

## **Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich**

Sitzung vom 12. August 2009

### **1246. Petition «Umfahrung Eglisau jetzt!»**

Anlässlich der Kantonsratssitzung vom 23. Februar 2009 überreichte der Bezirksgewerbeverband Bülach der Volkswirtschaftsdirektorin die Petition «Umfahrung Eglisau jetzt!». Die Petition fordert eine «höhere Priorität bei der Planung der Umfahrung Eglisau gemäss Richtplan» sowie eine rasche Realisierung der Hochleistungsstrassen-Verbindungsstücke Bülach–Glattfelden–Eglisau. Sie ist an die eidgenössischen Räte, den Bundesrat, den Kantonsrat und den Regierungsrat gerichtet und wurde gemäss Mitteilung des Bezirksgewerbeverbandes Bülach von 7445 Personen unterzeichnet.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

**b e s c h l i e s s t d e r R e g i e r u n g s r a t :**

I. Schreiben an den Bezirksgewerbeverband Bülach, Werner Scherrer, Präsident, Marktgasse 36, 8180 Bülach:

Ihr Verband hat am 23. Februar 2009 der Volkswirtschaftsdirektorin die Petition «Umfahrung Eglisau jetzt!» überreicht. Die Petition verlangt von den eidgenössischen Räten, dem Bundesrat, dem Kantonsrat und dem Regierungsrat die Verwirklichung zweier im kantonalen Richtplan Verkehr eingetragener Vorhaben: die Umfahrung von Eglisau sowie den Autobahnezusammenschluss Bülach–Glattfelden. Beide Vorhaben betreffen das Staatsstrassennetz des Kantons Zürich. Der Regierungsrat ist für die Ausarbeitung von solchen Strassenprojekten und damit auch für die Beantwortung der Petition «Umfahrung Eglisau jetzt!» zuständig.

In der Volksabstimmung vom 10. März 1985 wurde die Kreditvorlage über 66,8 Mio. Franken für eine Umfahrung Eglisau abgelehnt. Die damalige Gegnerschaft der Umfahrung brachten vor, diese 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 dem bei der örtlichen Bevölkerung nach wie vor bestehenden Bedürfnis nach einer Umfahrung Rechnung zu tragen, wurde eine neue Linienführung der Umfahrungsstrasse untersucht, welche die von den Gegnerinnen und Gegnern im seinerzeitigen Abstimmungskampf vorgebrachten Argumente berücksichtigt. Der Kantonsrat stimmte einer entsprechenden

Teilrevision des kantonalen Richtplans Teil Verkehr am 4. Januar 1988 zu. Im Hinblick auf die Wiederherstellung des Haushaltsgleichgewichts Anfang der 90er-Jahre war es seinerzeit jedoch 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 anfielen. Vor diesem Hintergrund wurde auf eine Projektierung der Umfahrung Eglisau verzichtet.

Der durchschnittliche tägliche Verkehr durch Eglisau beträgt 17 500 Motorfahrzeuge bei einem verhältnismässig hohen Lastwagenanteil von 8,6%. Entlang der Ortsdurchfahrt konnten im Rahmen von Sanierungsmassnahmen Verbesserungen in Bezug auf Lärmschutz, für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer erreicht werden. Im Rahmen des Sanierungsteilprogramms II/1989 wurden in den Jahren 1997 und 1998 an rund 30 Gebäuden entlang der Züricher- und der Schaffhauserstrasse Schallschutzfenster mit Gesamtkosten von rund Fr. 530 000 zulasten des Kantons eingebaut. Ausserdem wurden im Rahmen eines Gestaltungsplans Lärmschutzwände an der Schaffhauserstrasse im Bereich der Zufahrt Stampfi errichtet. Mit einer Umfahrung könnten das Städtchen und die beidseitig des Rheins liegenden Wohngebiete darüber hinaus vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Zudem könnte sie einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten. Die neue 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, die aus heutiger Sicht auf rund 200 Mio. Franken veranschlagt werden müssen. Trotz des ausgewiesenen Nutzens hat das Vorhaben aufgrund dieser hohen Kosten ein ungünstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis. Dies führte denn auch dazu, dass der Regierungsrat das Vorhaben in seiner im Jahr 2001 vorgenommenen Prioritätenreihung für 60 Infrastrukturvorhaben (Ortsumfahrungen) im Handlungsfeld C eingereiht hatte (A als höchste, D als niedrigste Prioritätsstufe). Die Prioritätenreihung erfolgte nach rein sachlichen Kriterien. Es liegen keine Gründe vor, wonach sich bei einer Neubeurteilung eine höhere Priorität ergeben könnte. Auch zeichnet sich ab, dass die dem Kanton für den Strassenbau zur Verfügung stehenden Mittel inskünftig sehr knapp sein werden.

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 für 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.

Zusammen mit der Hochleistungsstrasse zwischen Bülach und Glattfelden bringt die Umfahrung Eglisau eine attraktivere 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 einen Entscheid. Insbesondere wurden die Umweltfachstellen bisher noch nicht zur Stellungnahme begrüsst. Auch die umweltrechtlichen Anforderungen an den Strassenbau sind hoch und bedürfen einer eingehenden Prüfung. Erst auf dieser Grundlage kann eine breit abgestützte Interessenabwägung erfolgen. Vorerst sollen die Planungsarbeiten weiter vorangetrieben werden, um fundierte Grundlagen für Variantenentscheide zu erhalten. Die für die Planung zuständige Volkswirtschaftsdirektion wird die dafür nötigen Schritte einleiten.

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



Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:

Husi