

EINSCHREIBEN

An die Geschäftsleitung des Kantonsrats
8090 Zürich

El zur Einreichung einer Standesinitiative betreffend der adaptiven Optimierung der derzeit vorhandenen Verkehrsflächen sowie der seit Jahrzehnten überfälligen baulichen Engpassbeseitigung im Milchbuckunnel

Als Stimmbürger des Kantons Zürich reiche ich hiermit folgende Einzelinitiative in der Form einer allgemeinen Anregung mit spezifischen Vorschlägen und Begründungen zur Begutachtung durch das ASTRA ein.

Der Milchbuckunnel ist ein Bestandteil des Schweizerischen Nationalstrassennetzes und deren Bau und Betrieb unterliegt der entsprechenden Gesetzgebung gemäss dem **Bundesgesetz über die Nationalstrassen (NSG)** 725.11. Aktuell wird der Betrieb des Milchbuckunnels suboptimal gehandhabt, indem ein mittig angeordneter Pannensteifen eine grösstenteils ungenutzte Verkehrsfläche darstellt, was einerseits den Verkehrsfluss behindert sowie andererseits ein zusätzliches Sicherheitsrisiko darstellt, indem ein linksliegender Pannestreifen bei Rechtsverkehr artfremd und für den Fahrzeuglenker ungewöhnlich und zur Nutzung völlig kontraintuitiv ist.

Anträge:

1. Die meist ungenutzten Verkehrsflächen der 3. Spur des Milchbuckunnels sollen adaptiv bewirtschaftet werden, indem die 3. Spur in die jeweils primär vorliegende Lastrichtung freigegeben wird, vorzugsweise durch eine entsprechende Variation sowie allfällig notwendigen Ergänzung der Signalisation.
2. Es sei eine selektive Engpassbeseitigung zu prüfen, sodass der Milchbuckunnel analog dem vorgelagerten Schöneichtunnel durchgehend 4-spurig betrieben werden kann.
3. Es sei ein Ausbau des Milchbuckunnels gemäss den ursprünglichen Planungen auf 4 Spuren mit einem doppelten Tunnelportal an der Wasserwerkstrasse zu prüfen, nachdem bereits ein Teil davon existiert.

Begründungen:

1. NSG Art 5: Die Nationalstrassen haben hohen verkehrstechnischen Anforderungen zu genügen; **sie sollen insbesondere eine sichere und wirtschaftliche Abwicklung des Verkehrs gewährleisten.** Mit den heutigen Mitteln der Signalisationen sowie der Verkehrsinformationen lässt sich eine adaptive Bewirtschaftung der brachliegenden 3. Spur zwecks Optimierung des Verkehrsflusses günstig realisieren.
2. Mit einigen wenigen selektiven Erweiterungen des Tunnelprofils lässt sich ein durchgehender 4-spuriger Ausbau realisieren. Dadurch lässt sich analog dem vorgelagerten 4-spurigen Schöneichtunnel ein bestmöglicher kontinuierlicher Verkehrsfluss bei gleichwertiger Sicherheit ohne Pannestreifen erzielen. Baulich unnötige Spurverengungen stellen eine übermässige Behinderung des Verkehrsflusses dar. Die Forderung betreffend Pannestreifen in einem 1985 eröffneten bestehenden Tunnel sind angesichts des zirka 8-fach längeren 2-spurigen Gotthardtunnels mit ungetrenntem Gegenverkehr völlig absurd.
3. Mit einem Ausbau auf die ursprünglich geplante Variante lässt sich die Verkehrssicherheit im Sinne der Zielsetzung von «Via Secura» die Sicherheit der Fahrzeuge und der Strasseninfrastruktur zu verbessern

Mit freundlichen Grüssen

Adolf Flüeli