

Sitzung vom 12. März 2025

254. Anfrage (Eigentalstrasse: Güterabwägung unter den aktuellen Bedingungen statt Massnahmen gegen die lokale Bevölkerung durchdrücken)

Die Kantonsrätinnen Barbara Grüter, Rorbas, und Linda Camenisch, Wallisellen, sowie Kantonsrat Donato Scognamiglio, Freienstein-Teufen, haben am 9. Dezember 2024 folgende Anfrage eingereicht:

In den Gemeinden rund um das Eigental hat sich mit der nahenden Schliessung der Durchgangsstrasse erneut Widerstand gegen diese Massnahme gebildet. In der Allianz «Unser Eigental» haben sich rund 400 Personen und 13 Gemeinden zusammengeschlossen, um sich gegen die vollständige Schliessung zu wehren. Die drei Standortgemeinden Oberembrach, Nürensdorf und Kloten haben zudem von ihren Legislativen den Auftrag erhalten, die vollständige Schliessung zu verhindern. Der Allianz und den Gemeinden geht es darum, die Strasse im heutigen Rahmen (inkl. Teilschliessung) offen zu halten.

Erste Gespräche mit Vertretern des Kantons sind dem Vernehmen nach aber wenig erfolgversprechend verlaufen. Statt auf die aktuelle Situation einzugehen und die Entwicklung der letzten Jahre unvoreingenommen einer Überprüfung zu unterziehen und festzustellen, ob die vor knapp 10 Jahren erwarteten Effekte tatsächlich eingetreten sind, scheinen die kantonalen Stellen die vollständige Schliessung trotz mangelhafter Daten- und Faktenlage, ohne die Bereitschaft zu Kompromissen und gegen den Willen der lokalen Bevölkerung durchdrücken zu wollen.

In diesem Zusammenhang stellen wir dem Regierungsrat folgende Fragen:

1. Kann der Regierungsrat darlegen, weshalb bis heute keine wissenschaftliche Datenerhebung vorgenommen wurde, welche die konkrete Situation im Eigental bezüglich der Verkehrsauswirkungen der Teilschliessungen und der tatsächlichen Effekte auf die Naturwerte darlegen respektive die Grundlagen dafür bilden kann?
2. Kann die Regierung erklären, ob – und falls ja, ab wann – ein Monitoring über die Entwicklung rund um den Betrieb resp. die Teilschliessung der Eigentalstrasse bezüglich der verkehrlichen Auswirkungen und der Verbesserung der Naturwerte eingerichtet wird?

3. Ist der Regierungsrat der Meinung, dass allgemeine «Studien über die Auswirkungen von Strassen auf Lebensräume» als Grundlage für einschneidende Massnahmen genügen? Oder darf die betroffene Bevölkerung erwarten, dass die konkrete Situation und damit auch die Auswirkungen auf die Lebensräume der Menschen überprüft und beurteilt werden?
4. Ist der Regierungsrat der Auffassung, dass aufgrund von allgemeinen Studien, MetaAnalysen, Planung und Annahmen die Verhältnismässigkeit von Entscheiden beurteilt und eine sachgerechte Güterabwägung erfolgen kann? Ist der Regierungsrat der Meinung, dass die Überprüfung von Entscheiden auf einer solchen Basis nach einigen Jahren zweckmässig sein könnte?
5. Denkt der Regierungsrat, dass die verkehrliche Situation rund um das Eigental in den letzten 10 Jahren unverändert geblieben ist? Falls ja: Gibt es Erhebungen und Zählungen, welche diese Haltung stützen? Falls nein: Wie beurteilt der Regierungsrat die heutige Situation auf den in der Vereinbarung 2017 für die Entlastung des Eigentals vorgesehenen Routen auf dem übergeordneten Strassennetz?
6. Mit welchen Massnahmen und in welchem Zeitraum gedenkt der Regierungsrat die verkehrliche Situation rund um das Eigental so zu verbessern, dass der für die Anwohner gefährliche Ausweichverkehr durch Quartiere und Weiler nicht mehr stattfindet?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Barbara Grüter, Rorbas, Linda Camenisch, Wallisellen, und Donato Scognamiglio, Freienstein-Teufen, wird wie folgt beantwortet:

Die Situation rund um die Eigentalstrasse war bereits mehrfach Gegenstand von parlamentarischen Anfragen (KR-Nrn. 3/2013, 164/2014 und 199/2014) bzw. eines Postulats (KR-Nr. 269/2014). In den Beantwortungen der Anfragen bzw. der Berichterstattung zum Postulat sind die Rahmenbedingungen für den Umgang mit der Eigentalstrasse und die wesentlichen Entwicklungen bis im Herbst 2017 ausführlich dargestellt. Kurz zusammengefasst ergibt sich Folgendes:

Die Eigentalstrasse wurde im Januar 2013 wegen grosser Belagsschäden von den drei Standortgemeinden Kloten, Nürensdorf und Oberembrach gesperrt. Geplant war, die Strasse im Frühling umfassend zu sanieren und wieder zu eröffnen. Nachdem erste Gemeindebeschlüsse mit einem Massnahmenpaket zum Schutz der sehr hohen Naturwerte im Eigental durch mehrere Organisationen und Privatpersonen angefochten

wurden, forderte das Verwaltungsgericht mit Urteil vom 3. April 2014 (VB.2013.00532) die Standortgemeinden auf, als Leitbehörden ein koordiniertes Verfahren durchzuführen; über die nötigen Naturschutzmassnahmen im Sinne von §§ 205 ff. des Planungs- und Baugesetzes vom 7. September 1975 (LS 700.1) habe die Baudirektion zu entscheiden.

Dieser Aufforderung kamen die Gemeinden Kloten, Nürensdorf und Oberembrach sowie der Kanton im Rahmen des «Runden Tisches Eigental» nach. Im partizipativen und moderierten Prozess waren der Kanton durch das (damalige) Amt für Verkehr (Volkswirtschaftsdirektion), die Kantonspolizei (KAPO, Sicherheitsdirektion), das Amt für Raumentwicklung und das Amt für Landschaft und Natur (ALN), beide Baudirektion, sowie die Gemeinden durch Mitglieder der Exekutive und der Verwaltung vertreten. Zudem wurden verschiedene weitere Interessengruppen und die umliegenden Gemeinden einbezogen. Als Grundlagen für den Entscheid wurden umfassende Fachunterlagen in den Bereichen Verkehr (kommunal und überkommunal), Naturschutz und Recht erarbeitet und allen am Prozess Beteiligten ausführlich vorgestellt.

Als Ergebnis des «Runden Tisches Eigental» und gestützt auf die Vereinbarung 2017 mit dem Kanton setzten die drei Standortgemeinden Kloten, Nürensdorf und Oberembrach am 7. März 2017 mit textidentischen Beschlüssen das Strassenprojekt nach §§ 12 ff. des Strassengesetzes vom 27. September 1981 (LS 722.1) fest. Die Beschlüsse umfassten eine Sanierung der Strasse nach einem reduzierten Sanierungskonzept, ein in Abstimmung mit den Naturschutzanforderungen eingeschränktes Verkehrsregime und dass die Strasse in zehn Jahren entwidmet und zu einem Radweg rückgebaut wird. Das ALN stellte vorgängig mittels Verfügung fest, dass das Projekt die naturschutzrechtlichen Vorgaben erfülle, die KAPO verfügte auf Antrag der Gemeinden die nötigen Signalisationen. Gegen die Beschlüsse sind keine Rechtsmittel ergriffen worden.

Die Eigentalstrasse wird seit August 2017 während zehn Jahren mit eingeschränktem Verkehrsregime als Gemeindestrasse weiter betrieben. Als flankierende Massnahmen wurden Verkehrsbeschränkungen für den Schwerverkehr und Temporeduktionen in der Region sowie namentlich im Dorf und in zwei Weilern in Oberembrach auch bauliche Anpassungen am Strassenraum vorgenommen. Der Kanton leistete dabei fachliche Unterstützung und hat auch eine Mitfinanzierung zugesagt. Das Radwegprojekt ist zurzeit beim Tiefbauamt in Erarbeitung.

Zu Fragen 1–4:

Der Entscheid der Standortgemeinden 2017 über die Zukunft der Eigentalstrasse beruht auf einer sorgfältigen und umfassenden Abwägung der Verkehrsinteressen (zu denen auch das Interesse an einer sinnvollen Erschliessung der Dörfer und Weiler gehört) und der Naturschutzinteressen auf der Grundlage einer fundierten Prüfung der Fakten- und

der Rechtslage. Diese Abwägung ist in den entsprechenden Entscheiden sorgfältig und umfassend dokumentiert. Die Entwidmung der Strasse nach zehn Jahren ist integraler Bestandteil des Entscheids. Strassen haben auf unterschiedlichen Ebenen grossräumig negative Auswirkungen auf die belebte Natur. Das ist vielfach durch Studien belegt und bedarf keiner erneuten Überprüfung in der spezifischen Situation im Eigental. Dass Planungen basierend auf allgemeinen Fachstudien durchgeführt werden, ist etablierte Praxis. Für eine sachgerechte Interessenabwägung waren mit den vorhandenen Verkehrsdaten, dem nationalen Status der Biotope im Eigental – der sich ja seinerseits auf die dokumentierten Vorkommen an Lebensräumen und Arten abstützt – ausreichend lokale Daten vorhanden.

Erhebungen an Flora und Fauna während der massgeblichen Zeitspannen durchzuführen war im Eigental von vornherein nicht möglich. Die Schliessung der Eigentalstrasse erfolgte im Januar 2013 ohne Vorkündigung. Aktuelle Erhebungen vor der Schliessung (Ausgangszustand) waren somit nicht möglich. Auch zur künftigen Entwicklung nach der Befreiung des Eigentals vom motorisierten Verkehr können selbstredend vorab keine Erhebungen durchgeführt werden. Das gegenwärtige Betriebsregime der Eigentalstrasse mit saisonalen Sperrungen war zudem von Anfang an verbindlich auf eine zehnjährige Übergangsphase befristet. Diese sollte den Gemeinden ermöglichen, flankierende Massnahmen zu ergreifen, um durch die veränderte Verkehrssituation entstehende Auswirkungen abzumildern. Arterhebungen waren nicht Teil der massgeblichen Sanierungsbeschlüsse der Gemeinden. Zu beachten ist zudem, dass Veränderungen in der Natur längerfristige Prozesse sind, die eine integrale Betrachtungsweise erfordern. Ein Beurteilungszeitraum von zehn Jahren ist demnach allgemein zu kurz und die Betrachtung von nur wenigen Artengruppen ergäbe kein vollständiges Bild.

Zu Fragen 5 und 6:

Im Umfeld der Gemeinde Oberembrach bestehen entlang den potenziellen Ausweichrouten während der Sperrung der Eigentalstrasse drei kantonale Verkehrsmessstellen, an denen der Verkehr laufend erhoben wird. Die Zählstellen sind auf GIS-ZH öffentlich einsehbar. Die Daten zeigen, dass sich die verkehrliche Situation rund um das Eigental in den vergangenen zehn Jahren nicht wesentlich verändert hat; der Verkehr ist in letzter Zeit sogar stagnierend bis leicht rückläufig. Im Rahmen des laufenden Dialogprozesses mit den Gemeinden wurde aber festgestellt, dass zusätzliche Erhebungen auf den Gemeindestrassen notwendig sind. Die betroffenen Gemeinden haben entsprechende Erhebungen während den Sperrungen 2024 durchgeführt und dem Kanton zur Verfügung gestellt. Damit besteht kein weiterer Bedarf, Erhebungen von Verkehrsdaten durchzuführen.

Die dauerhafte Sperrung der Strasse durch das national geschützte Eigental hat eine Änderung gewohnter Fahrtrouten zur Folge. Im übergeordneten Strassennetz stehen dafür grundsätzlich Alternativrouten mit ausreichenden Kapazitätsreserven zur Verfügung. Nur an einigen neuralgischen Knotenpunkten im Raum Kloten-Bassersdorf bestehen in den Spitzenstunden Engpässe. Zur Verbesserung der Situation und Sicherstellung eines zuverlässigen öffentlichen Verkehrs im Raum Kloten-Bassersdorf wurden im Rahmen der regionalen Verkehrssteuerung verschiedene Massnahmen definiert. Die Massnahmen auf kantonalen Strassen wurden in die kantonale Planung aufgenommen und sind grösstenteils bereits umgesetzt. Auch die geplanten Massnahmen an den Gemeindestrassen, die den Verkehr auf das übergeordnete Strassennetz leiten und so den Ausweichverkehr durch die Ortschaften und Weiler minimieren sollen, sind inzwischen umgesetzt. Eine substantielle Kostenbeteiligung des Kantons ist zugesichert.

Der Raum Kloten-Bassersdorf ist Teil der dynamischen Flughafenregion und trägt urbane Charakterzüge. Gemäss kantonalem Gesamtverkehrskonzept 2018 steht damit eine Ausrichtung auf den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr zur Bewältigung der alltäglichen Mobilität im Vordergrund. Mit der Verlängerung der Glattalbahn bis in die Industrie Kloten und später zum Bahnhof Bassersdorf, der neuen Velohauptroute entlang des Altbachs sowie dem Ausbau des S-Bahn-Angebots im Zusammenhang mit dem Bau des Brüttenertunnels sind wichtige Projekte geplant und sowohl in den Bundesplanungen als auch in den Agglomerationsprogrammen verankert. Damit können die Verkehrsabläufe auf den kantonalen Strassenachsen wesentlich stabilisiert und entlastet werden.

Ausweichverkehr durch Quartiere und Weiler lässt sich auch mit leistungsfähigen übergeordneten Netzen nie ganz vermeiden. Vorliegend haben die diesbezüglichen Erhebungen im Auftrag der Gemeinden gezeigt, dass die absolute Zahl der über die Weiler ausweichenden Fahrzeuge begrenzt und gegenüber der Zahl derer, die das übergeordnete Strassennetz nutzen, deutlich untergeordnet ist. Trotzdem wird der Ausweichverkehr von lokal Betroffenen als Beeinträchtigung wahrgenommen. Ein Unterbruch der Ausweichrouten durch die Weiler wäre die wirksamste Gegenmassnahme. Er hätte aber auch Folgen für die Anwohnenden. Es sind deshalb geeignete Lösungen zu finden, wie die negativen Auswirkungen der Durchfahrten begrenzt werden können. Das Strassennetz zur Erschliessung der Weiler im Eigental liegt in der kommunalen Verantwortung, weshalb die Gemeinden über entsprechende Massnahmen zu entscheiden haben. Der Kanton kann hier sein Knowhow beisteuern.

Aus Sicht des Regierungsrates gibt es keine fachlichen Gründe, die für das Eigental beschlossenen Massnahmen erneut infrage zu stellen. Auch liegen zu den abzuwägenden Interessen keine grundsätzlich neuen Fakten vor. Der Regierungsrat hält daher am vereinbarten Fahrplan zur Schliessung der Eigentalstrasse für den motorisierten Verkehr zugunsten eines regionalen Radwegs fest.

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

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli