

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 12. August 2009

KR-Nr. 55/2009
KR-Nr. 56/2009

1245. Motionen (Realisierung Umfahrung Eglisau; Projektierungs- und Vorbereitungsarbeiten für den Autobahnzusammenschluss Bülach–Glattfelden)

A. Die Kantonsräte Werner Scherrer, Bülach, und Matthias Hauser, Hüntwangen, sowie Kantonsrätin Corinne Thomet-Bürki, Kloten, haben am 23. Februar 2009 folgende Motion eingereicht:

Der Regierungsrat wird beauftragt, auf der Grundlage des vom Kantonsrat am 26. März 2007 verabschiedeten Verkehrsrichtplans ein Ausführungsprojekt für die Umfahrung Eglisau (Objekt 52: Umfahrung Eglisau, Zeithorizont kurz- bis mittelfristig) vorzulegen. Die dazugehörenden Projektgenehmigungs- und Einwendungsverfahren sowie die weiteren notwendigen Vorarbeiten sind sofort aufzunehmen, dem Kantonsrat ist raschmöglichst ein abstimmungsreifes Projekt für die Umfahrung Eglisau zuhanden der Volksabstimmung vorzulegen.

Begründung:

Bereits vor mehr als 20 Jahren haben sich Volk und Kantonsrat mit der Umfahrung Eglisau befasst. Mit der Ablehnung des Kreditbegehrens für eine Umfahrung Eglisau am 10. März 1985 wurde das Problem für die Bevölkerung des Unterlandes und von Eglisau nicht gelöst. Am 4. Januar 1988 hat der Kantonsrat einer Teilrevision des Verkehrsplans zugestimmt. In den kantonsrätlichen Beratungen wurde allgemein anerkannt, dass es sich um eine sehr gute Linienführung handelt, die praktisch allen Einwendungen gegen das Projekt 1985 Rechnung trägt. In der Zwischenzeit hat sich das Verkehrsaufkommen massiv erhöht. Die Gefährdung und Belastung der Anwohnenden mit Lärm und Abgasen durch den Lastwagen- und Personenwagenverkehr wird immer grösser und hat das Mass des Zumutbaren überschritten. Auch die Gefährdung der Velofahrer und Fussgänger ist nicht mehr zu verantworten. Lokale Massnahmen an der bestehenden Achse bringen aufgrund der besonderen topografischen Verhältnisse nichts. Nur eine Umfahrung kann Abhilfe schaffen.

Die Planung der Umfahrung Eglisau erträgt keinen längeren Aufschub mehr. Täglich fahren über 20000 Fahrzeuge über die alte Steinbrücke, davon bis zu 2000 Lastwagen (hauptsächlich Kies- und Aushubtransporte). Alle Fahrzeuge überqueren den Rhein auf einer schmalen Brücke mit zwei gefährlichen Kurven. In diesen Kurven geschehen

immer wieder Unfälle, die entsprechend massive Staus verursachen. Für die Eglisauer Bevölkerung, die an dieser Strasse wohnt, und das gesamte Zürcher Unterland ein unhaltbarer Zustand.

Bei der Planung und Projektierung solch grosser Projekte können sich enorme Verzögerungen ergeben. Diesem Umstand sollte Rechnung getragen werden, indem das Vorhaben mit Nachdruck vorangetrieben werden soll.

B. Die Kantonsräte Othmar Kern und Werner Scherrer, Bülach, sowie Josef Wiederkehr, Dietikon, haben am 23. Februar 2009 folgende Motion eingereicht:

Der Regierungsrat wird beauftragt, auf der Grundlage des vom Kantonsrat am 26. März 2007 verabschiedeten Verkehrsrichtplans ein Ausführungsprojekt für den Autobahnezusammenschluss Bülach–Glattfelden (Objekt 51: A50/A51, Zeithorizont kurz- bis mittelfristig) vorzulegen. Die dazugehörenden Projektgenehmigungs- und Einwendungsverfahren sowie die weiteren notwendigen Vorarbeiten sind sofort aufzunehmen.

Begründung:

Die Planung des Autobahnezusammenschlusses Bülach–Glattfelden erträgt keinen längeren Aufschub mehr. Täglich verkehren über 20000 Fahrzeuge auf der Strecke durch den Hardwald, davon ein grosser Anteil Lastwagen. Sehr viel Kies wird auf Lastwagen aus dem Rafzerfeld in Richtung Zürich transportiert und praktisch genau so viel Aushubmaterial wird aus dem ganzen Kanton Zürich in die Rafzerfelder Kiesgruben zurückgeführt.

Der Autobahnezusammenschluss Bülach–Glattfelden ist sehr dringend, gibt es doch fast jeden Abend einen Fahrzeugstau vom Kreisel Chrüzstrasse zurück bis zur Autobahnausfahrt Bülach-West. Für Bülach und die Region ist das ein sehr grosser Nachteil, verlegen doch viele Firmen aus diesem Grund ihren Sitz nicht in die Region Bülach Nord. Passiert dann noch ein Unfall im Hardwald, verläuft der Schleichverkehr durch die umliegenden Dörfer. Und was in den Stosszeiten in Stau oder Schleichverkehr mündet, verleitet in den Randstunden zu gefährlichem Fahren. Die wiederholten schweren Unfälle der letzten Jahre im Hardwald sprechen hier leider für sich.

Bei der Planung und Projektierung solcher Projekte können sich enorme Verzögerungen ergeben. Diesem Umstand sollte Rechnung getragen werden, indem das Vorhaben inkl. flankierender Massnahmen mit Nachdruck vorangetrieben wird und die Grundlagen für die Beschlussfassung eines Objektkredits erstellt werden.

Der Regierungsrat hatte sich bereit erklärt, die Motionen als Postulate entgegenzunehmen. Die Umwandlung in Postulate wurde an der Kantonsratssitzung vom 25. Mai 2009 abgelehnt.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Zu den Motionen Werner Scherrer, Bülach, Matthias Hauser, Hüntwangen, und Corinne Thomet-Bürki, Kloten, sowie Othmar Kern, Werner Scherrer, Bülach, und Josef Wiederkehr, Dietikon, wird wie folgt Stellung genommen:

Die Umfahrung Eglisau (Motion KR-Nr. 55/2009) und der Autobahn-zusammenschluss Bülach–Glattfelden (Motion KR-Nr. 56/2009) liegen auf derselben Verkehrsachse und stehen damit in einem engen Sachzusammenhang. Es ist daher angebracht, zu beiden Motionen gemeinsam Stellung zu nehmen.

Durch das Mittel der Motion wird der Regierungsrat verpflichtet, eine Verfassungs- oder Gesetzesvorlage oder den Entwurf für einen Beschluss, insbesondere über einen Kredit, vorzulegen (§ 14 Abs. 2 Kantonsratsgesetz, LS 171.1). Die vorliegenden Motionen verlangen vom Regierungsrat, dem Kantonsrat «Ausführungsprojekte vorzulegen». Für die Festsetzung von Strassenprojekten ist der Regierungsrat zuständig (§ 15 Abs. 1 Strassengesetz, LS 722.1). Die vorliegenden Motionen können daher einzig durch Vorlagen für «Baukredite» zuhanden des Kantonsrats erfüllt werden. Die Motionen werden in diesem Sinne aufgefasst.

In der Volksabstimmung vom 10. März 1985 wurde eine Kreditvorlage über 66,8 Mio. Franken für eine Umfahrung von Eglisau abgelehnt. Die damalige Gegnerschaft der Umfahrung führte an, die Umfahrung führe zur Zerstörung der empfindlichen Rheinlandschaft zwischen alter Strassenbrücke und Eisenbahnviadukt, es würden Wohngebiete durchfahren statt umfahren, die vierspurige Brücke stelle eine Vorleistung für eine Autobahn dar und das Projekt bewirke grossen Landverschleiss. Um diesen Argumenten Rechnung zu tragen, wurde eine neue Linienführung der Umfahrungsstrasse untersucht, die der Kantonsrat am 4. Januar 1988 in den kantonalen Richtplan Verkehr aufgenommen hat. Im Hinblick auf die Wiederherstellung des Haushaltsgleichgewichts Anfang der 90er-Jahre war es seinerzeit nicht möglich, die Umfahrungsstrasse Eglisau in das Strassenbauprogramm aufzunehmen, weil damals andere grosse Bauvorhaben auszuführen waren und kantonale Anteile

an noch zu erstellende Nationalstrassen als gebundene Ausgaben anfallen. Vor diesem Hintergrund wurde auf eine Projektierung der Umfahrung Eglisau verzichtet.

Entlang der Ortsdurchfahrt konnte in den vergangenen Jahren mit Massnahmen in Bezug auf Lärmschutz sowie für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer eine gewisse Entschärfung erreicht werden. Mit einer Umfahrung könnten das Städtchen und die beidseitig des Rheins liegenden Wohngebiete vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Zudem könnte sie einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten. Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) auf der Ortsdurchfahrt von Eglisau beträgt rund 18000 Fahrzeuge und ist damit vergleichbar mit dem DTV in anderen Ortschaften des Kantons. Insofern bestehen keine besonderen Gründe für eine Umfahrung Eglisau. Ortsdurchfahrten in zahlreichen Gemeinden im Oberland, im Glattal, entlang beider Zürichseeufer sowie im Limmat- und im Furttal weisen einen DTV von 20000 Fahrzeugen und mehr auf. Als Folge der Kiesabbaugebiete im Rafzerfeld ist der Schwerverkehrsanteil auf der Ortsdurchfahrt in Eglisau indessen überdurchschnittlich.

Die im Richtplan eingetragene Linienführung sieht südlich des Rheins einen Tunnel unter dem Laubberg in Richtung Kreisel Chrüzstrasse und eine Brücke über den Rhein östlich der bestehenden Eisenbahnbrücke vor. Diese beiden Bauwerke haben einen wesentlichen Einfluss auf die zu erwartenden Gesamtkosten der Umfahrung, die aus heutiger Sicht auf rund 200 Mio. Franken veranschlagt werden müssen. Trotz des zu erwartenden Nutzens hat das Vorhaben wegen dieser hohen Kosten ein ungünstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis. Dies führte denn auch dazu, dass der Regierungsrat das Vorhaben in seiner 2001 vorgenommenen Prioritätenreihung für 60 Infrastrukturvorhaben (Ortsumfahrungen) im Handlungsfeld C einreichte (A als höchste, D als niedrigste Prioritätsstufe). Diese fachliche Beurteilung des dem Richtplan eintrag zugrunde liegenden Vorhabens hat sich seither nicht geändert.

Für den Abschnitt Bülach–Glattfelden sieht der Richtplan Verkehr einen Ausbau auf vier Fahrstreifen vor. Das Verkehrsaufkommen auf dieser Achse ist auch mit den heutigen zwei Fahrstreifen zu bewältigen. Auf diesem Abschnitt besteht in Bezug auf die Verkehrskapazität einzig am Kreisel Chrüzstrasse (Gemeindegrenze Bülach/ Glattfelden) ein Engpass. Dort kreuzen sich die beiden Achsen Schaffhausen–Eglisau sowie Kaiserstuhl–Glattfelden. Es ergeben sich während Spitzenzeiten zeitweise Rückstaus. Sodann kam es auf der geraden Strecke durch den Hardwald in der Vergangenheit vereinzelt zu schweren Unfällen. Ein Unfallschwerpunkt besteht dort jedoch nicht.

Die Achse Zürich–Bülach–Eglisau–Schaffhausen ist im Sachplan Verkehr des Bundesrates und im Entwurf für eine Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz zur Aufnahme ins Ergänzungsnetz vorgesehen. Die Vorlage an die eidgenössischen Räte für die Anpassung des Netzbeschlusses wird auf Ende 2009 erwartet. Die Aufnahme ins Ergänzungsnetz würde allerdings nicht bedeuten, dass sich der Bund an den Kosten für den Ausbau beteiligen würde. Die Finanzierung müsste durch den Kanton sichergestellt werden.

Es zeichnet sich ab, dass die dem Kanton für den Strassenbau zur Verfügung stehenden Mittel auch inskünftig sehr knapp sein werden, um die anstehenden Aufgaben zu bewältigen. So ist absehbar, dass sich der Kanton auch weiterhin im Bereich der Nationalstrassen wird substantiell beteiligen müssen, um eine Verwirklichung der im kantonalen Richtplan eingetragenen Vorhaben sicherzustellen (Einhausung Schwamendingen, Ausbau der Nordumfahrung). Auch auf dem Gebiet der Städte Zürich und Winterthur besteht Handlungsbedarf. Auf dem Gebiet der Stadt Zürich sind die Planungsarbeiten für den Waidhaldetunnel voranzutreiben. Damit könnte die Rosengartenstrasse (DTV rund 60000) entlastet werden. Selbst bei einer Bundesbeteiligung aus dem Infrastrukturfonds verblieben dem Kanton hierfür hohe Kosten. Für Winterthur und Umgebung ist nach der negativen Beurteilung des Bundes der Südostumfahrung und der klaren Priorität auf den Ausbau der bestehenden Umfahrung eine Lösung für die Erschliessung der wichtigen regionalen Entwicklungsgebiete in Oberwinterthur (Zentrumsgebiet von kantonomer Bedeutung) zu suchen. Sodann sind an verschiedenen Orten Entlastungen von Ortskernen in Planung. Alle diese Vorhaben werden den Strassenfonds in den nächsten Jahren stark belasten.

Zusammen mit der Hochleistungsstrasse zwischen Bülach und Glattfelden bringt die Umfahrung Eglisau eine schnellere Anbindung des süddeutschen Raums an den Wirtschaftsraum Zürich mit seinem Flughafen. Bedeutung und Wirkung dieser zusammenhängenden Strassenelemente sind daher in einem grösseren Zusammenhang zu beurteilen. Beide Objekte sind im Verkehrsrichtplan vom 26. März 2007 mit einem kurz- bis mittelfristigen Realisierungshorizont eingetragen. Der Planungsstand der beiden Elemente ist unterschiedlich und bei der Umfahrung Eglisau weiter fortgeschritten als beim Autobahnzusammenschluss. Allerdings genügt auch der Planungsstand für die Umfahrung nicht für eine weitergehende Entscheidungsfindung. Insbesondere wurden die Umweltfachstellen bisher noch nicht zur Stellungnahme begrüsst. Die diesbezüglichen Anforderungen sind hoch und bedürfen einer detaillierten und fachlich fundierten Beurteilung. Erst auf dieser Grundlage kann eine breit abgestützte Interessensabwägung erfolgen. Die für eine Kre-

ditvorlage erforderlichen Planungs- und Projektierungsarbeiten sind vor diesem Hintergrund innerhalb der dem Regierungsrat zur Verfügung stehenden Zeit von drei Jahren nicht zu erbringen. Aller Voraussicht nach könnten die Motionen somit nicht erfüllt werden.

Bezüglich Autobahnzusammenschluss stellen sich auch grundsätzliche Fragen, ist doch der Abschnitt der A 50 zwischen Glattfelden und dem Kreisel Chrüzstrasse mit dem teilweisen vierspurigen Ausbau eher überdimensioniert. Handlungsbedarf besteht vor allem am Kreisel Chrüzstrasse, der in den Spitzenzeiten teilweise überlastet ist.

Auch angesichts der knappen Mittel und der verkehrlichen Ausgangslage erscheint es unsachgemäss, die weiteren Planungs- und Projektierungsarbeiten einzig auf die im Richtplan eingetragenen und von den Motionen aufgegriffenen Netzelemente auszurichten. Allerdings rechtfertigt es der Problemdruck entlang der Ortsdurchfahrt Eglisau sowie am Kreisel Chrüzstrasse, die Planungsarbeiten wieder aufzunehmen und mit einem weiteren Blickwinkel voranzutreiben, um fundierte Grundlagen für Variantenentscheide zu erhalten. Die für die Planung zuständige Volkswirtschaftsdirektion wird die erforderlichen Arbeiten an die Hand nehmen.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, die Motionen KR-Nrn. 55/2009 und 56/2009 nicht zu überweisen.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi