

Sitzung vom 3. Juli 2013

778. Anfrage (Regionaler Verkehrskollaps dank mangelnder interkantionaler Koordination)

Die Kantonsräte Matthias Hauser, Hüntwangen, Erich Bollinger, Rafz, und Jürg Sulser, Otelfingen, haben am 15. April 2013 folgende Anfrage eingereicht:

Das Tiefbauamt des Kantons Zürich saniert während Frühjahr und Sommer 2013 die Badener Landstrasse zwischen den Gemeinden Wil und Rafz. Gleichzeitig ist der Rheinübergang zwischen Kaiserstuhl (AG) und Hohentengen (D) mehrere Monate infolge Sanierungsarbeiten gesperrt.

In der ersten Woche dieser beiden gleichzeitig laufenden Sanierungen staute sich der Verkehr vor der noch nicht gebauten Umfahrung Eglisau rund 1,5 Kilometer weiter als üblich, Richtung Rafz und insbesondere Richtung Hüntwangen, sodass auch Passagiere des öffentlichen Verkehrs (Regionalbus) den Anschluss an die Bahn verpassten.

Dazu stellen wir folgende Fragen:

1. Wie kommt es, dass der Kanton Zürich seine Strassensanierungen in Grenzregionen offenbar nicht mit benachbarten Kantonen / Bundesländern / Gemeinden im Hinblick auf die Verkehrsflüsse koordiniert?
2. Falls eine Koordination, wie in Frage 1 erwähnt, üblicherweise der Fall sein sollte, wie kommt es dann, dass in diesem Fall die Lenkung der Verkehrsflüsse während der Sanierungsarbeiten nicht gelungen ist?
3. Welche Schritte leitet der Regierungsrat ein, damit ähnliche Verkehrskollapse in Grenzregionen künftig ausgeschlossen werden können?
4. Wäre es nach Einschätzung der Regierung mit der geplanten Umfahrung Eglisau und der Sanierung des Kreisels zwischen Bülach und Glattfelden möglich gewesen, das zusätzliche Verkehrsaufkommen des Rheinübergangs Kaiserstuhl zu bewältigen?
5. Die Gemeinde Eglisau verhandelt mit dem Kanton über ein mögliches Leitsystem, um den Verkehrsfluss über die Rheinbrücke Eglisau zu dosieren (Lichtsignalanlage). Wie gewährleistet der Kanton Zürich, dass der Stau vor Eglisau, namentlich Richtung Hüntwangen, Rafz und Bülach, gegenüber dem üblichen Zustand während Stosszeiten nicht zunimmt?
6. Unterschätzt der Kanton das Verkehrsaufkommen der Region?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Matthias Hauser, Hüntwangen, Erich Bollinger, Rafz, und Jürg Sulser, Otelfingen, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Zum Bauvorhaben in Kaiserstuhl, Sanierung der Rheingasse und der Rheinbrücke, und zu den damit verbundenen Verkehrsführungen fanden bereits im Sommer 2012 erste Gespräche zwischen den Kantonen Aargau und Zürich statt. An den Koordinationsgesprächen unter der Federführung des Kantons Aargau waren unter anderem das Regierungspräsidium Freiburg, das Landratsamt Waldshut, die deutschen Zollbehörden und die Eidgenössische Zollverwaltung beteiligt. Die Verkehrsführungen/Umleitungen sowie die zeitlichen Abläufe waren dabei ein zentrales Thema.

Auf der Schweizer Seite wurden die direkt betroffenen Gemeinden zwischen Zurzach und Rafz durch den Kanton Aargau mittels Informationsschreiben über die Sperrung der Rheinbrücke und die entsprechenden Umleitungen informiert.

Zu Frage 2:

Die Sperrung der Rheinbrücke in Kaiserstuhl und die Sperrung der Badener Landstrasse zwischen Wil und Rafz haben gegenseitig nur sehr geringe Auswirkungen und beeinflussen den jeweils anderen Verkehrsfluss kaum. Während die Sperrung der Rheinbrücke den Verkehrsfluss aus dem Süddeutschen Grenzraum in Richtung Grossraum Zürich behindert, führt die Sperrung der Badener Landstrasse zu Behinderungen im regionalen Ost-West-Verkehr entlang der Grenze und dem Rhein auf der Achse Kaiserstuhl–Rafz–Schaffhausen.

Da grenzüberschreitend bzw. über den Rhein nur wenige Strassenverbindungen zur Verfügung stehen, gibt es infolge der Sperrung der Rheinbrücke in Kaiserstuhl nur sehr beschränkt mögliche Umleitungsrouten. Die Sperrung der Badener Landstrasse befindet sich jedoch nordöstlich der Kreuzung Badener Landstrasse / Bahnhofstrasse (Hüntwangen) und bildet deshalb kein direktes Hindernis für den Ausweichverkehr von der Brücke Kaiserstuhl zur Brücke Eglisau.

Gerade zu Beginn von Sperrungen/Umleitungen lassen sich Schwierigkeiten bzw. Staus nicht vermeiden. Die meisten Staatsstrassen im Kanton Zürich weisen heute ein so hohes Verkehrsaufkommen auf, dass bei Bauarbeiten fast zwangsläufig mit Verkehrsbehinderungen und Verkehrsverlagerungen zu rechnen ist.

Deshalb wurden die Verkehrssituation und allfällige unerwünschte Störungen auf dem Strassengebiet im Rafzerfeld zu Beginn der Sperrung der Rheinbrücke durch die Kantonspolizei, Postauto Zürich und das Tiefbauamt beobachtet und beurteilt. So konnte gerade für den öffentlichen Bus (Postauto) rasch, innert wenigen Tagen, eine Lösung gefunden werden, damit die Fahrgäste aus dem Rafzerfeld am Bahnhof Hüntwangen-Wil ihre Anschlüsse auf die S-Bahn auch in der morgendlichen Verkehrsspitze wieder erreichen. Die Verkehrssituation auf der Strecke Hüntwangen–Eglisau verbesserte sich bereits ab der zweiten Woche der Sperrung deutlich. So sind gegenwärtig in der Morgenspitze noch vereinzelt Postautokurse auf der ausgeschilderten Umleitungsroute unterwegs. Die übrigen Postautokurse verwenden wieder, wie der Individualverkehr, die angestammte Strecke auf der Bahnhofstrasse nur noch mit geringen Verzögerungen in Richtung Kreisel in Eglisau bzw. Bahnhof Hüntwangen-Wil.

Zu Frage 3:

Der Kanton Zürich koordiniert seine Bauvorhaben im Infrastrukturbereich frühzeitig sowohl mit seinen Nachbarn ausserhalb des Kantons als auch mit den betroffenen Gemeinden und Städten innerhalb des Kantons. Auch die beste Koordination und Absprache zwischen allen Beteiligten garantiert kein stauloses und hindernisfreies Benützen des stark belasteten Strassennetzes. Das Tiefbauamt setzt jedoch alles daran, die Behinderungen und Unannehmlichkeiten für die Anwohnenden, Gewerbetreibenden sowie die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer auf ein Mindestmass zu beschränken.

Zu Frage 4:

Wie in der Anfrage beschrieben, staut sich der Verkehr zurzeit insbesondere nördlich der Ortsdurchfahrt Eglisau, wo die Verkehrsströme von Rafz und Hüntwangen zusammentreffen. Dieser Knotenpunkt ist heute ein Kreisverkehr, wodurch der von Hüntwangen kommende Verkehr dem von Rafz her kommenden, wesentlich stärkeren Verkehrsstrom untergeordnet ist. Der Rückstau entsteht damit nicht nur wegen der mangelnden Kapazität der Strecke Eglisau–Bülach, sondern auch wegen der ungenügenden Kapazität des Knotenpunktes, bei dem die Verkehrsabläufe nicht gezielt beeinflusst werden können. Auch ohne den zusätzlichen Umleitungsverkehr kommt es heute bereits zeitweise zu Stau vor allem in der Morgenspitzenstunde.

Mit der geplanten Umfahrung Eglisau und dem Ausbau im Hardwald, verbunden mit der entsprechenden Anpassung des Kreisels Chrüzstrass, könnte auf der Strecke ein zusätzliches Verkehrsaufkommen im Um-

fang des in der Anfrage erwähnten Umleitungsverkehrs bewältigt werden. Zur Steuerung des Verkehrs wäre die Einrichtung einer Lichtsignalanlage beim heutigen Kreisel zwingend erforderlich.

Die beiden Vorhaben «Autobahnzusammenschluss Bülach-Glattfelden» und «Umfahrung von Eglisau» wurden mit Beschluss des Kantonsrates vom 26. März 2007 als Vorhaben mit kurz- bis mittelfristigem Realisierungshorizont in den kantonalen Richtplan aufgenommen. Beide Vorhaben wurden unverändert in den Antrag des Regierungsrates zur Neufestsetzung des kantonalen Richtplans übernommen (Vorlage 4882). Diese Neufestsetzung des kantonalen Richtplans wird der Kantonsrat voraussichtlich im Frühling 2014 verabschieden.

Voraussetzung für den Bau der beiden Vorhaben sind jedoch deren Umweltverträglichkeit und die Zustimmung des Kantonsrates zu einer entsprechenden Kreditvorlage.

Zu Frage 5:

Infolge der hohen Verkehrsmengen auf der Kantonsstrasse durch Eglisau, den daraus folgenden knappen Fahrzeugabständen und den ausschliesslich vorfahrtgeregelten Knotenpunkten entlang der Ortsdurchfahrt werden Einbiegevorgänge aus dem Gemeindestrassennetz auf die Ortsdurchfahrt, Abbiegevorgänge in das Gemeindestrassennetz sowie Querungen der Durchfahrtsachse stark behindert und bilden daher zunehmend ein Sicherheitsrisiko. Auch für den Fussgänger- und Veloverkehr ist das Queren der Ortsdurchfahrt mit Gefahren verbunden. Dadurch weist die Ortsdurchfahrt eine starke Trennwirkung zwischen den Gemeindeteilen auf. Aus diesem Grund diskutieren die Gemeinde Eglisau und der Kanton Zürich im Rahmen eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts die Einrichtung von Lichtsignalanlagen, die der Koordination des Verkehrsablaufs dienen und die Sicherheit verbessern sollen. Es ist nicht davon auszugehen, dass die Grundkapazität der Strasse dadurch gegenüber dem heutigen Zustand geschmälert wird.

Zu Frage 6:

Das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsabläufe der Region wurden in den letzten Jahren vertieft erfasst, beobachtet und analysiert, sodass sehr umfassende Kenntnisse vorliegen. Allerdings ist festzuhalten, dass die festgestellten Verkehrsmengen eine Grössenordnung darstellen, wie sie im Kanton Zürich an verschiedenen anderen Orten und von mehreren Ortsdurchfahrten ebenfalls zu bewältigen sind.

Zusätzlich zur ohnehin stetig zunehmenden motorisierten Mobilität fand in den letzten Jahren eine ausgeprägte Siedlungsentwicklung nördlich von Eglisau und in Eglisau selbst statt, die zu einer Verschärfung

der Situation beitrug. Seit der Festsetzung der heutigen Linienführung der Umfahrung Eglisau im Jahr 1989 hat sich die Bevölkerungszahl nahezu verdoppelt.

Im Rahmen der umfangreichen Analysen wurde auch sichtbar, dass der Anteil der mit dem öffentlichen Verkehr oder dem Langsamverkehr zurückgelegten Wege im Raum Eglisau deutlich unter dem kantonalen Durchschnitt liegt. In diesem Sinn muss für die Zukunft neben den gewünschten Strassenneu- und -ausbauten auch intensiv nach gesamtverkehrlichen Lösungsansätzen zur Mobilitätsbewältigung gesucht werden, die attraktive Alternativen zum motorisierten Individualverkehr bieten.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi