

ANFRAGE von Martin Farner-Brandenberger (FDP, Stammheim), Paul Mayer (SVP, Marthalen)

Betreffend Aufnahme der Achse Flughafen – Bülach - Eglisau ins Nationalstrassennetz

Im Zusammenhang mit der geplanten Sanierung der Ortsdurchfahrt von Eglisau sind verschiedene politische Vorstösse eingegangen. Eine Sanierung der Ortsdurchfahrt mit der geplanten Umleitung führt zu einer unverhältnismässigen Belastung der betroffenen Dörfer.

Das Projekt sieht neben der Sanierung der Infrastruktur eine Dosierungsanlage vor. Es ist davon auszugehen, dass diese Verkehrsdosierung zu erheblichen Verkehrsproblemen im Raum Bülach-Eglisau-Rafz führen wird, wodurch ein nicht gewünschter regionaler Umgehungsverkehr entstehen kann. Die einzige Lösung ist der zügige Bau der Umfahrung von Eglisau. Nur so kann der Verkehr nachhaltig und ohne unverhältnismässige Belastung der Wohnbevölkerung effizient abgewickelt werden.

Es stellt sich die Frage, ob das Umfahrungsprojekt von Eglisau nicht beschleunigt werden kann, indem die Flughafenautobahn zwischen Kloten und Bülach (A51), die Autobahnumfahrung von Glattfelden (A50) und die Hauptstrasse H4 durch den Hardwald und Eglisau bis zur Landesgrenze in Rafz ins Nationalstrassennetz übertragen werden. Gemäss Durchgangsstrassenverordnung des Bundesrates vom 18. Dezember 1991 (741.272) sind die Flughafenautobahn und die Umfahrung von Glattfelden nämlich schweizweit die einzigen Autobahnen, die nicht zum Nationalstrassennetz gehören.

Offenbar ist die Aufnahme dieser wichtigen und sehr stark belasteten Achse beim Neuen Netzbeschluss der Nationalstrassen NEB (in Kraft gesetzt per 1.1.2020) vergessen gegangen. Aufgrund der sehr hohen Verkehrsbelastung und der überregionalen bzw. internationalen Bedeutung gehören diese Autobahnen inkl. die Anschlussstrecken in das Bundesnetz. So wird der Bau der Umfahrung auch unmissverständlich zur Bundesaufgabe. Zudem wird der Bewilligungsprozess der Umfahrung von Eglisau beschleunigt, und die Kosten müsste der Bund tragen.

Der Kanton Zürich hat im Vergleich mit anderen Nationalstrassenabschnitten durchaus das Anrecht, diese überregionale Strassenachse dem Bund zu übergeben.

Der Regierungsrat wird gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wurden die Flughafenautobahn zwischen Kloten und Bülach (A51), die Autobahnumfahrung von Glattfelden (A50) und die Hauptstrasse H4 durch den Hardwald und Eglisau bis zur Landesgrenze in Rafz bei den damaligen Verhandlungen zum NEB vom Regierungsrat zur Aufnahme ins Nationalstrassennetz beantragt? Falls nein, weshalb nicht? Falls ja, weshalb wurde sie trotzdem nicht ins Netz aufgenommen?
2. Was wären die Vorteile und Chancen (insbesondere im Kontext mit der Bewilligungsfähigkeit und der Beschleunigung der Umfahrung Eglisau), wenn die Strecke ins Nationalstrassennetz aufgenommen würde?
3. Was wären die Nachteile und Risiken, wenn die Strecke ins Nationalstrassennetz aufgenommen würde?

4. Wie schätzt der Regierungsrat die Wahrscheinlichkeit ein, dass der Bund die Strecke in Nationalstrassennetz aufnimmt?
5. Welches Vorgehen zur Aufnahme der Strecke ins Nationalstrassennetz wäre aus Sicht des Regierungsrats erfolgsversprechend?
6. Ist der Regierungsrat dazu bereit, die entsprechenden Verhandlungen mit dem Bund in Angriff zu nehmen?

Martin Farner-Brandenberger
Paul Mayer