

Sitzung vom 21. September 2005

1320. Anfrage

(Anschluss an die A 98 / Nord-Süd-Achse Stuttgart-Zürich)

Die Kantonsräte Matthias Hauser, Hüntwangen, Othmar Kern, Bülach, und Martin Mossdorf, Bülach, haben am 4. Juli 2005 folgende Anfrage eingereicht:

In einer gemeinsamen Medienmitteilung vom 27. Juni 2005 schildert die Baudirektion des Kantons Zürich Lösungskonzepte für eine künftige Nord-Süd-Achse Stuttgart-Zürich, respektive für die Zusammenführung der A 4 mit der deutschen A 81. Dabei spielt als langfristige Option die deutsche A 98 (Basel-Singen) eine Rolle. Die Baudirektion sieht einen allfälligen Anschluss an die A 98 im Raum Waldshut-Koblentz.

Noch Anfangs Juni erläuterte die Baudirektorin an der Delegiertenversammlung der Zürcher Planungsgruppe Weinland mögliche Alternativen zum Anschluss an die deutsche A 98. Darunter ein neuer Rheinübergang im Raum Glattfelden.

Zu diesem Sachverhalt stellen wir folgende Fragen:

1. Ein neuer Rheinübergang in Glattfelden (mit Tunnel nach Griessen [D]) könnte einen nahegelegenen Zürcher Anschluss an die deutsche A 98 gewährleisten (rund 7 km). Wurde eine solche von der Baudirektorin angesprochene Alternative bereits ernsthaft geprüft? Wenn ja, mit welchem Ergebnis? Weshalb stellt sie anlässlich der Medienkonferenz keine Option mehr dar?
2. Würde die A 51 von Bülach aus via Glattfelden nach Griessen an die deutsche A 98 angeschlossen und würde die deutsche A 98 tatsächlich bis nach Singen ausgebaut, könnten voraussichtlich viele Zürcher Verkehrsprobleme auf einen Schlag gelöst werden. Dies deshalb, weil dann die kürzeste und schnellste Verbindung der Süd- und Westschweiz, von Zürich und vom Flughafen nach Stuttgart oder Waldshut via A 51 und A 98 führt und dieser Verkehr die A 4 und A 1 zwischen Zürich und Schaffhausen entlastet (Wallisellen, Brüttseller-Kreuz, Raum Winterthur, Schaffhausen). Die Verkehrsströme des süddeutschen Raumes nach Zürich wählen bei bestehender A 98 sowieso den kürzesten Weg nach Zürich, nämlich durch die Dörfer des Rafzerfeldes Richtung A 51. Mit einem Anschluss an die A 98 via Glattfelden-Griessen könnten die künftig noch viel grösseren Verkehrsprobleme bei Eglisau und im Hardwald (Autobahnende bei Bülach) gelöst werden. Würde die Baudirektion die Vorteile eines Anschlus-

ses an die A 98 via Glattfelden–Griessen ebenso gewichten? Welche Priorität und welchen Zeithorizont wäre für einen solchen Anschluss an die A 98 in den Augen der Baudirektion sinnvoll? Was sind die Gründe, dass eine derartige «Sieben auf einen Streich-Lösung» im Vernehmlassungsvorschlag zur Teilrevision zum kantonalen Richtplan Verkehr keinen Eingang gefunden hat?

3. Ein Zusammenschluss der A 98 mit der A 51 via Glattfelden–Griessen ist auch national ein bedeutendes Projekt. Wie schätzt die Baudirektion die Chancen ein, für ein derartiges Vorhaben Bundesgelder beziehen zu können?
4. Ist der Kanton Zürich oder einzelne regionale Planungsgruppen mit Deutschland oder zumindest dem benachbarten Landkreis Waldshut betreffend A 98 im Gespräch? Wenn nicht oder nur marginal: Wie soll das Gespräch aufgenommen oder zielführend intensiviert werden? Wenn ja: Zu welchen Ergebnissen kamen die Gespräche?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Matthias Hauser, Hüntwangen, Othmar Kern, Bülach, und Martin Mossdorf, Bülach, wird wie folgt beantwortet:

Am 27. Juni 2005 wurde an einer gemeinsamen Medienkonferenz über die «Strategieplanung für die überregionalen Strassenverbindungen im Raum Schaffhausen–Thurgau–Zürcher Weinland» durch die drei beteiligten Kantone Schaffhausen, Thurgau und Zürich orientiert. Vorgängig dazu informierte die Baudirektorin die Delegiertenversammlung der Zürcher Planungsgruppe Weinland (ZPW) am 9. Juni 2005. Von einem neuen Rheinübergang im Raum Glattfelden war an beiden Anlässen nicht die Rede.

Vielmehr wurde klar zum Ausdruck gebracht, dass der Verkehr der deutschen A 98 im Raum Waldshut abgenommen werden soll.

Die erwähnte Strategieplanung verfolgt den Ansatz, soviel wie möglich auf bestehender Infrastruktur abzuwickeln. Die Auswertung verkehrlicher Untersuchungen hat gezeigt, dass dies möglich ist und die Kapazität der bestehenden zweistreifigen Strassen ausreicht.

Die wesentlichen Elemente der Strategieplanung zur Abnahme des Verkehrs der A 98 im Raum Waldshut-Tiengen in Richtung Westen sind:

- eine Verbindung Waldshut (A 98)–Singen (A 81) nordwestlich des Kantons Schaffhausen und
- eine Verbindung Waldshut (A 98)–Zürich Nord/Winterthur (A 1/A 4) über die T 7–A 50/51.

Zu Frage 1:

Ein neuer Rheinübergang bei Glattfelden samt Verbindung in den Raum Griessen hätte umfangreichere Infrastrukturvorhaben zur Folge, ohne dass damit für entscheidende Teile der Verkehrsnachfrage eine Verbesserung erzielt werden könnte. Die ausgewiesenen Nachfrageströme können mit weitaus geringerem Aufwand auch auf der bereits bestehenden Infrastruktur befriedigt werden. Zudem ist eine solche Verbindung weder in der schweizerischen noch in der deutschen Planung vorgesehen.

Zu Frage 2:

Von einem Zusammenschluss der A 98 mit der A 50 zwischen Glattfelden und Griessen werden keine Vorteile erwartet. Zu beachten ist, dass der Durchgangsverkehr in diesem Raum gering ist. Es überwiegt der auf die Zentren ausgerichtete Agglomerationsverkehr. Der Zusammenschluss wiese geringe Verkehrsstärken auf. Seine entlastende Wirkung auf bestehende Verbindungen wäre überaus gering. Insbesondere kann keine Entlastung im Raum Eglisau erwartet werden, die einen Verzicht auf die geplante Umfahrung Eglisau ermöglichte.

Zu Frage 3:

Der weitgehend auf bestehender Infrastruktur beruhende Anschluss an die A 98 ist als Bestandteil des Ergänzungsnetzes zur Aufnahme in den Sachplan Verkehr des Bundes vorgemerkt. Hingegen werden die Chancen, dass eine neue Verbindung Glattfelden–Griessen in den Sachplan Verkehr aufgenommen wird, als äusserst gering beurteilt.

Zu Frage 4:

Kontakte zu deutschen Stellen haben im Rahmen der Erarbeitung der erwähnten Strategieplanung auf fachlicher Ebene stattgefunden. Die politische Ebene ist ebenfalls orientiert.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi