

Sitzung vom 2. Dezember 2015

**1124. Anfrage (Instandsetzung Autobahnabschnitt Bülach–Kloten
Herbst 2016 bis 2019)**

Kantonsrätin Nadja Galliker, Eglisau, und Kantonsrat Michael Biber, Bachenbülach, haben am 21. September 2015 folgende Anfrage eingereicht:

Der Regierungsrat wird gebeten aufzuzeigen, welche Auswirkungen die kommende Instandsetzung des Autobahnabschnitts Bülach–Kloten (A 51) auf den Individual- und Berufsverkehr hat. Weiter wird der Regierungsrat gebeten, das genannte Projekt in einen grösseren Kontext zu stellen.

Begründung:

Seit September 2015 sind die Vorbereitungsarbeiten für die Instandsetzung des Autobahnabschnitts Bülach–Kloten im Gange. Die neue Verkehrsführung hat zu einer weiteren Anspannung der Verkehrssituation im Raum Eglisau–Bülach–Kloten geführt, bereits in den ersten Wochen akzentuiert durch teils gravierende Verkehrsunfälle, welche zu einem Verkehrskollaps führten (siehe bspw. diverse mediale Berichterstattungen vom 9. September 2015). Insbesondere im Rafzerfeld und im Grossraum Bülach war der Verkehr zeitweise auch Innerorts zum Erliegen gekommen. Der Zeitverlust für den Individual- wie auch Berufsverkehr betrug teilweise fast zwei Stunden. Durch die Geschehnisse und im Hinblick auf die bis 2019 lange dauernden Instandsetzungsarbeiten ist die Verunsicherung der Bevölkerung sowie des ortsansässigen Gewerbes gross.

Fragen an den Regierungsrat:

1. Aus welchen Gründen wurde die Instandsetzung auf den genannten Zeitraum terminiert?
2. Wird während des Projekts alleine aufgrund der Instandsetzungsarbeiten mit einer verminderten Kapazität der A 51 gerechnet? Wenn nein, weshalb nicht? Wenn ja, weshalb und in welchen Phasen/Zeiträumen?
3. Wurden Ausweichszenarien geplant, um bei einer Kapazitätsminderung der A 51 einen drohenden «Dauerstau» zu verhindern?
4. Sind weitere Strassenprojekte im Raum Rafz–Bülach–Kloten während der Instandsetzung geplant? Wenn ja, haben diese (weitere) Kapazitätsminderungen zur Folge?

5. Wurden Verkehrsflüsse bei Unfallszenarien bzw. einer kompletten Schliessung der A 51 simuliert, um diese in die Planung der Instandsetzung einfließen zu lassen?
6. Könnte die Instandsetzung beschleunigt bzw. abgekürzt werden? Wenn ja, wie wäre das möglich?
7. Wie ist das Durchkommen von Einsatz- und Rettungskräften gewährleistet (einerseits zu Stosszeiten andererseits bei einem Verkehrskollaps wie am 9. September 2015)?
8. Bestehen Möglichkeiten zur weiteren Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der A 51 während der Instandsetzung?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Nadja Galliker, Eglisau, und Michael Biber, Bachenbülach, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Die Inbetriebnahme der Autobahn A 51 erfolgte 1970/1971. Während der rund 45-jährigen Betriebsdauer wurden ausser den erforderlichen Unterhaltsarbeiten keine grösseren Instandsetzungsmassnahmen vorgenommen. Die in die Jahre gekommene Strasse muss deshalb saniert werden. Mit einer umfassenden Erneuerung soll die Strasse an die heutigen Anforderungen hinsichtlich Verkehrssicherheit sowie Umweltschutz angepasst und die Gebrauchstauglichkeit für eine interventionsfreie Betriebszeit in den nächsten 20 Jahren gewährleistet werden. Die Hauptarbeiten für die Instandsetzung im Strassenbereich werden rund zwei Jahre – von Herbst 2016 bis Herbst 2018 – dauern. Zurzeit laufen bis Dezember 2015 die Vorbereitungsarbeiten mit dem Ziel, den Mittelstreifen befahrbar zu machen, damit während den Hauptarbeiten vier Fahrstreifen zur Verfügung stehen.

Zu Frage 2:

Ab Januar 2016 bis Ende der Instandsetzungsarbeiten im Herbst 2018 stehen grundsätzlich vier Fahrspuren zur Verfügung, die den üblichen Verkehrsfluss aufnehmen können.

Während kurzen Phasen sind jedoch nur drei bzw. zwei Spuren verfügbar. In den Sommerferien 2017 erfolgt voraussichtlich der Einbau des Belags in Fahrtrichtung Eglisau, weshalb zu dieser Zeit in Richtung Eglisau nur eine Fahrspur verfügbar sein wird. Gleichzeitig ist die Instandsetzung der Beläge im Bereich Anschluss Kloten Nord geplant. Dann steht

auch in diesem Bereich pro Fahrtrichtung nur eine Spur zur Verfügung. Wegen des viel geringeren Verkehrsaufkommens während der Sommerferienzeit sind die Kapazitäten aber ausreichend.

Für die Bauphasen müssen die Verkehrsführungen so eingerichtet werden, dass eine grosse Sicherheit für Verkehrsteilnehmende und die am Bau Beteiligten gewährleistet werden kann. Dazu braucht es provisorische Markierungen, passive Sicherheitselemente einschliesslich Sichtschutz zur Abtrennung der Baustelle und der Trennung des Gegenverkehrs. Die Einrichtung dieser Verkehrsführungen ist aufwendig und arbeitsintensiv. Zur Sicherheit aller Beteiligten stehen während dieser Zeit nicht alle Fahrspuren zur Verfügung. Die Ausführung erfolgt jedoch während Zeiten mit geringerem Verkehrsaufkommen und zum Teil während der Nacht.

Zu Frage 3:

Die Bauphasen wurden so geplant, dass Dauerstaus verhindert werden können.

Zu Frage 4:

Im Raum Kloten–Bülach sind keine grösseren Baustellen auf Staatsstrassen geplant, die eine merkliche Kapazitätsminderung verursachen könnten.

Zu Fragen 5 und 7:

Beim Bau und der Sanierung von Autobahnen erarbeitet der Strassen-eigentümer standardmässig detaillierte Rettungskonzepte als Handlungsanweisung für die Blaulichtorganisationen. Die Konzepte beruhen auf den derzeitigen Verkehrsfrequenzen, der veränderten Spurführung und den Fahrstreifensperrungen. Das Szenario einer Totalsperrung der A 51 wird im entsprechenden Rettungskonzept ebenfalls abgehandelt, und die Rettungskräfte wurden einer Schulung unterzogen. Das Konzept hat das Tiefbauamt erstellt und ist bei diesem einsehbar. Darin werden unter anderem die Massnahmen beschrieben, damit die Durchfahrt für die Blaulichtorganisationen – innerhalb der Baustelle auf einer Notfallspur – an den Ereignisort innert 10 bis 15 Minuten möglich ist. Das Durchkommen ist sowohl für Stausituationen zu den Hauptverkehrszeiten als auch für ausserordentliche Stausituationen gewährleistet.

Zu Frage 6:

Die auszuführenden Arbeiten an der A 51 sind umfangreich. Der vorgesehene Terminplan nimmt darauf Rücksicht und wurde so gewählt, dass auch während der Winterzeit ohne Unterbruch gearbeitet wird. Die Arbeitszeiten sind bereits so festgelegt (längere Arbeitsschichten, 2-Schicht-Betrieb, 6-Tage-Woche), dass die Bauzeit möglichst kurz ist. Bei den Instandsetzungsarbeiten sind aber auch die Kriterien Qualität, Dauerhaf-

tigkeit, Umweltauflagen und Kosten mitentscheidend. Gewisse Arbeiten sind an klimatische Bedingungen geknüpft. So können Erdarbeiten, Unter- und Oberbodenarbeiten sowie Belagsarbeiten nur bei trockener Witterung und entsprechenden Temperaturen ausgeführt werden. Deshalb sind diese Arbeiten an gewisse Jahreszeiten gebunden. Viele Arbeiten können ausserdem nur bei Tageslicht ausgeführt werden. Aus all diesen Gründen kann die geplante Bauzeit nicht verkürzt werden.

Zu Frage 8:

Zur Einhaltung der zugelassenen Geschwindigkeit führt die Verkehrspolizei regelmässig Geschwindigkeitskontrollen durch. Ausserdem analysiert die Verkehrstechnische Abteilung der Kantonspolizei täglich das Unfallgeschehen im und um den gesamten Baustellenbereich, damit bei einer Häufung von Unfällen rechtzeitig Massnahmen ergriffen werden können bzw. die Verkehrssicherheit wiederhergestellt werden kann. Auf nationaler Ebene wird zudem ab nächstem Jahr eine neue technische Norm dafür sorgen, dass die Fahrstreifen etwas breiter gestaltet werden können, was zusätzliche Sicherheit schaffen wird.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi