

A N F R A G E von Vilmar Krähenbühl (SVP, Zürich) und Willy Haderer (SVP, Unterengstringen)

betreffend Auswirkungen der fünften Ausbautetappe des Flughafens auf das strassengebundene Verkehrsaufkommen

In einem Schreiben vom 13. Februar 2001 gelangt die Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU) mit einer "Analyse der landseitigen Verkehrsauswirkungen des Flughafens Zürich" an die Presse. Dabei rechnet die RZU bis 2010 mit einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen auf der Strasse von 40 %. Das führt automatisch zu Staus auf der Flughafenautobahn mit den entsprechenden Wartezeiten für die Reisenden von und zum Flughafen. Dies könnte zu einer Verschärfung der Situation auf lokalen Strassen führen, wenn die automobilen Verkehrsteilnehmenden auf diese Strassen ausweichen.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Ist dem Regierungsrat die oben erwähnte Analyse der RZU bekannt?
2. Teilt der Regierungsrat die gestellten Prognosen (Zunahme auf der Strasse um 40 %), beziehungsweise zu welchen Ergebnissen kommt die Regierung auf Grund des kantonalen Verkehrsmodells?
3. Falls die Prognosen auch nur annähernd zutreffen: Welche Massnahmen trifft der Regierungsrat, um die Stausituation auf den Flughafenzubringern in der Griff zu bekommen? (Wir bitten um Angaben bezüglich öffentlichem und privatem Verkehr.)
4. Welche Grundlagen für die Flughafenautobahn wurden im IVM berücksichtigt?
5. Zu welchen Folgerungen, sofern bereits in Ansätzen vorhanden, sieht das integrierte Verkehrsmodell vor für die Zukunft der Flughafenautobahn und deren umgebende Kantonsstrassen?
6. Welche Massnahmen gedenkt der Regierungsrat für die Autobahn A1 auf Grund des Flughafenbaus umzusetzen?
7. Welche Anpassungen plant der Regierungsrat für die Nordumfahrung A20?
8. Welches sind die Auswirkungen auf das bereits heute bestehende Nadelöhr Gubristtunnel und wie stellt sich die Regierung bezüglich Zeitpunkt für den sechsspurigen Ausbau?

Vilmar Krähenbühl
Willy Haderer