

Sitzung vom 19. April 2023

**497. Interpellation (Brückensanierung Eglisau – Priorisierung, Notwendigkeit der Massnahmen, Alternativen)**

Kantonsrätin Romaine Rogenmoser, Bülach, und Kantonsrat Matthias Hauser, Hüntwangen, haben am 6. März 2023 folgende Interpellation eingereicht:

Am 18. Januar fand zum Thema Brückensanierung eine öffentliche Informationsveranstaltung der Gemeinde Eglisau und der Baudirektion des Kantons Zürich statt. Das Entsetzen unter den Anwesenden war gross, als das ganze Ausmass der Konsequenzen für die Beteiligten, wie Gewerbe, Landbesitzer und Bevölkerung, klar wurde. Die Reaktionen waren aufgebracht und viele Fragen wurden gestellt – schriftlich wie mündlich. Die vollständige Beantwortung steht noch aus. Um sicherzustellen, dass der Informationsfluss bei diesem Projekt der ganzen betroffenen Öffentlichkeit zugänglich gemacht wird bzw. gewährleistet ist, bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Was hat die Direktion bewogen, neben der Brückensanierung, die n.b. in kurzer Zeit zu bewerkstelligen wäre, noch viele andere Massnahmen (wie Velowege, Rückbau Kreisel, Tempo 30-Zone etc.) einzuplanen, deren Dringlichkeit, Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit in keiner Weise gegeben sind?
2. Aufgrund von welchen Ereignissen wird das Kriterium Sicherheit als Hauptgrund für die zusätzlichen Massnahmen herangezogen? Eglisau ist nicht als Unfallschwerpunkt bekannt – ganz im Gegensatz zur geplanten Ausweichroute über den Irchel, die jetzt schon als Unfallroute berüchtigt ist.
3. Wie sieht die Verkehrsführung für den Schwerverkehr während der Bauzeit konkret aus? Der Umweg über Winterthur ist aus ökologischer Sicht abzulehnen, der Umweg um den Irchel ebenso wie der Weg durch die Quartiere von Eglisau (unter anderem an Kindergärten vorbei) ist aus sicherheitstechnischen Überlegungen ebenfalls nicht zielführend. Was für konkrete Lösungsvorschläge hat die Direktion?
4. Aufgrund welcher Notwendigkeit wird dieses Projekt priorisiert, wenn eine Beschleunigung der Umfahrung sämtliche als sicherheitsrelevante Notwendigkeiten begründeten Massnahmen obsolet machen? Der Bedarf der Gemeinde, den Deckbelag der Brücke sowie ihre Werkleitungen zu sanieren (und gleichzeitig kostengünstig noch ein Fernwärme-

netz einzubauen), kann nicht als hinlänglicher Grund gelten – auch deshalb nicht, da diese Gemeindegeschäfte nicht durch den Kanton finanziert werden dürfen.

5. Es kam in den vergangenen zehn Jahren immer wieder zu kleineren Sanierungsarbeiten an der Schaffhauser-, der Zürcherstrasse und der Strassenbrücke über den Rhein in Eglisau. Dabei wurden z. B. Leitungen und Beläge erneuert. Wir bitten um Auflistung der Sanierungsarbeiten des Kantons und Gemeindegewerks entlang dieser Hauptverkehrsachse auf dem Gemeindegebiet Eglisau während der letzten 15 Jahre.
6. Wurde der Einsatz einer Notbrücke (analog Brücke Rüdlingen) für die Zeit der Sanierungsmassnahmen unter Einbezug von privaten Liegenschaften/Flächen geprüft oder z. B. zwischen Kirche und Lochmühle in Eglisau? Aufgrund der beengten Platzverhältnisse wäre ein Notübergang allenfalls versetzt nötig. Nach welchen Kriterien wurden diese Abwägungen gemacht? Wie hoch wären die Kosten für eine Notbrücke und Notzufahrtswege? Diese Kosten müssten in Relation gebracht werden mit dem Verlust, den Gewerbe und Bevölkerung in der inakzeptabel langen Sanierungszeit zu gewärtigen hätten. Wenn keine Prüfung einer solchen Alternative gemacht wurde, weshalb wurde dies unterlassen?
7. Aufgrund von welchen Überlegungen wurde ein zusätzlicher Veloweg geplant, bei dem Enteignungen (und damit einhergehende Vernichtung von Existenzgrundlagen für das Gewerbe) nötig sind? Ebenso würde wertvolles Kulturland für einen zusätzlichen Veloweg vernichtet. Wie wird dies gerechtfertigt, angesichts der Tatsache, dass durch Eglisau ein guter und automobilfreier Veloweg existiert bzw. dass dieser zusätzliche Veloweg durch die Realisierung der Umfahrung obsolet werden würde, weil der gesamte Langsamverkehr dann noch besser durch Eglisau fahren könnte.
8. Zahlreiche Gemeinden in der Schweiz an stark befahrenen Kantonsstrassen machen es vor, insbesondere auch bei engen Platzverhältnissen im Berggebiet: Lärmschutzwände, die Reduktion der Einmündungen von Gemeindestrassen, Unterführungen und Überführungen für Fussgänger, Langsamverkehr und Gemeindestrassen, Einspur- und Ausfahrtstreifen können den Durchgangsverkehr beschleunigen. Solche Massnahmen sind unter Einbezug heutiger privater Parzellen und Liegenschaften auch in Eglisau noch zahlreiche möglich. Sie würden den Verkehr verflüssigen. Sollte die Umfahrung an politischen oder juristischen Gründen scheitern, werden sie unvermeidlich. Warum plant die Direktion genau das Gegenteil und will den Verkehr verlangsamen?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Interpellation Romaine Rogenmoser, Bülach, und Matthias Hauser, Hüntwangen, wird wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1 und 8:

Die lange Bauzeit wird in erster Linie durch den dringlichen, notwendigen und sinnvollen Ersatz der Werkleitungen für die Versorgung der Bevölkerung sowie den aus statischen Gründen notwendigen Ersatzneubau der Auskragung Schaffhauserstrasse Rampe Nord unter gleichzeitig grösstmöglichem Verkehrsfluss verursacht. Die weiteren Massnahmen haben keinen wesentlichen Einfluss auf die Bauzeit. Es ist weder sinnvoll noch rechtlich zulässig, die Ortsdurchfahrt im heutigen Zustand zu sanieren. Die Ortsdurchfahrt weist eine sehr grosse Verkehrsbelastung aus. Die Lärmbelastung ist sehr hoch, und an den meisten Gebäuden entlang der Strasse sind die gesetzlichen Lärmgrenzwerte überschritten. Die Querung der Strasse ist nur schwer möglich. Für den Veloverkehr fehlt zum Teil eine Infrastruktur. Kurzum: Die Belastung für die Bevölkerung durch die Strasse ist gross. Daher sieht der behördenverbindliche regionale Richtplan eine ortsverträgliche Gestaltung der Strasse im Sinne einer «ganzheitlichen Aufwertung des Strassenraums und einer Erhöhung der Siedlungsverträglichkeit» vor.

Die Projektierungsgrundsätze für Kantonsstrassen sind in § 14 des Strassengesetzes (StrG, LS 722.1) geregelt. Die Baudirektion hat im Auftrag des Regierungsrates dazu Standards erlassen, die diese Grundsätze weiter präzisieren (RRB Nr. 1185/2020). Die gesetzlichen Projektierungsgrundsätze, die daraus abgeleiteten Standards und weitere gesetzliche Bestimmungen sind Vorgaben, von denen nicht nach Belieben abgewichen werden kann. Vielmehr dienen das Einsprache- und gegebenenfalls ein an die Projektfestsetzung anschliessendes Rechtsmittelverfahren dazu, dass Betroffene ihre Rechte notfalls auch vor Gericht durchsetzen können. Weiter ist davon auszugehen, dass die von übermässigem Strassenlärm Betroffenen einen klagbaren Anspruch auf die Einführung von Tempo 30 haben, weil sämtliche anderen Lärmsanierungsmassnahmen nicht ausreichen, um die gesetzlichen Grenzwerte einzuhalten. Die Leistungsfähigkeit der Strasse wird durch die Einführung von Tempo 30 nicht beeinträchtigt.

Das für das Mitwirkungsverfahren aufgelegte Projekt wird vom Tiefbauamt im Rahmen der weiteren Projektierung nicht zuletzt aufgrund der vielen Einwendungen noch optimiert werden, um alle betroffenen Interessen bestmöglich zu berücksichtigen und die Bauzeit nach Mög-

lichkeit noch zu verkürzen. Mit dem Projekt soll den gesetzlichen Vorgaben und dem Richtplan im Interesse der betroffenen Bevölkerung und der Verkehrsteilnehmenden Rechnung getragen werden.

Zu Frage 2:

Die Kantonspolizei hat in den letzten zehn Jahren knapp 200 Verkehrsunfälle auf der Ortsdurchfahrt Eglisau registriert. Auf der Zürcherstrasse zwischen Bahn- und Roggenfarnstrasse ist zudem der Unfallschwerpunkt Nr. 1393 registriert, der definitiv erst mit der Sanierung behoben werden kann. Wie alle Strassenprojekte wird auch die Ortsdurchfahrt Eglisau unter Beachtung der Sicherheit gemäss § 14 Abs. 1 StrG projektiert. Wie bei sämtlichen Sanierungsprojekten wurde vorgängig ein sogenanntes Road Safety Audit durchgeführt und die erkannten Schwachstellen werden beseitigt, wo immer dies mit verhältnismässigem Aufwand möglich ist. Auf der Ausweichroute ist die Höchstgeschwindigkeit ausserorts im Herbst 2020 bereits auf 60 km/h gesenkt worden. Die Unfallzahlen haben sich seither mehr als halbiert. In Zusammenarbeit mit der Kantonspolizei und den betroffenen Gemeinden sowie aufgrund von Einwendungen aus der Bevölkerung werden vor Beginn der Umleitung weitere Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit geprüft und gegebenenfalls umgesetzt.

Zu Frage 3:

Für den Schwerverkehr ist einzig die grossräumige Umfahrung über Winterthur und Zürich vorgesehen. Im Übrigen wird der Schwerverkehr weiterhin durch Eglisau und nicht um den Irchel geführt. Während rund eines Jahres muss der Schwerverkehr Nord-Süd baubedingt über die Bahnhof-, Rheinsfelder- und Bahnstrasse umgeleitet werden. Zum Schutz des Langsamverkehrs werden in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Eglisau und der Kantonspolizei flankierende Massnahmen umgesetzt. Praxistaugliche Alternativen gibt es nicht.

Zu Frage 4:

Durch einen Verzicht auf die Sanierung der Ortsdurchfahrt würde die Umfahrung nicht beschleunigt. Für die Umfahrung und die Sanierung der Ortsdurchfahrt Eglisau sind im Tiefbauamt zwei Projektleitende zuständig. Die Projekte werden parallel mit hoher Priorität vorwärtsgetrieben. Der Regierungsrat hat jedoch bereits im Auftrag an die Baudirektion zur Ausarbeitung einer Kreditvorlage darauf hingewiesen, dass die Umsetzung der Umfahrung Eglisau mit grossen Unsicherheiten behaftet ist (RRB Nr. 885/2022). Selbst die sehr optimistischen Annahmen gehen von einer Eröffnung der Umfahrung Eglisau nicht vor 2038 aus. Je nach rechtlichen Hürden und bautechnischen Hindernissen, die noch zu überwinden sein werden, kann sich die Eröffnung um viele Jahre

verzögern. Es ist zudem nicht auszuschliessen, dass die Gerichte die Erhaltung der bundesrechtlich geschützten Landschaft und des Ortsbilds von Eglisau höher gewichten als die Entlastung der Betroffenen und die Behebung eines Verkehrsnadelöhrs. Damit könnte die Umfahrung nicht realisiert werden. Vorgängig muss der Kantonsrat eine Richtplanrevision und eine Kreditvorlage bewilligen. Gegen den Kredit kann das Referendum ergriffen werden.

Weder die Sanierung der Werkleitungen der Gemeinde noch der aus statischen Gründen notwendige Ersatzbau der Auskragung Schaffhauserstrasse Rampe Nord noch die Brückensanierung selbst können ohne schwerwiegende Risiken so lange hinausgeschoben werden.

Zu Frage 5:

Jährlich	verschiedene Flickarbeiten mit Kaltbelag und Rissverguss nach dem Winter
Jährlich	mehrere Grabenaufbruchgesuche Dritter bewilligt und ausgeführt
2022	Sofortmassnahme, Schaffhauserstrasse, Deckbelagsersatz bei Kreisel Landi
2021	Unterhaltsarbeiten, Zürcherstrasse, Belagsflicke
2020	Anpassung der Radwegführung, Zürcherstrasse/Lochmühlestrasse, provisorische Randabschlüsse
2019	Fahrbahnsanierung, Schaffhauserstrasse Richtung Zürich (Grund: Wasserleitungsbruch)
ab 2018	Ausfräsen und Ausfugen von Randsteinen, Schaffhauserstrasse
2018	Unterhaltsarbeiten, Brückenkopf Nord und Süd, Belagsflicke
2017	Pfosten, Schaffhauserstrasse, Auskragung Gehweg, Verhinderung Nutzlastüberschreitung
2016	Unterhaltsarbeiten, Lochmühlestrasse bis Alte Landstrasse, Belagsflicke
2014	Unterhaltsarbeiten, Bahnstrasse bis Roggenfahrstrasse, Belagsflicke
2013	Zürcherstrasse, verschiedene Grabeninstandsetzungen (Grund: Wasserleitungsbrüche)
2012	Unterhaltsarbeiten, Zürcher- und Schaffhauserstrasse, Belagsflicke und Grabenflicke
2012	Belagssanierung, Schaffhauserstrasse, Kreisel Landi bis Gemeindegrenze Wil
2010	Deckbelagsersatz, Schaffhauserstrasse, Kreisel Landi
2009	Belagssanierung, Brückenkopf Nord einschliesslich Kreuzung Obergass und Brückenkopf Süd bis Alte Landstrasse
ab 2007	sämtliche Schachtdeckel ersetzt

Zu Frage 6:

Eine Notbrücke unmittelbar neben der bestehenden Strassenbrücke würde nur einen kurzen Baustellenbereich vom Verkehr entlasten und daher den Verkehrsdurchfluss nicht massgeblich vergrössern. Wie im technischen Bericht ausgewiesen, wurde eine Variante «Umleitung lokal» mit einer Notbrücke westlich der Eisenbahnbrücke geprüft. Eine Notbrücke hätte jedoch dasselbe Bewilligungsverfahren zu durchlaufen wie die Umfahrung Eglisau und wäre damit auch denselben rechtlichen Risiken ausgesetzt und folglich – wenn überhaupt – kaum schneller zu realisieren als die Umfahrung. Die Kosten für eine solche Lösung einschliesslich Zufahrtsstrecken dürften sich jedoch auf ein Vielfaches der lediglich grob abgeschätzten Kosten belaufen.

Zu Frage 7:

Aus Gründen der Verkehrssicherheit und der ortsbildverträglichen Gestaltung soll der Fuss- und Veloverkehr innerorts separat geführt werden. Dagegen wird der im kantonalen Velonetzplan als Nebenverbindung aufgenommene Radweg entlang der Zürcherstrasse ausserorts aufgrund der zahlreichen Einwendungen einer erneuten Zweckmässigkeitsprüfung unterzogen. Dieser Teil kann zudem nur gebaut werden, wenn er noch vor der Projektfestsetzung in den regionalen Richtplan aufgenommen wird.

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

Vor dem Regierungsrat  
Die Staatsschreiberin:  
**Kathrin Arioli**