

A N F R A G E von Matthias Hauser (SVP, Hüntwangen), Erich Bollinger (SVP, Rafz) und Michael Welz (EDU, Oberembrach)

betreffend Abnabelung des Rafzerfeldes mittels kumulierter Einspurigkeit

Das Tiefbauamt des Kantons Zürich will - scheinbar aus «Sicherheitsgründen» - die Brücke zwischen Flaach und Rüdlingen (SH) ab Mitte August 2015 während mindestens fünf Jahren (bis ein Projekt der Kantone Zürich und Schaffhausen umgesetzt ist) nur noch einspurig betreiben. Das Projekt soll auch eine Verbesserung für Fahrradfahrer bringen.

Gleichzeitig ist bekannt, dass in Eglisau die Strassenbrücke über den Rhein (22'000 Fahrzeuge täglich) ebenfalls während dieser Periode saniert und nur noch einspurig betrieben wird. Zudem ist mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept Eglisau eine 25 Mio. Franken teure Lichtsignalanlage auf dieser Strecke geplant.

Offenbar wird das Rafzerfeld, das bereits im Normalbetrieb seit Jahren durch Verkehrsstau zwischen Eglisau und Bülach vom Rest seines Kantons abgeschnitten ist, verkehrstechnisch weiter abgenabelt.

Dazu stellen wir folgende Fragen:

1. Wie kommt es, dass die beiden Brückenverbindungen in das Rafzerfeld offenbar gerade gleichzeitig im Einspurbetrieb geführt werden und offenbar keine Koordination zwischen diesen Projekten/Baustellen besteht?
2. Wann genau ist welche Brücke gesperrt resp. einspurig betrieben?
3. Von welchen Annahmen betreffend zusätzlichen Zeitverlust für Verkehrsteilnehmer und Ausweichverkehr (Routen, Anzahl) geht das Tiefbauamt (TBA) aus (betreffend die Sanierung der Brücke in Eglisau und den Einspurbetrieb Rüdlingen-Flaach)?
4. Bis heute gestaltete sich der Verkehr an der Rheinbrücke Rüdlingen-Flaach problemlos. Der Schwerverkehr vermeidet bereits heute das Kreuzen auf der Brücke dank Sichtkontakt bisher ohne Bildung eines Unfallschwerpunktes. Auch Fahrradfahrer kommen gut über die Brücke. Wie kommt es, dass die Sicherheitsmängel der Brücke plötzlich so gravierend sind, dass der funktionierende Betrieb von einem Tag auf den anderen geändert werden muss? Wir bitten um eine Beschreibung der Mängel, die zeigt, dass die Massnahmen des TBA tatsächlich unausweichlich sind.
5. Wurde anstelle einer einspurigen Verkehrsführung eine Gewichtsbeschränkung für den Schwerverkehr erwogen? Wenn ja, weshalb hat man sich trotzdem für die Einspurigkeit entschieden?
6. Gewerbetreibende oder Pendler, die im Stau stehen, erleiden wirtschaftlichen Nachteil. Teilt der Regierungsrat die Ansicht, dass solche Projekte grundsätzlich so koordiniert werden sollen, dass keine Region des Kantons wirtschaftlichen Nachteil erleidet? Wenn ja, weshalb wurden diese Koordinationsüberlegungen hier nicht gemacht?

Matthias Hauser
Erich Bollinger
Michael Welz