



**Kanton Zürich
Baudirektion
Tiefbauamt**

Umfahrung Eglisau: Vorprojekt light (Objektkredit)

Öffentliche Auflage §13 StrG Mitwirkungsverfahren

Auswertung

20. November 2024



Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung	3
2	Einleitung.....	4
2.1	Ausgangslage	4
2.2	Projektziele	5
2.3	Vorgehen	5
2.4	Vorgeschichte	6
2.5	Variantenentwicklung / Linienführung	6
3	Mitwirkung: Übersicht	8
3.1	Zweck und Durchführung	8
3.2	Eingegangenen Stellungnahmen	8
4	Mitwirkung: Ergebnisse.....	10
4.1	Umwelt / Landschaft.....	10
4.2	Linienführung	11
4.3	Verkehr	12
4.4	Ortdurchfahrt / flankierende Massnahmen.....	14
4.5	Anschlüsse.....	15
4.6	Prozess	15
4.7	Nationale Bedeutung.....	16
4.8	Bau / Infrastruktur.....	17
5	Weiteres Vorgehen	18
6	Anhang: Tabelle Stellungnahmen und Beantwortung	19



1 Zusammenfassung

Die Hauptstrasse Nr. 4 soll im Raum Eglisau nicht mehr über die historische Rheinbrücke geführt werden. Die übergeordnete Bedeutung der Hauptstrasse ist mit der bestehenden Rheinquerung und den Bedürfnissen an die Ortsdurchfahrt nicht kompatibel. Heute queren täglich rund 23'000 Fahrzeuge die Ortsteile Eglisau und Seglingen. Deshalb werden mit der Umfahrung Eglisau folgende Ziele angestrebt: den übergeordneten vom lokalen Verkehr entflechten, die Funktionalität der Hauptstrasse Nr. 4 als Durchgangsstrasse sicherstellen, die Ortsteile Seglingen und Eglisau sowie die historische Rheinbrücke entlasten sowie die tangierten Schutzgebiete bestmöglich schonen.

Die Umfahrung muss den Flussraum des Rheins queren. Die Topografie, Landschaft, Landes- und Kantonsgrenzen sowie Schutzgebiete bilden im Raum Eglisau für die Strasseninfrastruktur einen Flaschenhals. Seit Mitte der 1980er-Jahre wurde eine Vielzahl von Brücken- und Tunnelvarianten in unterschiedlichen Bearbeitungstiefen untersucht. Das nun vorliegende «Vorprojekt light» führt über weite Strecken in Tunnels und schont damit die tangierten Schutzgebiete bzw. -objekte sowie das Siedlungsgebiet. Die Projekterarbeitung wurde mit diversen Nachbar- und Drittprojekten koordiniert. Dazu zählen die Sanierung der Ortsdurchfahrt Eglisau, der Ausbau der Schaffhauserstrasse im Hardwald sowie Ausbauvorhaben der SBB (Perimetersicherung für Doppelspurausbau bzw. Abstellanlage).

Auf der Grundlage des Siegerprojekts des Brückenwettbewerbs 2019/2020 und einer Machbarkeitsstudie zu den Anschlussstrecken 2021 hat das kantonale Tiefbauamt 2022 von der Regierung den Auftrag erhalten, ein «Vorprojekt light» auszuarbeiten. Dieses lag vom 26. Januar bis 15. März 2024 gemäss § 13 des Strassengesetzes (StrG) öffentlich auf. Am 23. Januar 2024 haben die Verantwortlichen des Kantons in einem Livestream das Projekt erläutert und Fragen beantwortet. Der Livestream und die Aufzeichnung wurden bis heute über 23'000 Mal aufgerufen.

Da das Projekt ausserhalb der im Richtplan eingetragenen Linienführung liegt, ist für die ordentliche Revision des kantonalen Richtplans die Anpassung des Eintrags erforderlich. Deshalb wurde parallel zur öffentlichen Auflage des «Vorprojekts light» die geänderte Linienführung im Rahmen der öffentlichen Auflage der Teilrevision des kantonalen Richtplans vom 1. Dezember 2023 bis 15. März 2024 ebenfalls öffentlich aufgelegt. Die Auswertung der öffentlichen Auflage betreffend Linienführung im Rahmen der ordentlichen Revision des kantonalen Richtplans erfolgt separat durch das zuständige kantonale Amt für Raumentwicklung (ARE Kanton Zürich).

Im Rahmen der öffentlichen Auflage des «Vorprojekts light» sind 24 schriftliche Stellungnahmen und Einwendungen zu 98 Themen eingegangen. Die betroffenen Gemeinden unterstützen das Umfahrungsprojekt und zeigen sich weitgehend zufrieden mit den aufgelegten Unterlagen. Die Umweltorganisationen stehen dem Projekt kritisch gegenüber und lehnen es aufgrund der Beeinträchtigung der BLN-Schutzziele (Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler) ab. Einzelpersonen und weitere Organisationen machen Verbesserungsvorschläge zur Linienführung, zu den Anschlüssen sowie zur Velo- und Fusswegführung und betonen die Bedeutung des Erhalts von Natur- und Landschaftswerten.

Der vorliegende Bericht gibt einen Überblick über die Eingaben und fasst sie thematisch zusammen. Er gibt die Stellungnahme des kantonalen Tiefbauamts zu den einzelnen Inhalten wieder und zeigt das weitere Vorgehen auf. Das Tiefbauamt bedankt sich bei allen Mitwirkenden für die eingegangenen Beiträge.



2 Einleitung

Kapitel 2 fasst die Projektübersicht aus dem technischen Bericht des Mitwirkungsverfahrens nach §13 StrG zusammen.

2.1 Ausgangslage

Mit der neuen Umfahrungsstrasse sollen die Ortsdurchfahrten Eglisau und Seglingen vom Durchgangsverkehr entlastet und deren Funktionalität sichergestellt werden. Die Hauptstrasse Nr. 4 vom Kreisel Chrüzstrass in Glattfelden nach Rafz sichert u.a. den kantons- und grenzüberschreitenden Anschluss an das nationale und transeuropäische Strassennetz. Zudem gewährleistet sie die Nord-Süd-Anbindung der Region Rafzerfeld an den Wirtschaftsraum Zürich und auch den Flughafen. Sie ist die einzige leistungsfähige rheinquerende Strassenverbindung zwischen Zuzach AG und Schaffhausen.

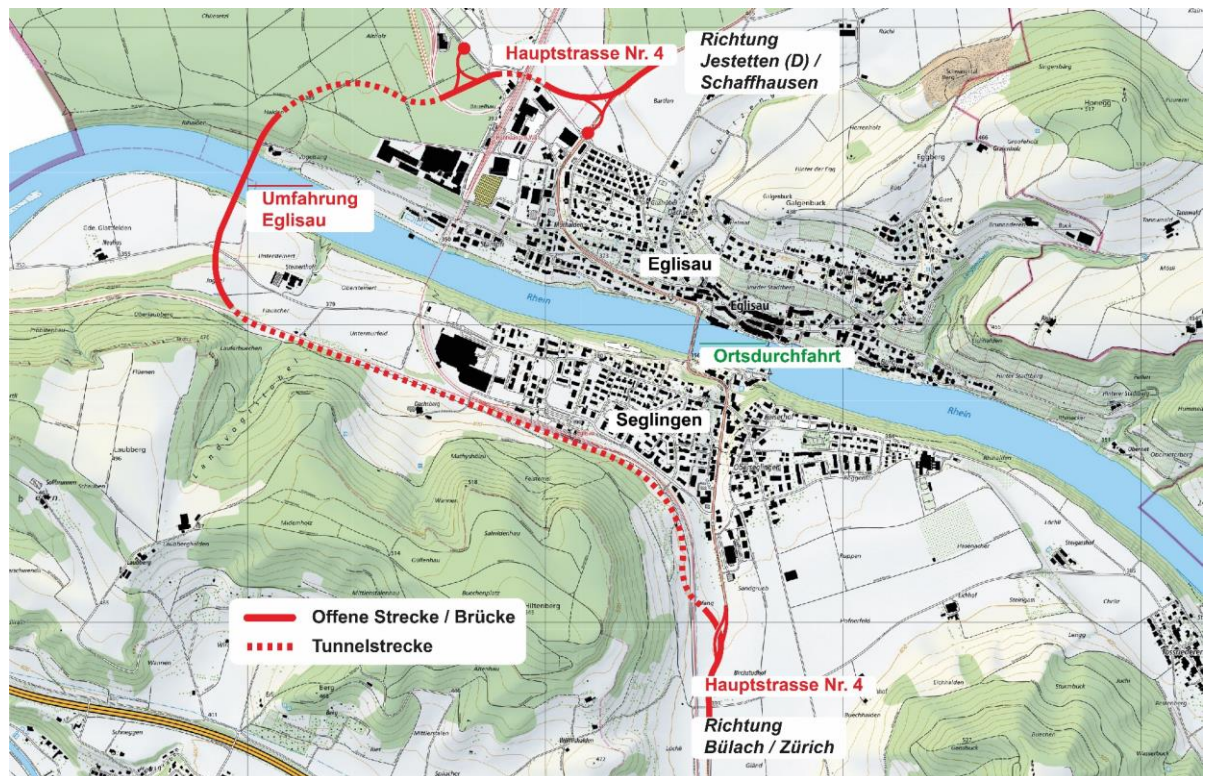


Abbildung 1 Hauptstrasse Nr. 4 – Ortsdurchfahrt und Umfahrung Eglisau

Die geplante Umfahrung tangiert – wie auch die bestehende Ortsdurchfahrt – verschiedene Schutzgebiete und bundesrechtlich geschützte Natur- und Kulturdenkmäler. Zur Schonung dieser Schutzobjekte sind umfangreiche Massnahmen vorgesehen, u.a. liegt die neue Strasse mehrheitlich in Tunnels. Die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) und die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege (EKD) bevorzugen in ihren Gutachten 2021 eine unterirdische Rheinquerung für die Umfahrung, da diese die lokalen Schutzobjekte am wenigsten beeinträchtigt. Eine ebenfalls die Schutzziele respektierende oberirdische Lösung schliessen sie kategorisch aber nicht aus.



Eine komplett unterirdische Lösung hat der Regierungsrat geprüft, aber aufgrund der sehr hohen Erstellungs- und Betriebskosten als nicht finanzierbar eingestuft.

2.2 Projektziele

Mit der Umfahrung Eglisau werden folgende übergeordneten Ziele verfolgt:

- Entflechten des übergeordneten vom lokalen Verkehr
- Sicherstellen der Funktionalität der Hauptstrasse Nr. 4 als Durchgangsstrasse
- Entlasten der Ortsteile Seglingen und Eglisau sowie der historischen Rheinbrücke
- Bestmögliche Schonung der Schutzgebiete bzw. -objekte.

Der Bundesrat legt gestützt auf das Strassenverkehrsgesetz (SVG) in der Durchgangsstrassenverordnung (DstVo) die für den allgemeinen Durchgangsverkehr offenzuhaltenden Strassen (Autobahnen, Autostrassen und Hauptstrassen) fest. Gemäss Anhang 2 DStVo, Liste der Hauptstrassen, Lit. A gehört dazu die Hauptstrasse Nr. 4. Die Hauptstrasse Nr. 4 stellt den kantons- sowie grenzüberschreitenden Anschluss an das nationale und transeuropäische Strassennetz sicher. Zudem gewährleistet sie die Nord-Süd-Anbindung der Region Rafzerfeld an den Wirtschaftsraum Zürich inkl. Flughafen und ist die einzige leistungsfähige rheinquerende Strassenverbindung zwischen Zurzach AG und Schaffhausen (Autobahn A4).

Bei der Beeinträchtigung der bundesrechtlich geschützten Natur- und Kulturdenkmäler sind im Hinblick auf das Gebot der grösstmöglichen Schonung besondere Massnahmen zum bestmöglichen Schutz der betroffenen Objekte vorzusehen.

2.3 Vorgehen

Die Baudirektion hat gemäss Regierungsratsbeschluss Nr. 885/2022 als Grundlage für den Objektkreditantrag ein Vorprojekt light – ein im Umfang und Tiefgang reduziertes Vorprojekt in Anlehnung an SIA-Phase 31 – zu erarbeiten. Die Umfahrung Eglisau ist gemäss StrG § 14 entsprechend ihrer Bedeutung und Zweckbestimmung und unter Beachtung der Bau- und Verkehrstechnik, der Sicherheit, der Wirtschaftlichkeit und der Umweltauswirkungen zu projektieren. Dabei sind folgende phasenbezogenen Ziele zu erreichen:

- Konkretisierung und Optimierung der Bestvariante (Variante Nr. 3 der Machbarkeitsstudie vom 22. Januar 2021).
- Ausarbeitung «Vorprojekt light» mit Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben und den Anforderungen der Baudirektion.
- Aufzeigen der Projektrisiken und zugehöriger Massnahmen, insbesondere aufgrund der Eingriffe in Schutzgebieten und Bundesinventaren.
- Nachweis der verkehrlichen und baulichen Machbarkeit.
- Definition der verkehrlich flankierenden Massnahmen sowie Aufzeigen der Aufwertungs- und Entwicklungspotenziale entlang der Ortsdurchfahrt in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Eglisau.
- Aufzeigen der Umweltauswirkungen und der entsprechenden Massnahmen, welche die negativen Auswirkungen minimieren und die betroffenen Schutzobjekte grösstmöglich schonen.
- Ermitteln der Kosten mit einer Genauigkeit von +/-25 % (als Grundlage für den Objektkredit).



2.4 Vorgeschichte

Seit den 70er Jahren gibt es Bestrebungen, eine Umfahrung des Städtchens Eglisau mitsamt dessen linksrheinischem Ortsteil Seglingen zu planen und zu realisieren:

- 1978 wurde eine Linienführung durch den Kantonsrat im kantonalen Gesamtplan (Verkehrsplan) verankert.
- 1985 wurde in einer kantonalen Volksabstimmung erstmals über einen Objektkredit für die Umfahrung abgestimmt. Das Vorhaben, damals noch als vierspurige Strasse konzipiert, scheiterte an der Urne.
- Aufgrund der Kritik an der Abstimmungsvorlage passte der Regierungsrat den Richtplaneintrag an. Eine Lösung mit zwei Zufahrtstunnels und einer Brücke 200 Meter östlich des Eisenbahnviadukts wurde 1988 in den Gesamt- bzw. Verkehrsplan aufgenommen.
- 1989 legte der Regierungsrat die «Tunnelvariante mit Tiefbrücke» im Richtplan fest. 2005 erarbeitete das Büro Landolt einen Bericht dazu. Seit 2007 ist diese Linienführung im Richtplan als Hauptverkehrsstrasse eingetragen und durch den Bundesrat genehmigt.
- Im August 2009 wurde der Zürcher Regierungsrat mittels Motionen (KR 55/2009 und 56/2009) aufgefordert, ein Projekt vorzulegen. Vor diesem Hintergrund wurde in den Jahren 2010 / 2011 die Planungsstudie Bülach-Eglisau / Glattfelden zur Beantwortung der Motionsfragen erarbeitet.

2.5 Variantenentwicklung / Linienführung

Es wurde sodann eine Vielzahl von Brücken- und Tunnelvarianten in unterschiedlichen Bearbeitungstiefen untersucht. Die Variantenentwicklung lässt sich grob in vier Variantengruppen unterteilen:

- Brückenvarianten östlich des Eisenbahnviadukts: Linienführung 1978 im kantonalen Gesamtplan (Verkehrsplan), 1985 vom Zürcher Stimmvolk abgelehnter Objektkredit für vierspurige Umfahrungsstrasse, 1987 angepasste Linienführung im kantonalen Verkehrsrichtplan als deutlich tiefere und kürzere Brücke sowie lange unterirdische Zufahrten, 2007 im Richtplan Verkehr eingetragene Linienführung (Vorhaben Nr. 46). 2014 wurde auf der Grundlage des ENHK-Gutachtens vom 13.12.2013 entschieden, die aktuell im Richtplan eingetragene Linienführung nicht weiterzuverfolgen (Konflikt mit Siedlungsgebiet, Lärmschutz, historischem Städtchen, Brückenensemble, Sichtbezüge Flussraum etc.). In der Folge wurde die Suche nach einer besser geeigneten und bewilligungsfähigen Linienführung gestartet.
- Vollständige Tunnelvarianten: Fünf Varianten wurden im Rahmen der Machbarkeitsstudie I untersucht. Die Tunnelvarianten tangieren insbesondere das Grundwasserschutzareal Rafzerfeld. Die östlich von Eglisau liegenden Tunnelvarianten wurden so optimiert, dass sie nicht mehr im Grundwasserschutzareal zu liegen kommen. Für die Zürcher Regierung stellten die vollständigen Tunnelvarianten keine wirtschaftlich tragbare Lösung dar (RRB Nr. 523/2016).



- Brückenvarianten westlich des Eisenbahnviadukts: Varianten queren den Rhein auf verschiedenen Höhen westlich, neben oder rittlings auf dem bestehenden Eisenbahnviadukt. Die Zufahrten zu den Brücken verlaufen je nach Variante teils offen, teils in Tunnel. Alle Varianten schliessen im Süden an den Kreisel Chrüzstrasse an. Im Norden sind unterschiedliche Zusammenschlüsse an das bestehende Strassennetz vorgesehen. ENHK/EKD erachteten gemäss Stellungnahme vom 20.11.2015 sämtliche Brückenvarianten der Machbarkeitsstudie I als schwerwiegende Beeinträchtigung der Schutzobjekte bzw. Schutzziele. Daraufhin wurden drei zusätzliche Varianten im Umfeld Abwasserreinigungsanlage (ARA) untersucht (Machbarkeitsstudie II). Diese wurden ebenfalls als voraussichtlich nicht bewilligungsfähig eingestuft. Sie tangieren neben dem BLN-Gebiet Grundwasserschutzzonen und -vorkommen und beeinträchtigen den Trockenstandort und die Trockenwiesen Stampfi. Bedenken wurden von kantonalen Fachstellen geäussert.
- Brückenwettbewerb bzw. Bestvariante: Rheinquerung weiter westlich von der Eisenbahnbrücke, Erarbeitung im Rahmen eines anonymen Brückenwettbewerbs. Ausgehend vom Siegerprojekt wurde eine Machbarkeitsstudie betreffend Trassierung und Anschlussstrecken durchgeführt. Anschlussstrecken in Tagbautunneln, Brücke rund 650 Meter westlich vom Eisenbahnviadukt. ENHK/EKD kamen zum Schluss, dass die vorgeschlagene Strassenbrücke mitsamt Anschlüssen eine schwere Beeinträchtigung des BLN-Objekts Nr. 1411 darstellt. Die Kantonsregierung entschied, die Zufahrtsstecken als Tagbautunnel vorzusehen, um die Rheinlandschaft bestmöglich zu schonen (RRB 885/2022).



3 Mitwirkung: Übersicht

Im Sinne des Mitwirkungsverfahrens gemäss § 13 des Strassengesetzes (StrG) führte das Tiefbauamt Kanton Zürich eine öffentliche Planauflage des Projekts Umfahrung Eglisau (inkl. flankierende Massnahmen (FlaMa)) in den Gemeinden Eglisau, Hüntwangen und Glattfelden durch. Die Unterlagen waren zu Informationszwecken auch auf der Website des Kantons digital einsehbar bzw. konnten heruntergeladen werden. Auf den Gemeindeverwaltungen Eglisau, Glattfelden und Hüntwangen lagen die Unterlagen vom 26. Januar bis am 15. März 2024 öffentlich auf. Einwendungen und Anregungen zum Projekt konnten vom 26. Januar bis 15. März 2024 schriftlich an die Gemeinden Eglisau, Glattfelden und Hüntwangen oder direkt ans kantonale Tiefbauamt eingereicht werden.

3.1 Zweck und Durchführung

Der Regierungsrat hat der Baudirektion den Auftrag erteilt (RRB 885/2022), auf der Grundlage des Siegerprojekts des Brückenwettbewerbs und der Studie zu den Anschlussstrecken eine Kreditvorlage zuhanden des Kantonsrats auszuarbeiten. Die in den Planunterlagen vertiefte Umfahrung Eglisau verläuft, ausgehend von der Zürcherstrasse durch den rund 2 km langen Laubbergtunnel, über eine 470 m lange Rheinbrücke (ca. 650 m westlich des Eisenbahnviadukts), durch den 570 m langen Chüesetzitunnel sowie durch eine ca. 220 m lange Unterführung zwischen den Halbanschlüssen Hüntwangen und Eglisau Nord beidseits der Bahnlinie. Kurze offene Strassenabschnitte verbinden die Umfahrung zu einer Gesamtlänge von ca. 4.7 km. Flankierende Massnahmen auf der Ortsdurchfahrt Eglisau stellen die Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Umfahrung sicher.

Da das Projekt die Bevölkerung weit über Eglisau hinaus interessiert und die Projektpläne komplex sind, erläuterten die Verantwortlichen des Kantons am 23. Januar 2024 das Strassenprojekt in einem Livestream während rund 75 Minuten. Während der Live-Übertragung konnten online Fragen gestellt werden. Die Aufzeichnung blieb weiterhin abrufbar. Den Livestream haben rund 500 Personen live verfolgt. In den nachfolgenden Wochen und Monaten kamen über 23'000 Aufrufe dazu. Das Projektdossier wurde über 1'000mal heruntergeladen.

Die Auswertung der im selben Zeitraum öffentlich aufgelegten Teilrevision des kantonalen Richtplans inkl. neue Linienführung der Umfahrung Eglisau (Nr. 46) erfolgt separat durch das zuständige Amt für Raumentwicklung (ARE Kanton Zürich).

3.2 Eingegangene Stellungnahmen

Im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens nach §13 StrG sind beim Kanton und auf der Gemeindeverwaltung Eglisau insgesamt 24 schriftliche Stellungnahmen eingegangen. In Glattfelden und Hüntwangen sind keine Stellungnahmen eingegangen.

Die Absender der Stellungnahmen verteilen sich wie folgt:

- Gemeinden: 4
- Parteien: 1
- Vereine, Verbände, Umweltorganisationen und andere Organisationen: 9
- Einzelpersonen: 10



Die Inhalte der Stellungnahmen werden nach Themen und Art der Einwendungen ausgewertet. Insgesamt können 98 Einwendungen unterschieden werden.

Art der Einwendungen:

- 53 Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
- 45 Anträge werden beantwortet / teils weiter vertieft.

Die Einwendungen lassen sich unterschiedlichen Themen zuordnen, am häufigsten die Themen «Umwelt» und «Linienführung»:

• Umwelt / Landschaft (BLN, Siedlung etc.)	29
• Linienführung (div. Varianten)	22
• Verkehr (Prognosen, Kapazitäten etc.)	11
• Ortsdurchfahrt / Flankierende Massnahmen	11
• Anschlüsse / Knoten	10
• Prozess (Bauphase etc.)	6
• Nationale Bedeutung	6
• Bauwerke / Infrastruktur	3



4 Mitwirkung: Ergebnisse

Die Hinweise, Anträge und Antworten werden in den folgenden Kapiteln thematisch geordnet und zusammengefasst. Einzelne Einwendungen betreffen aufgrund ihrer Argumentation mehr als ein Thema. Für die detaillierte Auflistung und ursprünglichen Formulierungen verweisen wir auf die Tabelle im Anhang.

4.1 Umwelt / Landschaft

Anträge und Hinweise (Auszug)

- Verzicht auf Umfahrung bzw. vollständige Tunnellösung weiterverfolgen oder Lösung im bestehenden Korridor gemäss Richtplan.
- Transparente Güter-/Interessenabwägung: Schutzziele werden beeinträchtigt (BLN) vs. Schutzziele werden aufgewertet (ISOS).
- Vorliegende Variante beschränkt die Eingriffe im BLN-Gebiet auf das absolut Notwendige.
- Ersatzmassnahmen konkretisieren, neues Naturschutzgebiet thematisieren.
- Keine Tagbautunnel, sondern bergmännische Tunnel.
- Lärmverminderung, lärmreduzierende Brücke.
- Ökologische Werte / Trockenwiesenstandorte Rhihalde, Stampfi, Vogelsang und Lindirain nicht tangieren.
- Veränderungen der Qualitäten des Landschaftsraums sind irreversibel.
- Mehr Treibhausgasse durch Bau und Betrieb, Widerspruch zu kantonalen Klimazielen.
- Brückenpfeiler tangieren Grundwasserschutzzonen.
- Diverse Ökologische Anliegen (Orchideenstandorte, Trockenstandorte).

Die Einwendungen machen deutlich, dass der Interessenabwägung zwischen dem Umfahrungsprojekt, den BLN- und ISOS-Schutzzielen sowie weiteren Interessen eine zentrale Aufgabe zukommt. Gemäss Umweltorganisationen beeinträchtigt das Vorhaben die Schutzziele des BLN-Gebiets schwerwiegend. Sie bezweifeln das nationale Interesse an der Umfahrung und argumentieren, dass bei einem fehlenden nationalen Interesse keine Interessenabwägung möglich sei. Die ablehnenden Organisationen stellen Anträge: Erstens auf die vorgelegte Variante zu verzichten und die vollständige Tunnellösung weiterzuverfolgen. Zweitens fordern sie die Tunnel nicht im Tagbau und die Brücke möglichst immissionsreduzierend zu realisieren. Weitere kritische Stimmen sehen – insbesondere aufgrund der Bauzeit – die Naherholung rund um Eglisau durch das Vorhaben in Frage gestellt. Es brauche Jahrzehnte, bis sich die Natur von den baulichen Eingriffen erholt habe.

Befürwortende Kreise geben zu bedenken, dass bereits heute landschaftliche Eingriffe (Brücken, Kraftwerk etc.) zu verzeichnen sind. Der Beeinträchtigung verschiedener Schutzziele müsse die Entlastung des Siedlungsgebiets, die Steigerung der Lebensqualität, die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die neuen Entwicklungsmöglichkeiten der betroffenen Gemeinden gegenübergestellt werden. Der heutige Zustand sei insbesondere für die Verkehrsteilnehmenden aller Verkehrsmittel und für die Bevölkerung unhaltbar. Insgesamt werden im Siedlungsgebiet die Immissionen markant abnehmen. Dies gelte es beim Abwägen der Interessen zu berücksichtigen.

Ausserdem biete die neue Linienführung der Umfahrung die Chance, dass grosse Teile der BLN- und ISOS-Gebiete besser geschont und zur Geltung kommen. Auch wird vorgeschlagen, den nördlichen Teil des betroffenen BLN-Gebiets nach der Wiederherstellung um ein Naturschutzgebiet bis zur deutschen Grenze zu vergrössern.



Fazit

Die Einwendungen verfolgen zwei Stossrichtungen: Auf der einen Seite die Argumentation, dass BLN-Schutzziele schwerwiegend beeinträchtigt werden und die Umfahrung deshalb nicht bewilligungsfähig sei, auf der anderen Seite die Argumentation, dass die Vorteile für die lokale Bevölkerung, für die Verkehrsteilnehmenden und für die ISOS-Schutzobjekte stärker zu gewichten sind. Die Eingriffe in die Lebens- und Landschaftsräume sind unvermeidbar. Mit der vorliegenden Variante seien diese aber auf ein Minimum reduziert. Die Eingriffs Voraussetzungen seien mit der übergeordneten Verkehrsfunktion der Umfahrung grundsätzlich gegeben (Durchgangsstrasse gemäss Bundesrecht, Hauptverkehrsachse gemäss Richtplan). Es muss transparent dargelegt werden, welche Schutzziele beeinträchtigt werden und wo dank der Umfahrung Aufwertungsgewinne erzielt werden können. Generell sollte die Methodik der Güter-/Interessensabwägung präzisiert werden (z.B. landschaftliche Kriterien).

Die in Tunnel geführten Zufahrtsstrecken ermöglichen es, die Landschafts- und Naturwerte nach Fertigstellung der Bauarbeiten mit Ausnahme der Portalbereiche wieder herzustellen. Die bergmännische Ausführung der Zufahrtsstrecken, anstatt Tagbautunnels, wird noch im Rahmen des Vorprojektes light untersucht.

Die Auswirkungen betreffend Grundwasser, Wald, Boden sowie Flora und Fauna können im Rahmen der Planung so weit reduziert werden, dass eine Bewilligung möglich ist. Konkrete Ersatzmassnahmen sind unbestritten und müssen in den nächsten Projektphasen identifiziert und vertieft werden. Einig ist man sich zudem, den Verlust an Kulturland bzw. Fruchtfolgeflächen zu minimieren. Temporär tangierte Flächen werden nach dem Bau der Umfahrung vollständig wiederhergestellt. Definitiv beanspruchte Flächen (Wald, Fruchtfolgeflächen, etc.) werden andernorts kompensiert. Auch für die Eingriffe in die Landschaft sind Ersatzmassnahmen vorgesehen. Eine anerkannte Methodik für den Umgang mit entsprechenden Ersatzmassnahmen gibt es noch nicht. Das Projekt hat hier Pilotcharakter.

4.2 Linienführung

Anträge und Hinweise (Auszug)

- Vollständige Tunnelvariante weiterverfolgen.
- Variante auf der Basis des im aktuellen Richtplan festgesetzten Korridors weiterverfolgen.
- Klar begründen, warum sich die gewählte Linienführung von den anderen untersuchten Varianten abhebt.
- Entlastung der Bevölkerung im Siedlungsgebiet höher gewichten.
- Bei der Beurteilung der Umweltauswirkungen die räumlichen Systemgrenzen präziser definieren.
- Der «Laubbergtunnel» sollte als «Hiltensbergtunnel» bezeichnet werden.
- Tunnelvariante «direkter Anschluss A50» nochmals prüfen.
- Laubbergtunnel prüfen, bergmännische Variante bevorzugen.

Die im technischen Bericht vorgelegte Linienführung wird von den befürwortenden Kreisen nicht in Frage gestellt. Es sei die bestmögliche Lösung ausgearbeitet worden. Drei Gemeinden legen nahe, die gewählte Linienführung im Vergleich mit den früher untersuchten Varianten (siehe Machbarkeitsstudien I und II) besser zu begründen. So sei eine vollständige Tunnelvariante technisch und aufgrund der geforderten Verkehrssicherheit schwierig zu realisieren. Trotzdem müsse gut begründet werden, warum die vollständige Tunnelvariante weniger gut abschneidet als die gewählte Brückenvariante inkl. Tunnelzufahrten.

Seitens Umweltorganisationen wird beantragt, auf die vorgelegte Brückenvariante zu verzichten und stattdessen die vollständige Tunnellösung weiter zu verfolgen. Ein weiterer Antrag möchte eine Variante auf der Basis des aktuellen Richtplaneintrags.



Weitgehend einig sind sich die befürwortenden Kreise, dass eine bergmännische Streckenführung der südlichen Zufahrt (Laubberg tunnel) gegenüber der im Tagbau zu realisierenden Streckenführung entlang der Bahnstrecke zu bevorzugen wäre.

Ziel der Umfahrung müsse es sein, das Eglisauer Siedlungsgebiet und das ISOS-geschütztes Dorfzentrum zu umfahren und zu entlasten, ohne dass für den MIV mehr Kapazitäten geschaffen werden.

Zur Namensgebung «Laubberg tunnel» wird eingebracht, diese nochmals zu prüfen, da der südliche Tunnel sowohl durch den Laubberg als auch über längere Strecke durch den Hiltenberg bzw. den Dachsberg führe.

Im Zusammenhang mit der Streckenführung wird zudem angeregt, die oberirdische Lage des Lüftungsbauwerkes zu überprüfen, damit keine Liegenschaften bzw. Anwohnende und gewerbliche Nutzungen beeinträchtigt werden (z.B. Gartenwirtschaft, Zimmervermietung).

Fazit

Varianten östlich des Eisenbahnviadukts wurden 2011 untersucht. 2013 resp. 2015 bestätigte die ENHK/EKD, dass die Überquerung des Rheins zwischen Eisenbahnviadukt und historischer Brücke nicht mit den BLN- bzw. ISOS-Schutzzielen in Einklang gebracht werden kann. Zudem wäre das Siedlungsgebiet zu stark beeinträchtigt. Auch die Varianten im unmittelbaren Bereich des Eisenbahnviadukts stossen auf Ablehnung bei ENHK/EKD. Das nun vorliegende Projekt führt über weite Strecken in Tunnels und schont damit Schutzgebiete bzw. -objekte sowie das Siedlungsgebiet. Die Vorschläge, die Zufahrten nicht im Tagbau, sondern als bergmännische Tunnelstrecken zu planen (z.B. Laubberg tunnel) werden vertieft untersucht. Vollständige Tunnelvarianten werden vom Regierungsrat als wirtschaftlich nicht tragbar beurteilt. Die Kosten einer vollständigen Tunnelvariante werden anhand der früheren Studien nochmals verifiziert und im Synthesebericht integriert.

In Bezug auf die bergmännische Zufahrtsvariante mit Anschluss an die A50 haben frühere Untersuchungen gezeigt, dass ein Anschluss an die A50 in Glattfelden verkehrsorganisatorisch nicht sinnvoll ist (Problemverlagerung; neue Betroffenheiten). Die Umfahrung sollte so weit als möglich der bestehenden Strasse folgen.

4.3 Verkehr

Anträge und Hinweise (Auszug)

- Der zu erwartende MIV-Zuwachs zwischen dem Klettgau und Bülach / Zürich aufzeigen.
- Mit der Umfahrung wird der MIV verlagert und nicht reduziert.
- LKW-Transporte (Kiesabbau) auf die Bahn verlagern.
- Zweifel an den Prognosen betreffend Erhöhung der Schadstoffemissionen auf Gemeindegebiet.
- Die Umfahrung entspricht nicht den Klimazielen.
- Energieverbrauch klimaschonend decken.
- Bei Lärm- und Luftprognosen die technologische Entwicklung der Fahrzeuge berücksichtigen.
- Nicht mehr Kapazitäten, kein Mehrverkehr, dafür grosse Entlastung auf der Ortsdurchfahrt.
- Die im Siedlungsgebiet reduzierten Immissionen stärker gewichten.
- Flughafenautobahn-Hardwald-A50 ist 4-spurig, die Umfahrung Eglisau sollte auch 4-spurig geplant werden.
- Notwendigkeit der Umfahrung ist nicht erwiesen, der alte Kern von Eglisau ist vom Durchgangsverkehr kaum betroffen.



Die Strecke ist ein Nadelöhr im Wirtschaftsraum Flughafen-Bülach-Rafzerfeld-Schaffhausen. Die Verkehrsbelastung von täglich 23'000 Fahrzeugen, davon ca. 10% Schwerverkehr, sei für die Gemeinde Eglisau zu gross. Deshalb sei die vorgelegte Umfahrungsvariante die einzige mögliche Lösung, um die Ortschaft Eglisau vom Durchgangsverkehr zu entlasten. In der Region wächst die Bevölkerung, die Anzahl Arbeitsplätze nimmt zu und die Zentrumsfunktionen von Eglisau werden wichtiger – all dies braucht zukunftsgerichtete Verkehrslösungen.

Zu den Verkehrsprognosen gibt es unterschiedliche Meinungen. Einig ist man sich, dass die Sensitivitäten bzw. Bandbreiten offengelegt werden sollen. Die Umfahrung dürfe zu keinen Kapazitätzunahmen für den MIV führen. Deshalb zeigen sich die befürwortenden Kreise damit einverstanden, dass die Umfahrung auf zwei Fahrstreifen beschränkt bleibt. Eine Einwendung äussert Bedenken, dass die zwei Fahrstreifen ausreichen, zumal andere Strassen in der Umgebung auf vier Fahrstreifen ausgelegt sind.

Umweltorganisationen vertreten die Ansicht, dass das prognostizierte Verkehrsaufkommen mit anderen Verkehrsträgern aufgefangen werden müsse. Auch der Schwerverkehr im Zusammenhang mit dem Kiesabbau müsste mit einer viel höheren Quote der Bahntransporte reduziert werden. Die Umweltorganisationen zweifeln die Prognosen betreffend Mehrverkehr an. Zudem widerspreche die Zunahme der Fahrtstrecke den Klimazielen von Bund und Kanton. Demgegenüber betonen die Gemeinden, dass die negativen Umweltauswirkungen aufgrund der Zunahme der Fahrleistungen ins Verhältnis mit der markanten Abnahme der Immissionen im Siedlungsgebiet gestellt werden müssten. Die positiven Auswirkungen im Siedlungsgebiet seien höher zu gewichten als die leichte Zunahme der Immissionen entlang der Umfahrung. Es wird beantragt, die räumlichen Systemgrenzen präziser zu definieren.

Weiter wird argumentiert, bei der prognostizierten Zunahme der Schadstoffemissionen die technischen Entwicklungen beim MIV besser zu berücksichtigen. Lärm- und Schadstoffemissionen würden aufgrund technologischer Innovationen künftig abnehmen.

Fazit

Aufgrund der längeren Fahrdistanz steigt die Zahl gefahrener Kilometer an. Insgesamt gesehen sind die Auswirkungen der Umfahrung aber gering. Die Umfahrung inkl. flankierende Massnahmen führt in der Folge auch zu keiner Attraktivitätssteigerung des motorisierten Verkehrs in Eglisau. Dank der Umfahrung nehmen die Lärm- und Luftimmissionen im Siedlungsgebiet deutlich ab. Nur im Bereich der Tunnelportale und der neuen Rheinbrücke ist mit neuen Lärmimmissionen zu rechnen.

Die Umfahrung ist als 2-streifige Hauptverkehrsstrasse konzipiert. Sowohl mit der heutigen als auch der prognostizierten Nachfrage ist sie gut ausgelastet und daher angemessen. Die neue Strasse soll weder Verkehr von anderen Routen anziehen noch Neuverkehr generieren. Die durchgeführten Verkehrsmodellrechnungen zeigen, dass keine grossräumige Routenwahländerungen zu erwarten sind und sämtlicher Durchgangsverkehr mittels den verkehrlich flankierenden Massnahmen über die Umfahrung gelenkt wird. Zudem sind die vor- und nachgelagerten Strassenabschnitte nicht auf eine höhere Kapazität ausgerichtet.

Die Verkehrsprognosen und die damit verbundenen Luft- und Lärmbelastungen berücksichtigen alle bekannten Szenarien für die Siedlungsentwicklung und die technologischen Entwicklungen. Der Umweltbericht zeigt die daraus abgeleiteten Umweltauswirkungen. Die Entlastung des Siedlungsgebiets ist Teil der Interessenabwägung.



4.4 Ortdurchfahrt / flankierende Massnahmen

Anträge und Hinweise (Auszug)

- Für die Information der Öffentlichkeit soll in den nächsten Projektschritten ausgeführt werden, wie die Koordination zwischen dem Vorprojekt light und den Nachbar- bzw. Drittprojekten stattgefunden hat.
- Das Umfahrungsprojekt und die Sanierung der Ortdurchfahrt müssen gesamtheitlich betrachtet werden. Die Sanierung der Ortdurchfahrt darf keine nachteiligen Auswirkungen auf die Umfahrung haben.
- Flankierende Massnahmen und Temporeduktionen sind unabhängig von der Umfahrung zu realisieren.
- Der Anschlussknoten Bahnhof-/Eglisauerstrasse muss mit dem Projekt Sanierung Ortdurchfahrt abgestimmt werden (Kreisel oder LSA).
- Velowegplanung klären, Velostandards müssen eingehalten werden.
- Die Ausarbeitung flankierender Massnahmen muss unter engem Einbezug der Gemeinde Eglisau erfolgen.
- Querungsmöglichkeiten klären, insbesondere für die Landwirtschaft.
- Auswirkung bei Totalsperrung der Umfahrung auf die Ortdurchfahrt prüfen und erläutern.

Bei den Nachbarprojekten ist insbesondere die Sanierung der Ortdurchfahrt ein Thema. Die Kommunikation müsse mit Blick auf die Koordination zwischen Umfahrungsprojekt und Ortdurchfahrt verbessert werden. Das Teilprojekt «Ortdurchfahrt» darf sich nicht nachteilig auf das Umfahrungsprojekt auswirken. Die Zusammenhänge müssen klar aufgezeigt werden.

Die flankierenden Massnahmen haben Auswirkungen auf die Ortsplanung und müssen unter Einbezug der Gemeinde Eglisau weiter vertieft werden. Es wird beantragt, bei den flankierenden Massnahmen eine abgetrennte Veloinfrastruktur unter Anwendung der vorgegebenen Standards zu realisieren.

Die Umweltorganisationen weisen darauf hin, dass die Ortdurchfahrt auch ohne Umfahrungsiedlungsverträglich zu sanieren ist. Sie plädieren für Temporeduktionen. Wichtig ist ausserdem die Planung und Umsetzung der Velo- und Fusswege.

Eine Gemeinde brachte die Frage ein, welche Massnahmen im Falle einer Totalsperrung der Umfahrung vorgesehen sind.

Fazit

Die dargestellten flankierenden Massnahmen führen gemäss Verkehrsmodellrechnungen dazu, dass der Durchgangsverkehr über die Umfahrung gelenkt wird. Es besteht daher kein weiteres Verlagerungspotenzial. Auf der heutigen Ortdurchfahrt wird sich die Situation für den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr stark verbessern. Der Nutzen für den öffentlichen Verkehr liegt v.a. im besseren Zugang zu den Bahnhöfen.

Die Sanierung der Ortdurchfahrt hat einen anderen Realisierungshorizont als die Umfahrung. Die Umfahrung und insbesondere die flankierenden Massnahmen werden den Projektphasen entsprechend mit dem Sanierungsprojekt der Ortdurchfahrt abgestimmt.

Der Antrag wird berücksichtigt, die kommenden Planungsschritte in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde Eglisau durchzuführen. In diesem Zusammenhang gilt es auch die Veloinfrastruktur zu optimieren und die neuen Velostandards anzuwenden. Die definitive Festlegung erfolgt in der nachfolgenden Projektphase in Abstimmung mit der Fachstelle Veloverkehr.

Die Ortdurchfahrt steht bei einem Ereignisfall auf der Umfahrung nicht als Ersatzroute zur Verfügung. Der Verkehr wird grossräumig umgeleitet. Im Ereignisfall hat die Erreichbarkeit der Ereignisstelle durch die Rettungskräfte oberste Priorität. Die Ortdurchfahrt ist dafür möglichst freizuhalten. Reinigungs- und Unterhaltsarbeiten von Brücke und Tunnels sind planbar und werden in der Regel in Randzeiten, meist in der Nacht, durchgeführt.



4.5 Anschlüsse

Anträge und Hinweise (Auszug)

- Anschluss Süd optimieren bzw. verschieben.
- Anschluss Nord optimieren.
- Velo- und Fusswege berücksichtigen.
- Querungsmöglichkeiten gewährleisten.

Die Nord- und Südanschlüsse werden von den direkt betroffenen Gemeinden positiv bewertet. Im Einzelnen gibt es Optimierungsmöglichkeiten. Die Landsicherung beim Anschluss Nord bzw. dem Kreisel muss mit der Gemeinde Hüntwangen besprochen werden, um in Bezug auf die bestehende Erholungszone bzw. den Fussballplatz Lösungen zu finden. Auch wird darauf verwiesen, der Landwirtschaft Querungsmöglichkeiten anzubieten. Kritik wird an der südlichen Ausfahrt geäußert (z.B. Kulturlandverbrauch). Es werden alternative Lösungen vorgeschlagen.

Fazit

Der Lokalverkehr wird mit einem kreuzungsfreien Halbanschluss im Süden und einem kreuzungsfreien Vollanschluss im Norden an die Umfahrung angebunden. Das Vorprojekt zeigt eine mögliche Ausgestaltung der Knoten. In den weiteren Projektphasen erfolgt eine vertiefte Auseinandersetzung mit der Situation vor Ort. Diese beinhaltet insbesondere auch eine Abstimmung mit den Anliegerparzellen und das Aufzeigen von Querungsmöglichkeiten. Die Verkehrsanlage wird zweckmässig und für alle Verkehrsteilnehmenden sicher ausgestaltet.

4.6 Prozess

Anträge und Hinweise (Auszug)

- Baustart beschleunigen.
- Kommunikation verbessern betreffend überregionale Bedeutung, Koordination mit Nachbarprojekten, Entlastung ISOS- und Siedlungsgebiet sowie bestehende «Brückenlandschaft».
- Im Rahmen der Güterabwägung sollte deutlich gemacht werden, welche Ersatzmassnahmen im Bereich Natur und Landschaft ergriffen werden.
- Die geplante Brücke sollte mit den zwei bestehenden Brücken korrespondieren.
- Baustellenlogistik klar darlegen.

Insbesondere Einzelpersonen möchten das Vorhaben rascher als geplant umsetzen. Ausserdem seien die negativen Auswirkungen der Bauphase aufzuzeigen und zu minimieren. Die Bevölkerung muss darüber informiert sein, wie die Baustellenlogistik mit welchen Auswirkungen auf die Gemeinde geplant ist.

Die Gemeinden machen auf Argumente aufmerksam, die es in der künftigen Kommunikation zu verstärken gilt: die überregionale Bedeutung des Verkehrskorridors, die Vorteile für die Siedlungsgebiete, die Bevölkerung und die Naherholung sowie die Zusammenhänge zwischen Umfahrung und Nachbar- bzw. Drittprojekte. Auch landschaftliche Argumente wie beispielsweise die sogenannte «Brückenlandschaft» müssten in der Kommunikation hervorgehoben werden.



Fazit

Bei der Umfahrung Eglisau handelt es sich um ein Generationenprojekt. Der Projektablauf hat den rechtlichen und gesetzlichen Vorgaben entsprechend zu erfolgen. Dieser Prozess braucht Zeit und lässt sich nicht beschleunigen.

Die Vorschläge in Bezug auf die künftigen Kommunikationsschritte werden aufgenommen. Verschiedene Anträge und Hinweise in Bezug auf die Anschlussknoten und die Auswirkungen der Bauphase werden in nächsten Projektphasen vertieft und offen kommuniziert.

Die Grundlagen für die Interessenabwägung und die politischen Entscheidungen liegen vor. Die nächsten Planungsschritte sind von den Entscheidungen des Regierungsrats und des Kantonsrats abhängig. Bei einem Referendum wird auch die kantonale Stimmbevölkerung über das Projekt befinden.

4.7 Nationale Bedeutung

Anträge und Hinweise (Auszug)

- Eine der wenigen Querungsmöglichkeiten, Anbindung an Flughafen und Ballungsraum Stadt Zürich.
- Nationale Bedeutung ist nicht gegeben, deshalb ist auch keine Interessenabwägung möglich.
- Aufgrund der Durchgangsstrassenverordnung ist die nationale Bedeutung gegeben.
- Aufzeigen, wie die Verkehrszunahme kompensiert wird.

Die nationale Bedeutung des Verkehrskorridors wird seitens Umweltorganisationen verneint, beim Projekt handle es sich um eine lokale Umfahrungstrasse zur Entlastung von Eglisau. Sie beantragen, aufzuzeigen, wie die zu erwartende Verkehrszunahme zwischen dem Klettgau und Bülach/Zürich kompensiert werden kann. Der Mehrverkehr führe zu weiteren Zersiedlungen und zu einem höheren Energieverbrauch. Der Durchgangsverkehr werde durch die verstärkte Ansiedlung von Logistik- und Arbeitsplatzgebieten zunehmen.

Befürwortende Kreise zeigen sich überzeugt, dass die nationale Bedeutung gegeben ist. Die Eingriffsvoraussetzungen nach Art.6 NHG sind mit der übergeordneten Verkehrsfunktion der Umfahrung zu begründen (Durchgangsstrasse gemäss Bundesrecht, Hauptverkehrsachse gemäss Richtplan). Die Hauptstrasse Nr. 4 stellt den kantons- wie grenzüberschreitenden Anschluss an das nationale und transeuropäische Strassennetz sicher. Der Korridor dient zudem der besseren Anbindung des Rafzerfelds an die Flughafenregion und den Wirtschaftsraum Zürich.

Fazit

Die Durchfahrt durch Eglisau ist Teil einer Durchgangsstrasse von gesamtschweizerischer Bedeutung und als Hauptstrasse Nr. 4 in Durchgangsstrassenverordnung eingetragen. Grossräumige Alternativen gibt es aufgrund des BLN-Gebiets und der ISOS-Objekte keine. Aufgrund von räumlichen und wirtschaftlichen Entwicklungen wird die überregionale Bedeutung des Verkehrskorridors weiter zunehmen. Die heutige Verkehrssituation in Eglisau weist mit einem DTV von 23'000 Fahrzeugen/Tag einen akuten Handlungsbedarf zur Aufrechterhaltung des allgemeinen Durchgangsverkehrs auf. Die Hauptstrasse Nr. 4 ist die einzige leistungsfähige rheinquerende Strassenverbindung zwischen Zurzach und Schaffhausen (Autobahn A4).



4.8 Bau / Infrastruktur

Anträge und Hinweise (Auszug)

- Die mehrjährige Bauphase stellt eine Herausforderung dar. Die negativen Auswirkungen sind zu minimieren.
- Bau des Tagbautunnels entlang der Bahnstrecke hat negative Auswirkungen auf die Wohnbevölkerung.
- Im Tunnel sollen nebst einer Sicherheitslinie auch eine Mittelleitplanke vorgesehen werden.
- Die Hauptleitung des Zweckverbands Grundwassergewinnung Stadtforen ist zu beachten und auf Kosten der Verursacherin zu sichern bzw. umzulegen.
- Standorte der Entlüftungsschächte überprüfen.
- Lärmschutz auf der Brücke: Lärmschutzmassnahmen vor Ästhetik.

Themen sind die Baulogistik und die Standorte der Entlüftungsschächte, die Velo- und Fusswege sowie die Querungsmöglichkeiten. Im Weiteren werden technische Fragen angesprochen.

Die nördliche Zufahrt muss voraussichtlich im Tagbau erstellt werden. Deshalb ist hier die Wiederherstellung des Waldgebiets und Ersatzmassnahmen ein wichtiges Thema. Gemäss technischem Bericht soll auch die südliche Zufahrt im Tagbau erstellt werden. Aufgrund der damit verbundenen Befürchtungen betr. negativen Auswirkungen auf das Siedlungsgebiet wird eine bergmännische Tunnelzufahrt gefordert.

Fazit

Die Anträge werden in den nächsten Projektphasen geprüft und soweit als möglich berücksichtigt. Bergmännische Varianten der Zufahrtsstrecken werden mit einem Zusatzauftrag untersucht.

Der Laubbergtunnel wird im Normalbetrieb mit Ventilatoren in Portalnähe ausgerüstet, welche die natürliche Längslüftung bei Bedarf unterstützen. Der für den Ereignisfall notwendige Abluftkanal mit dem dazugehörigen oberirdischen Abluftbauwerk wird in der nachfolgenden Projektphase festgelegt. Grundsätzlich entsprechen die geplanten Tunnelstrecken dem Stand der Technik. Sie berücksichtigen die nationalen Sicherheitsstandards des Bundesamts für Strasse (ASTRA).

Bauliche und betriebliche Massnahmen zur Begrenzung des Baulärms haben sich an der BAFU-Richtlinie gemäss ART. 6 LSV zu orientieren. Auf der Rheinbrücke ist ein lärmabsorbierender Belag sowie beidseitig eine Brüstung von ca. einem Meter vorgesehen.



5 Weiteres Vorgehen

Das Tiefbauamt Kanton Zürich bedankt sich bei allen Mitwirkenden für die aktive Beteiligung am Mitwirkungsprozess und die eingegangenen Stellungnahmen. Die detaillierte Auswertung der Eingaben ist im Anhang wiedergegeben.

Das Vorprojekt light (Objektkredit) liegt gemäss RRB 885/2022 auf der Grundlage der Variante 3 der Machbarkeitsstudie Calatrava in optimierter Form vor. Basierend auf den Mitwirkungsergebnissen wird das Tiefbauamt Kanton Zürich bergmännische Tunnels der Zufahrtsstrecken prüfen. Zudem wird es die gemäss Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG) nötigen Ersatzmassnahmen für den Eingriff in das BLN-Objekt konkretisieren. Die Interessenlage wird in einem Synthesebericht transparent dokumentiert.

Der Abschluss der vertiefenden Arbeiten wird per Ende 2024 angestrebt. Die aktualisierten und ergänzten Unterlagen sind voraussichtlich im 2. Quartal 2025 bereit und werden anschliessend der Regierung zur Überweisung an den Kantonsrat vorgelegt.



6 Anhang: Tabelle Stellungnahmen und Beantwortung

Umfahrung Eglisau, Vorprojekt light (Objektkredit)

Beantwortung Stellungnahmen im Zuge des Mitwirkungsverfahrens §13 StrG
Öffentliche Auflage vom 26. Januar bis 15. März 2024

Nr.	Einwendung	Umgang	Antwort
1	<p>Wie dem Stream zu entnehmen ist, ist ein schneller Baustart unwahrscheinlich. Ich habe mir Gedanken für einen schnellen (schon Morgen) Start, könnte man mit der neuen Umfahrung beginnen.</p> <p>Darum sollte man keine Zeit verlieren und sehr schnell mit der Umfahrung beginnen.</p>	wird teilweise berücksichtigt	Bei der Umfahrung Eglisau handelt es sich um ein Generationenprojekt. Der Projektablauf hat den rechtlichen und gesetzlichen Vorgaben entsprechend zu erfolgen. Dieser vorgegebene Prozess benötigt Zeit. Aktuell liegt ein Vorprojekt light (Objektkredit) vor. Gemäss aktuellem Stand der Planung wird die Umfahrung Eglisau nicht vor 2040 in Betrieb gehen können.
2	<p>Das Projekt mit der Linienführung und der neuen Rheinbrücke finde ich gut. Ich beginne mit der Hardwaldkreisel-Überführung, die demnächst im Bau nach deren Fertigstellung ist die Strasse „frei“ nach Eglisau bis zum Dorfeingang. Wenn aber ein Dosierlichtsignal montiert wird, ist Hardwaldausbau Richtung Eglisau zunichte gemacht. Auf der Südseite auf der Höhe der Panzersperre könnte man eine Brücke (mit Glasdach-Lärmschutz) wegen Bauer Kupferschmid erstellen. Bahn und Hauptstrasse wären zu keiner Zeit mit der Baustelle involviert. Und jetzt zum Tunnel, nach der Brücke, die Baustelle ist sofort über Strasse-Glattfelden zu erreichen, der Bauverkehr würde wenig stören.</p> <p>Warum einen teuren Tunnel?</p> <p>Mit diesem kann man sofort beginnen, Deponieraum wäre auch vorhanden.</p> <p>Sicher ist das eine teure Variante, langfristig ist es vielleicht einmal möglich dass man der Tunnelabluft das CO2 entziehen kann, um damit Strom zu erzeugen.</p> <p>Sollte die Umfahrung realisiert sein, wie ich Sie aufzeige, kann man von der „Kreisel-Brücke“ direkt in die Umfahrung einfahren. Die Kantonsstrasse von Eglisau würde in den Tief- Kreisel münden. Bei allen diesen Erläuterungen ist zu beachten dass, mit relativ wenig Aufwand, wenig Lärmemissionen, Baustrassen und hoffentlich wenige Einsprachen entstehen.</p> <p>-> siehe beiliegende Skizze</p>	wird nicht berücksichtigt	Die Dosieranlage, welche im Projekt Sanierung Ortsdurchfahrt Eglisau, erstellt wird, würde mit der Umfahrung obsolet werden. Der Durchgangsverkehr von der Zürcher-/Schaffhauserstrasse könnte ungehindert auf die Umfahrungsstrasse fließen. Die Idee, den Halbanschluss Eglisau zum Kreisel Chrüzstrasse zu verschieben respektive in diesen zu integrieren, hat sowohl vor- wie auch nachteilige Auswirkungen gegenüber dem vorliegenden Vorprojekt light. Die Anschlusssituation könnte vereinfacht werden, dem stehen jedoch die nötige Parallelführung der Strasse von/nach Eglisau und der Umfahrung bis zum Tunnelportal sowie der deutliche längere Tunnel Laubberg gegenüber. Weil die Nachteile überwiegen, wird diese Idee nicht weiterverfolgt.
3	<p>Das Vorhaben bringt umfangreiche und nicht wieder rückgängig zu machende Beeinträchtigungen verschiedener Schutzziele des BLN-Objekts Nr. 1411 Untersee-Hochrhein. Damit müsste es ein nationales Interesse vorweisen, damit überhaupt eine Interessenabwägung zwischen den Schutzinteressen und den Interessen an der Umfahrung stattfinden kann. Das Interesse an der Umfahrung ist mit der Entlastung des Städtchens vor dem Verkehr und der Verringerung von Staus zu den Stosszeiten von lokaler bis regionaler Bedeutung. Eine nationale Bedeutung kann aber keinesfalls begründet werden. Damit ist das Vorhaben der Interessenabwägung nicht zugänglich. Es ist somit gesetzeswidrig und muss spätestens auf dem Rechtsweg scheitern.</p>	Zur Kenntnisnahme	Wird zur Kenntnis genommen.
4	<p>Antrag 1: Auf die Umfahrung gemäss vorliegendem Vorprojekt light sei zu verzichten. Stattdessen sei eine Tunnelvariante weiterzuverfolgen. Ein Festhalten an der vorliegenden Brückenvariante kommt deshalb einem Negieren der lokalen und regionalen Interessen gleich: Die lange Planungszeit inkl. Rechtsweg für den absehbar scheiternden Weg der Brückenvariante verzögert den einzig zielführenden Weg einer Tunnelvariante um 10 Jahre oder mehr.</p>	wird nicht berücksichtigt	Grundlage für die aktuellen Planungen ist der kantonale Richtplan, Kapitel 4.2 «Strassenverkehr», Massnahme Nr. 46, Umfahrung Eglisau Hauptverkehrsstrasse, Neubau von 2-streifiger Strasse. Gemäss RRB 885/2022 soll auf Basis des Siegerprojekts des Brückenwettbewerbs und Variante 3 der Machbarkeitsstudie vom 22. Januar 2021 zu den Anschlussstrecken der Richtplaneintrag angepasst werden (vgl. Teilrevision 2022 kantonaler Richtplan) und dem Regierungsrat einen Objektkredit zur Antragstellung an den Kantonsrat unterbreitet werden. Eine reine Tunnelvariante beurteilte der Regierungsrat gemäss RRB 523/2016 als wirtschaftlich nicht tragbar.
5	<p>Wir möchten Ihnen unsere Bedenken und Anliegen zum geplanten Umfahrungsprojekt, insbesondere zum Kreisel bei unserem Fussballplatz beim Bahnhof Hüntwangen, vorbringen.</p> <p>Unsere Hauptbedenken beziehen sich darauf, dass der geplante Kreisel zu nahe am Spielfeld liegt und die Sicherheit der Autofahrer beeinträchtigen könnte, insbesondere während Spielen, Trainings oder bei eingeschaltetem Flutlicht. Wir befürchten, dass abgelenkte Bälle auf die Strasse gelangen und Verkehrsunfälle verursachen könnten. Wir möchten darauf hinweisen, dass aus den Plänen nicht ersichtlich ist, ob Schutzmassnahmen wie Böschungen, hohe Zäune oder ähnliches vorgesehen sind. Ebenso fehlt eine direkte Ausfahrt zu den Fussballplätzen, die aus unserer Sicht unbedingt erforderlich ist. Ausserdem ist aus den Umfahrungsplänen nicht ersichtlich, wie die Sicherheit der Kinder, die vom Bahnhof kommend die gefährliche Kreuzung überqueren müssen, gewährleistet werden soll bzw. wie die Kinder, die mit dem Fahrrad zum Training kommen, sicher zum Fussballplatz gelangen können. Wir sind der Meinung, dass die Nutzung des Autos der Eltern für den Transport der Kinder eingeschränkt werden sollte, indem sichere Zufahrtswege geschaffen werden.</p>	wird berücksichtigt (nächste Projektphasen)	Das vorliegende Vorprojekt light zeigt eine mögliche Ausgestaltung der Verkehrsknoten. In den weiteren Projektphasen erfolgt eine vertiefte Auseinandersetzung mit der Situation vor Ort, um die Verkehrsanlage zweckmässig und für alle Verkehrsteilnehmenden sicher auszugestalten. Diese beinhaltet insbesondere auch eine Abstimmung mit den Anliegerparzellen und das Aufzeigen von Quermöglichkeiten.
6	<p>Darüber hinaus benötigt unser Verein dringend einen Kunstrasenplatz, um die bestehenden Spielfelder bei schlechten Platzverhältnissen zu entlasten und den wachsenden Mitgliedern, insbesondere den Kindern und Jugendlichen, ein angemessenes Trainingsumfeld zu bieten. In enger Zusammenarbeit mit allen politischen Gemeinden des Rafzerfeldes haben wir bereits ein Projekt für einen Kunstrasenplatz am bestehenden Standort in Hüntwangen lanciert. Der Baubeginn für das Umfahrungsprojekt ist für 2035 geplant. Wir möchten unser Kunstrasenprojekt aber so schnell wie möglich realisieren, zumal 2025 die Frauen-Europameisterschaft stattfindet und wir danach mit einem weiteren Zuwachs an jugendlichen Mitgliedern rechnen. Als Option wäre zu prüfen, ob die neue Sportanlage mit Kunstrasen- und Naturrasenplätzen sowie einem neuen Vereinsgebäude alternativ zum jetzigen Standort beim Bahnhof auf den hinteren Fussballplatz in Eichen verlegt werden könnte, um mehr Planungsfreiheit für die Umfahrung zu erhalten. Nach Abklärungen mit der Gemeinde Hüntwangen scheint dies grundsätzlich möglich, jedoch sind 1-2 Parzellen noch in landwirtschaftlicher Nutzung und müssten evtl. erworben und umgezont werden. Mit unseren 23 Junioren- und Aktivmannschaften sowie 6 Damenmannschaften sind wir an der Kapazitätsgrenze angelangt. Bei insgesamt rund 440 Vereinsmitgliedern sehen wir dies als Investition in die Zukunft, die von allen Gemeinden des Rafzerfeldes getragen wird. Um diese Herausforderung meistern zu können, benötigen wir frühzeitig Klarheit über die Auswirkungen der Umfahrung auf die bestehende Fussballinfrastruktur und unsere Neubaupläne.</p>	wird nicht berücksichtigt	Das Projekt Umfahrung Eglisau zeigt den Planungsstand Vorprojekt light und befindet sich noch in einem frühen Planungsstadium. Eine detaillierte Abstimmung mit Interessen wie dem Fussballplatz folgt zu einem späteren Zeitpunkt zusammen mit den Gemeinden.
7	<p>Die historische Rheinbrücke bei Eglisau ist seit vielen Jahren ein verkehrstechnisches Nadelöhr auf der Strecke Flughafen - Bülach - Rafzerfeld - Schaffhausen. Täglich belasten rund 20'000 Fahrzeuge - davon ein Lastwagenanteil von 10%, bedingt vor allem durch Kies- und Deponietransporte - die Kantonsstrasse mitten durch die Gemeinde hindurch.</p> <p>Dass die Verkehrssituation in und um Eglisau mit ihren fast täglichen Staumeldungen einer Verbesserung bedarf, ist offensichtlich. Eine Umfahrung der Ortschaft Eglisau ist aus unserer Sicht die einzige Lösung, die nachhaltig Abhilfe verschafft, zumal sich mit dem Ausbau der Hauptstrasse Nr. 4 im Hardwald und des Kreisels Chrüzstrasse (Glattfelden) die Situation noch weiter verschärfen wird. Der Gemeinderat Eglisau unterstützt das vorliegende Vorprojekt daher ausdrücklich. Gleichwohl erlauben wir uns nachfolgend einige Hinweise, um zu einer bestmöglichen Lösung und breit abgestützten Akzeptanz in der Bevölkerung beizutragen.</p>	Zur Kenntnisnahme	Wird zur Kenntnis genommen.
8	<p>Im technischen Bericht wird darauf verwiesen, dass das Vorprojekt light mit den Nachbar- und Drittprojekten koordiniert ist. Für die Information der Öffentlichkeit würden wir es begrüßen, wenn in den nächsten Projektschritten ausgeführt wird, wie diese Koordination stattgefunden hat und welche konkreten Auswirkungen dies auf die einzelnen Projekte hatte.</p>	Zur Kenntnisnahme	Wird zur Kenntnis genommen.
9	<p>Ausserdem ist der Anschlussknoten Bahnhof- respektive Eglisauerstrasse unbedingt mit dem Projekt Umgestaltung Ortsdurchfahrt Eglisau abzustimmen (Kreisel oder LSA). Die Ortsdurchfahrt muss so geplant werden, dass ein Anschluss an die Umfahrung zu einem späteren Zeitpunkt ohne grössere bauliche Anpassungen möglich ist, respektive, dass jetzige Anpassungen an der Ortsdurchfahrt nicht wieder rückgängig gemacht werden müssen.</p>	wird berücksichtigt (nächste Projektphasen)	Das vorliegende Vorprojekt light zeigt eine mögliche Ausgestaltung der Verkehrsknoten. Soweit möglich ist eine phasengerechte Abstimmung auf das Projekt Sanierung Ortsdurchfahrt erfolgt. In den weiteren Projektphasen erfolgt eine vertiefte Auseinandersetzung mit dem Projekt Sanierung Ortsdurchfahrt und der Situation vor Ort, um die Verkehrsanlage zweckmässig und für alle Verkehrsteilnehmenden sicher auszugestalten. Diese beinhaltet insbesondere auch das Festlegen des Knotenlayouts.
10	<p>In Kapitel 3 wird beschrieben, welche Varianten untersucht wurden und welche Linienführung schliesslich gewählt wurde. Der Gemeinderat ist überzeugt, dass die gewählte Linienführung die Bestvariante darstellt und unterstützt diese ausdrücklich.</p> <p>Wir vermissen jedoch im technischen Bericht wie auch im Bericht Landschaftsanalyse eine klarere Begründung, inwiefern sich die gewählte Linienführung von den anderen Varianten abhebt. Aus unserer Sicht muss im Hinblick auf die politische Debatte die stattgefundene Interessenabwägung, die zu diesem Entscheid geführt hat, stringent aufgezeigt und für die Bevölkerung nachvollziehbar gemacht werden.</p>	Zur Kenntnisnahme	Wird zur Kenntnis genommen.
11	<p>Die Strassenbrücke ist eine der wenigen Quermöglichkeiten über den Rhein und die zentrale Nord-Süd-Verbindung in der Umgebung. Die Strasse ist mit ihrer Anbindung an den Flughafen Zürich und den Ballungsraum der Stadt Zürich für den gesamten Wirtschaftsraum Zürich Nord, Schaffhausen und Süddeutschland essenziell.</p> <p>Wir möchten an dieser Stelle betonen, dass die Umfahrung nicht nur auf die Gemeinde Eglisau positive Auswirkungen hat. Der gesamte Wirtschaftsraum Zürich Nord inklusive Schaffhausen und der Süddeutsche Raum profitieren massiv von der besseren Anbindung. Diesem Umstand muss in der weiteren Argumentation mehr Gewicht zukommen.</p>	Zur Kenntnisnahme	Wird zur Kenntnis genommen.
12	<p>Die obgenannte Interessenabwägung muss verdeutlichen, dass mit der gewählten Variante gewisse Eingriffe in die Lebens- und Landschaftsräume unvermeidbar sind, jedoch so gering wie möglich gehalten werden. Uns ist es ein grosses Anliegen, dass für diese Eingriffe in den weiteren Projektschritten eine sorgfältige Identifizierung möglicher Ersatzmassnahmen stattfindet und diesem Punkt grosse Bedeutung zukommt.</p>	Zur Kenntnisnahme	Wird zur Kenntnis genommen.
13	<p>Die flankierenden Massnahmen (FLAMA), wie sie auch im separaten Bericht ausführlicher beschrieben werden, zeigen das Potenzial, wie sich die Ortschaft Eglisau durch die Umfahrung entwickeln kann, respektive zeigt anschaulich auf, welche Entwicklung verhindert wird, wenn keine Umfahrung gebaut wird. Die FLAMA sind für uns ein wichtiger Bestandteil, damit die Umfahrung die gewünschten Effekte bringt. Da die FLAMA Auswirkungen auf die Ortsplanung haben, hat die weitere Ausarbeitung nach wie vor unter engem Einbezug der Gemeinde Eglisau zu erfolgen.</p>	wird berücksichtigt	Die weitere Bearbeitung der flankierenden Massnahmen erfolgt auch künftig in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde Eglisau.
14	<p>Im Technischen Bericht (S. 69) heisst es: „Die mehrjährige Bauphase des Projekts stellt eine Herausforderung dar. Die negativen Einwirkungen sind in der weiteren Projektierung soweit als möglich zu minimieren.“ Wir teilen die Ansicht, dass diesem Punkt in den späteren Projektphasen grosses Augenmerk zukommen muss.</p>	Zur Kenntnisnahme	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Einwendung	Umgang	Antwort
15	Im Bericht zu den Umweltauswirkungen wird festgestellt, dass auf den Strassen des Untersuchungsgebiets die Fahrleistung des motorisierten Individualverkehrs aufgrund der grösseren Streckenlänge der Umfahrung gegenüber der Ortsdurchfahrt zunimmt. In der Folge nehmen nach Inbetriebnahme der Umfahrung die Schadstoff- und Treibhausgasemissionen leicht zu. Gleichzeitig wird im Bericht konstatiert, dass durch die Umfahrung Eglisau der Siedlungs- und Landschaftsraum entlang der heutigen Ortsdurchfahrt und im Bereich der bestehenden Rheinquerung massgeblich von Immissionen und weiteren negativen Einwirkungen - heute verursacht durch die Durchgangsstrasse - entlastet werden kann. Wir sind der Ansicht, dass bei einer Abwägung der Interessen, die Entlastung der Bevölkerung im Siedlungsgebiet eine höhere Fahrleistung am Ortsrand aufwiegt. Aus diesen Überlegungen sind uns bei der Beurteilung der Umweltauswirkungen die räumlichen Systemgrenzen zu unpräzis definiert und kommt die Unterscheidung zwischen Siedlungs- und Gemeindegebiet zu kurz (vgl. UVB S. 17). Die Tatsache, dass im eigentlichen Siedlungsgebiet die Immissionen markant abnehmen werden, gilt es im Verlauf des weiteren Prozesses klar herauszustreichen.	Zur Kenntnisnahme	Wird zur Kenntnis genommen.
16	Die Anschlüsse sind unseres Erachtens elegant gelöst. Sie ermöglichen bei einem geringen Platzbedarf einen optimalen Verkehrsfluss.	Zur Kenntnisnahme	Wird zur Kenntnis genommen.
17	Beim Anschluss Süd sehen wir Klärungsbedarf, wie von der Überführung Zürcherstrasse die Erschliessung der Lärchhofstrasse erfolgen soll und inwiefern es auf dieser Überführung einen Rad-/ Gehweg benötigt.	wird berücksichtigt (nächste Projektphasen)	Das vorliegende Vorprojekt light zeigt eine mögliche Ausgestaltung der Anschlüsse/Verkehrsknoten. Der dargestellte Rad-/Gehweg soll die Veloschwachstelle im Gebiet Ifang beheben. In den weiteren Projektphasen erfolgt eine vertiefte Auseinandersetzung mit der Situation vor Ort, um die Verkehrsanlage zweckmässig und für alle Verkehrsteilnehmenden sicher auszugestalten. Diese beinhaltet insbesondere auch eine Abstimmung mit den Anliegerparzellen, den Erschliessungen und das Aufzeigen von Quermöglichkeiten.
18	Beim Anschluss Nord möchten wir anregen, dass in der Projektvertiefung der Knoten Eglisauer- / Bahnhof- / Wilerstrasse punkto Querungssicherheit genauer betrachtet sowie eine direktere Verbindung für Landwirtschaftsfahrzeuge und Fussgänger zwischen den Gebieten Barten und Baelhau geprüft wird.	wird berücksichtigt (nächste Projektphasen)	Das vorliegende Vorprojekt light zeigt eine mögliche Ausgestaltung der Verkehrsknoten. In den weiteren Projektphasen erfolgt eine vertiefte Auseinandersetzung mit der Situation vor Ort, um die Verkehrsanlage zweckmässig und für alle Verkehrsteilnehmenden sicher auszugestalten. Diese beinhaltet insbesondere auch eine Abstimmung mit den Anliegerparzellen und das Aufzeigen von Querungs- und Zufahrtsmöglichkeiten.
19	Das Eglisauer Verkehrsproblem ist seit nun mehreren Jahrzehnten notorisch und bedarf keiner weiteren Begründung. Mit dem Bau und der Inbetriebnahme des Ausbaus der Hauptstrasse Nr. 4 im Hardwald und des Kreisels Chrüzstrasse (Glattfelden) wird sich die Situation auf dieser wichtigen kantonalen Nord-Süd-Achse noch weiter verschärfen. Umso wichtiger und dringender wird die Realisierung der Umfahrung Eglisau. Vor diesem Hintergrund und nach Einsicht in die aufliegenden Akten begrüssen und unterstützen wir die vorliegende Lösung. Sie ist technisch machbar, finanziell (wahrscheinlich) tragbar und in einer umfassenden ökologischen Beurteilung vertretbar.	Zur Kenntnisnahme	Wird zur Kenntnis genommen.
20	Verkehrliche Dimensionierung (Kapitel 4.1 in Verbindung mit Bericht 7) Gegen die Umfahrung Eglisau dürfte, wie bei praktisch allen Strassenvorhaben, ins Feld geführt werden, a) es würden Kapazitäten erhöht, was b) Mehrverkehr zur Folge habe. Dem Bericht ist zu entnehmen, dass die Umfahrung praktisch von Anfang an ihre Kapazitätsgrenze erreicht haben wird (23'400 Fahrzeuge pro Werktag) und dass die Umfahrung per saldo keinen Mehrverkehr generieren wird. Auf der anderen Seite wird der Verkehr auf der Ortsdurchfahrt um 75 bis 85% entlastet. Wir begrüssen diese Feststellungen sehr. Erfahrungsgemäss werden aber im politischen Prozess die Parameter, die solchen Prognosen zugrunde liegen, in Frage gestellt. Es wäre hilfreich, in einem nächsten Schritt die Sensitivitäten bzw. Bandbreiten offenzulegen, die den Prognosen bzw. obiger Schlussfolgerung zugrunde liegen.	Zur Kenntnisnahme	Wird zur Kenntnis genommen.
21	Geschwindigkeiten (Kapitel 5.2.1) Wir beurteilen die vorgesehenen Höchstgeschwindigkeiten (grundsätzlich 80 km/h auf der Umfahrungsstrasse) als zweckmässig.	Zur Kenntnisnahme	Wird zur Kenntnis genommen.
22	Wir sehen die gewählte Linienführung als Bestvariante und unterstützen diese Lösung ausdrücklich. Gleichwohl wird in Teilen der Bevölkerung die Frage gestellt, warum im Süden eine Zufahrt durch den Laubberg, beginnend ab der Autobahn Glattfelden nicht in Frage kommt (ungefähr im Sinne der Varianten 5 und 27). Im Hinblick auf die künftige Diskussion bedarf es seitens des Kantons einer abschliessenden Begründung, warum die Durchbohrung des Laubbergs nicht in Frage kommt, so wie dies im Bericht zu den zahlreichen anderen Varianten zu lesen ist.	wird berücksichtigt	Die Attraktivierung der Autobahn A50 ist aus Sicht von Kanton und Standortgemeinden unerwünscht. Frühere Untersuchungen der Verkehrssituation im Raum Bülach-Glattfelden sowie Bülach-Eglisau haben gezeigt, dass ein Anschluss der Umfahrung Eglisau an die A50 in Glattfelden verkehrsorganisatorisch weniger geeignet ist. Sie würde eine Problemverlagerung und damit neue Betroffene schaffen (neue Anschlussbauwerke, anderer Standort Tunnelportal, Verkehrsverlagerung von Eglisau nach Glattfelden etc.). Die Umfahrung Eglisau soll so weit möglich der bestehenden Strasse folgen.
23	Wir begrüssen ausdrücklich die vorgeschlagene Lösung mit dem Halbanschluss Eglisau Süd und dem Vollanschluss Nord, bestehend aus den beiden Anschlüssen Hüntwangen und Eglisau Nord. Wir erachten die Vorschläge als zweckmässig, gewährleisten sie doch einen optimalen Verkehrsfluss bei minimalem Landerwerb.	Zur Kenntnisnahme	Wird zur Kenntnis genommen.
24	Koordination mit dem Projekt Ortsdurchfahrt, insbesondere beim Anschluss Nord (Kapitel 5.3.4) Im Abschnitt «5.2.4 Anschluss Eglisau Nord» wird beiläufig ausgeführt, dass eine «vertiefte Untersuchung (...) unter Abstimmung mit dem Projekt Umgestaltung Ortsdurchfahrt Eglisau (...) in den nächsten Projektphasen» erfolgen soll. Für uns ist vor allem die inhaltliche Abstimmung zwischen beiden Projekten von zentraler Bedeutung (vgl. auch unser Schreiben vom 16. Februar 2023 im Rahmen der öffentlichen Auflage des Projekts Umgestaltung Ortsdurchfahrt). Beide Projekte sind aus einer gesamtheitlichen Betrachtung zu entwickeln. Sie dürfen sich nicht gegenseitig negativ präjudizieren. Insbesondere darf die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt nicht zu einer Situation führen, die für die Realisierung der Umfahrung nachteilig ist. Diese Anforderung muss sich wie ein roter Faden durch beide Projekte ziehen.	Zur Kenntnisnahme	Wird zur Kenntnis genommen.
25	Luft (Kapitel 5.2) Wir bezweifeln die Prognose (S. 27), dass die Umfahrung die Schadstoffemissionen auf dem gesamten Gemeindegebiet um 14 bis 17% erhöht, nachdem an anderer Stelle festgestellt worden war, dass die Umfahrung keine bedeutenden, neuen Verkehrskapazitäten schafft. Tatsache ist jedenfalls, dass im eigentlichen Siedlungsgebiet die Immissionen als Folge der Umfahrung markant abnehmen werden – dies gilt es im Verlauf des weiteren Prozesses klar herauszustreichen. Festzuhalten ist ausserdem, dass die technische Entwicklung sowohl beim MIV als auch im Strassen-Güterverkehr (v.a. dank Batterieantriebe, H2 und synFuels sowie weiteren Effizienz-Massnahmen) auch in den kommenden Jahren zu einer markanten Reduktion der Luftschadstoffe führen werden (vgl. dazu auch die Grafik, S. 31).	Zur Kenntnisnahme	Wird zur Kenntnis genommen.
26	Landschafts- und Ortsbild (Kapitel 5.12) Wir beurteilen diesen Abschnitt, in welchem es um die Vereinbarkeit des Projekts mit den Bundesinventaren geht, als für die Machbarkeit des Projekts hoch-relevant. Wir können der präsentierten Auslegeordnung zwar folgen, vermissen aber konkrete Hinweise, wie die Güterabwägung (gemäss Abbildung 22, S. 69) vorgenommen werden könnte bzw. welche konkreten Kompensationsmassnahmen im Bereich Natur und Landschaft getroffen werden müssen, um das politische und rechtliche Risiko zu vermindern. Der Hinweis auf die im Gebiet Wölfishalde verfügbaren Flächen genügt nicht. Im Rahmen der Güterabwägung ist z.B. deutlich zu machen, dass die beiden heute schützenswerten Brücken ebenso von Menschenhand gestaltet wurden wie die Rheinlandschaft als Folge der Wasserkraftnutzung im Kraftwerk Eglisau-Rheinsfelden. Im Rahmen einer Güterabwägung ist ferner der «trade off» zwischen den ISOS Schutzziele, die durch die Umfahrung und den BLN-Zielen zu diskutieren. Bei letzteren fällt zudem auf (Ziff. 3.1 bis 3.17, S. 71 f.), dass keines dieser Ziele durch die Rheinbrücke und die Zufahrten ernsthaft und dauernd beeinträchtigt wird. Letztlich richtet sich die Kritik der ENHK gegen die Brücke «an sich»: ihre letzte Stellungnahme aus dem Jahre 2021 setzt sich mit der Vereinbarkeit der im BLN-Inventar für die Rheinlandschaft definierten Schutzziele mit dem Umfahrungsprojekt nicht substantiiert auseinander, unterschlägt die dank der Umfahrung erreichbaren Aufwertungsgewinne innerhalb des BLN- und ISOS-Gebiets (insbesondere im engeren Siedlungsraum Eglisaus) und enthält überhaupt keine stringente Begründung für die kritisch-ablehnende Haltung der ENHK.	Zur Kenntnisnahme	Wird zur Kenntnis genommen.
27	Auf der anderen Seite vermissen wir in diesem Kapitel (bzw. auch anderswo) die übergeordneten, «nationalen» Argumente pro Umfahrung, wie sie im RRB 885 vom 15. Juni 2022 enthalten waren, und die für die Güterabwägung mit-entscheidend sein werden. Spätestens bis zum Schluss des nächsten Verfahrensschritts muss in diesen Punkten Klarheit geschaffen werden und ein solides politisches und rechtliches Argumentarium ausgearbeitet werden.	Zur Kenntnisnahme	Wird zur Kenntnis genommen.
28	Die Gesamtheit der vorgeschlagenen Massnahmen (Tempo 30 auf der Zürcher- und der Schaffhauserstrasse, Begegnungszone mit Tempo 20 auf der Rheinbrücke, Rückbauten von Passerellen und Lärmschutzwänden verbunden mit der Neugestaltung des Strassenraums) erachten wir als zielführend und als taugliche Diskussionsgrundlage für den künftigen kommunalen (und kantonalen) Entscheidungsprozess.	Zur Kenntnisnahme	Wird zur Kenntnis genommen.
29	Die aus der Umfahrung resultierenden Vorteile für die Entwicklung der BLN- und ISOS-geschützten Gemeinde Eglisau sind deutlich hervorzuheben, vor allem auch, wie oben erwähnt, im Rahmen der Gesamt-Güterabwägung.	Zur Kenntnisnahme	Wird zur Kenntnis genommen.
30	Antrag 1: Auf die vorgelegte Variante sei aufgrund des klaren ENHK-Gutachtens zu verzichten. Begründung: Die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) und die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege (EDK) beurteilen das Siegerprojekt des Brückenwettbewerbs als schwerwiegende Beeinträchtigung des BLN-Gebiets und dass Brückenvarianten das Gebot der grösstmöglichen Schonung gemäss Art. 6 NHG des national geschützten BLN-Gebiets verletzen würden. Zurecht wird auch im Bericht zu den Umweltauswirkungen im ersten Satz zum Thema Landschaft und Ortsbild festgehalten: "Der Bau der neuen Rheinbrücke für die Umfahrung Eglisau stellt eine irreversible Veränderung der Qualitäten des Landschaftsraums im Rheintal dar und zerschneidet den naturnahen, ruhigen Flussraum, die angrenzende Ebene und den Waldhang." Es ist daher nicht davon auszugehen, dass dieses Vorhaben von zweifellos höchstens kantonomer Bedeutung bewilligt werden könnte.	wird nicht berücksichtigt	Das Projekt liegt in einem sensiblen Gebiet. Die Umweltauswirkungen werden deshalb sehr sorgfältig abgeklärt. Die Umfahrung tangiert – wie auch die bestehende Ortsdurchfahrt – verschiedene Schutzgebiete und bundesrechtlich geschützte Landschaften, Natur- und Kulturdenkmäler. Zur grösstmöglichen Schonung, zur Wiederherstellung und zum Ersatz sind umfangreiche Massnahmen vorgesehen (u.a. liegt die neue Strasse mehrheitlich in Tunnels). Weitere Abklärungen zur Bewilligungsfähigkeit sind im Gange. Grundlage für die aktuellen Planungen ist der kantonale Richtplan, Kapitel 4.2 «Strassenverkehr», Massnahme Nr. 46, Umfahrung Eglisau Hauptverkehrsstrasse, Neubau von 2-streifiger Strasse. Auf Basis des Siegerprojekts des Brückenwettbewerbs und Variante 3 der Machbarkeitsstudie vom 22. Januar 2021 zu den Anschlussstrecken soll der Richtplaneintrag angepasst werden (vgl. Teilrevision 2022 kantonomer Richtplan) und dem Regierungsrat einen Objektkredit zur Antragstellung an den Kantonsrat unterbreitet werden.

Nr.	Einwendung	Umgang	Antwort
31	<p>Antrag 2: Es sei eine Variante auf der Basis der bisherigen im Richtplan festgesetzten Korridors zu realisieren.</p> <p>Begründung: Es widerspricht der raumplanerischen Gepflogenheit, nur eines von mehreren denkbaren Umfahrungsprojekten weiterzuverfolgen, ohne umfassende Standortevaluation mit multikriteriellen Entscheidungsbäumen. Insbesondere fehlt es hier an einer Gegenüberstellung mit Varianten, zum Beispiel mit dem im heutigen Richtplan festgesetzten Brückenkorridor (Parz. 2356).</p> <p>Wie auch denkmalgeschützte Brücken in sensibler Landschaft auf engstem Raum korrespondieren können, zeigt das Beispiel der Solis-Brücken in der Schynschlucht/Gemeinde Albula GR. Es wäre daher auch in Eglisau zu prüfen, dass die dritte Brücke in einem landschaftlichen und baukulturellen Projekt mit den beiden bestehenden Brücken korrespondiert und nicht wie im vorliegenden Falle sich wegspreizt und damit den Siedlungsrand unnötig flussabwärts in die hochwertige Gewässerlandschaft des Rheins verschiebt. Wir würden es begrüssen, wenn Brückenbauspezialisten wie Jürg Konzett das Brückenkonzept zusammen mit den Vorschlägen und Bewertungen der ENHK kritisch begutachten könnte.</p> <p>Als Fazit erachten wird das Brückenvorhaben als nicht bewilligungsfähig und die Unterlagen in Bezug auf die Umweltauswirkungen lückenhaft. Zudem fehlt es für die Interessenabwägung an einer vergleichenden Variantenprüfung.</p>	wird nicht berücksichtigt	<p>Zu Varianten mit Brückenlage zwischen Eisenbahnviadukt und Strassenbrücke bzw. mit Brückenlage im Bereich des Eisenbahnviadukts nahm die die ENHK mit Schreiben vom 13. Dezember 2013 bzw. ENHK und EKD gemeinsam mit Schreiben vom 20. November 2015 ablehnend Stellung. Grundlage für die aktuellen Planungen ist der kantonale Richtplan, Kapitel 4.2 «Strassenverkehr», Massnahme Nr. 46, Umfahrung Eglisau Hauptverkehrsstrasse, Neubau von 2-streifiger Strasse. Auf Basis des Siegerprojekts des Brückenwettbewerbs und Variante 3 der Machbarkeitsstudie vom 22. Januar 2021 zu den Anschlussstrecken soll der Richtplaneintrag angepasst werden (vgl. Teilrevision 2022 kantonalen Richtplan).</p> <p>Zur grösstmöglichen Schonung, zur Wiederherstellung und zum Ersatz sind umfangreiche Massnahmen vorgesehen (u.a. liegt die neue Strasse mehrheitlich in Tunnels). Weitere Abklärungen zur Bewilligungsfähigkeit bzw. zur Interessenabwägung sind im Gange.</p>
32	<p>Antrag 3: Es sei aufzuzeigen, wie der zu erwartende Autoverkehrszuwachs zwischen dem Klettgau und Bülach/Zürich kompensiert werden kann und wie der damit verbundene Energieverbrauch klimaschonend gedeckt werden kann.</p> <p>Begründung: Die Umfahrungsstrasse führt zu einer deutlichen und einseitigen Attraktivierung des MIV-Verkehrs zwischen dem Rafzerfeld/Klettgau und Bülach/Zürich-Ortikon. Dies vor allem, wenn man den Bauboom im oberen Klettgau berücksichtigt. Der Mehrverkehr führt damit zu einer unerwünschten weiteren Zersiedlung und zu einem zunehmenden Energieverbrauch, der mit Blick auf die zwingende Dekarbonisierung zu einem Mehrbedarf an erneuerbarer Energie führt. Diese Umweltauswirkungen werden aber mit keinem Wort in den Unterlagen erwähnt.</p>	wird berücksichtigt	<p>Die dem Projekt zugrundeliegenden Verkehrsprognosen berücksichtigen alle bekannten Siedlungsentwicklungsszenarien und die daraus resultierenden grenzüberschreitenden Mobilitätsbedürfnisse. Der Bericht zu den Umweltauswirkungen zeigt die daraus abgeleiteten Umweltauswirkungen transparent auf.</p>
33	<p>Es werden für diese Umfahrung die zwei teuersten Bauwerke gebaut, nämlich Brücke und Tunnel, vom letzten nicht gerade wenig. Zudem verläuft unmittelbar hinter dem Laubberg, welcher ja via Tunnel angeschnitten wird, die Autobahn, welche nun durch den Umbau der Kreuzstrasse sozusagen bis nach Kloten verlängert wird.</p> <p>Weshalb, und dies ist für uns praktisch nicht nachvollziehbar (bei den einen Kreisen heisst es nur: Egal was gemacht wird, Hauptsache, es wird etwas gemacht) weshalb man diesen Berg nicht durchsticht und die Umfahrung bereits dort mit der Autobahn zusammenführt. Der Tunnel würde nicht nur kürzer (Kostenersparnis), es könnte auch der absolut nicht schlaue Anschluss Eglisau Süd gespart werden, dazu, dies als Nebeneffekt für andere Gemeinden (Eglisau ist nicht die einzige, welche vom Durchgangsverkehr tangiert wird) könnte ein grosser Teil der Lastwagen, wie auch PW's, welche nun von Eglisau her kommend, via Kreuzstrasse Richtung Embrach fahren, so erfolgreich auf die Autobahn geleitet werden, was auch für diese Gemeinden, bis und mit Wülflingen, eine wesentliche Verkehrsentlastung bedeuten würde, fährt doch ein grosser Teil des Verkehrs, welcher die Kreuzstrasse Richtung Rorbas verlässt, in Wülflingen wieder auf die Autobahn.</p> <p>Wenn Sie dort vermehrt mit dem Auto unterwegs wären, würden Sie dies relativ schnell realisieren, ist dies doch praktisch zu jeder Tages- und Nachtzeit der Fall.</p> <p>Wird bei den Anschlüssen Eglisau Nord und Eglisau Süd die Zufahrt für den anfahrenden Verkehr erschwert, betrifft dies auch in grossem Masse Anwohner von Eglisau. Wird die Zufahrt nicht erschwert, wird es, da keine direkte Anbindung an die Autobahn, bei beiden Anschlüssen Stau geben. Sobald sich der Verkehr aufgrund dieser beiden Anschlüsse zurückstaut, werden vermehrt Fahrzeuglenker wieder durch Eglisau fahren, egal, ob dort nun 4 oder 10 Lichtsignalanlagen stehen (auch diese werden primär die Einwohner von Eglisau daran hindern, sich zügig im eigenen Dorf fortzubewegen), den Durchgangsverkehr kann so nur eingeschränkt gebremst werden, zumal ja bei den Anschlüssen Süd und Nord wieder neue Nadelöhre geschaffen werden.... wovon zumindest das Nadelöhr Süd durch direkte Anbindung an die zweispurige Autobahn bei Glattfelden effizient vermieden werden könnte.</p> <p>Die Vorteile wären also schnell aufgezeigt:</p> <p>Probleme, welche in Zukunft entstehen könnten, sind bereits gelöst.</p> <p>Die ganze Umfahrung würde einiges günstiger, da kein Anschluss Süd, weniger Landverbrauch, kürzerer Tunnel.</p> <p>Zusätzlich zu Eglisau würden nachgelagerte Gemeinden vom Durchgangsverkehr entlastet. Der Stau am Anschluss Eglisau Süd, welchen es nach dem Bau der Umfahrung geben wird, würde vermieden.</p> <p>Gegenargumente:</p> <p>Man schafft sich wissentlich neue Probleme für die Zukunft, welche erneut teuer gelöst werden müssen.</p> <p>Die Variante 'direkter Anschluss Autobahn' wurde nicht berücksichtigt & man will nun nicht nochmals planen, obwohl genügend Zeit für eine wirklich gute Planung vorhanden wäre, gemessen am Zeithorizont. Das Geld, welches verbaut wird, kommt aus einem Füllhorn, es ist genügend vorhanden und nicht dasselbe der Planer. Vermutlich kennt keiner der Planer die Situation vor Ort, respektive ist dort Anwohner.</p> <p>Die neuen, wie auch die alten Probleme sind bekannt. Wie man die neuen verhindert & grösstenteils verhindern könnte, und die alten beseitigt, ohne neue zu schaffen, ebenfalls.</p>	wird nicht berücksichtigt	<p>Die Attraktivierung der Autobahn A50 ist aus Sicht von Kanton und Standortgemeinden unerwünscht. Sie würde eine Problemverlagerung und damit neue Betroffene schaffen (neue Anschlussbauwerke, anderer Standort Tunnelportal, Verkehrsverlagerung von Eglisau nach Glattfelden etc.). Die Umfahrung Eglisau soll so weit möglich der bestehenden Strasse folgen.</p> <p>Der Anschluss Eglisau Süd ist als kreuzungsfreier Halbanschluss konzipiert. Der Verkehr von der Zürcherstrasse gelangt direkt auf die Umfahrungsstrasse. Für den Verkehr von Zürich/Glattfelden nach Eglisau resp. von Eglisau in Richtung Süden sind Ab- bzw. Auffahrten vorgesehen. Ebenso sind die Anschlüsse nördlich von Eglisau kreuzungsfrei vorgesehen, wodurch bei keinem Anschluss der Umfahrungsstrasse mit neuen Nadelöhren zu rechnen ist.</p> <p>Zur Schonung der Landschaft und der Lebensräume verläuft die Umfahrung grösstenteils in Tunnels. Die Tunnelbauwerke sind kostenintensiver als eine Strasse an der Oberfläche, jedoch hinsichtlich Schonung der Umgebung und der Schutzgebiete resp. der Bewilligungsfähigkeit zwingend erforderlich.</p>
34	<p>In der online-Präsentation der Umfahrung Eglisau ist auf die falsche Bezeichnung «LaubbergTunnel» hingewiesen worden. Eine Antwort dazu blieb aus. Die Bezeichnung in den Plänen und in den Texten muss unbedingt berichtigt werden. Der Tunnel geht durch den Hiltenberg und nicht durch den Laubberg. Im GIS-ZH, amtliche Vermessung, lässt sich das leicht verifizieren, der Anfrager war im Recht. Man kann das als Nebensächlichkeit abtun, das ist es aber nicht. Aufgrund solcher unsorgfältigen Angaben verschieben sich historische Flurbezeichnungen.</p> <p>In der Annahme, dass dieser Fehler ohnehin berichtigt wird, verzichte ich auf eine formelle Einwendung.</p>	zu prüfen	<p>Die Objektbezeichnungen werden in der nächsten Projektphase überprüft und definitiv festgelegt.</p>
35	<p>Die Umfahrung löst für die Bevölkerung der Zürcher Dörfer nördlich des Rheins (Rafzerfeld, Hüntwangen) das seit langer Zeit anstehende Problem unserer Verkehrs- und Versorgungsverbindung von und zu den Zentrumsfunktionen (medizinische Versorgung, Fachhandel, ...) sowie von- und zu den Arbeitsplätzen. Der Durchgangsverkehr, der über den heute bestehenden Rheinübergang Eglisau fährt, verursacht tägliche Blockaden. Es ist höchste Zeit, dass dieser Schaden von unserem Lebensraum, dem Rafzerfeld, abgewendet wird.</p>	Zur Kenntnisnahme	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
36	<p>Wir begrüssen als Betroffene das vorliegende Projekt zur Umfahrung Eglisau sehr und wünschen uns eine rasche Realisierung. Weil die Umfahrung für unsere Bevölkerung die Lebensqualität massiv verbessern wird, verfolgen wir seit Jahren, wie sich Thema, Studien und nun das Projekt entwickeln, welche Varianten evaluiert wurden und welche Argumente dafür oder dagegen erhoben werden. Die im vorliegenden Projekt vorgesehene Rheinquering und Linienführung antwortet mit Abstand am besten auf alle bisherigen Vorbehalte, wie z.B. die Verletzung des Landschaftsbildes, die Beeinträchtigung der Natur und auch die technische Machbarkeit.</p> <p>Im Übrigen ist im technischen Bericht gut aufgezeigt, weshalb die vorliegende Variante vor allen anderen die Bestvariante ist.</p>	Zur Kenntnisnahme	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
37	<p>Ergänzend zu den Argumenten im technischen Bericht Kap. 3.1., Tunnelvarianten, ist zu erwähnen, dass eine rund fünf Kilometer lange «Gefälle-Steigungs-Tunnelfahrt» mit Gegenverkehr über eine Höhendifferenz von zwei Mal rund 100 Metern und mit Kurven in der Schweiz einmalig wäre. Dies erfordert mehr Aufmerksamkeit von Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenkern, als eine Strecke im Freien oder ein gerader Tunnel.</p> <p>Weiss man zudem um die sicherheitstechnischen Schwierigkeiten, welche mit einem solchen Tunnel verbunden sind (Gefälle weist immer in den Tunnel hinein, Gefälle im Rettungstollen, Kamineffekt bei Bränden oder durch eingeschobene Brandschutzmauern abgetrennte Tunnelabschnitte), dürfte dies in einigen Fällen zu einem unangenehmen Fahrgefühl führen (Anspannung), welches die Unfallgefahr zusätzlich erhöht.</p> <p>Durch eine solche Variante mehrere Zürcher Dörfer zu erschliessen, wenn es anders ginge, wäre unschön und birgt daher die Gefahr von lokalem Schleichverkehr auf der alten Strasse. Da einzig die Tunnelvarianten von der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) ohne weiteres als bewilligungsfähig eingestuft wurden, ist gut zu begründen, warum diese nicht funktionieren und der Kanton deshalb die «am zweit besten ENHK-zustimmungsfähige Variante» umsetzt. Das wirtschaftliche Argument («unverhältnismässige») alleine genügt hierzu nicht, die Risiken und Unfallgefahr und die teilweise Verfehlung des Zwecks (Entlastung) kommen dazu.</p>	Zur Kenntnisnahme	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
38	<p>Aufzuzeigen ist ergänzend, weshalb die Umfahrung im Süden nicht durch einen LaubbergTunnel an die Hochleistungsstrasse A50 bei Glattfelden angeschlossen werden kann - eine Mischung aus dem Siegerprojekt (heutige Variante, Calatrava-Brücke) und Variante 27, Abbildung 4, Seite 12 technischer Bericht. Ein Hauptargument ist, dass die Umfahrung sein will, was ihr Name sagt, nämlich eine Ortsumfahrung, welche den heutigen Verkehr schonender und ohne Stau «um den Ort herum» führt, und nicht eine neue Hochleistungsstrasse, welche die Verbindung Schaffhausen-Zürich möglichst gradlinig macht und so überregionalen Transitverkehr anzieht. Dieser soll vielmehr via A4/A1 von Schaffhausen nach Zürich geführt werden. Die Umfahrung Eglisau ist mit vielen andere bestehenden Ortsumfahrungen vergleichbar, z.B. Zurzach, Klosters, Flims. Überregionalen Transitverkehr dürfte durch die zwei Grenzübertritte von/nach Schaffhausen oder durch die kleinen Strassen (Ortsdurchfahrten Neuhausen und Jestetten, Nebenstrassen über Grenzübergänge nördlich ins Rafzerfeld) nach wie vor abgehalten werden, so dass die Umfahrung den Einwohnerinnen und Einwohnern und Gewerbebetrieben dient, die heute schon im Einzugsgebiet liegen (Rafzerfeld, Klettgau, Grenzgemeinden in Süddeutschland). Das Verkehrsaufkommen aus diesen Gemeinden wird nicht signifikant anwachsen, es kann berechnet werden, da die Bauzonen in den Gemeinden des Einzugsgebietes im nördlichen Kanton Zürich erschöpft sind (Raumordnungskonzept, kantonaler Richtplan) und somit gut abgeschätzt werden kann, wie viele Menschen in Zukunft in diesem Gebiet wohnen werden. Die Umfahrung, so wie jetzt geplant, wird daher nicht zu massivem Mehrverkehr führen und das ist gut so.</p> <p>Sie wird aber dazu führen, dass diejenigen Verkehrsteilnehmer, welche diesen Weg sowieso oder schon heute nehmen müssen, weil sonst grosse Umwege zu fahren wären, nicht mehr im Stau stehen. Das Projekt ist aus unserer Sicht richtig proportioniert.</p>	Zur Kenntnisnahme	<p>Die Attraktivierung der Autobahn A50 ist aus Sicht von Kanton und Standortgemeinden unerwünscht. Frühere Untersuchungen der Verkehrssituation im Raum Bülach-Glattfelden sowie Bülach-Eglisau haben gezeigt, dass ein Anschluss der Umfahrung Eglisau an die A50 in Glattfelden verkehrsorganisatorisch weniger geeignet ist. Sie würde eine Problemverlagerung und damit neue Betroffene schaffen (neue Anschlussbauwerke, anderer Standort Tunnelportal, Verkehrsverlagerung von Eglisau nach Glattfelden etc.). Die Umfahrung Eglisau soll so weit möglich der bestehenden Strasse folgen.</p>
39	<p>Die Linienführung der geplanten Umfahrung, das Gebiet nördlich des Rheins, darunter die eine Hälfte des Anschlusses Nord, liegen auf unserem Gemeindegebiet.</p> <p>Der Anschluss Nord Hüntwangen Richtung Zürich kann aus unserer Sicht grundsätzlich so gebaut werden, wie er heute gezeichnet ist. Wir begrüssen die Trennung der Anschlüsse im Norden mit der Ermöglichung von Einspurstrecken.</p>	Zur Kenntnisnahme	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Nr.	Einwendung	Umgang	Antwort
40	<p>Im Detail muss die Situation rund um den Kreisel und auf dem bisherigen Strassenabschnitt zwischen den beiden Anschlüssen Nord noch angeschaut werden:</p> <p>Wer aus dem Rafzerfeld von Rafz-Süd, Rüdlingen oder Buchberg kommt und Richtung Zürich fährt, befindet sich beim Anschluss Hüntwangen bereits auf der Umfahrungsstrasse und benötigt diesen Anschluss nicht mehr. Das Gleiche gilt für einen Teil des Verkehrs aus Wil, welcher die Rüdlingerstrasse nutzt. Der Anschluss Hüntwangen wird deshalb vor allem Verkehr auf die Umfahrungsstrasse leiten, welcher von Wil, Hüntwangen, Wasterkingen oder via kleiner Grenzübergänge von Norden her kommt. Ausnahme bilden die Quartiere in Eglisau, für welche der Anschluss Nord Richtung Zürich schneller ist als der Anschluss Süd. Aus diesem Ungleichgewicht der zu erwartenden Anzahl Fahrzeuge, stellt sich die Frage, ob der Anschluss Hüntwangen überhaupt als Kreisel ausgestaltet sein muss, oder ob nicht auf der Bahnhofstrasse stattdessen mit einer Ausspurtrecke von Norden her und einem Mittelstreifen für die Linksabbieger von Süden her geplant werden kann. So kann der Verkehr, welcher nicht auf die Umfahrung möchte, in beiden Richtungen geradeaus weiterfahren, was flüssiger ist.</p> <p>- Wenn es ein Kreisel bleibt: Allenfalls kann die Zufahrt zur Hüntwanger Erholungszone (Fussballplätze, Tennisplätze, Reitanlage) sowie zum Aushubentlad im Kiesgebiet ebenfalls als Ausfahrt des Kreisels gestaltet werden. Das würde erlauben, die heutige Einfahrt der Wiler- in die Eglisauerstrasse aufzuheben, was die Strassensituation in diesem Gebiet beruhigt (eine Ein-/Ausfahrt weniger ausserhalb des Kreisels).</p> <p>- Durch eine Verschiebung des Portals der Unterführung SBB/Eglisauerstrasse weiter nach Westen um einige Meter käme zwar der Anfang der Ausspurtrecke auf der Umfahrung von Schaffhausen her kommend im Tunnel zu liegen, dafür wäre es möglich, den heutigen geraden Verlauf des Fahrradwegs beizubehalten. Dies beruhigt die Strassensituation ebenfalls.</p>	wird berücksichtigt (nächste Projektphasen)	Das vorliegende Vorprojekt light zeigt eine mögliche Ausgestaltung der Verkehrsknoten. In den weiteren Projektphasen erfolgt eine vertiefte Auseinandersetzung mit der Situation vor Ort, um die Verkehrsanlage zweckmässig und für alle Verkehrsteilnehmenden sicher auszugestalten. Diese beinhaltet insbesondere auch eine Abstimmung mit den Anliegerparzellen und das Aufzeigen von Querungsmöglichkeiten.
41	<p>Die heutige Erholungszone unmittelbar neben dem Anschluss Hüntwangen wird in den nächsten Jahren umgestaltet und mit Kunstrasenplätzen ergänzt. Die genaue Gestaltung des Gebiets ist zur Zeit noch offen und anpassbar, im heutigen Plan überschneidet sich eine Ecke vom Kreisel mit einem bestehenden Fussballplatz.</p> <p>Diese Punkte scheinen uns zum heutigen Zeitpunkt, wo es um die Überzeugung der politischen Ebene geht, für das Projekt nicht zentral und werden die Kosten positiv beeinflussen (Wegfall Kreisel). Wir wünschen uns jedoch, dass die Baudirektion, wenn es um die Landsicherung und das eigentliche Bauprojekt geht, die genaue Gestaltung auf dem Hüntwanger Gemeindegebiet mit dem Gesamtgemeinderat bespricht.</p>	wird berücksichtigt (nächste Projektphasen)	Das vorliegende Vorprojekt light zeigt eine mögliche Ausgestaltung der Verkehrsknoten. In den weiteren Projektphasen erfolgt eine vertiefte Auseinandersetzung mit der Situation vor Ort, um die Verkehrsanlage zweckmässig und für alle Verkehrsteilnehmenden sicher auszugestalten. Diese beinhaltet insbesondere auch eine Abstimmung mit den Anliegerparzellen und das Aufzeigen von Querungsmöglichkeiten. Die weitere Projektbearbeitung erfolgt auch künftig in Abstimmung mit den Standortgemeinden.
42	<p>Unsere Gemeinde ist als Eigentümerin betroffener Parzellen, vor allem im Wald nördlich des Rheins im Besonderen betroffen.</p> <p>Als Eigentümerin der zum Teil betroffenen zusammenhängenden Waldstücke Altholz, Bauelhu, Halden- und Chüesetziwald im Bundesinventar-Objekt 1411 Untersee-Hochrhein machen wir auf Folgendes aufmerksam:</p> <p>- Die Grenze des Bundesinventargebietes folgt bei diesen Waldstücken der Grenze des Kiesabbaugebietes, wie es gemäss Luftbild zur Zeit der Festlegung des Inventars bestanden hat. Mit Ausnahme des lichten Waldes am eigentlichen Rheinbord, der von Standorten rund um den Rhein auch erblickt werden kann und an einigen Stellen geschützt ist und so «das Layout des Bundesinventars prägt», ist dies bei den oben genannten Waldstücken, insbesondere im Bereich, wo der Tagbautunnel Chüesetzi geplant ist, nicht der Fall. Sie sind vom eigentlichen Rheintal nur aus erhöhten Lagen einsehbar und die Pflanzengemeinschaft hat keine besonders schützenswerten Qualitäten.</p>	Zur Kenntnisnahme	Wird zur Kenntnis genommen.
43	<p>Neben der geplanten Linienführung gibt es im gleichen Wald ein Material-gewinnungsgebiet (Kantonaler Richtplan Kapitel 5.3-3, Nr. 37, 40 Hektaren). Sowie ein geplantes Grundwasserschutzgebiet. Für Letzteres sieht ein Planungsbericht die Schaffung zahlreicher Brunnen für die Versickerung von Rheinwasser und Pumpen für die Förderung von Grundwasser vor (Grundwasserschutzgebiet Rafzerfeld, Planungsbericht, Dr. Heinrich Jäckli AG im Auftrag des Amtes für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL), Baudirektion Kanton Zürich, 2017). Auch durch diese Interessen, welche laut Richtplaneintrag in einem kurz- bis mittelfristigen Zeithorizont realisiert werden müssen, wird das BLN-Objekt tangiert.</p>	Zur Kenntnisnahme	Wird zur Kenntnis genommen.
44	<p>Das gesamte Gebiet, welches sich im Eigentum der Gemeinde Hüntwangen befindet, ist im Anschluss an die baulichen Veränderungen (Kiesabbau, Wiederauffüllung, Grundwassergewinnung) laut Richtplan als Naturschutzgebiet wieder zu gestalten. Es drängt sich einerseits die Fortführung des am Rheinbord liegenden lichten Waldes auf, andererseits, wegen den geplanten Wasserversickerungsorten, auch Versickerungs- und damit Feuchtstandorte. Es macht Sinn, die Wiedergestaltung nach dem Tagbautunnel Chüesetzi an den benachbarten Naturschutz anzupassen. Die Gemeinde Hüntwangen bietet zu diesem Zweck die Vergrösserung des bereits jetzt 40 Hektar grossen geplanten Gebietes an. Es kann so ein einmalig grosses Naturschutzgebiet bis zur Deutschen Grenze entstehen, wo der Kiesabbau und der Wald dem Rhein entlang weiter gehen werden: Eine Riesenchance und langfristig ein Gewinn für das BLN-Objekt und die Natur.</p>	Zur Kenntnisnahme	Wird zur Kenntnis genommen.
45	<p>Das malerische Städtchen Eglisau und die Rheinlandschaft sind für die Bevölkerung des Rafzerfeldes nahe gelegener Natur- und Erholungsraum. Die Auswirkung der Umfahrung auf diesen sind zu beurteilen. Wir möchten Ihnen einerseits ergänzende Argumente liefern, welche Sie im politischen Prozess (z.B. Anhörungen in der zuständigen Kantonsratskommission) verwenden können. Andererseits möchten wir Sie auf wichtige Details aufmerksam machen, welche noch zu koordinieren sind. Eigentliche Einwendungen, die das Projekt verlangsamen, verkomplizieren oder verhindern haben wir keine.</p>	Zur Kenntnisnahme	Wird zur Kenntnis genommen.
46	<p>Eglisau hat als historisches Brückenstädtchen grossen Charme. Dies liegt am Städtchen selbst mit den schmucken Gassen und den zahlreichen historischen Liegenschaften, an der Rheinpromenade, an den Rebbergen und an den beiden bestehenden Rheinübergängen. Das Potential, welches dieses Zusammenspiel von Schönheit bietet, kann heute wegen dem Durchgangsverkehr nicht genutzt werden. Entfällt ein Grossteil dieses Verkehrs, wird Eglisau belebt: Die Strassenbrücke wird dank einer engeren Fahrbahn für den motorisierten Verkehr mehr Platz für Fussgänger und Fahrradfahrer bieten, die den Blick auf den Eisenbahnviadukt oder das Städtchen geniessen können, Lärm und Gestank werden in der ganzen Gemeinde minimiert, entlang der Schaffhauser- und Zürcherstrasse lässt sich flanieren und sogar der «offizielle» Fahrradweg könnte neu auf dem Trassee dieser dann entlasteten Stassen geführt werden, was die Anzahl Steigungen reduziert. Ein wichtiger Zweck - auch des Bundesinventars - wird sich erst dank der Umfahrung erfüllen: Landschaft, Ortsbild und Natur können wahrgenommen werden. Dies wird mit Bestimmtheit nicht nur den Gemeinderat Hüntwangen freuen!</p>	Zur Kenntnisnahme	Wird zur Kenntnis genommen.
47	<p>Das Eglisauer Verkehrsproblem ist seit nun mehreren Jahrzehnten belastend für die Bevölkerung, das örtliche Gewerbe, die Region sowie für die angrenzenden Regionen wie z.B. Schaffhausen, deutsches Gebiet und das Weinland. Mit dem Bau und der Inbetriebnahme des Ausbaus der Hauptstrasse Nr. 4 im Hardwald und des Kreisels Chrüzstrasse (Glattfelden) wird sich die Situation auf dieser wichtigen kantonalen Nord-Süd-Achse noch weiter verschärfen. Umso wichtiger und dringender wird die Realisierung der Umfahrung Eglisau. Vor diesem Hintergrund und nach Einsicht in aufliegenden Akten begrüsst und unterstützt der Gemeinderat die vorliegende Lösung. Sie ist technisch machbar, finanziell tragbar und in einer umfassenden ökologischen Beurteilung vertretbar.</p>	Zur Kenntnisnahme	Wird zur Kenntnis genommen.
48	<p>Die vorliegende Lösung wird seitens Gemeinderat begrüsst. Wir sehen die gewählte Linienführung als Bestvariante und unterstützen diese Lösung ausdrücklich. Gleichwohl wird in Teilen der Bevölkerung die Frage gestellt, warum im Süden eine Zufahrt durch den Laubberg, beginnend ab der Autobahn Glattfelden nicht in Frage kommt (ungefähr im Sinne der Varianten 5 und 27). Im Hinblick auf die künftige Diskussion bedarf es seitens des Kantons einer abschliessenden Begründung, warum die Durchbohrung des Laubbergs nicht in Frage kommt, so wie dies im Bericht zu den zahlreichen anderen Varianten zu lesen ist.</p>	Zur Kenntnisnahme	Die Attraktivierung der Autobahn A50 ist aus Sicht von Kanton und Standortgemeinden unerwünscht. Frühere Untersuchungen der Verkehrssituation im Raum Bülach-Glattfelden sowie Bülach-Eglisau haben gezeigt, dass ein Anschluss der Umfahrung Eglisau an die A50 in Glattfelden verkehrsorganisatorisch weniger geeignet ist. Sie würde eine Problemverlagerung und damit neue Betroffene schaffen (neue Anschlussbauwerke, anderer Standort Tunnelportal, Verkehrsverlagerung von Eglisau nach Glattfelden etc.). Die Umfahrung Eglisau soll so weit möglich der bestehenden Strasse folgen.
49	<p>Gegen die Umfahrung Eglisau dürfte, wie bei praktisch allen Strassenvorhaben, ins Feld geführt werden dass, a) es würden Kapazitäten erhöht und b) Mehrverkehr zur Folge habe. Dem Bericht ist zu entnehmen, dass die Umfahrung praktisch von Anfang an ihre Kapazitätsgrenze erreicht haben wird (23'400 Fahrzeuge pro Werktag) und dass die Umfahrung per saldo keinen Mehrverkehr generieren wird. Auf der anderen Seite wird der Verkehr auf der Ortsdurchfahrt um 75 bis 85% entlastet. Wir begrüssen diese Feststellungen sehr. Erfahrungsgemäss werden aber im politischen Prozess die Parameter, die solchen Prognosen zugrunde liegen, in Frage gestellt. Es wäre hilfreich, in einem nächsten Schritt die Sensitivitäten bzw. Bandbreiten offenzulegen, die den Prognosen bzw. obiger Schlussfolgerung zugrunde liegen.</p>	Zur Kenntnisnahme	Wird zur Kenntnis genommen.
50	<p>Wir beurteilen die vorgesehenen Höchstgeschwindigkeiten (grundsätzlich 80 km/h auf der Umfahrungsstrasse) als zweckmässig.</p>	Zur Kenntnisnahme	Wird zur Kenntnis genommen.
51	<p>Wir begrüssen ausdrücklich die vorgeschlagene Lösung mit dem Halbanschluss Eglisau Süd und dem Vollanschluss Nord, bestehend aus den beiden Anschlüssen Hüntwangen und Eglisau Nord. Wir erachten die Vorschläge als zweckmässig, gewährleisten sie doch einen optimalen Verkehrsfluss bei minimalem Landerwerb.</p>	Zur Kenntnisnahme	Wird zur Kenntnis genommen.
52	<p>Für die beiden Tunnel Laubberg und Chüesetzi ist aus Sicht der Behörde nebst einer Sicherheitslinie auch eine Mittelleitplanke vorzusehen, da beide Tunnel sich in Kurvenbereichen befinden. An anderen Orten (z.B. A4 Schaffhausen – Winterthur) hat gezeigt, dass Überholmanöver oftmals einen tödlichen Ausgang haben, weshalb von Beginn an diesem Punkt Beachtung geschenkt werden muss.</p>	wird nicht berücksichtigt	Die Tunnelstrecken gemäss Vorprojekt light entsprechen dem Stand der Technik. Sie berücksichtigen die nationalen Sicherheitsstandards des Bundesamts für Strassen (ASTRA). Der Einsatz von Mittelleitplanken in Tunnels wird nicht angewendet, da diese im Ereignisfall für die Rettungskräfte ein unüberwindbares Hindernis darstellen würden.
53	<p>Des Weiteren ist frühzeitig in der Planung ein Augenmerk darauf zu legen, dass im Bereich des geplanten Strassenbaus die Hauptleitung des Zweckverbands Grundwassergewinnung Stadtdoren (GWS) liegt, welche als Schlagader für die Stadt Bülach dient. Diese Leitung ist auf Kosten der Verursacherin zu sichern und umzulegen.</p>	Zur Kenntnisnahme	Wird zur Kenntnis genommen.
54	<p>Im Abschnitt "5.2.4 Anschluss Eglisau Nord" wird beiläufig ausgeführt, dass eine "vertiefte Untersuchung (..) unter Abstimmung mit dem Projekt Umgestaltung Ortsdurchfahrt Eglisau (..) in den nächsten Projektphasen" erfolgen soll.</p> <p>Für den Gemeinderat ist die inhaltliche Abstimmung zwischen beiden Projekten von zentraler Bedeutung. Beide Projekte sind aus einer gesamtheitlichen Betrachtung zu entwickeln. Sie dürfen sich nicht gegenseitig negativ präjudizieren. Insbesondere darf die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt nicht zu einer Situation führen, die für die Realisierung der Umfahrung nachteilig ist. Diese Anforderung muss sich wie ein roter Faden durch beide Projekte ziehen.</p>	Zur Kenntnisnahme	Wird zur Kenntnis genommen.
55	<p>Es wird bezweifelt, dass die Prognose (S. 27) betreffend die Schadstoffemissionen der Umfahrung auf dem gesamten Gemeindegebiet um 14 bis 17% erhöht, nachdem an anderer Stelle festgestellt worden war, dass die Umfahrung keine bedeutenden, neuen Verkehrskapazitäten schafft. Tatsache ist jedenfalls, dass im eigentlichen Siedlungsgebiet die Immissionen als Folge der Umfahrung markant abnehmen werden – dies gilt es im Verlauf des weiteren Prozesses klar herauszustreichen. Festzuhalten ist ausserdem, dass die technische Entwicklung sowohl beim MIV als auch im Strassen-Güterverkehr (v.a. dank Batterieantriebe, H2 und synFuels sowie weiteren Effizienz-Massnahmen) auch in den kommenden Jahren zu einer markanten Reduktion der Luftschadstoffe führen werden (vgl. dazu auch die Grafik, S. 31).</p>	Zur Kenntnisnahme	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Einwendung	Umgang	Antwort
56	Der Abschnitt, in welchem es um die Vereinbarkeit des Projekts mit den Bundesinventaren geht, wird für die Machbarkeit des Projekts als hoch-relevant beurteilt. Der präsentierten Auslegeordnung kann zwar gefolgt werden, es werden aber konkrete Hinweise vermisst wie die Güterabwägung (gemäss Abbildung 22, S. 69) vorgenommen werden könnte bzw. welche konkreten Kompensationsmassnahmen im Bereich Natur und Landschaft getroffen werden müssen, um das politische und rechtliche Risiko zu vermindern. Der Hinweis auf die im Gebiet Wölfishalde verfügbaren Flächen genügt nicht. Im Rahmen der Güterabwägung ist z.B. deutlich zu machen, dass die beiden heute schützenswerten Brücken ebenso von Menschenhand gestaltet wurden wie die Rheinlandschaft als Folge der Wasserkraftnutzung im Kraftwerk Eglisau-Rheinsfelden. Bei Letzteren fällt zudem auf (Ziff. 3.1 bis 3.17, S. 71 f.), dass keines dieser Ziele durch die Rheinbrücke und die Zufahrten ernsthaft und dauernd beeinträchtigt wird. Letztlich richtet sich die Kritik der ENHK gegen die Brücke an sich: ihre letzte Stellungnahme aus dem Jahre 2021 setzt sich mit der Vereinbarkeit der im BLN-Inventar für die Rheinlandschaft definierten Schutzziele mit dem Umfahrungsprojekt nicht substanziell auseinander, unterschlägt die dank der Umfahrung erreichbaren Aufwertungsgewinne innerhalb des BLN- und ISOS-Gebiets (insbesondere im engeren Siedlungsraum Eglisaus) und enthält überhaupt keine stringente Begründung für die kritisch-ablehnende Haltung der ENHK.	Zur Kenntnisnahme	Wird zur Kenntnis genommen.
57	Auf der anderen Seite vermisst die Behörde in diesem Kapitel die übergeordneten, "nationalen" Argumente pro Umfahrung, wie sie im RRB 885 vom 15. Juni 2022 enthalten waren und die für die Güterabwägung mitentscheidend sein werden. Spätestens bis zum Schluss des nächsten Verfahrensschritts muss in diesen Punkten Klarheit geschaffen werden und ein solides politisches sowie rechtliches Argumentarium ausgearbeitet werden.	Zur Kenntnisnahme	Wird zur Kenntnis genommen.
58	Der Gemeinderat steht nach wie vor kritisch gegenüber dem Projekt "Ortsdurchfahrt Eglisau", da auf keinen Fall das Projekt "Umfahrung Eglisau" ins Abseits geraten darf.	Zur Kenntnisnahme	Wird zur Kenntnis genommen.
59	Ferner stellt der Gemeinderat die Frage wie mit einer Totalsperrung der Umfahrung Eglisau umgegangen werden soll, wenn die Ortsdurchfahrt Eglisau mit flankierenden Massnahmen umgesetzt wurde.	Zur Kenntnisnahme	Im Ereignisfall muss die Umfahrung gesperrt werden. Der Verkehr wird grossräumig umgeleitet, der verbleibende Verkehr wird dosiert durch den Ort geleitet. Die Umfahrung Eglisau ersetzt die heutige Ortsdurchfahrt Eglisau als Durchgangsstrasse und steht als Umleitungsroute nach Inbetriebnahme der Umfahrung nur eingeschränkt zur Verfügung. Im Ereignisfall (Unfall oder Brand) hat die Erreichbarkeit der Ereignisstelle durch die Rettungskräfte oberste Priorität. Die Ortsdurchfahrt ist dafür freizuhalten. Reinigungs- und Unterhaltsarbeiten von Brücke und Tunnels sind planbar und werden in der Regel in Randzeiten, meist in der Nacht, durchgeführt.
60	Antrag 1: Auf die Umfahrung gemäss vorliegendem Vorprojekt light ist zu verzichten. Begründung: Das Vorhaben stellt eine umfangreiche und irreversible Beeinträchtigung verschiedener Schutzziele des BLN-Objekts Nr. 1411 Untersee-Hochrhein dar. Es zerschneidet den naturnahen, ruhigen Flussraum, die Ebene und Wälder. Ein dem Schutzinteresse entgegenstehendes nationales Interesse kann nicht nachgewiesen werden. Dieses wäre aber nötig, damit eine Interessenabwägung zwischen den Schutzinteressen und den Interessen an der Umfahrung stattfinden kann. Die Entlastung des Städtchens Eglisau vor dem Verkehr und verkürzte Fahrdauern während der Stosszeiten sind höchstens von lokaler oder regionaler Bedeutung. Deshalb wird das Projekt auf dem Rechtsweg scheitern und nur hohe Planungskosten hinterlassen, wie dies der Kanton Zürich schon bei den Projekten Umfahrung Wetzikon und Umfahrung Uster West erfahren musste. Das Projekt wirkt gegen die Klima- und Raumplanungsziele, welche sich der Kanton Zürich gesetzt hat. Der Bau der Umfahrung würde mehr Verkehr erzeugen und die Bautätigkeit in den ländlichen Gemeinden anheizen. Der Kanton soll besorgt sein, eine weitere Verlagerung des Verkehrs vom MIV hin zu anderen Verkehrsträgern zu erreichen. Die hohe Anzahl von LKW-Fahrten hängt mit dem Kiesabbau und der Auffüllung der Gruben im Rafzerfeld zusammen. Hier soll eine deutlich höhere Quote an Bahntransporten angestrebt werden.	wird nicht berücksichtigt	Das Projekt liegt in einem sensiblen Gebiet. Die Umweltauswirkungen werden deshalb sehr sorgfältig abgeklärt. Die Umfahrung tangiert – wie auch die bestehende Ortsdurchfahrt – verschiedene Schutzgebiete und bundesrechtlich geschützte Landschaften, Natur- und Kulturdenkmäler. Zur grösstmöglichen Schonung, zur Wiederherstellung und zum Ersatz sind umfangreiche Massnahmen vorgesehen (u.a. liegt die neue Strasse mehrheitlich in Tunnels). Weitere Abklärungen zur Bewilligungsfähigkeit sind im Gange. Grundlage für die aktuellen Planungen ist der kantonale Richtplan, Kapitel 4.2 «Strassenverkehr», Massnahme Nr. 46, Umfahrung Eglisau Hauptverkehrsstrasse, Neubau von 2-streifiger Strasse. Auf Basis des Siegerprojekts des Brückenwettbewerbs und Variante 3 der Machbarkeitsstudie vom 22. Januar 2021 zu den Anschlussstrecken soll der Richtplaneintrag angepasst werden (vgl. Teilrevision 2022 kantonaler Richtplan) und dem Regierungsrat einen Objektkredit zur Antragstellung an den Kantonsrat unterbreitet werden.
61	Antrag 2: Die Tunnel sollen nicht im Tagebau realisiert werden. Begründung: Die Realisierung im Tagebau ist ein zerstörerischer Eingriff in das Schutzgebiet (BLN 1411 Untersee – Hochrhein) und verletzt mehrere Schutzziele. Breite Schneisen müssen in die Landschaft geschlagen werden. Dabei werden Waldgebiete gerodet und artenreiche Flächen zerstört, die der Bevölkerung als Naherholungsgebiete dienen. Die Lärmimmissionen während der mehrjährigen Bauphase führen zu einer zusätzlichen Belastung der heute schon stark lärmgeplagten Bevölkerung.	zu prüfen	Zur Schonung der Landschaft und der Lebensräume verläuft die Umfahrung grösstenteils in Tunnels. Die Tunnelbauwerke sind kostenintensiver als eine offene Strasse, jedoch hinsichtlich Schonung der Umgebung und der Schutzgebiete resp. der Bewilligungsfähigkeit zwingend erforderlich. Die bergmännische Variante der südlichen Zufahrtstrecke wird geprüft.
62	Antrag 3: Die Brücke soll möglichst immissionsreduzierend realisiert werden. Begründung: Die Ruhe im Flussraum und in den angrenzenden Landschaften stellen einen grossen Wert für die Bevölkerung und Erholungssuchende dar und sollen durch das Projekt so wenig wie möglich geschmälert werden. Dafür sollen alle möglichen lärmsenkenden Massnahmen wie der Einbau einer lärmarmen Fahrbahn, eine Einhausung oder die Nutzung von schallabsorbierenden Lärmschirmen, etc. ergriffen werden, damit die Brücke im Betrieb möglichst wenig Immissionen erzeugt.	wird teilweise berücksichtigt	Der Lärmschutz wird mehrheitlich durch die unterirdische Strassenführung (Tunnel) gewährleistet. Auf der Rheinbrücke ist ein lärmabsorbierender Belag sowie beidseitig eine Brüstung in der Höhe von ca. 1 m vorgesehen. Die Brüstung wird, wie auch die beiden Tunnelportale, lärmabsorbierend ausgestaltet. Höhere Brüstungen / Lärmschutzwände auf der Brücke sind wenig wirksam, weil sich die Emissionsquelle vom Boden her betrachtet über Kopf befindet. Die Ausbildung der Brücke als geschlossener Rahmen (Einhausung) ist mit dem Landschaftsbild nicht verträglich.
63	Einwände: a) Nach über 40 Jahren Planung ist das vorgelegte Projekt betreffend Calatrava-Brücke und die Strassenführung südlich Eglisau nicht zu realisieren b) Allgemeine Bemerkungen: Vor ca. 50 Jahren bestand ein Zürcher Tunnelprojekt zwischen Wollishofen / Saffa-Insel und Tiefenbrunnen / Seefeld. Wurde nicht gebaut somit muss sämtlicher Verkehr über Quai Brücke noch heute. Damaliger Grund – zu teuer! c) Mein Hinweis für einen Tunnelbau an einer Orientierung vor 5 Jahren in Rafz hiess – zu teuer!	Zur Kenntnisnahme	Wird zur Kenntnis genommen.
64	Einwände: d) Die bestehenden Kiesgruben in Rafz und Weiach sollten als Basis benützt werden und ein Tunnel unter dem Rhein muss in Betracht gezogen werden. Viele Einsprachen betreffend Naturschutz, Landschaftsschutz, etc. könnten vermieden werden!	wird nicht berücksichtigt	Grundlage für die aktuellen Planungen ist der kantonale Richtplan, Kapitel 4.2 «Strassenverkehr», Massnahme Nr. 46, Umfahrung Eglisau Hauptverkehrsstrasse, Neubau von 2-streifiger Strasse. Gemäss RRB 885/2022 soll auf Basis des Siegerprojekts des Brückenwettbewerbs und Variante 3 der Machbarkeitsstudie vom 22. Januar 2021 zu den Anschlussstrecken der Richtplaneintrag angepasst werden (vgl. Teilrevision 2022 kantonaler Richtplan) und dem Regierungsrat einen Objektkredit zur Antragstellung an den Kantonsrat unterbreitet werden. Eine reine Tunnelvariante beurteilte der Regierungsrat gemäss RRB 523/2016 als wirtschaftlich nicht tragbar.
65	e) Kostenvergleich Calatrava-Brücke – Tunnel muss erfolgen	Zur Kenntnisnahme	Wird zur Kenntnis genommen.
66	Einwände: f) Die Auflage ist im Kleinformat und den Massangaben nicht lesbar (Gemeinde Angestellte beigezogen konnte auch keine Angaben machen).	Zur Kenntnisnahme	Wird zur Kenntnis genommen. Sämtliche Unterlagen konnten auch als PDF-Dokumente bezogen werden.
67	g) Brückenhöhe – Flusshöhe in Meter über Meer nicht aufgeführt. Brückenlänge sehr fragwürdig!	Zur Kenntnisnahme	Wird zur Kenntnis genommen.
68	Anhand einer Skizze wird eine andere Linienführung vorgeschlagen. Ich sende Ihnen das Zeitungsbild, wo Sie in blau meinen Gedanken sehen. Durch die Brücke bleibt das Landwirtschaftsland auch erhalten. Die kürzere Linienführung ergäbe möglicherweise weniger Kosten! -> siehe beiliegende Skizze	wird nicht berücksichtigt	Grundlage für die aktuellen Planungen ist der kantonale Richtplan, Kapitel 4.2 «Strassenverkehr», Massnahme Nr. 46, Umfahrung Eglisau Hauptverkehrsstrasse, Neubau von 2-streifiger Strasse. Gemäss RRB 885/2022 soll auf Basis des Siegerprojekts des Brückenwettbewerbs und Variante 3 der Machbarkeitsstudie vom 22. Januar 2021 zu den Anschlussstrecken der Richtplaneintrag angepasst werden (vgl. Teilrevision 2022 kantonaler Richtplan) und dem Regierungsrat einen Objektkredit zur Antragstellung an den Kantonsrat unterbreitet werden. Aus Sicht Landschafts- und Denkmalschutz ist eine orthogonale Rheinquerung vorzusehen.
69	Antrag 1: Es ist eine Variante zu wählen, die die naturschützerisch wertvollen Bereiche Rhihalde-Stampfi-Vogelsang (vergl. Planbeilage, schematisch) in keiner Weise tangiert. Begründung: Das Gebiet Rhihalde-Stampfi-Vogelsang (Eglisau und Hüntwangen) gehört zu den ökologisch wertvollsten Trockenbiotopen im Kanton Zürich. Dies aufgrund des Mesoklimas, der Südlage, der niedrigen Höhenlage, der Geologie und der Nutzungsgeschichte. Seit ca. 1880 bestehen floristische Angaben zum Gebiet. Aufgrund der speziellen Artenzusammensetzung haben über Jahrzehnte hinweg zahlreiche Botanikerinnen das Gebiet besucht. Nach wie vor sind zahlreiche heute seltene und geschützte Arten und Lebensräume vorhanden, welche nicht wieder hergestellt oder ersetzt werden könnten. Aus diesen Gründen ist eine Variante zu wählen, die diese national bedeutenden Biotope und Arten weder direkt noch indirekt beeinträchtigen könnten. -> siehe beiliegende Skizze	wird nicht berücksichtigt	Grundlage für die aktuellen Planungen ist der kantonale Richtplan, Kapitel 4.2 «Strassenverkehr», Massnahme Nr. 46, Umfahrung Eglisau Hauptverkehrsstrasse, Neubau von 2-streifiger Strasse. Gemäss RRB 885/2022 soll auf Basis des Siegerprojekts des Brückenwettbewerbs und Variante 3 der Machbarkeitsstudie vom 22. Januar 2021 zu den Anschlussstrecken der Richtplaneintrag angepasst werden (vgl. Teilrevision 2022 kantonaler Richtplan) und dem Regierungsrat einen Objektkredit zur Antragstellung an den Kantonsrat unterbreitet werden. Das Projekt liegt in einem sensiblen Gebiet. Die Umweltauswirkungen werden deshalb sehr sorgfältig abgeklärt. Zur grösstmöglichen Schonung, zur Wiederherstellung und zum Ersatz sind umfangreiche Massnahmen vorgesehen (u.a. liegt die neue Strasse mehrheitlich in Tunnels). Weitere Abklärungen zur Bewilligungsfähigkeit sind im Gange
70	Antrag 2: Die Orchideenstandorte der Böschungen entlang der A50 dürfen durch eine allfällige neue Variante nicht beeinträchtigt werden. Begründung: Die Böschungen weisen Tausenden von seltenen Orchideen auf. Sollte eine Projektänderung vorgenommen werden, dürfen diese hochgradig schutzwürdigen Biotope nicht beeinträchtigt werden.	Nicht Gegenstand der Vorlage	Wird zur Kenntnis genommen.

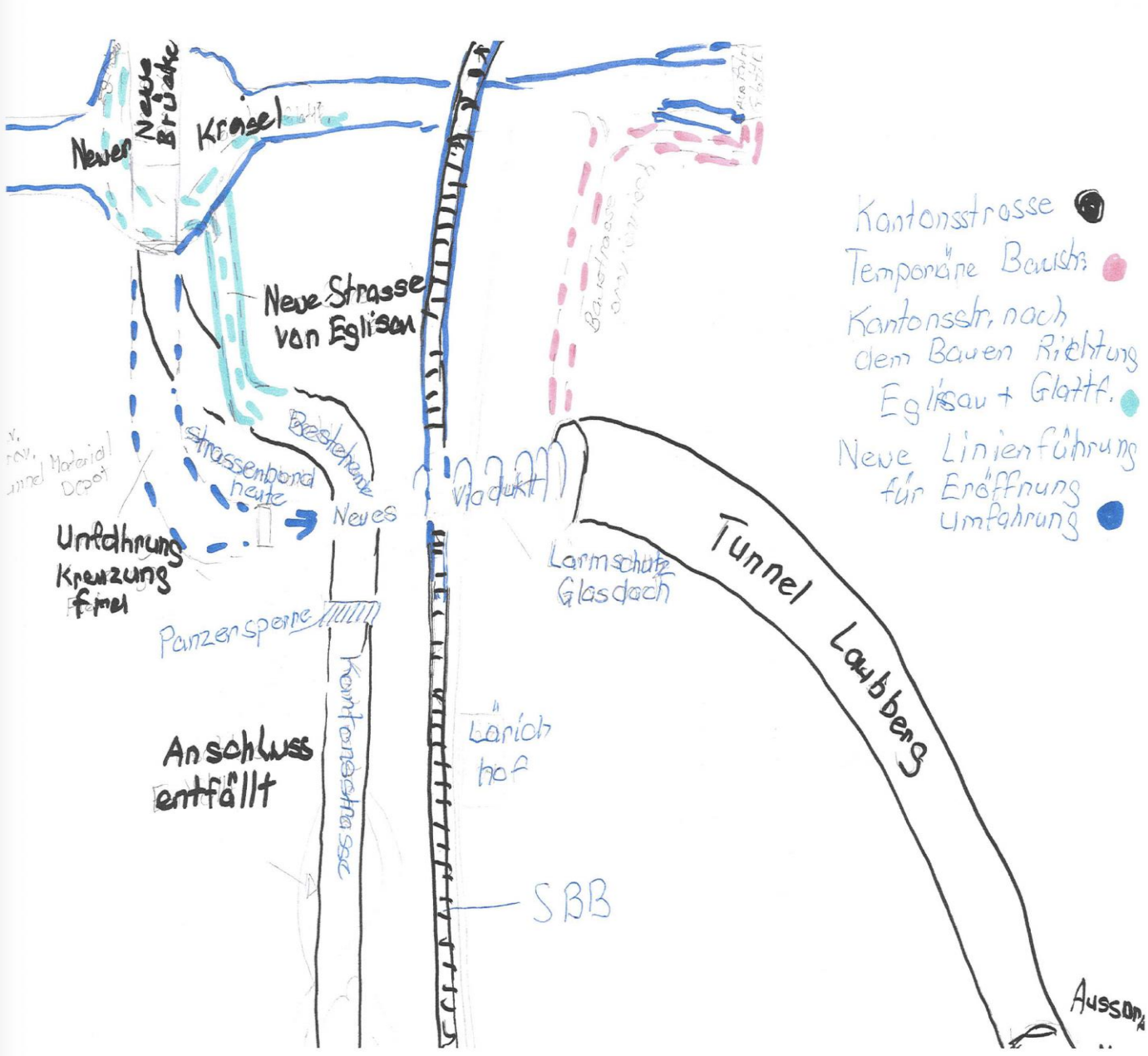
Nr.	Einwendung	Umgang	Antwort
71	Antrag 3: Die Trockenstandorte der Böschungen westlich Lindirain, Glattfelden (südlich Birchstud, Eglisau) dürfen durch die geplante Infrastruktur in keiner Weise beeinträchtigt werden. Begründung: Die Mager- und Trockenwiesen entlang der Böschungen (Trichtertal und Bahnböschung) weisen zahlreiche, seltene Arten auf. Darunter die endemische Potentilla leucopolitana, die in der Schweiz nur in Glattfelden vorkommen. In den Unterlagen ist nicht ersichtlich, was im Zwischenstück von 2681547/1268613 bis 2681785/1267919 vorgesehen ist. Ich gehe somit davon aus, dass auf dieser Strecke keine Veränderung vorgesehen ist. Zum Schutze der Trockenwiesen sind hier jedoch ökologische Massnahmen erforderlich (im Sinne von Antrag 4).	Nicht Gegenstand der Vorlage	Wird zur Kenntnis genommen.
72	Antrag 4: Gleichzeitig mit der Planung der Strasseninfrastruktur ist die ökologische Infrastruktur im Gebiet zu planen. Begründung: Es ist die Aufgabe der Raumplanung eine koordinierte Planung der ökologischen Infrastruktur durchzuführen und öffentlich aufzulegen, wenn ein derart grosser Eingriff durch den Strassenbau stattfindet. Eine solche Planung hat bei der Planung und Realisation des Stassenausbaus im Hardwald und nördlich davon in keiner Weise stattgefunden. Im Gegenteil: es war u.a. geplant Waldlichtungen und Magerwiesen aufzuforsten. Ökologische Vernetzungen wurden nicht beachtet. Die Planung erfolgte nicht koordiniert, nicht sachgerecht und anscheinend ohne Beizug ausgewiesener Fachpersonen. Beim vorliegenden Projekt darf sich dies nicht wiederholen.	wird teilweise berücksichtigt	Das Projekt liegt in einem sensiblen Gebiet. Die Umweltauswirkungen werden deshalb sehr sorgfältig abgeklärt. Die Umfahrung tangiert – wie auch die bestehende Ortsdurchfahrt – verschiedene Schutzgebiete und bundesrechtlich geschützte Natur- und Kulturdenkmäler. Zur grösstmöglichen Schonung, zur Wiederherstellung und zum Ersatz sind umfangreiche Massnahmen vorgesehen (u.a. liegt die neue Strasse mehrheitlich in Tunnels).
73	Die historische Rheinbrücke in Eglisau stellt seit vielen Jahren ein verkehrstechnisches Nadelöhr dar. Die Rheinbrücke ist eine der wenigen Querungsmöglichkeiten über den Rhein und die zentrale Nord-Süd-Verbindung in der Umgebung. Die Strasse ist mit ihrer Anbindung an den Flughafen Zürich und den Ballungsraum der Stadt Zürich für den gesamten Wirtschaftsraum Zürich Nord, Schaffhausen und Süddeutschland essenziell. Wir möchten an dieser Stelle betonen, dass die Umfahrung nicht nur auf die Gemeinde Eglisau positive Auswirkungen hat. Der gesamte Wirtschaftsraum Zürich Nord inklusive Rafzerfeld, der angrenzende süddeutsche Raum und der Kanton Schaffhausen werden von der besseren Anbindung massiv profitieren.	Zur Kenntnisnahme	Wird zur Kenntnis genommen.
74	Täglich belasten rund 22'000 Fahrzeuge - davon ein Lastwagenanteil von 10%, bedingt vor allem durch Kies- und Deponietransporte - die Kantonsstrasse mitten durch die Gemeinde Eglisau hindurch. Die Verkehrsprobleme im Raum Eglisau auf der wichtigen Nord-Süd-Achse werden sich nicht von selbst lösen und es ist zu befürchten, dass sich die Situation weiter verschärfen wird. Denn der Kapazitätsausbau der Kantonsstrasse durch den Hardwald und die Neugestaltung des Kreisels Chrüzstrasse lösen das Problem der Ortsdurchfahrt Eglisau nicht. Die Umfahrung Eglisau stellt ein Jahrhundertbauwerk dar und ist aus unserer Sicht zielorientiert zu realisieren. Es bedarf einer nachhaltigen Lösung, indem die Verkehrsverbindung auf der Nord-Süd-Achse mit der Umfahrung Eglisau dauerhaft für die Zukunft gerüstet wird. Das Projekt verdient die volle Unterstützung der Kantonsbevölkerung, damit sich der politische Prozess für die Realisierung der Umfahrung Eglisau kontinuierlich erfolgreich weiterentwickelt. Das Projekt «Umfahrung Eglisau» ist aus unserer Sicht die einzige Lösung, die nachhaltig Abhilfe verschafft, um die Ortsdurchfahrt Eglisau auf ein erträgliches Mass zu entlasten und eine nachhaltige Entlastung zu ermöglichen.	Zur Kenntnisnahme	Wird zur Kenntnis genommen.
75	Ortsdurchfahrt Eglisau wird mit der gewünschten Umfahrung und den flankierenden Massnahmen saniert und von Immissionen entlastet. Die vorgeschlagene Linienführung überzeugt und ermöglicht mit den Anschlussbauwerken flüssige Verkehrsläufe. Das präsentierte Vorprojekt mit einer neuen Umfahrungsstrasse inkl. Brücke ist eine Lösung, welche technisch machbar ist, finanziell tragbar ist sowie die verschiedenen Schutzbedürfnisse bestmöglich berücksichtigt. Der Gemeinderat ist daher überzeugt, dass die gewählte Linienführung die Bestvariante darstellt und unterstützt das vorliegende Vorprojekt ausdrücklich.	Zur Kenntnisnahme	Wird zur Kenntnis genommen.
76	Die baulichen Eingriffe im BLN-Gebiet (Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler) sind auf das absolut Notwendige beschränkt. Zu beachten ist auch, dass Eglisau nicht nur im BLN-Inventar, sondern auch im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) und im Ortsbildschutz des Kantons als schützenswertes Ortsbild aufgeführt ist. Letzteres erfährt durch die Umfahrung eine deutliche Aufwertung und «kompensiert» den Eingriff in den BLN-geschützten Raum. Wir sind uns bewusst, dass mit der gewählten Variante gewisse Eingriffe in die Lebens- und Landschaftsräume unvermeidbar sind, jedoch so gering wie möglich gehalten werden. Im Gesamtkontext erachten wir diesen Umstand - in Anbetracht der heutigen nicht mehr zumutbaren Verkehrssituation - als vertretbar.	Zur Kenntnisnahme	Wird zur Kenntnis genommen.
77	Die vorgeschlagene Variante aus technischer und ökologischer Sicht begrüsst. Insbesondere überzeugt die Lösung auch ästhetisch. Die Kosten für die Umsetzung sind tragbar.	Zur Kenntnisnahme	Wird zur Kenntnis genommen.
78	Bezüglich der Auslegung der geltenden Vorgaben in Bezug auf Natur- und Landschaftsschutz ist eine Güterabwägung mit Augenmass notwendig, welche die Vorteile einer Ortsumfahrung für die lokale Bevölkerung hoch gewichtet. Die Entlastung des Siedlungsgebietes führt zu einer Steigerung der Lebensqualität, erhöht die Verkehrssicherheit auf den bisher stark befahrenen Strassen und schafft neue Entwicklungsmöglichkeiten für die Gemeinde.	Zur Kenntnisnahme	Wird zur Kenntnis genommen.
79	Die Einschätzung, dass die Umfahrung - bei praktisch gleichbleibender Verkehrsmenge – die Schadstoffemissionen auf dem gesamten Gemeindegebiet um 14 bis 17% erhöht, teilen wir nicht. Durch die technische Entwicklung hin zur Elektrifizierung des MIV werden die Emissionen deutlich sinken. Der Verband Swiss eMobility prognostiziert für die elektrifizierten Autos im Jahr 2035 einen Marktanteil von 91 bis 99% bei den Neuzulassungen und schätzt ihren Flottenanteil auf 48 bis 60%. Auch das ARE geht in seinen verschiedenen Szenarien in den «Schweizerischen Verkehrsperspektiven 2050» von sehr grossen Steigerungsraten aus.	Zur Kenntnisnahme	Wird zur Kenntnis genommen.
80	Im Zusammenhang mit der Sanierung der Ortsdurchfahrt Eglisau wurde entschieden, auf den Bau des Rad- und Gehweges ausserhalb Eglisau zu verzichten. Ich gehe also davon aus, dass aus zeitlichen Gründen die Korrektur auf Ihren Plänen nicht mehr möglich waren. Anlässlich der letztjährigen Präsentation der Sanierung der Ortsdurchfahrt Eglisau, wurde den Bürgern der Gemeinde Eglisau erklärt, wie wichtig die Beschattung des Radweges sei, da im Sommer die schwarzen Strassen das Klima zusätzlich aufwärmen.	wird nicht berücksichtigt	Das vorliegende Vorprojekt light zeigt eine mögliche Ausgestaltung der Verkehrsknoten. Der im Projekt enthaltene Rad-/Gehweg südlich von Seglingen ist Bestandteil der Velonetzroute Alltag und verbindet die Lärchhofstrasse mit der Zürcherstrasse in Seglingen über den Anschluss Eglisau Süd hinweg, da dieser für Fuss- und Velofahrende nicht querbar sein wird. Dieser Abschnitt ist als Schwachstelle im Velonetzplan verzeichnet. In den weiteren Projektphasen erfolgt eine vertiefte Auseinandersetzung mit der Situation vor Ort, um die Verkehrsanlage zweckmässig und für alle Verkehrsteilnehmenden sicher auszugestalten. Diese beinhaltet insbesondere auch eine Abstimmung mit der Veloinfrastruktur.
81	Vorausschicken möchte ich, dass ich diese Umfahrung Eglisau sehr begrüesse! Da ich eine andere Wahrnehmung im Umgang mit Kulturland habe als die "Zeichner am Bürotisch in Zürich", habe ich die beiliegende Einwendung heute auf der Gemeinde Eglisau deponiert. Mit grosser Überraschung muss ich nun feststellen, dass in Ihren Plänen eine neue über 400 Meter lange Ausfahrt Süd nach Eglisau geplant ist und dies als Ausfahrt ab einer Strasse wo mit 80 km Tempo gefahren wird. Nicht nur als direkt betroffener Anstösser sondern auch aus Überzeugung (*ich war auch Mitinitiant gegen den neu geplanten Veloweg in Eglisau, wo schlussendlich wenigstens das Kulturland ausserhalb Eglisau vor der Überteuerung "gerettet" werden konnte), dass solche Kulturlandverschwendungen nicht mehr einfach hingenommen werden sollte, erfolgte meine Einwendung/Anregung. Unsere Vorfahren, insbesondere denke ich an Bundesrat Wahlen, welcher im Jahre 1940 die Anbauschlacht verordnete, würden sich im Grabe drehen, wenn sie die heutige Vernichtung von Kulturland erleben müssten, zumal es, wie von mir in der Einwendung/Anregung aufgezeichnet, "schonendere" Lösungen gibt. Was der Strassenbau für die neue über 400 Meter lange Ausfahrtsstrasse Süd kostet, können Sie wohl besser abschätzen. Bei einem Verzicht könnte sicher ein zweistelliger Millionenbetrag eingespart werden. Wenn diese Umfahrung Eglisau bei einer Volksabstimmung eine Chance haben soll, sind die Baukosten so tief wie möglich zu halten um auch den Gegnern dieser Umfahrung nicht "Gratismunition" zu liefern, dieses Projekt zu bekämpfen. Denn was kümmert einen Zürcher im Oberland die täglichen Staus an den Arbeitstagen in Eglisau und am Samstag für den Einkaufstourismus im grenznahen Deutschland.	wird teilweise berücksichtigt	Das vorliegende Vorprojekt light zeigt eine mögliche Ausgestaltung der Verkehrsknoten. Die Zürcherstrasse muss zur Verknüpfung mit der Umfahrung im Bereich Anschluss Eglisau Süd auf rund 400 Metern auf zwei separate Fahrstreifen aufgespreizt werden (kreuzungsfreie Ein- und Ausfahrten). Der zusätzliche Landverbrauch ist bedingt durch den Verzögerungstreifen bei der Ausfahrt (60 m), dem Beschleunigungstreifen bei der Einfahrt (255 m) sowie die Doppelführung von Umfahrung und Zürchertrasse in diesem Abschnitt. In weiteren Projektphasen werden die Verkehrsanlagen auch unter den Aspekten Kosten und Landverbrauch weiter optimiert.
82	Sinnvoll wäre m.E. auch, wenn bei der ETH ein Gutachten in Auftrag gegeben werden könnte, wie viele Tonnen CO2-Ausstoss jährlich eingespart werden könnte, wenn all diese Autos und Lastwagen nicht immer den Berg hinunter, über den Rhein und auf der anderen Seite hinauffahren müssten. Wie viele Tonnen Kies jährlich mit Lastwagen über den Rhein transportiert werden und Aushubmaterial zurück, wäre für diese Studie von den Kieswerkbetreibern sicher erhältlich.	Zur Kenntnisnahme	Wird zur Kenntnis genommen.
83	Radweg: Es kommt einem Schildbürgerstreich gleich, dass im Zusammenhang mit der Ortsdurchfahrt Eglisau der Radweg aufgrund von über 1000 Eingaben gestrichen wurde, um ihn gleichzeitig wieder im Umfahrungsprojekt aufzunehmen.	wird nicht berücksichtigt	Das vorliegende Vorprojekt light zeigt eine mögliche Ausgestaltung der Verkehrsknoten. Der im Projekt enthaltene Rad-/Gehweg südlich von Seglingen ist Bestandteil der Velonetzroute Alltag und verbindet die Lärchhofstrasse mit der Zürcherstrasse in Seglingen über den Anschluss Eglisau Süd hinweg, da dieser für Fuss- und Velofahrende nicht querbar sein wird. Dieser Abschnitt ist als Schwachstelle im Velonetzplan verzeichnet. In den weiteren Projektphasen erfolgt eine vertiefte Auseinandersetzung mit der Situation vor Ort, um die Verkehrsanlage zweckmässig und für alle Verkehrsteilnehmenden sicher auszugestalten. Diese beinhaltet insbesondere auch eine Abstimmung mit der Veloinfrastruktur.
84	Landwirtschaftlicher Verkehr: Es ist nicht ersichtlich wie z.B. der landw. Verkehr von der Tössriedernstrasse die neu geplante Strasse queren kann, um unter der Bahnlinie zum Hiltenberg zu gelangen.	wird berücksichtigt (nächste Projektphasen)	Das vorliegende Vorprojekt light zeigt eine mögliche Ausgestaltung der Anschlüsse/Verkehrsknoten. Eine direkte Querung über den Anschluss Süd ist nicht vorgesehen. In den weiteren Projektphasen erfolgt eine vertiefte Auseinandersetzung mit der Situation vor Ort, um die Verkehrsanlage zweckmässig und für alle Verkehrsteilnehmenden sicher auszugestalten. Diese beinhaltet insbesondere auch eine Abstimmung mit den Anliegerparzellen, den Erschliessungen und das Aufzeigen von Quermöglichkeiten.
85	Namensgebung: Die Bezeichnung „Laubbergtunnel“ ist falsch. Der Tunnel folgt vor allem dem Hiltenberg, führt ein kurzes Stück durch den Dachsberg und ein noch kürzeres Stück durch den Laubberg. Dementsprechend müsste der Tunnel als „Hiltenbergtunnel“ bezeichnet werden.	zu prüfen	Die Objektbezeichnungen werden in der nächsten Projektphase überprüft und definitiv festgelegt.

Nr.	Einwendung	Umgang	Antwort
86	Die neue Umfahrungsstrasse mit Tunnel und Brückenlösung ist ausschliesslich auf den MIV ausgelegt und wird mit Tempo 80 signalisiert. Damit ist eine Mitbenutzung durch den Veloverkehr ausgeschlossen resp. in keiner Weise vorgesehen. Mit der Umfahrung wird der motorisierte Verkehr begünstigt und ausschliesslich verlagert, anstatt ihn zukunftsweisend zu reduzieren. Die Umfahrung ist daher aus Sicht der Verkehrswende kritisch zu beurteilen und bedeutet ein massiver Eingriff in das Landschaftsbild und bedingt ein grosser Verbrauch an Ressourcen. Die Umfahrung wird keinen positiven Effekt auf die CO2-Bilanz haben und trägt nicht zur Erreichung der Klimaziele bei, da es den motorisierten Verkehr weiterhin begünstigt und gar beschleunigt. Wir lehnen einen solchen massiven Ausbau in die Verkehrsinfrastruktur des motorisierten Verkehrs ab. Die flankierenden Massnahmen und Temporeduktion sowie Verbesserungen innerorts von Eglisau sind unabhängig von der Umfahrung voranzutreiben.	Zur Kenntnisnahme	Wird zur Kenntnis genommen.
87	Antrag: Die flankierenden Massnahmen sind so umzusetzen, dass die kantonalen Velostandards eingehalten werden. Der Bericht zur den flankierenden Massnahmen hält rudimentär Vorschläge für die Umsetzung der Umgestaltung fest. Dabei fällt bspw. auf, dass bei einem DTV von weiterhin 7'000 Fz/d über die Brücke ausgegangen wird. Dies würde weiterhin eine getrennte Veloinfrastruktur bedingen, was jedoch nicht vorgesehen ist. Die flankierenden Massnahmen müssen daher dazu führen, dass ausschliesslich lokaler motorisierter Verkehr innerorts fährt – und im Grundsatz muss die Umgestaltung als Chance genutzt werden, die höchste Qualitätsanforderung entsprechend den kantonalen Velostandards zu erreichen.	wird teilweise berücksichtigt	Die im Vorprojekt light dargestellten verkehrlich flankierenden Massnahmen führen gemäss den durchgeführten Verkehrsmodellrechnungen dazu, dass sämtlicher Durchgangsverkehr über die Umfahrung gelenkt wird. Es besteht daher gemäss aktuellem Kenntnisstand kein weiteres Verlagerungspotenzial. Unter dieser Rahmenbedingung sind die Interessen des Veloverkehrs denjenigen des Denkmalschutzes gegenüber zu stellen. Als Lösung sieht der Bericht flankierende Massnahmen vor, die Verkehrsfläche von Brücke und Brückenköpfen als Begegnungszone zu organisieren. Die definitive Festlegung der flankierenden Massnahmen erfolgt in der nachfolgenden Projektphasen in Abstimmung mit der Fachstelle Veloverkehr.
88	<p>1. Einwendung</p> <p>Die Notwendigkeit einer Umfahrung der Gemeinde Eglisau ist nicht erwiesen. Sie ist nicht im Gesamtinteresse des Kantons und seiner Steuerzahlenden. Grosse Umfahrungsprojekte in anderen, zentraler gelegenen Gemeinden (Fällanden-Schwerzenbach, Pfäffikon-Nord) werden aus Kosten- oder Umweltschutzgründen nicht oder reduziert realisiert. Die Begründung, bzw. das Ziel, dass das Rafzerfeld besser an den Wirtschaftsraum Zürich anzubinden sei, ist nicht zu verantworten, würde es doch nur zu noch mehr Grenzgänger-, Einkaufs-, und Paketdienstverkehr führen und unsinnige Projekte wie ein Logistikzentrum (Galaxus/Digitec) in der Peripherie begünstigen.</p> <p>Begründung</p> <p>Das beträchtliche Verkehrsaufkommen zu Spitzenzeiten ist eine Folge des forcierten motorisierten Individualverkehrs (einschliesslich Einkaufsverkehr nach Deutschland und Pendelfahrten zahlreicher Grenzgänger:innen) und der übermässigen LKW-Fahrten in Folge des Kiesabbaus und Auffüllens der Gruben im Rafzerfeld. Der Altstadt kern Eglisau ist jedoch vom Durchgangsverkehr nicht betroffen, und unmittelbar an der Zürcher-/Schaffhauserstrasse stehen relativ wenige Wohnbauten. Die Tatsache, dass in den letzten Jahren drei Mehrfamilienhäuser an dieser Achse neu erstellt und gut verkauft bzw. vermietet wurden, weist darauf hin, dass das Lärmproblem offenbar für viele Menschen nicht gravierend ist. Die minimalen Wartezeiten, die sich für motorisierte Eglisauer:innen beim Einmünden in die Kantonsstrasse ergeben, werden durch die Verbesserung der Ortsdurchfahrt mit Lichtsignalanlagen/Paketverkehr entscheidend abgebaut. Was andere Immissionen der bestehenden Ortsdurchfahrt betrifft, wird lediglich der Immissionsgrenzwert für Schwebstaub (PM2.5) überschritten, diejenigen für Stickstoffdioxid (NO2) und PM10 sind dagegen eingehalten. In Zukunft wird mit weiteren Reduktionen dank e-Mobilität gerechnet. Wegen der infolge der weitläufigen Umfahrung längeren Distanz und somit intensivierten Fahrleistungen verstärkt die Umfahrung die Umweltschädigung noch («Der negative Effekt aufgrund der deutlich längeren Fahrstrecke auf der Umfahrung übertrifft den positiven Effekt aufgrund des Wegfalls der Stausituationen“, zitiert aus dem Dokument 03.00_Umfahrung-Eglisau_VPlight_Umweltauswirkungen_V1.0_20231215.pdf, S. 6).</p>	Zur Kenntnisnahme	Wird zur Kenntnis genommen.
89	<p>2. Einwendung</p> <p>Das aufliegende Vorprojekt light bedeutet trotz Tunnellösungen einen zerstörerischen Eingriff in die Natur- und Kulturlandschaft des Hochrheins im Bereich national bedeutender Schutzgüter (BLN 1411 Untersee – Hochrhein) mit entsprechenden Schutzzielen. Zusätzlich werden durch den Tagtunnelbau breite Schneisen in eine Mikrolandschaft geschlagen, die zahlreichen Anwohner:innen als Naherholungsgebiete dienen. Das Umfahrungsprojekt widerspricht nachhaltiger Entwicklung. Ökologische Ersatzflächen andernorts vermögen die Verluste für die Anwohnenden nicht zu kompensieren.</p> <p>Begründung</p> <p>Für Einwohnerinnen und Einwohner Eglisaus sind die naturbelassenen Gebiete südlich des Bahnhofs (Hiltenberg, Dachsberg) und nördlich des Rheins im Bereich Stampf, Vogelsang, Chüesetzi bis zum Grenzweg und darüber hinaus seit Jahrzehnten Naturräume für die Erholung, den Sport und andere Freizeitaktivitäten (Hundeausführen, Vogelbeobachtung, Jagd). Der Rheinabschnitt unterhalb der Strassenbrücke wird intensiv von Bootstourist:innen, Hobby-Fischer:innen, Naturschwimmer:innen und picknickenden Familien genutzt. Die Bauzeit allein wird viele dieser Aktivitäten unmöglich oder unattraktiv machen. Die Zeit, bis sich die zerstörten oder beeinträchtigen Naturräume (Schutzwald, Waldreservat, Trockenstandorte, Wildruhezonen) vollständig erholt haben, dürfte Jahrzehnte betragen. Die Beeinträchtigung der Natur- und Wildtierzonen durch zusätzlichen Lärm und Lichtemissionen wird bleiben. Der Wald in der Chüesetzi ist reich an Rotwild und Wildschweinen – Unfälle sind vorprogrammiert. Nur ein vollständiger Verzicht auf eine Umfahrung kann das Naturerbe und die Naherholungsgebiete im Perimeter des geplanten Projekts bewahren. Ausgleichsflächen an anderen Orten bringen für Anwohnende nichts.</p>	Zur Kenntnisnahme	Wird zur Kenntnis genommen.
90	<p>1. Anregung</p> <p>Als landschafts- und naturschonende Alternative zu der vorliegenden Planung kommt nur eine Bohrtunnellösung mit Rheinunterquerung in Frage. Dafür könnten die A50 bei Glattfelden und ein Laubertgtunnel verwendet werden (ca. 1,8 km bis zum nördlichen Rheinufer) sowie die Kiesgrube im Reutholz (Tagbautunnel > Zuschüttung der Kiesgrube). Die Umfahrung würde dann nach einem weiteren Kilometer auf die Badener Landstrasse stossen und könnte so auch den Verkehr aus und nach Hohentengen – Waldshut aufnehmen.</p>	wird nicht berücksichtigt	Grundlage für die aktuellen Planungen ist der kantonale Richtplan, Kapitel 4.2 «Strassenverkehr», Massnahme Nr. 46, Umfahrung Eglisau Hauptverkehrsstrasse, Neubau von 2-streifiger Strasse. Auf Basis des Siegerprojekts des Brückenwettbewerbs und Variante 3 der Machbarkeitsstudie vom 22. Januar 2021 zu den Anschlussstrecken soll der Richtplaneintrag angepasst werden (vgl. Teilrevision 2022 kantonalen Richtplan). Eine reine Tunnelvariante beurteilte der Regierungsrat gemäss RRB 523/2016 als wirtschaftlich nicht tragbar.
91	<p>2. Anregung</p> <p>Im «Kantonalen Gestaltungsplan ... Kiesabbaugebiet Rafzerfeld Ost» wird festgelegt, dass mindestens 35% der abgebauten und abzulagernden Menge mit der Bahn oder im kombinierten Ladungsverkehr transportiert werden muss. Dieser tiefe Anteil ist ein Hohn im Zeitalter der dringend notwendigen Reduktion von Klimagasen. Mit einer Erhöhung des Anteils auf 70 oder 80% und einer Reduktion der erlaubten LKW-Fahrten pro Jahr kann Wesentliches zur Entlastung der Anwohnenden in und um Eglisau getan werden. Es sind die Kies-LKW, die die Ortsdurchfahrt übermässig mit Lärm und Feinstaub belasten, von Sicherheitsaspekten zu schweigen (haarsträubende Bremsmanöver vor dem Fussgängerstreifen am Brückenkopf Nord, täglich zu beobachten).</p>	Nicht Gegenstand der Vorlage	Wird zur Kenntnis genommen.
92	<p>Anschlussvariante Glattfelden mit Tunnel zur neuen Brücke anstelle Tunnel entlang der Bahngleise Eglisau:</p> <p>Die Variante «Anschlussvariante Glattfelden mit Tunnel zur neuen Brücke» wurde seitens Projektverantwortlichen geprüft und als nicht sinnvoll erachtet.</p> <p>Die Argumente, weshalb dies so ist, sind nicht transparent und somit auch nicht nachvollziehbar.</p> <p>Für die Variante «Tunnel entlang der Bahngleise Eglisau» sind keine baulichen und betrieblichen Argumente aufgeführt, die plausibel erklären, dass diese Variante der «Anschlussvariante Glattfelden mit Tunnel zur neuen Brücke» zu bevorzugen sei.</p>	Zur Kenntnisnahme	Die Attraktivierung der Autobahn A50 ist aus Sicht von Kanton und Standortgemeinden unerwünscht. Frühere Untersuchungen der Verkehrssituation im Raum Bülach-Glattfelden sowie Bülach-Eglisau haben gezeigt, dass ein Anschluss der Umfahrung Eglisau an die A50 in Glattfelden verkehrsorganisatorisch weniger geeignet ist. Sie würde eine Problemverlagerung und damit neue Betroffene schaffen (neue Anschlussbauwerke, anderer Standort Tunnelportal, Verkehrsverlagerung von Eglisau nach Glattfelden etc.). Die Umfahrung Eglisau soll so weit möglich der bestehenden Strasse folgen.
93	<p>Flughafenautobahn - Hardwald – Glattfelderautobahn → 4 Spuren / Umfahrung Eglisau → 2 Spuren</p> <p>Der Hardwald wird als Verbindung der «Flughafenautobahn - Hardwald – Glattfelderautobahn» auf vier Spuren ausgebaut. Ein sinnvoller und schon seit längerer Zeit nötiger Schritt!</p> <p>Die «Umfahrung Eglisau» soll jedoch nur 2-spurig geführt werden.</p> <p>Auf Grund dessen, dass die aktuellen Verkehrsströme klar aufzeigen, dass die Verbindung in Richtung Schaffhausen und in Richtung Zürich am grössten sind und neueste Prognosen zeigen, dass der Verkehr in diesem Bereich noch zunehmen wird, ist es nicht nachvollziehbar, weshalb man nicht vorausschauend grössere Kapazitäten schafft.</p> <p>Ein Ausbau auf 4 Spuren, in zwei Röhren, würde in einem späteren Zeitpunkt unverhältnismässig viel aufwendiger und teurer werden. Es ist nicht ersichtlich, dass geprüft wurde, ob ein Ausbau mit der gewählten Linienführung auch zu realisieren ist.</p> <p>Zentral:</p> <p>Folgende Punkte müssen bei einer Projektierung im Vorfeld in die Überlegungen miteinbezogen und geklärt werden:</p> <p>(1) Es muss aufgezeigt werden, dass bei der Umfahrung Eglisau die Wahl von 1 Tunnel mit 2 Spuren längerfristig genügend Kapazitäten aufweist.</p> <p>(2) Ausserdem muss gewährleistet sein, dass ein späterer Ausbau mit der gewählten Linienführung realisiert werden kann.</p> <p>(3) Sperrung bei einem «Unfall» / «Wartungsarbeiten» / «Sanierung des Tunnels»</p> <p>- Je nach Ereignis kann das eine Spur aber auch beide Spuren betreffen. Dies kann einen kurzen Zeitraum (Stunden, Tage) aber auch einen längeren Zeitraum (eine oder mehrere Wochen) umfassen.</p> <p>Was passiert z.B., wenn der Tunnel nach einem Brand längere Zeit voll gesperrt werden muss!</p> <p>Wie sehen die Lösungsvorschläge dafür aus?</p> <p>Fazit:</p> <p>Von Beginn weg mit zwei Röhren zu arbeiten hätte mehrere gewichtige Vorteile:</p> <p>Die wichtige Strassenverbindung Zürich – Schaffhausen könnte so bei verschiedenen möglichen Szenarien (siehe auch oben) sichergestellt und der Einsatz von Rettungsdiensten und der Polizei auch bei sehr grossem Verkehrsfluss gewährleistet werden.</p> <p>Ausserdem wäre die Sicherheit für die Automobilisten und die Chauffeure (sehr grosse Anzahl Lastwagen → Tendenz steigend) bei einer richtungsgetrennten Verkehrsführung im Strassenverkehr besser gewährleistet.</p> <p>Hinweis: Bei der Variante einer Umfahrung mit 2 Röhren und je zwei Spuren könnte der Betrieb zu Beginn so gewählt werden, dass jeweils 1 Spur in jeder Röhre offen ist und nur im Falle einer Sperrung des einen Tunnels eine Röhre mit Gegenverkehr geführt wird.</p>	wird nicht berücksichtigt	Grundlage für die aktuellen Planungen ist der kantonale Richtplan, Kapitel 4.2 «Strassenverkehr», Massnahme Nr. 46, Umfahrung Eglisau Hauptverkehrsstrasse (Neubau von 2-streifiger Strasse). Die Umfahrung Eglisau ist als 2-streifige Hauptverkehrsstrasse konzipiert. Sowohl mit der heutigen als auch der prognostizierten Nachfrage ist eine 2-streifige Strasse zwar gut ausgelastet und aber auch angemessen. Die neue Strasse soll weder Verkehr von anderen Routen anziehen noch Neuverkehr generieren. Die vor- und nachgelagerten Strassenabschnitte sind nicht auf eine höhere Kapazität ausgerichtet.

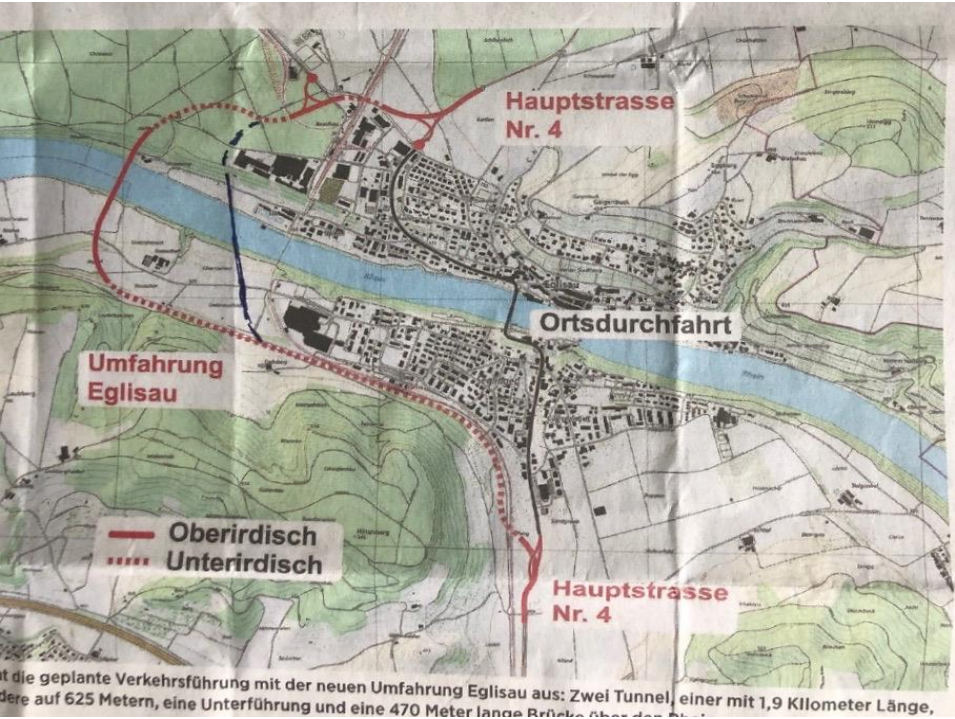
Nr.	Einwendung	Umgang	Antwort
94	Lärmschutz (1) Tagebau – Oberirdisch Wie wird sich die Lärmbelastung bei der vorgesehen Variante «Tunnel entlang der Bahngleise Eglsau» auf die BewohnerInnen auswirken? Hinweis: Die Sanierung der Eisenbahnbrücke «2019 - 2020» war immer wieder mit grossen Lärmemissionen verbunden. Der oberirdische Bau der Umfahrung wird viel umfangreicher sein und viel mehr Zeit in Anspruch nehmen!	wird berücksichtigt	Für den Bau ist die Richtlinie des BAFU über bauliche und betriebliche Massnahmen zur Begrenzung des Baulärms gemäss Art. 6 LSV; aktualisierte Ausgabe vom 24. März 2006 massgebend. Für die Baulärm Richtlinie hat der Cercle Bruit eine Anwendungshilfe herausgegeben. Im Betriebszustand wird der Verkehr im Tunnel geführt. Die Ausführung von bergmännische Zufahrtsstrecken wird untersucht.
95	(2) neue Strassenbrücke Die Höhe der Lärmschutzwände ist so geplant, dass die optischen, ästhetischen Überlegungen im Zentrum stehen. Es muss anhand eines Modells transparent aufgezeigt werden, wie die Auswirkungen der geplanten Lärmschutzwände in der vorhandenen Topografie aussehen werden. Nur so kann entschieden werden, ob der Ästhetik zum Trotz, die Lärmschutzwände nicht anders dimensioniert, werden müssen! Zentral: Lärmschutz der Bevölkerung kommt vor der Ästhetik des Baus! Hinweis: Lärmemissionen der Eisenbahn sind für die BewohnerInnen weniger belastend als der Strassenlärm!	wird teilweise berücksichtigt	Auf der Rheinbrücke ist ein lärmabsorbierender Belag sowie beidseitig eine Brüstung in der Höhe von ca. 1 m vorgesehen. Die Brüstung wird, wie auch die beiden Tunnelportale, lärmabsorbierend ausgestaltet. Höhere Brüstungen / Lärmschutzwände auf der Brücke sind wenig wirksam, weil sich die Emissionsquelle vom Boden her betrachtet über Kopf befindet. Die Ausbildung der Brücke als geschlossener Rahmen (Einhausung) ist mit dem Landschaftsbild nicht verträglich.
96	Baustellenlogistik Wie werden bestehende Strassen für den Bauverkehr genutzt? Es ist wichtig den BewohnerInnen aufzuzeigen, was diesbezüglich geplant ist! Zentral: Die Belastung der BewohnerInnen soll möglichst klein sein!	Zur Kenntnisnahme	Bearbeitung und Vertiefung in den folgenden Projektphasen. Ziel: möglichst kleine Emissionen aus dem Baubetrieb.
97	Unsere Liegenschaft ist ein Gasthof, ein Restaurant mit Gartenterrasse und wir vermieten auch Zimmer. Unsere Anregung ist gegen den Standort der Belüftung des Tunnels direkt oberhalb unserem Gasthof. Unsere Gäste und vor allem die Gartenwirtschaft gilt es vor Abgasen zu schützen. Es gibt ausserhalb vom Dorf sicherlich geeignetere Standorte. Wir bitten Sie eine Verlegung der Belüftung wohlwollend zu prüfen.	wird teilweise berücksichtigt	Für den Tunnel Laubberg sind umfassende Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen (BSA) erforderlich. Im Normalbetrieb wird der Tunnel mit Ventilatoren in Portalnähe ausgerüstet, welche die natürliche Längslüftung bei Bedarf unterstützen können. Für den Ereignisfall ist im Tunnel Laubberg zusätzlich ein Abluftkanal über dem Fahrraum nötig, um bei einem Brandereignis den Rauch konzentriert abzusaugen und über ein Abluftbauwerk beim Nordportal auszustossen. Der definitive Standort des Abluftbauwerks wird in der nachfolgenden Projektphase festgelegt.
98	Antrag: Die weiteren Projektierungsarbeiten an der Umfahrung Eglsau sind einzustellen. Begründung: Die Abklärungen und Stellungnahmen der kantonalen Fachstellen sowie der ENHK zeigen, dass die umweltrechtliche Machbarkeit des Projekts in einigen Umweltbereichen nicht gegeben ist. Das Projekt verstösst daher gegen übergeordnetes Recht und ist nicht bewilligungsfähig. Natur- und Landschaft Der Bau der neuen Rheinbrücke für die Umfahrung Eglsau stellt eine irreversible Veränderung der Qualitäten des Landschaftsraums im Rheintal dar und zerschneidet den naturnahen, ruhigen Flussraum, die angrenzende Ebene und den Waldhang. Das Projektgebiet liegt im Perimeter des Objekts Nr. 1411 (Untersee-Hochrhein) des Bundesinventars der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN). Die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) und die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege (EDK) beurteilen das Siegerprojekt des Brückenwettbewerbs als schwerwiegende Beeinträchtigung des BLN-Gebiets und dass Brückenvarianten das Gebot der grösstmöglichen Schonung gemäss Art. 6 NHG des national geschützten BLN-Gebiets verletzen würden. Von den 17 Schutzzielen des BLN-Gebietes werden 13 Ziele verletzt bzw. beeinträchtigt. Klima Der Bund und der Kanton Zürich haben das Ziel, die Treibhausgasemissionen bis 2040 spätestens bis 2050 auf Netto-Null zu senken. Der Bau und der Betrieb führen zu relevanten Treibhausgasemissionen. Verkehr Der Mehrverkehr, der durch die neue Brücke erzeugt wird auf nur 400 Fahrzeuge täglich beziffert. Diese geringe Zunahme ist nicht nachvollziehbar. Dennoch entsteht durch die längere Fahrstrecke eine Zunahme um 23% (von 218'900 auf 269'700 Fz.). Grundwasser Nördlich des Rheins befinden sich das rechtskräftige Grundwasserschutzareal Rafzerfeld (Grundwasserschutzzone S2) sowie westlich davon das im kantonalen Richtplan vorgemerkte projektierte Erweiterungsgebiet. Gemäss Anhang 4 Ziffer 222 GSchV ist in der Grundwasserschutzzone S2 das Erstellen von Anlagen grundsätzlich nicht zulässig. Die Brückenpfeiler reichen mit ihren Pfahlfundamenten unter den mittleren Grundwasserspiegel (rund 344 m ü.M.), was eine Sondergenehmigung für Einbauten ins Grundwasser erfordert. Landwirtschaft Während der Bauphase werden für Installationsplätze und für den Tagbautunnelbau temporär 8 – 9 ha Fruchtfolgeflächen tangiert. Insgesamt gehen durch das Projekt rund 1 - 2 ha Fruchtfolgeflächen verloren. Wald Während der Bauphase werden 3.0 – 3.5 ha Wald temporär gerodet werden. Insgesamt sind rund 0.5 – 1.0 ha permanente Rodungen notwendig. Südlich des Rheins befinden sich Schutzwälder vom Typ S1 Gravitative Naturgefahren sowie S2 Gerinnerelevanter Schutzwald (Tobelwälder). Nördlich des Rheins links und rechts vom Bauernhof an der Stampfstrasse befindet sich Waldstandorte von naturkundlicher Bedeutung (WNB), welche besondere (seltene) standortgebundene Naturwerte von kantonalen Bedeutung aufweisen und bei welchen der kartierte Naturwert erhalten bleiben muss. Wildtierkorridor: Vom Projekt ist ein Teil des Wildtierkorridors betroffen. Ufervegetation: Die Ufervegetation wird während des Baus tangiert.	wird nicht berücksichtigt	Das Projekt liegt in einem sensiblen Gebiet. Die Umweltauswirkungen werden deshalb sehr sorgfältig abgeklärt. Die Umfahrung tangiert – wie auch die bestehende Ortsdurchfahrt – verschiedene Schutzgebiete und bundesrechtlich geschützte Landschaften, Natur- und Kulturdenkmäler. Zur grösstmöglichen Schonung, zur Wiederherstellung und zum Ersatz sind umfangreiche Massnahmen vorgesehen (u.a. liegt die neue Strasse mehrheitlich in Tunnels). Weitere Abklärungen zur Bewilligungsfähigkeit sind im Gange. Grundlage für die aktuellen Planungen ist der kantonale Richtplan, Kapitel 4.2 «Strassenverkehr», Massnahme Nr. 46, Umfahrung Eglsau Hauptverkehrsstrasse, Neubau von 2-streifiger Strasse. Auf Basis des Siegerprojekts des Brückenwettbewerbs und Variante 3 der Machbarkeitsstudie vom 22. Januar 2021 zu den Anschlussstrecken soll der Richtplaneintrag angepasst werden (vgl. Teilrevision 2022 kantonalen Richtplan) und dem Regierungsrat einen Objektkredit zur Antragstellung an den Kantonsrat unterbreitet werden.

Skizzen zu Stellungnahmen

Nr. 2



Nr. 68



Nr. 67

