

A N F R A G E von Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt)

betreffend Stauräume im Furttal – Notmassnahmen im Zusammenhang mit der Eröffnung der dritten Baregg-Röhre

Im Zusammenhang mit der Eröffnung der dritten Tunnelröhre am Baregg hat die Baudirektion vor Wochen orientiert, dass im Limmattal mittels künstlichem Stau bei den Auffahrtrampen (Tropfenzähler) die Zufahrten zur A1 im Raum Zürich West eingeschränkt werden sollen, mit dem Ziel den Verkehr auf der A1 möglichst lange flüssig zu halten. Vor 12 Tagen wurde nun an einer lokalen Informationsveranstaltung in Dällikon bekannt, dass darüber hinaus das ganze Furttal zusätzlich zu einem flächendeckenden Stauraum umfunktioniert werden soll. Konkret: Mit mehreren neuen Signalanlagen wird künstlich Stau auf den Kantonsstrassen erzeugt. Die Durchfahrtszeit durch das Furttal soll sich um bis zu 40 Minuten erhöhen. Um die Verbindungsstrasse zwischen Regensdorf/Zürich-Affoltern und Wettingen zu entlasten, wurde seinerzeit die Nordumfahrung N20 mit dem Gubristtunnel gebaut. In der Zwischenzeit hat sich das Furttal zu einer blühenden Arbeits- und Wohngegend entwickelt mit reger Bautätigkeit in allen Dörfern. Seit ungefähr sechs Jahren ist zunehmender Ausweichverkehr vor den Gubriststaus durch das Furttal feststellbar. Der Bau der dritten Baregg-Röhre begann etwa zur selben Zeit. Es ist müssig, die historischen Versäumnisse im Autobahnbau durch die eklatanten Fehlplanungen zu beweinen.

216/2004

Hingegen stellen sich bei den in Aussicht stehenden Notmassnahmen bis zur Inbetriebnahme der dritten Gubiströhre doch einige Fragen:

1. Hält es die Regierung grundsätzlich für vertretbar, dem reibungslosen Fortkommen auf der Autobahn sämtliche übrigen Anliegen der Bevölkerung eines ganzen Tales zu unterordnen?
2. Hat die Regierung die Folgewirkungen und -kosten auf das Furttal untersuchen lassen?
3. Hält die Regierung die angekündigten künstlichen Staumassnahmen im Furttal mit den zu erwartenden Folgen (Stau auf der Kantonsstrasse, Ausweichverkehr durch die Dorf- und Quartierstrassen, Lärm und Abgasimmissionen) für verhältnismässig?
4. Bestehen Vorstellungen über die Erreichbarkeit des gesetzten Zieles eines möglichst reibungslosen Verkehrs auf der A1 zu Lasten der Bevölkerung im Furttal? Oder ist künftig mit Staus auf der A1 zwischen Auffahrt Otelfingen und Zürich-Seebach sowie auf den Kantonsstrassen sowohl im Limmattal wie im Furttal zu rechnen?
5. Dem Vernehmen nach sollen diese Massnahmen mindestens acht Jahre in Kraft bleiben, bis die Nordumfahrung und der Gubristtunnel ausgebaut sind. Kann die Regierung heute zusichern, dass die künstlichen Staumassnahmen bei Eröffnung der dritten Gubiströhre wieder aufgehoben werden?
6. Ist der Zeithorizont acht Jahre realistisch? Was unternimmt die Regierung, um diesen Zeithorizont zu reduzieren?

7. Welche flankierenden Massnahmen sind geplant zur Sicherstellung der Wohnqualität und eines möglichst wenig eingeschränkten lokalen Verkehrs im Furttal?
8. Ist die Regierung bereit, die überfälligen Aufhebungen von Bahnübergängen beschleunigt in die Wege zu leiten?
9. Was ist geplant, um die Stauzonen ausserhalb der Dörfer zu halten?
10. Wird die Angebotsverbesserung des öffentlichen Verkehrs (durchgehender Halbstundentakt für die gesamte S6) vorgezogen?
11. Welche Kosten erwarten den Kanton Zürich durch den Ausbau der Signalanlagen im Furttal und auf den Auffahrtsrampen?

Gabriela Winkler