

**DRINGLICHES P O S T U L A T** von Romaine Rogenmoser (SVP, Bülach), Barbara Franzen (FDP, Niederweningen), Kathrin Wydler (Die Mitte, Wallisellen), Mark Wisskirchen (EVP, Kloten)

betreffend Brückensanierung Eglisau - Alternativmassnahmen

---

Sofern die vom Amt für Mobilität auf Studienebene fertig konzeptierte Umfahrung Eglisau erst nach dem Betriebs- und Gestaltungskonzept Eglisau (BGK) realisiert werden sollte, muss bei der Umsetzung des BGKs für die Ortsdurchfahrt in Eglisau auf sämtliche Massnahmen verzichtet werden, die nicht in direktem Zusammenhang sind mit der Deckbelagssanierung sowie der Sanierung der in der Brücke verlaufenden Werksleitungen, um die Verkehrsbehinderung so kurz wie möglich zu halten (nicht länger als 3 Monate). Wegzulassende Massnahmen betreffen u.a. den Veloweg, die Tempo 30-Zone, die Lichtsignalanlagen etc. Falls an der Umsetzung des BGKs in der projektierten Form mit allen Massnahmen festgehalten wird, muss zwingend eine Not- bzw. Behelfsbrücke zum Einsatz kommen.

Begründung:

Um die Einschränkungen für die Bevölkerung und das Gewerbe so klein wie möglich zu halten, ist auf sämtliche Massnahmen zu verzichten, die nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Deckbelagssanierung und der Sanierung der in der Brücke verlaufenden Werkleitungen stehen. Viele der geplanten Massnahmen werden durch die zu priorisierende Umfahrung hinfällig (z.B. Veloweg) bzw. können später, also sobald die Umfahrung in Betrieb ist, realisiert werden (z.B. Tempo 30-Zone). Andere Massnahmen bringen keine belegbaren Verbesserungen (z.B. mehrere Lichtsignalanlage über die ganze Durchgangsstrasse).

Falls beim Projekt nicht auf die über 1200 Einwendungen eingegangen wird und die geplanten Massnahmen zur Verkürzung des Behinderungszeitraums nicht angepasst werden, muss zwingend eine Behelfsbrücke zum Einsatz kommen. Denn gemäss Zeitungsbericht im Zürcher Unterländer hat die Baudirektion verschiedensten Massnahmen geprüft, um die Brückensanierung mit möglichst wenig negativen Folgen durchführen zu können. Diese liegen in einem Bericht vor, der u.a. festhält, dass auch eine Notbrückenvariante geprüft wurde.

Die Kosten von ca. 7 Millionen Franken für diese Massnahme sind überschaubar, denn heruntergerechnet auf eine 3-jährige Sanierungszeit wären das nicht einmal 2.5 Millionen. Wenn man das pro Fahrt rechnet bei 20'000 Fahrzeugen täglich, dann sind die Kosten bei nicht einmal 30 Rappen pro Fahrt. Der wirtschaftliche Schaden, den das schlecht durchdachte BGK zur Folge hätte, wäre indes gigantisch.

Die Kosten für die Notbrücke könnten übrigens ganz einfach durch den Verzicht auf die nicht «bestellten» Massnahmen wie Veloweg und Tempo 30-Zone wieder kompensiert werden, so dass der Steuerzahler keine zusätzlichen Kosten bezahlen müsste.

Romaine Rogenmoser  
Barbara Franzen  
Kathrin Wydler  
Mark Wisskirchen

R. Ackermann	R. Fehr	M. Kopp	A. Müller	M. Suter
B. Balmer	B. Frey	J. Kündig	C. Müller	Y. Te
U. Bamert	A. Gantner	T. Lamprecht	F. Müller	R. Truninger
M. Bänninger	I. Garcia	D. Ledergerber	U. Pfister	J. Vannaz
A. Bender	B. Habegger	S. Lisibach	E. Pflugshaupt	P. Von Euw
M. Biber	L. Habicher	C. Lucek	J-P. Pinto	E. Vontobel
M. Bochsler	M. Hauser	T. Mani	D. Rinderknecht	D. Wäfler
D. Bonato	J. Hofer	C. Marty	A. Romero	P. Walder
M. Bourgeois	W. Honegger	M. Marty	R. Scheck	U. Waser
Y. Bürgin	C. Hoss-Blatter	P. Mayer	P. Schick	S. Weber
R. Burtscher	M. Huber	D. Meier	C. Schmid	J. Widler
P. Dalcher	M. Hübscher	W. Meier	R. Schmid	O. Wyss
H. Egli	H. Hugentobler	C. Mettler	S. Schmid	E. Zahler
C. Etter-Gick	R. Isler	K. Meyer	M. Senn	F. Zeroual
M. Farner- Brandenberger	A. Jäger	B. Monhart	D. Sommer	C. Zurfluh
N. Fehr Düsel	D. Kläy	A. Moser	J. Sulser	