücke in Eglisau und den Einspurbetrieb Rüdlingen–Flaach)?
4. Bis heute gestaltete sich der Verkehr an der Rheinbrücke Rüdlingen–Flaach problemlos. Der Schwerverkehr vermeidet bereits heute das Kreuzen auf der Brücke dank Sichtkontakt bisher ohne Bildung eines Unfallschwerpunktes. Auch Fahrradfahrer kommen gut über die Brü-

cke. Wie kommt es, dass die Sicherheitsmängel der Brücke plötzlich so gravierend sind, dass der funktionierende Betrieb von einem Tag auf den anderen geändert werden muss? Wir bitten um eine Beschreibung der Mängel, die zeigt, dass die Massnahmen des TBA tatsächlich un-
ausweichlich sind.

5. Wurde anstelle einer einspurigen Verkehrsführung eine Gewichtsbeschränkung für den Schwerverkehr erwogen? Wenn ja, weshalb hat man sich trotzdem für die Einspurigkeit entschieden?
6. Gewerbetreibende oder Pendler, die im Stau stehen, erleiden wirtschaftlichen Nachteil. Teilt der Regierungsrat die Ansicht, dass solche Projekte grundsätzlich so koordiniert werden sollen, dass keine Region des Kantons wirtschaftlichen Nachteil erleidet? Wenn ja, weshalb wurden diese Koordinationsüberlegungen hier nicht gemacht?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Matthias Hauser, Hüntwangen, Erich Bollinger, Rafz, und Michael Welz, Oberembrach, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Die Massnahme bei der Brücke Flaach–Rüdlingen stellt kein Projekt im eigentlichen Sinne dar. Es handelt sich um eine sicherheitstechnische Sofortmassnahme im Zusammenhang mit der Tragfähigkeit der Brücke, weshalb eine Koordination oder Rücksichtnahme auf andere Projekte nicht möglich war. Die Instandsetzung der Brücke in Eglisau erfolgt in zwei Phasen. Die erste Phase besteht in der Instandsetzung und Verstärkung der Brückenbrüstungen. Während der laufenden Projektphase bestehen keine betrieblichen Einschränkungen. Lediglich beim Montieren des Gerüsts im Frühling 2015 war die Brücke nur einspurig befahrbar. Sodann muss beim Rückbau der Einrüstung im Oktober 2015 der Betrieb während vier Wochen in Nachtpausen (ab etwa 19.30 bis 5.00 Uhr) einspurig geführt werden. Anschliessend ist die Brücke wieder ohne Einschränkungen befahrbar. In einer zweiten Phase soll die Brückenplatte saniert werden. Der Zeitpunkt hierfür und das Vorgehen für diese Arbeit sind noch nicht bestimmt.

Zu Frage 2:

Eine Sperrung der Brücken ist nicht vorgesehen. Die Brücke in Flaach wird seit Mitte August 2015 einspurig betrieben. Wie vorgängig erwähnt, ergeben sich bei der Brücke in Eglisau in der laufenden Projektphase keine betrieblichen Einschränkungen. Nur beim Rückbau der Einrüstung im Oktober 2015 muss der Verkehr kurzzeitig einspurig geführt werden. Danach ist die Brücke bis zur zweiten Bauphase wieder ohne Einschränkungen befahrbar.

Zu Frage 3:

Das Tiefbauamt geht nicht davon aus, dass die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer bei der Brücke Rüdlingen–Flaach eine Ausweichroute suchen. Die Wartezeit vor dem Lichtsignal beträgt – bei einer Grünphase von 20 bis 40 Sekunden und einer ebenso grossen Schutzzeit, während der beide Fahrspuren auf Rot geschaltet sind – 1 Minute 20 Sekunden. Selbst wenn zwei Rotphasen abgewartet werden müssen, verlängert sich die Fahrzeit um höchstens drei Minuten. Wie gross der Zeitverlust bei der Sanierung der Brücke in Eglisau sein wird, kann derzeit noch nicht abgeschätzt werden.

Zu Frage 4:

Die Sofortmassnahme wurde nicht zur Sicherheit der Radfahrenden getroffen. Lokale bauliche Schäden am Bauwerk waren Ende 2014 der Auslöser für eine statische Überprüfung der Brücke. Diese erfolgte aufgrund der seit 2011 gültigen Norm 269 des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenverbandes SIA, gemäss welcher bestehende Bauwerke beurteilt werden. Zwar vermied der Schwerverkehr bis heute das Kreuzen auf der Brücke. Weil ein Kreuzen jedoch nicht vollständig ausgeschlossen werden konnte, musste es für die Beurteilung der Statik berücksichtigt werden. Für die Fahrbahn ergab sich bei diesem Szenario keine ausreichende Tragsicherheit. Eine solche konnte nur mit der einspurigen Führung des Schwerverkehrs nachgewiesen werden. Daher musste das Tiefbauamt als verantwortliche Behörde handeln. Die Verbesserung des Radfahrschutzes wird im Zuge des erforderlichen Ersatzbaus angestrebt.

Zu Frage 5:

Eine Gewichtsbeschränkung wurde geprüft. Für den zweispurigen Strassenverkehr wäre eine Gewichtsbeschränkung auf 18 Tonnen erforderlich. Weil die Brücke jedoch einen hohen Schwerverkehrsanteil aufweist (rund 250 Fahrzeuge pro Tag) und keine Alternativroute verfügbar ist, hätte eine Gewichtsbeschränkung für das Gewerbe eine zu grosse Nutzungseinschränkung dargestellt. Deshalb wurde diese Variante nicht weiter verfolgt.

Zu Frage 6:

Der Regierungsrat setzt sich dafür ein, dass sämtliche Regionen des Kantons verkehrsmässig gut erreichbar sind und keine Nachteile erleiden. Um dieses Ziel zu erreichen, werden die Strassenprojekte durch das kantonale Tiefbauamt koordiniert. Wie bereits zu Frage 1 ausgeführt, war bei der Brücke Flaach–Rüdlingen eine Koordination mit anderen Projekten nicht möglich. Zukünftige Projekte werden unter Berücksichtigung der bei der Brücke erfolgten Sofortmassnahme umgesetzt und koordiniert. Voraussetzung ist jedoch, dass das kantonale Strassennetz den Benutzerinnen und Benutzern in einem betriebssicheren Zustand zur Verfügung steht.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi