

**A N F R A G E** von Matthias Hauser (SVP, Hüntwangen), Othmar Kern (SVP, Bülach) und Martin Mossdorf (FDP, Bülach)

betreffend Anschluss an die A98 / Nord-Süd-Achse Stuttgart - Zürich

In einer gemeinsamen Medienmitteilung vom 27. Juni 2005 schildert die Baudirektion des Kantons Zürich Lösungskonzepte für eine künftige Nord-Süd-Achse Stuttgart - Zürich, respektive für die Zusammenführung der A4 mit der deutschen A81. Dabei spielt als langfristige Option die deutsche A98 (Basel-Singen) eine Rolle. Die Baudirektion sieht einen allfälligen Anschluss an die A98 im Raum Waldshut-Koblentz.

Noch Anfangs Juni erläuterte die Baudirektorin an der Delegiertenversammlung der Zürcher Planungsgruppe Weinland mögliche Alternativen zum Anschluss an die deutsche A98. Darunter ein neuer Rheinübergang im Raum Glattfelden.

Zu diesem Sachverhalt stellen wir folgende Fragen:

1. Ein neuer Rheinübergang in Glattfelden (mit Tunnel nach Griessen (D)) könnte einen nahegelegenen Zürcher Anschluss an die deutsche A98 gewährleisten (rund 7 km). Wurde eine solche von der Baudirektorin angesprochene Alternative bereits ernsthaft geprüft? Wenn ja, mit welchem Ergebnis? Weshalb stellt sie anlässlich der Medienkonferenz keine Option mehr dar?
2. Würde die A51 von Bülach aus via Glattfelden nach Griessen an die deutsche A98 angeschlossen und würde die deutsche A98 tatsächlich bis nach Singen ausgebaut, könnten voraussichtlich viele Zürcher Verkehrsprobleme auf einen Schlag gelöst werden. Dies deshalb, weil dann die kürzeste und schnellste Verbindung der Süd- und Westschweiz, von Zürich und vom Flughafen nach Stuttgart oder Waldshut via A51 und A98 führt und dieser Verkehr die A4 und A1 zwischen Zürich und Schaffhausen entlastet (Wallisellen, Brütiseller-Kreuz, Raum Winterthur, Schaffhausen). Die Verkehrsströme des Süddeutschen Raumes nach Zürich wählen bei bestehender A98 sowieso den kürzesten Weg nach Zürich, nämlich durch die Dörfer des Rafzerfeldes Richtung A51. Mit einem Anschluss an die A98 via Glattfelden-Griessen könnten die künftig noch viel grösseren Verkehrsprobleme bei Eglisau und im Hardwald (Autobahnende bei Bülach) gelöst werden. Würde die Baudirektion die Vorteile eines Anschlusses an die A98 via Glattfelden-Griessen ebenso gewichten? Welche Priorität und welchen Zeithorizont wäre für einen solchen Anschluss an die A98 in den Augen der Baudirektion sinnvoll? Was sind die Gründe, dass eine derartige «Sieben auf einen Streich-Lösung» im Vernehmlassungsvorschlag zur Teilrevision zum kantonalen Richtplan Verkehr keinen Eingang gefunden hat?
3. Ein Zusammenschluss der A98 mit der A51 via Glattfelden-Griessen ist auch national ein bedeutendes Projekt. Wie schätzt die Baudirektion die Chancen ein, für ein derartiges Vorhaben Bundesgelder beziehen zu können?
4. Ist der Kanton Zürich oder einzelne regionale Planungsgruppen mit Deutschland oder zumindest dem benachbarten Landkreis Waldshut betreffend A98 im Gespräch? Wenn nicht oder nur marginal: Wie soll das Gespräch aufgenommen oder zielführend intensiviert werden? Wenn ja: Zu welchen Ergebnissen kamen die Gespräche?

Matthias Hauser  
Othmar Kern  
Martin Mossdorf