

**Beschluss des Kantonsrates
zum dringlichen Postulat KR-Nr. 129/2023 betreffend
Brückensanierung Eglisau – Alternativmassnahmen**

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 7. Februar 2024,

beschliesst:

I. Das dringliche Postulat KR-Nr. 129/2023 betreffend Brückensanierung Eglisau – Alternativmassnahmen wird als erledigt abgeschrieben.

II. Mitteilung an den Regierungsrat.

—

Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 5. Juni 2023 folgendes von Kantonsrätin Romaine Rogenmoser, Bülach, und Mitunterzeichnenden am 3. April 2023 eingereichte dringliche Postulat zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

Sofern die vom Amt für Mobilität auf Studienebene fertig konzipierte Umfahrung Eglisau erst nach dem Betriebs- und Gestaltungskonzept Eglisau (BGK) realisiert werden sollte, muss bei der Umsetzung des BGKs für die Ortsdurchfahrt in Eglisau auf sämtliche Massnahmen verzichtet werden, die nicht in direktem Zusammenhang sind mit der Deckbelagssanierung sowie der Sanierung der in der Brücke verlaufenden Werksleitungen, um die Verkehrsbehinderung so kurz wie möglich zu halten (nicht länger als 3 Monate). Wegzulassende Massnahmen betreffen u. a. den Veloweg, die Tempo 30-Zone, die Lichtsignalanlagen usw. Falls an der Umsetzung des BGKs in der projektierten Form mit allen Massnahmen festgehalten wird, muss zwingend eine Not- bzw. Behelfsbrücke zum Einsatz kommen.

—

Bericht des Regierungsrates:

Vorab ist festzuhalten, dass die dringend notwendigen Instandsetzungsmassnahmen der Zürcher- und Schaffhauserstrasse in Eglisau sich nicht nur auf die Rheinbrücke beziehen, sondern auf die gesamte Ortsdurchfahrt und den Ausserortsbereich bis zum im Rahmen des 4-Spur-Ausbau Hardwald neu erstellten Kreisel Chrüzstrass. Gleiches gilt für die Werkleitungen. Sodann beschränken sich die notwendigen Massnahmen nicht nur auf den Deckbelag. Es muss der Strassenoberbau, bestehend aus drei Belagsschichten (Deck-, Binder- und Tragschicht) sowie der Fundationsschicht, instand gesetzt werden. Diese ohnehin notwendigen Bauarbeiten können und sollen genutzt werden, um die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern, den Lärmschutz für die Anwohnenden zu verbessern und die Ortsdurchfahrt siedlungsverträglicher zu gestalten.

Obwohl die Projektierung der Umfahrung Eglisau beim Tiefbauamt intensiv vorangetrieben wird, kann mit der Inbetriebnahme der Umfahrung Eglisau im Sinne einer vorsichtigen Schätzung frühestens 2040 gerechnet werden. Das vorliegende Projekt Ortsdurchfahrt Eglisau fusst auf der Erwartung, dass in diesem Zeithorizont die Umfahrung Eglisau realisiert werden kann. Zuwarten mit der baulichen Sanierung der Ortsdurchfahrt Eglisau kann man infolge des grossen Instandsetzungsbedarfs gleichwohl nicht. Mit der baulichen Sanierung müssen aufgrund der Vorgaben der Umweltschutzgesetzgebung bzw. der Lärmschutzverordnung die Schwachstellen des Lärmschutzes behoben werden. Dies bedingt eine öffentliche Auflage.

Bauprojekt

Die Sanierung der Ortsdurchfahrt ist kein Ersatz für die Umfahrung Eglisau. Die Kapazität auf der Ortsdurchfahrt wird nicht erhöht, die Umfahrung ist somit weiterhin notwendig. Auf den Neubau des Rad-/Gehwegs ausserorts wird im Rahmen des vorliegenden Projekts aufgrund zahlreicher Einwendungen mit einem entsprechenden Antrag verzichtet. Ebenso wird auf den Neubau der bestehenden Auskragung/Stützmauer an der Schaffhauserstrasse verzichtet. Das bestehende Bauwerk wird nur instand gesetzt, aber nicht verstärkt. Damit kann es seine bisherige Funktion wieder vollumfänglich erfüllen und ist verkehrssicher. Ein Befahren der Auskragung (Trottoir) muss aber aus Sicherheitsgründen weiterhin baulich verhindert bleiben. Wie schon im bestehenden Stand wird dadurch der Handlungsspielraum bei zukünftigen Bauarbeiten oder bei einem Unfall eingeschränkt, weil kein Ausweichen auf die Auskragung möglich ist. Auch dies ist aber im Hinblick auf die Inbetriebnahme der Umfahrung Eglisau vertretbar. Durch diese Massnahme kann eine Ver-

kürzung der Bauzeit von drei auf zwei Jahre bewirkt werden. Allerdings resultiert dadurch auch eine temporäre Verbreiterung der Fahrbahn bergseits für die provisorische Verkehrsführung während der Baustelle sowie provisorischer Landerwerb mit entsprechenden Kosten.

Das Entwässerungskonzept aus dem Vorprojekt wurde optimiert. Es werden nur noch drei anstatt sechs neue Speicherkanäle zur Behandlung des Strassenabwassers benötigt. Das Ziel, kein verschmutztes Strassenabwasser mehr direkt in den Rhein abzuleiten und die Abwasserreinigungsanlagen der Gemeinde Eglisau zu entlasten, kann trotzdem eingehalten werden.

Es werden ferner lediglich drei anstatt fünf Lichtsignalanlagen neu gebaut. Die verbleibenden Lichtsignalanlagen bei den Dorfeingängen und auf der Nordseite der Rheinbrücke sind nötig, damit der Verkehr innerorts flüssiger geführt und der öffentliche Verkehr bevorzugt werden kann. Die übrigen Lichtsignalanlagen hätten zwar eine Verbesserung der Verkehrsabwicklung der entsprechenden Knoten zur Folge gehabt, sind aber nicht zwingend notwendig.

Umzusetzen sind die Instandsetzungsmassnahmen der Strassen und Werk-/Entwässerungsleitungen, Massnahmen zur Verkehrssicherheit (z. B. Fussgänger- und Veloschutzinseln), die Tempo-30-Strecke für den Lärmschutz und Massnahmen zur Siedlungsverträglichkeit gemäss Betriebs- und Gestaltungskonzept mit den erwähnten Lichtsignalanlagen und Mehrzweckstreifen. Von der Kantonsstrasse linksabbiegende Fahrzeuge können so auf einem separaten Mehrzweckstreifen die nächste Lücke des entgegenkommenden Verkehrs abwarten, ohne die Kapazität der Ortsdurchfahrt zu beeinträchtigen. Dies hat teilweise weitere Massnahmen zur Folge, etwa den aus Sicherheits- und Platzgründen neu kombinierten Rad-/Gehweg entlang der Kantonsstrasse innerorts, zwischen Roggenfarstrasse und Alter Landstrasse.

Verkürzung der Bauzeit

Durch den Verzicht auf nicht zwingend notwendige und zeitkritische Baumassnahmen kann die Bauzeit wie erwähnt von drei auf zwei Jahre verkürzt werden. Dies umfasst namentlich den schon erwähnten Verzicht auf den Neubau der bestehenden Auskragung/Stützmauer Schaffhauserstrasse. Weitere Arbeiten, die zeitkritisch sind und auf die verzichtet werden könnte, konnten nicht identifiziert werden. Entweder würde durch einen Verzicht die Bausubstanz stark leiden, was zukünftig zu Unterbrüchen der Infrastruktur führen könnte, oder weggelassene Arbeiten könnten auf dem Rechtsweg mit sehr guten Chancen eingefordert werden.

Eine weitere Verkürzung der Bauzeit könnte durch eine Vergrößerung des Baubereichs erreicht werden. Dies würde ein effizienteres Arbeiten ermöglichen. Die längeren Bauabschnitte hätten jedoch einen negativen Einfluss auf den Verkehrsfluss. Bei einer vollständigen einseitigen Verkehrsführung oder gar einer Vollsperrung müsste allerdings viel mehr Verkehr über bestehende oder provisorische Entlastungsrouten geführt werden. Dies würde zu Verkehrsüberlastungen auf diesen Strecken und in deren Umgebung führen. Zudem wäre auch die lokale Erschliessung innerhalb von Eglisau stark beeinträchtigt. Daher wird auf die Vergrößerung der Baubereiche verzichtet. Es wird weiterhin mit mehreren Bauabschnitten à 100 m Länge auf halber Fahrbahnbreite mit Engpasssteuerung geplant.

Eine weitere Beschleunigung könnte allenfalls mit intensiverem Bauen im Mehrschichtbetrieb oder mit Nacht-/Wochenendarbeit erreicht werden. Dies wäre indessen für die betroffene Wohnbevölkerung, aber auch die Arbeitenden der Bauunternehmen für die dann immer noch lange Bauzeit aufgrund der substanziellen Mehrbelastungen voraussichtlich nicht zu verantworten, insbesondere aufgrund des Lärmschutzes. Längere Arbeitszeit bzw. Nachtarbeit ist allenfalls in Teilabschnitten ausserorts und bei punktuellen und in begrenzter Anzahl auftretenden Einsätzen innerorts möglich. Sie führt aber nicht zu einer wesentlichen Verkürzung der Bauzeit. Optimierungsmöglichkeiten werden gleichwohl im Rahmen der Erstellung des Realisierungsprogramms im Bauprojekt geprüft.

Ob Anreizsysteme für die Unternehmen, etwa ein Bonus-Malus-System bei Unter- bzw. Überschreiten der Bauzeit, geschaffen werden können, wurde geprüft. Da das Projekt aber grossen externen Einflüssen durch viel Verkehr, verschiedene beteiligte Werke und mögliche, zum heutigen Zeitpunkt nicht vorhersehbare Zusatzleistungen aufgrund alter Bausubstanz ausgesetzt ist, wurde dies als zu risikobehaftet und als nicht zweckmässig beurteilt.

Hilfsbrücke/Notbrücke

Die Erstellung einer Hilfsbrücke wurde im Rahmen der bisherigen Projektierungsarbeiten geprüft. Wie in der Beantwortung der Interpellation KR-Nr. 73/2023 betreffend Brückensanierung Eglisau – Priorisierung, Notwendigkeit der Massnahmen, Alternativen ausgeführt (Frage 6), stünde die mögliche Entlastungswirkung einer provisorischen Brücke in keinem Verhältnis zu den Kosten und dem zeitlichen Aufwand für die Bewilligung und Erstellung einer solchen.

Westlich der bestehenden Eisenbahnbrücke wäre die Umsetzung eines Einbahn-Ringsystems aus verkehrstechnischer Sicht eine vorteilhafte Lösung (Variante «Umleitung lokal» gemäss technischem Bericht). Allerdings ist insbesondere eine provisorische Brücke aufgrund der Vorgaben des Bundesinventars der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN) sowie des Waldgesetzes (SR 921.0) nicht bewilligungsfähig, da es alternative Optionen gibt.

Auch eine Hilfsbrücke westlich des BLN-Gebietes wurde geprüft, jedoch aufgrund des langen Umwegs, der hohen Kosten, der engen Ortsdurchfahrt auf deutschem Gebiet und der ebenfalls unsicheren Bewilligungsfähigkeit nicht weiterverfolgt.

Der Regierungsrat ist überzeugt, dass mit den nun vorgesehenen Massnahmen, die im Rahmen der Projektauflage gemäss Strassengesetz (LS 722.1) lokal erneut zur Stellungnahme unterbreitet werden, eine gute Balance zwischen den berechtigten Anliegen der lokalen Bevölkerung sowie des Gewerbes und der Notwendigkeit der entsprechenden Arbeiten gefunden werden konnte. Die Anliegen des Postulats wurden damit soweit möglich umgesetzt.

Gestützt auf diesen Bericht beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das dringliche Postulat KR-Nr. 129/2023 als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:	Die Staatsschreiberin:
Mario Fehr	Kathrin Arioli