



Das OK der Rafz Herbstmesse freut sich auf den Traditionsanlass. BILD SLI

Herbstmesse Rafz findet 2022 definitiv statt

RAFZ. «Der Startschuss fällt am Freitagabend im 'Sahlenweidli'. Die Eröffnungsrede am Samstag wird vom Zürcher Regierungsrat Mario Fehr gehalten», verkündete Organisationskomitee- und Gemeindepräsident Kurt Altenburger an der Infoveranstaltung zur Rafz Herbstmesse 2022 vor rund 60 Anwesenden. Lange Zeit sei unklar gewesen, ob die Herbstmesse dieses Jahr durchgeführt werden könne, so Altenburger. «Das Coronavirus machte uns unsicher, doch im Frühling wurde definitiv entschieden – die Herbstmesse Rafz findet am 24. und 25. September statt.» Die traditionelle Rafz Herbstmesse im Dorfzentrum wurde bereits vor über 60 Jahren zur besseren Vermarktung des Rafz Weins ins Leben gerufen. Seither hat sie sich weit über das Rafzfeld hinaus als populäre Gewerbeausstellung entwickelt. Die Herbstmesse Rafz findet im Dreijahresrhythmus statt.

Rafz als «richtige Festhütte»

Das OK befindet sich mitten in der Planung. Rund 120 Stände wird es an der diesjährigen Messe geben. Auf dem Programm stehen Weindegustationen, diverse Festwirtschaften und Attraktionen von Vereinen, Gewerbebetrieben und Organisationen. Auch der Oldtimer-Corso wird wieder stattfinden. Nicht zu übersehen wird das Riesenrad an einem der vier Haupteingänge sein. «Es gibt viel zu entdecken», führte Altenburger aus. «Das Ortsmuseum veranstaltet eine Sonderausstellung. Zum ersten Mal wird auch die neue Fischzucht aus Rafz teilnehmen. Rafz wird einfach eine richtige Festhütte.» Neben der Planung der Stände stehen auch die Finanzen auf dem Traktandum der Organisatoren. Berechnet ist ein Gewinn von rund 8000 Franken.

Dieses Jahr wird gezielt mehr Werbung für die Rafz Herbstmesse gemacht. Erstmals werden auch Flyer nach Deutschland versendet, an die Nachbargemeinden Lottstetten, Jestetten und Dettighofen. «Wir möchten alle umliegenden Gemeinden miteinbeziehen. Alle sind willkommen, wir wollen uns nicht abnabeln», sagte OK-Mitglied Fritz Hauenstein. Rafz rechnet für die diesjährige Herbstmesse mit etwa 15000 Besuchenden. «Das schöne Wetter haben wir auch bestellt», so Altenburger abschliessend. (slf)

Polizeimeldungen

Frontalkollision auf Badener Landstrasse

WIL ZH. Am Donnerstag, dem 23. Juni, ereignete sich um 14.20 Uhr auf der Badener Landstrasse in Wil ZH eine Frontalkollision zwischen zwei Personenwagen. Dabei erlitten die 50-jährige Lenkerin sowie der 24-jährige Lenker leichte Verletzungen. Beide mussten mit dem Rettungsdienst Spital Bülach in Spitalärzten behandelt werden. Die Unfallursache wird durch die Kantonspolizei Zürich untersucht. Die Badener Landstrasse musste aufgrund des Verkehrsunfalls durch die Feuerwehr Rafz-Wil gesperrt werden. (r.)

Den «Drive» aufrechterhalten

Seit Langem wartet Eglisau auf eine grossräumige Umfahrung. Nun geht es vorwärts. Am Freitag präsentierten die Verantwortlichen rund um Regierungsrätin Carmen Walker Späh die Resultate einer Machbarkeitsstudie.

Alexander Joho

ZÜRICH/ EGLISAU/ HÜNTWANGEN/ RAFZ. Eglisau leidet unter dem Verkehr. 22000 Fahrzeuge, 10 Prozent davon Lastwagen, passieren die alte Rheinbrücke – pro Tag. Erste Lösungsansätze stammen aus den 1970er-Jahren. 1985 wurde ein Brückenprojekt vom Zürcher Stimmvolk abgelehnt. Eine weitere Variante verschwand 1990 wegen eines kantonalen Sparprogramms in der Schublade, 2001 wurde ein Vorschlag aus Kostengründen durch den Kanton zurückgestuft. 2009 kam wieder Bewegung in die Sache. Eine parteiübergreifende Motion im Kantonsrat forderte, die Machbarkeit einer Umfahrung gemäss Richtplan zu prüfen. Es folgten zwei Gutachten, je eines der Eidgenössischen Heimat- und Naturschutzkommission (ENHK) und eines der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege (EKD). Im Mai 2020 konnte ein erstes Element der neuen Umfahrung präsentiert werden: die Brücke über den Rhein, 600 Meter westlich der Eisenbahnbrücke geplant. Den Zuschlag erhielt das Architekturbüro von Santiago Calatrava Valls (siehe SN vom 2. Mai 2020).

Tunnel im Tagebau

Damit galt es, nach einer Neubeurteilung durch ENHK und EDK, zusammen mit den beiden betroffenen Gemeinden Eglisau und Hüntwangen eine Lösung für die Brückenschlüsse im Norden und im Süden zu finden. Grösster Hinderungsgrund: «Praktisch alles, was nicht bebaut ist, ist geschützt», so Markus Traber, Chef des Zürcher Amts für Mobilität an der Präsentation zur durch den Zürcher Regierungsrat vollständig verabschiedeten Machbarkeitsstudie, die zusammen mit Calatrava Valls erstellt wurde. Grosse Teile des Eglisauer Gemeindegebiets sind Teil des Bundesinventars der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN).

Bis zur neuen Strassenbrücke sollen gemäss Studie Tunnel gebaut werden, aus Kostengründen im Tagebau. Im Süden wird die SBB-Eisenbahnlinie kurz vor Eglisau unterquert, danach folgt der mechanisch belüftete Tunnel unterhalb des Hanges parallel zur Eisenbahnstrecke. Im Norden würden noch knapp 600 Meter untertunnelt, bevor die Umfahrung in Hüntwangen an das bestehende Strassennetz anschliesst. «Der Regierungsrat steht voll und ganz hinter diesem Projekt», so Volkswirtschaftsdirktorin Carmen Walker Späh an der Medienkonferenz im Zentrum Walcheturm in Zürich. Eine bewilligungsfähige Umfahrung



Grosses Interesse der Bevölkerung: Die Präsentation der Machbarkeitsstudie zur Umfahrung Eglisau lockte am Freitagabend mehr als 200 Einwohnerinnen und Einwohner aus dem Rafzerfeld in die Saalsporthalle Schmalenacker in Rafz. BILD AJO



«Umwelt-schonender und kosten-günstiger lässt sich das nicht realisieren.»

Carmen Walker Späh
Regierungsrätin
Kanton Zürich



Interviews mit Carmen Walker Späh, Peter Bär und Matthias Hauser unter www.shn.ch/click

sei durch die Bundeskommissionen nicht kategorisch abgelehnt worden, eine komplette Tunnelvariante auch unterhalb des Rheins, vor allem von der ENHK bevorzugt, wurde aufgrund zu hoher Kosten, geschätzt 780 bis 800 Millionen Franken, durch den Kanton jedoch als «nicht realisierbar» eingestuft. Mit dem vorliegenden Projekt, derzeit mit rund 275 Millionen Franken Gesamtkosten bei einer Genauigkeit von plus/minus 25 Prozent veranschlagt, erhalte die neue Rheinbrücke «weitere Strahlkraft». Man habe damit alle planerischen Möglichkeiten ausgenutzt, so Walker Späh weiter, welche die nationale Bedeutung der Umfahrung hervorhob. «Umwelt-schonender und kostengünstiger lässt sich das nicht realisieren.»

Sorgfältig ausgewählte Variante

Auch auf Initiative der beiden involvierten Gemeinden möchte der Regierungsrat «vorwärtskommen», die Kreditvorlage möglichst rasch, in der kommenden Legislaturperiode, dem Kantonsrat vorlegen. Zudem sollen mit Eglisau flankierende Massnahmen erarbeitet werden. Der Eglisauer Gemeindepräsident Peter Bär, vor seiner letzten Woche im Amt, zeigte sich hocherfreut. «Die langen Anschlussstrecken hatten von Anfang an Bauchweh bereitet», die jetzige Variante sei sehr sorgfältig ausgewählt worden, biete den best-

möglichen Lärmschutz bei möglichst tiefen Kosten. Nun gehe es darum, politische Mehrheiten zu generieren, die Akzeptanz der lokalen Bevölkerung zu gewinnen, auch im Hinblick auf eine wahrscheinliche Volksabstimmung. «Aber mir ist klar, dass es praktisch unmöglich ist, zu vermitteln, warum solche Strassenprojekte so lange dauern.» Die anstehenden Vorhaben sollten parallel geführt werden, um Zeit zu sparen, so Bär weiter, auch was den neuen Richtplaneintrag anbelange; man möge den «Drive» aufrechterhalten, «die Bevölkerung wartet». Sein Hüntwanger Kollege, Kantonsrat Matthias Hauser, teilte die Einschätzung, sprach von einer zweckmässigen, bezahlbaren, «schönen» Lösung, die den «Propfen» im Verkehr vom und ins Rafzerfeld verschwinden und den Lastwagenverkehr effizient abfliessen lasse. Auch das Rafzfelder Gewerbe und der öffentliche Verkehr profitierten von der Umfahrung, mit Deutschland im Rücken sei man sich bislang «wie ein Bergtal» vorgekommen, das Rafzfelder erhalte einen besseren Zugang zu den Zentrumsfunktionen im Bezirk und im Kanton.

Am Tag der Medienkonferenz luden die Verantwortlichen zudem noch in Rafz zu einer Informationsveranstaltung, die auf reges Interesse, viel Dankbarkeit und positives Feedback stiess; mehr als 200 Personen fanden sich in der Sporthalle Schmalenacker ein.

Harte Strafe für viel zu schnelles Fahren

Das Bezirksgericht Andelfingen hat in einem abgekürzten Verfahren einen 42-jährigen Mann für eine massive Geschwindigkeitsüberschreitung zwischen Alten und Marthalen mit 14 Monaten Gefängnis bestraft.

Roland Müller

ANDELFINGEN. An einem frühen Abend des vergangenen Septembers war der 42-jährige, ausserhalb des Bezirks Andelfingen wohnhafte Zürcher mit seinem schnittigen Sportwagen mit über 225 Kilowatt Leistung, gleichzeitig Geschäftsauto für die Tätigkeit im Aussenendienst, von Alten in Richtung Marthalen unterwegs. Der Mann gab nach dem Einschnitt tüchtig Gas und wurde mit brutto 161 Kilometern pro Stunde auf Marthaler Gemeindegebiet gebremst. Nach Abzug der Toleranzgrenze von 5 Kilometern pro Stunde war er netto mit 156 Kilometern pro Stunde, also 76 Kilometer pro Stunde zu schnell, unterwegs.

Der entsprechende Strassenabschnitt erweist sich für die Kontrollorgane mehr und mehr als eine weitere «Raserstrecke» im Bezirk Andelfingen. Mehrere Fahrzeuglenker wurden bislang in diesem Abschnitt im Ausserortsbereich mit maximal Tempo 80 mit deutlichen Geschwindigkeitsüberschreitungen erwischt. Der Zürcher Raser musste sich vor dem Bezirksgericht Andelfingen wegen vorsätzlich qualifizierter grober Verletzung der Verkehrsregeln verant-



Der Strassenabschnitt zwischen Alten und Marthalen. BILD ROLAND MÜLLER

worten. Mit seiner grob regelwidrigen Fahrweise habe er grundlegende Verkehrsregeln in schwerster Art und Weise verletzt, hielt ihm die Staatsanwaltschaft in der Anklageschrift vor.

Dabei kam am Mittwochnachmittag der Raserartikel im Strassenverkehrsgesetz (SVG) zur Anwendung. Dies erfolgt dann, wenn ein Fahrzeuglenker durch eine vorsätzliche Verletzung der Verkehrsregeln das hohe Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten oder gar Todesopfern in Kauf nimmt.

Dieser Strafartikel im SVG fordert bei einer Überschreitung im Tempo-80-Bereich von mehr als 60, aber Maximum 80 Kilometern pro Stunde eine Sanktionierung mit einer Freiheitsstrafe von einem bis vier Jahre. Entsprechend wurde in diesem Fall eine Freiheitsstrafe von 14 Monaten bedingt auf zwei Jahre verteilt und eine Busse von 1000 Franken gefordert. Zudem auferlegte die Anklägerin weitere 1100 Franken an Verfahrenskosten.

Abgekürztes Verfahren

Aufgrund der klaren und vom fehlbaren Fahrzeuglenker anerkannten Ausgangslage bezüglich der qualifizierten Verletzung der Verkehrsregeln und den damit verbundenen Sanktionen willigte der fehlbare Fahrer zusammen mit seiner Verteidigung in ein abgekürztes Verfahren ein.

Die Staatsanwaltschaft hatte sich im Vorfeld der Gerichtsverhandlung mit der Verteidigung aufgrund der unbestrittenen und in allen Bereichen vom fehlbaren Autolenker auch akzeptierten Sach- und Ausgangslage auf ein verkürztes Verfahren geeinigt; vorgängig war ein Urteilsvorschlag mit dem

entsprechenden Strafmass beidseitig akzeptiert worden.

So kam es vor dem Gericht nur noch zu einer kurzen Verhandlung. Dabei vergewisserte sich der Gerichtsvorsitzende nochmals beim fehlbaren Autolenker, dass dieser die Anklageschrift vollständig, in allen Belangen, anerkannte und das darin geforderte Strafmass ebenfalls kannte und akzeptierte. Zudem wurde der Beschuldigte punktuell zu seinen persönlichen Verhältnissen befragt, bevor sich das Gericht zur kurzen Urteilsberatung zurückzog.

Bezüglich der Höhe des Strafmasses gab es danach keine Anpassungen mehr. Die zusätzliche Gerichtsgebühr wird auf 900 Franken festgesetzt, so dass sich die gesamten Verfahrenskosten auf 2000 Franken belaufen. Zugleich hat der fehlbare Autolenker die Kosten seiner Verteidigung zu tragen.

Parallel dazu kommen noch die Kosten des Verfahrens für den Führerausweisenzug. Dieser dauert mindestens zwei Jahre. «Sobald ich wieder fahren darf, kaufe ich einen Topolino mit 15 PS, dann bin ich sicher nicht mehr zu schnell unterwegs», so der Mann in der Gerichtspause.