

### **13. Vorwärts machen mit Umfahrung statt Geldverschleuderung, Schädigung des Gewerbes und Stauverschlechterung**

Antrag des Regierungsrates vom 19. April 2023 und Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 7. Mai 2024

KR-Nr. 36b/2023

*(gemeinsame Behandlung mit KR-Nr. 129b/2023)*

*Ratspräsident Jürg Sulser:* Sie haben am 27. Mai 2024 gemeinsame Beratung der beiden Vorlagen in freier Debatte beschlossen. Die Kommissionsmehrheit beantragt die Abschreibung der beiden dringlichen Postulate. Es liegt zu beiden Vorlagen ein Minderheitsantrag von Ueli Bamert und Mitunterzeichnenden vor, die dringlichen Postulate mit gleichlautender abweichender Stellungnahme abzuschreiben.

*Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU):* Die beiden dringlichen Postulate beschäftigen sich mit der Sanierung der Ortsdurchfahrt in Eglisau, insbesondere auch der dortigen Brücke. Das eine Postulat verlangt, die Arbeiten auf das absolut Notwendige in Zusammenhang mit der Deckbelagssanierung und so auf maximal drei Monate Arbeitszeit zu beschränken. Das andere fordert, dass die Sanierung erst nach Realisierung der geplanten Umfahrung Eglisau vorgenommen wird.

In den schriftlich vorliegenden Berichten der Regierung führt diese aus, dass das Projekt aufgrund des grossen Instandsetzungsbedarfs nicht aufgeschoben werden kann, zumal die Inbetriebnahme der Umfahrung frühestens 2040 zu erwarten sei. Hingegen konnte die geplante Bauzeit von drei Jahren auf zwei Jahre verkürzt werden. Verschiedene Projektbestandteile werden dafür weggelassen oder reduziert ausgeführt. Namentlich wird auf den Neubau des Rad- und Gehwegs ausserorts wie auch auf den Neubau der bestehenden Stützmauer beziehungsweise Auskragung der Schaffhauserstrasse verzichtet. Das bestehende Bauwerk der Schaffhauserstrasse wird nur instandgesetzt, aber nicht verstärkt. Zudem wurde das Entwässerungskonzept optimiert und es werden nur drei statt fünf Lichtsignalanlagen neu gebaut.

Das Projekt beansprucht zusätzliches Land. Zur Zeit der Kommissionsberatung waren die entsprechenden Landverhandlungen im Gange und meistens auf gutem Weg. Lediglich bei 11 Quadratmetern Land konnte nicht ausgeschlossen werden, dass es enteignet werden muss. Vielleicht kann der Baudirektor heute, fast vier Monate nach Abschluss des Geschäfts in der Kommission, bereits einen aktualisierten Stand bekanntgeben.

Die Kommissionsmehrheit beantragt, die beiden dringlichen Postulate abzuschreiben. Auch die Minderheit ist mit der Abschreibung des Postulats einverstanden, will aber eine abweichende Stellungnahme abgeben. Deren Kernpunkt ist, dass in der Stellungnahme des Regierungsrates klar hätte zum Ausdruck kommen sollen, dass zum jetzigen Zeitpunkt auf Enteignungen verzichtet wird, die für

die Streckenführung des neuen und zusätzlichen Velowegs innerorts nötig werden.

***Minderheitsantrag Ueli Bamert, Ruth Ackermann, Sarah Fuchs, Ueli Pfister, Paul von Euw, Sonja Rueff, Urs Wegmann:***

*II. Es wird folgende, vom Bericht des Regierungsrates abweichende Stellungnahme abgegeben.*

*III. Mitteilung an den Regierungsrat.*

*Abweichende Stellungnahme*

*Aufgrund der Postulate zur Brückensanierung/Ortsdurchfahrt Eglisau konnten bereits gewisse Projektanpassungen erreicht werden. So wurden etwa der Veloweg ausserorts sowie die Auskragung an der Nordrampe gestrichen. Ebenso wird die Anzahl Lichtsignale sowie die Anzahl Speicherkanäle zur Behandlung des Strassenabwassers reduziert. Die Bauzeit konnte allein durch diese Massnahmen von drei auf zwei Jahre verkürzt werden. Dies freut die Postulanten sehr.*

*Dennoch sehen die Postulanten noch weiteres Optimierungspotenzial:*

*Insbesondere hätte in der Stellungnahme des Regierungsrates klar zum Ausdruck kommen sollen, dass zum jetzigen Zeitpunkt auf Enteignungen verzichtet wird, die für die Streckenführung des neuen und zusätzlichen Veloweges nötig würden.*

*Romaine Rogenmoser (SVP, Bülach):* «Man kann auch klüger werden», unter diesem Motto möchte ich mein Votum halten. Die Vermutung liegt allerdings nahe, dass dieses Klügerwerden auch ein bisschen damit zusammenhängt, dass bei diesem Geschäft 1400 Einwendungen und Begehren von 13 Gemeinden sowie fünf Vorstösse des Kantonsrates eingegangen sind. Dies zeigt also eindrücklich, dass bei der ursprünglich angedachten Planung sehr viel Verbesserungspotenzial verortet wurde. Bevor ich aber begründe, weshalb die Minderheit eine abweichende Stellungnahme abgibt, möchte ich mich insbesondere bei der Planungsgruppe um Herrn Schmon (*Stefan Schmon, Projektleiter*) bedanken, denn diese hat doch immerhin ein paar Verbesserungsvorschläge in ihre Planung aufgenommen. Das gilt es sicher positiv zu würdigen.

Eigentlich könnten wir Kantonsräte uns jetzt zufrieden zurücklehnen, denn wir haben erreicht, dass mit unseren Vorstössen die Bauzeit von drei auf zwei Jahre verkürzt wird, dass auf einen Veloweg ausserorts verzichtet wird, weil bereits ein solcher besteht, und dass noch weitere substanzielle Anpassungen vorgenommen wurden, wie zum Beispiel am Entwässerungskonzept. Wir haben also nicht nur Zeitersparnisse erreicht, der Verzicht auf einige der Massnahmen wird auch eine Kostenersparnis zur Folge haben. So weit, so gut, eine abweichende Stellungnahme mag also als Zwängerei erscheinen. Aber natürlich kann ich das Ganze auch umdrehen und sagen: Wenn so viel Luft aus einem Projekt abgelassen wurde, können wir beim besten Willen nicht von einer seriösen Planung ausgehen. Ich gebe Ihnen hierzu ein paar Beispiele: In der ersten Antwort des Regierungsrates zum dringlichen Postulat 36/2023 steht schwarz auf weiss «Der Regierungsrat geht davon aus, dass in Eglisau weder die Brückensanierung noch der

Neubau der Auskragung noch die Sanierung der Werkleitungen bis nach der Eröffnung der Umfahrung aufgeschoben werden können». Man liest und staunt, dass just genau diese Sanierung der Auskragung plötzlich überhaupt nicht nötig ist. Und auch die Einsicht, dass es ja bereits einen Veloweg ausserorts hat und dass man diesen getrost weglassen kann, hinterlässt kein gutes Gefühl. Ich erinnere daran, dass man wertvolles Kulturland geopfert hätte. Von den Enteignungen und den damit verbundenen persönlichen Tragödien muss ich erst gar nicht beginnen. Dies ist dank unserer Intervention jetzt wenigstens vom Tisch.

Und trotzdem gibt es aus Sicht der Minderheit noch erhebliches Potenzial. Die Minderheit ist nach wie vor der Meinung, dass es nicht Aufgabe des Kantons ist, noch bevor die Umfahrung steht, die Ortsdurchfahrt auf Kantonskosten zu sanieren. Sobald die Umfahrung nämlich steht, wäre der geplante Veloweg obsolet. Diese Kosten kann beziehungsweise muss sich der Kanton sparen. Die Gelder sollten eher in andere Veloinfrastrukturprojekte, von denen es ja doch noch einige gibt, investiert werden. Sie sehen, wir sind also nicht grundsätzlich gegen Velowege, aber dieser neue Veloweg durch Eglisau ist absolut unnötig, zumal es ja auch hier schon einen Veloweg durchs Dorf hat. Und auch die Aussage, dass die im Projekt neu definierten Tempo-30-Strecken aus Gründen des Lärmschutzes zwingend erforderlich sein sollen, können wir nicht so stehenlassen. Denn grundsätzlich ist die Lärmschutzverordnung zwar tatsächlich umzusetzen, aber andere Möglichkeiten, wie Flüsterbeläge oder Lärmschutzwände, werden kategorisch ausgeschlossen, so kategorisch, wie zu Beginn der Planung die Sanierung der Auskragung eine *conditio sine qua non* war. Ich erinnere mich noch sehr gut daran, wie der Gemeindepräsident (*Roland Ruckstuhl*) in jede Kamera erklärte, dass diese Auskragung absolut zwingend saniert werden müsse, da sonst eine Katastrophe drohe, dass sonst alles in den Rhein stürze. Und jetzt ist plötzlich das Ganze doch nicht so schlimm und nötig.

Schlimm aus Sicht der Minderheit ist hingegen, dass nach wie vor mit einer Bauzeit von zwei Jahren zu rechnen ist, ein Zeitraum, der den Todesstoss für viele der ansässigen Gewerbebetriebe bedeuten wird; nicht nur in Eglisau, sondern eben auch im Rafzerfeld. Und ob das im Sinne des Finanzdirektors (*Regierungsrat Ernst Stocker*) ist, der mit einem Firmenexodus zu kämpfen hat, wage ich zu bezweifeln. So wird weiteres Steuersubstrat verloren gehen und ganz viele Arbeitnehmende werden ihre Stelle verlieren. Die Alternative, die Staukosten den Konsumenten aufzuladen, ist zwar machbar, aber sicher auch keine gute Lösung in wirtschaftlich schwierigen Zeiten. Und die Bevölkerung im Rafzerfeld wird einmal mehr behandelt, als gehöre sie nicht mehr so richtig zum Kanton Zürich.

Leider gibt es auch betreffend Umleitung keine Verbesserung, sprich: weiterhin ein unglaublich langer Umweg, noch dazu auf einer als Unfallstrecke bekannten Strasse, die zudem durch viele kleine Dörfer führt, in denen dadurch die Verkehrssituation für den Langsamverkehr und die Fussgänger noch gefährlicher wird. Des Weiteren haben wir nach wie vor einen durch Mehrkilometer oder Stau erhöhten CO<sub>2</sub>-Ausstoss. Der Kanton bezahlt zudem so Velowegkosten, die eigentlich von der Gemeinde übernommen werden müssen, da die Gemeinde die Sanierung überhaupt erst angestossen hat, weil sie ihr Fernwärmenetz sanieren will.

Das Fazit: Unsere Intervention war teilweise erfolgreich. Insbesondere die Reduktion der Bauzeit ist auf dem Papier bemerkenswert. Ich wage allerdings zu bezweifeln, dass die Bauzeit am Ende dann auch wie geplant reduziert wird. Es gibt genügend Beispiele – das jüngste die Brückensanierung bei Glattfelden, die doppelt so lange gedauert hat –, Beispiele, die mich nicht optimistisch stimmen beziehungsweise den Eindruck hinterlassen, dass die Bauzeitverkürzung nur eine Art Beruhigungsspiel für uns sein soll. Wir sind gespannt auf den Projektkredit und behalten uns vor, allenfalls Teile daraus abzulehnen. Denn es ist nicht nachvollziehbar, weshalb der Kanton für Kosten aufkommen soll, die bei einer besser abgestimmten Planung gar nicht erst anfallen, zum Beispiel durch die Beschleunigung der Umfahrung von Eglisau, die einen Veloweg innerorts obsolet macht.

*Felix Hoesch (SP, Zürich):* Der Traum der ewigen Verzögerung der wichtigen Neugestaltung der Strasse durch Eglisau ist geplatzt und damit auch die wirre Hoffnung, die Umgehungsstrasse komme bald. Ich bin der Ansicht, diese kommt noch sehr lange nicht, und habe weiterhin die Hoffnung, die Autolawine durch die Umfahrung kommt nie. Wir hatten beide dringlichen Postulate abgelehnt und finden auch die Antworten unnötig. Vor allem diese überhastete Zweispurigkeit macht mich weiterhin fast sprachlos und ich bin verärgert über die unnötige Arbeit für Verwaltung, Regierung und nicht zuletzt für uns in der KEVU und im Rat. Die Beschleunigung der Bauzeit hätte auch mit deutlich weniger scharfen Mitteln als mit zwei dringlichen Postulaten erreicht werden können. Durch diese Postulate mit dem einseitigen Blick durch die Windschutzscheibe wurde leider ein Ausbau des Velowegnetzes gestrichen. So werden auch die Menschen in Eglisau und Umgebung kaum mehr Velo fahren und die Abhängigkeit vom Auto überwinden. Immerhin wird es das Betriebs- und Gestaltungskonzept geben. Das ist auch dringend nötig, damit diese Strasse nicht nur für die Autos geplant wird, sondern auch für die Menschen, die daran wohnen und sich ihr entlang aufhalten wollen. Dazu ist natürlich Tempo 30 die wichtigste Massnahme, die nun auch in Eglisau kommen wird. Das gibt eine Entlastung bezüglich Lärm und weiterer Emissionen, verbessert die Sicherheit und Aufenthaltsqualität. So haben auch Menschen ohne Blick durch die Windschutzscheibe etwas von diesem Strassenraum und den schönen Ecken in Eglisau.

Die abweichenden Stellungnahmen würden gar nichts verändern und sind ein weiterer Versuch, mit dem Kopf durch die Wand zu gehen und nur durch die Windschutzscheibe gesehen an das Auto zu denken. Wir von der SP lehnen diese sinnlosen Versuche ab und schreiben beide Postulate direkt ab. Herzlichen Dank.

*Barbara Franzen (FDP, Niederweningen):* Die Haltung der FDP lässt sich beschreiben mit Schwanken zwischen Ernüchterung und Genugtuung, und das ist ja wohl symptomatisch auch für diese beiden Vorhaben beim historischen Städtchen Eglisau. Wir haben ein Projekt «Brückensanierung» und ein Projekt «Umfahrung», und auch diese beiden Projekte sind, zumindest was den Zeithorizont anbelangt, ja zwischen zwei Polen angesiedelt.

Die Historie ist hinlänglich bekannt. Es bestehen vielfältige Zielkonflikte. Es sind komplexe Verfahrensrechte zu beachten, was natürlich zu längeren Planungs- und Projektierungshorizonten führt. Davon ist die Umfahrungsstrasse betroffen. Kurzfristig hingegen kann der Handlungsbedarf bei der Brückensanierung und der Sanierung der Werkleitungen und die Verbesserung der Lärmsituation und die Anpassung an die Siedlungsverträglichkeit der Ortsdurchfahrt angegangen werden. An diesen beiden Druckpunkten haben unsere dringlichen Postulate angesetzt, und wir meinen, wir haben einiges erreicht, was wir natürlich mit Freude zur Kenntnis nehmen, auch gerade angesichts der teils etwas gehässigen Voten hier im Rat gegenüber unseren Anliegen. Aber unsere Anliegen, das muss man sagen, können ja ob der Geschwindigkeit der Projektanpassungen, die nun ermöglicht werden, so falsch nicht gewesen sein, auch wenn sie heute Morgen Herrn Hoesch bereits schon wieder «hässig» gemacht haben.

Man wäre ja versucht, direkt aus dem Bericht der Regierung zum Postulat 129/2023 zu zitieren, was da alles erreicht worden ist: Verzicht auf den Neubau Radweg/Gehweg ausserorts, Verzicht auf den Neubau der bestehenden Auskrabung, Stützmauer an der Schaffhauserstrasse, Optimierung und damit Abspeckung des Entwässerungskonzeptes und Reduktion der Anzahl Lichtsignale. Wir haben das bereits gehört, aber es tut eben doch gut, das noch einmal zu wiederholen. Es ist erstaunlich, aber hochwillkommen. Erstaunlich ist es deswegen, weil alle diese Projektteile zuvor als unerlässlich dargestellt worden sind, hochwillkommen natürlich, weil sie eben auch dazu beitragen, dass die Bauzeit von drei auf zwei Jahre verkürzt werden kann.

Zusammenfassend gesagt: Genugtuung über das Resultat, Ernüchterung über den Weg, den wir einschlagen mussten, um zu diesem Resultat zu kommen. Weitere geplante Projektmassnahmen aus dem Betriebs- und Gestaltungskonzept werden aber weiterhin unumgänglich sein oder als unumgänglich bezeichnet werden, so die Anpassung an Lärmschutzvorgaben. Hier möchten wir einfach zu bedenken geben, dass die nachhaltigste Abhilfe sicherlich die Umfahrung wäre. Sobald diese steht, sind Lärmschutzfragen nachhaltig gelöst durch die Reduktion des Durchgangsverkehrs. Auch den Veloweg innerorts möchten wir noch einmal zu überdenken geben. Auch ihn stellen wir infrage, da er mit der Inbetriebnahme der Umfahrung wohl nicht mehr notwendig wäre. Aus unserer Sicht hätte heute bereits glaubhaft dargelegt werden müssen, dass auf Enteignungen im Zusammenhang mit diesem Bauprojekt verzichtet werden kann, daher unterstützen wir die abweichende Stellungnahme.

Was die Planung der Umfahrung angeht, so erwarten wir, dass der Regierungsrat sich mit aller Kraft dafür einsetzt. Die Beantwortung in Bezug auf die Umfahrung war ja etwas kurz gehalten. Wir können aber mit Genugtuung lesen, dass auch der Regierungsrat eben die Beschleunigung des Umfahrungsprojektes als berechtigtes Anliegen einschätzt. Aber auch die Warnung, dass das Projekt als Ganzes scheitern könnte, die möchte ich Ihnen doch nicht vorenthalten. Wir wollen eben genau da ansetzen und wir verlangen jetzt vom Regierungsrat, dass er sich mit einer grossen Portion Extrabiss für dieses Projekt einsetzt, um die bestehenden Zielkonflikte in und um Eglisau möglichst zeitnah lösen zu können.

Wir sind weiterhin der Meinung, dass diese Umfahrung, wie sie vorgestellt worden ist – es gibt ja ein Vorprojekt –, ein gutes, ausgewogenes Projekt ist. Für uns ist klar, es trägt den Anforderungen des Schutzes der Bevölkerung Rechnung, aber auch die Anforderungen des Natur- und Heimatschutzes werden gewürdigt. Es hilft dem Gewerbe. Und für die FDP ist klar: Da, wo Zielkonflikte vorhanden sind, kommt es zu komplexer Planung und oft zu höheren Kosten. Diese sind für uns gut investiertes Geld, damit endlich eine nicht zufriedenstellende, für Bevölkerung und Gewerbe belastende und für die Anliegen des Natur- und Heimatschutzes ebenfalls ungünstige Situation korrigiert werden kann. Und wir fordern bereits heute ein konstruktives Mitgestalten aller ein. Nur ein Verzicht auf diese destruktive Verhinderungspolitik wird ein gedeihliche Resultat innerhalb eines einigermassen überschaubaren Zeitrahmens erbringen.

Wie gesagt, wir nehmen mit Genugtuung zur Kenntnis, dass der Regierungsrat die Beschleunigung der Umfahrung als berechtigtes Anliegen einschätzt und sie als weiterhin notwendig taxiert. In diesem Sinne ist eben die Sanierung der Ortsdurchfahrt richtigerweise kein Ersatz für die Umfahrung. Wir schreiben die beiden Postulate mit der abweichenden Stellungnahme ab. Besten Dank.

*Franziska Barmettler (GLP, Zürich):* Die Sanierung der Ortsdurchfahrt Eglisau verfolgt Ziele, die auch für die Grünliberalen wichtig sind. Es geht einerseits um die Instandhaltung der Infrastruktur, es müssen die Fahrbahnbeläge sowie die Werkleitungen ersetzt werden. Zudem sollen im Rahmen der Instandsetzung die negativen Auswirkungen des Durchgangverkehrs reduziert werden. Die Strasse soll für den Fuss- und Veloverkehr sicherer gemacht und damit sollen Verkehrsunfälle vermieden werden. Der Lärmschutz für die Anwohnenden soll erhöht und die Ortsdurchfahrt siedlungsverträglicher gestaltet werden. Die Grünliberalen anerkennen aber gleichzeitig, dass Eglisau stark belastet ist und die Bauzeit diese Belastung für die Bevölkerung und das Gewerbe noch weiter erhöht. Wir begrüßen es deshalb, dass das Tiefbauamt auf die Rückmeldungen der Bevölkerung und der Gemeinden zur öffentlichen Auflage des Vorprojekts reagiert hat und dadurch die geplante Bauzeit von drei auf zwei Jahre verkürzt werden konnte.

Nun aber zu den vorliegenden dringlichen Postulaten: Wir haben kein Verständnis für die Forderung, mit dem Sanierungsprojekt zuzuwarten, bis die Umfahrung Eglisau gebaut ist. Die Umsetzung ist dringlich, das Unfallrisiko und die Lärmbelastung sind so bald wie möglich zu reduzieren. Die zweite Forderung nach dem Verzicht auf – aus Sicht der Postulanten – unnötige Massnahmen sowie zur Erstellung einer Notbrücke war zumindest teilweise berechtigt. Mit den erwähnten Anpassungen durch das Tiefbauamt konnte hier aber eine gute Balance erreicht werden. Die verbleibende Forderung nach der abweichenden Stellungnahme mit der Begründung, es solle auf Enteignungen verzichtet werden, hat wirklich Zwängerei-Charakter; als könnte man nicht wirklich zugeben, dass man nun zufrieden ist. Insgesamt wecken das Vorgehen und die Diskussion über diese zwei Vorlagen den Anschein, als würde in Eglisau die Welt untergehen als Folge von etwas mehr

Tempo 30 und mehr Velos. Wir hoffen nun, dass diese Befürchtungen beiseitegelegt werden und mit dem Sanierungsprojekt vorwärtsgemacht werden kann. Wir schreiben die Postulate ohne abweichende Stellungnahme ab.

*David John Galeuchet (Grüne, Bülach):* Ist die Durchfahrt Eglisau mit dem gekürzten Bauprojekt noch zukunftsfähig? Diese Frage müssen wir uns hier stellen. Dass die Einreichenden der Vorlage voraussetzen, dass die Umfahrungsstrasse Eglisau dereinst realisiert wird, ist klar. Da aber die Baudirektion den Bau der Umfahrung so reduziert, stellt sich mir die Frage, ob die Baudirektion wirklich eine zukunftsfähige Ortsdurchfahrt in Eglisau realisiert. Jetzt hätte man die Chance, die Auskrragung zu verstärken, damit bei zukünftigen Baumassnahmen durch Eglisau der Verkehr weniger behindert worden wäre. Die Auskrragung hätte von Fahrzeugen genutzt werden können. Ohne diese Sanierung oder Verstärkung bleibt der Handlungsspielraum bei Bauarbeiten oder bei einem Unfall eingeschränkt, da nicht auf die Auskrragung ausgewichen werden kann. Ist die reduzierte Anzahl der Abwasserkanäle für die Strassenabwasser noch genügend gross, um auch bei immer häufiger auftretenden Unwettern Stand zu halten, ohne dass das Abwasser direkt in den Rhein gerät? Glaubt auch die Baudirektion, dass eine Umfahrung Eglisau bewilligungsfähig ist? Wenn man den Elan der Planenden sieht und wie sie die Bevölkerung mit Veranstaltungen blenden, muss man davon ausgehen. Nach wie vor steht ein nationales Interesse, das des Schutzes einer einmaligen Landschaft, einem regionalen Interesse, demjenigen, schneller aus dem Rafzerfeld in den Kanton zu gelangen, gegenüber. Die Autobahn um Eglisau wird vor den Gerichten enden und untergehen. X Millionen an Planungsgeldern werden verlocht, weil man mit dem Kopf durch die Wand will. Ein vergleichbares Beispiel liegt in Wetzikon mit der Westtangente vor, mehr als 9 Millionen Franken wurden dort verbraten.

Wir sind aber froh, dass der Regierungsrat sich an die gesetzlichen Vorgaben hält und den Schutz der Bevölkerung ernst nimmt und nicht auf Lärmschutzmassnahmen wie Tempo 30 verzichtet. Die Grünen schreiben ab.

*Kathrin Wydler (Die Mitte, Wallisellen):* Ich spreche gleich zu beiden Postulaten: Vorerst möchte ich mich bei der Baudirektion bedanken, dass die Bauzeit der Ortsdurchfahrt Eglisau durch Optimierung bei den Massnahmen von drei auf zwei Jahre verkürzt werden konnte. Trotzdem ist es immer noch eine lange Bauzeit. Leider kam bei der Beantwortung der Postulate nicht zum Ausdruck, ob zum jetzigen Zeitpunkt auf Enteignungen für den Streckenabschnitt des Veloweges verzichtet werden kann. Wir sind der Meinung, dass es, sobald die Umfahrung gebaut ist, keinen separaten Veloweg mehr braucht und damit die Enteignungen nicht notwendig sind. Enteignungen sollten nur als letztes Mittel und unter strengen Rahmenbedingungen in Betracht gezogen werden, um die Balance zwischen öffentlichem Interesse und individuellen Rechten zu wahren. Deshalb ist es wichtig, dass die Umfahrung zügig vorangetrieben wird. Dies ist sowohl für die Bevölkerung in Eglisau wie auch im Rafzerfeld wichtig.

Die Mitte wird deshalb bei beiden Postulaten die Abschreibung mit abweichender Stellungnahme unterstützen.

*Daniel Sommer (EVP, Affoltern am Albis):* Meine über zweijährige Enkelin hat mir unlängst köstlich demonstriert, über welche ausgeklügelten Techniken sie verfügt, wenn ihr der Grossvater den Griff ins Ladenregal der Süssigkeiten verweigert. Mit grösster theatralischer Begabung hat sie sich schreiend auf dem Ladenboden gewälzt und versucht, mein Herz zu erweichen. Nicht ganz unähnlich kommen mir all die Vorstösse und Voten zur Brückensanierung Eglisau vor. Ich gebe aber gerne zu, dass auch die EVP – natürlich aus guten Gründen – bei einem dieser Vorstösse mitgemacht hat. Und es hat sich ja auch gelohnt, denn der Regierungsrat hat Asche auf sein Haupt gestreut und mit verschiedenen Projektanpassungen die Bauzeit von drei auf zwei Jahre verkürzen können. Massnahmen wie der Verzicht auf einen Veloweg ausserorts und auf die Auskragung an der Nordrampe haben dazu beigetragen. Auch dass die Anzahl Lichtsignale sowie die Anzahl Speicherkanäle zur Behandlung des Strassenabwassers reduziert wurden, wird sich beschleunigend auf die Bauzeit auswirken. Dass der Regierungsrat über die Bücher gegangen ist und das Projekt in verschiedenen Punkten redimensioniert hat, ist ihm hoch anzurechnen. Trotzdem müssen wir uns bewusst sein, dass nicht alle Weglassungen einfach als Verbesserungen betrachtet werden können. Es sind letztlich auch Leistungskürzungen, die in diesem Rat jetzt schon verschiedentlich begründet wurden.

Die Behauptung der Minderheit in der abweichenden Stellungnahme betreffend weiteres Optimierungspotenzial ist auch deshalb nicht ganz nachvollziehbar. Wenigstens wurde der Grundlagenirrtum erkannt, teilweise wenigstens, dass die Umfahrung Eglisau frühestens 2036 – wenn überhaupt – Realität werden kann. Mit der baulichen Sanierung der Ortsdurchfahrt Eglisau kann man infolge des grossen Instandsetzungsbedarfs jedoch nicht so lange zuwarten. Vorgaben der Umweltschutzgesetzgebung oder der Lärmschutzverordnung sind zudem ebenfalls nicht einfach beliebige Empfehlungen, die nur bei entsprechender Lust ausgeführt werden können. Negative Auswirkungen hätte auch der Verzicht auf den Veloweg innerorts, denn die Kantonsstrasse durch Eglisau wird auch nach einer allfälligen Umfahrung eine hohe Verkehrsfrequenz aufweisen, die vor allem durch Ziel- und Quellverkehr im Ort verursacht wird. Wir sprechen hier von 8000 bis 9000 Fahrzeugen täglich. Erfahrungen zeigen, dass Velowege verkehrsmindernde Effekte haben. Abgesehen davon ist es ein deutlicher demokratischer Wille der Zürcher Bevölkerung, dass im Kanton ein durchgehendes, sicheres und sichtbares Netz von Velorouten entsteht.

Grosse Probleme würde eine Verkürzung der Bauzeit durch mehr Schichtbetriebs-, Nachtarbeiten und Wochenendarbeiten mit sich bringen. Nachts zu arbeiten wird vermutlich ohnehin nicht möglich sein, und erfahrungsgemäss ist bei einem Zwei-Schicht-Betrieb aufgrund von Übergabeverlusten nicht mit doppelter Leistung zu rechnen, höchstens mit dem Faktor 1,6 bis 1,7.

Betreffend mögliche Landenteignungen ist auch die EVP der Meinung, dass diese nur im äussersten Notfall angewendet werden sollen. In der KEVU wurden wir



diesbezüglich jedoch glaubhaft darüber in Kenntnis gesetzt, dass es aufgrund der Gespräche mit den Landeigentümern voraussichtlich nicht zu Enteignungen kommen wird. Es könnte einen einzigen spezifischen Fall geben, bei dem es jedoch lediglich um rund 11 Quadratmeter geht. Es war richtig, hat auch die EVP etwas getäubelt und das dringliche Postulat an den Regierungsrat mitunterzeichnet. Jetzt aber mit einer abweichenden Stellungnahme noch weitere Forderungen zu stellen, ist fragwürdig und hat den schalen Geschmack des Nachtretens. Die EVP wird daher die dringlichen Postulate grossmehrheitlich als erledigt abschreiben und die abweichende Stellungnahme nicht unterstützen.

Meine Enkelin konnte übrigens auch einen Teilerfolg feiern: Ihr Grossvater hat ihr nämlich nach dem Verlassen des Ladens trotzdem noch einen kleinen Schokoriegel zugesteckt. Schliesslich ist ja auch sein Herz nicht aus Stein (*Heiterkeit*).

*Manuel Sahli (AL, Winterthur):* Wir reden ja hier nicht zum ersten Mal über das Thema «Eglisau», ich habe eher das Gefühl, dass mit der abweichenden Stellungnahme versucht wird, das Thema noch weiter zu bewirtschaften. Oder man könnte auch sagen, ein bisschen weiter zu quengeln. Die Forderung, mit der Sanierung bis zur Fertigstellung der Umfahrung zu warten, ist vom Zeithorizont her schlichtweg viel zu lange. Wie wir gehört haben, kann dies durchaus bis 2040 dauern. Und auch wenn man sonst zugehört hat, vor allem beim Rundumschlag von Frau Rogenmoser, der alles irgendwie irgendwo anschnitt, hört sich das Ganze zuweilen fast schon apokalyptisch an, zu viel, um da auf alles Einzelne einzugehen; und dies, obwohl die Bauzeit substanziell verkürzt werden konnte. Und Sie hätten sich wohl über diese Verkürzung der Bauzeit wesentlich mehr gefreut, hätten diese wohl auch gelobt, aber leider hat der Herr Baudirektor (*Regierungsrat Martin Neukom*) wohl das falsche Parteibüchlein in der Hand. Daher äussern Sie sich hierzu nur sehr zurückhaltend; dies trotz wesentlichen Anpassungen beziehungsweise Streichungen von Projekteinhalten, die diese Kürzung ermöglichten.

Wie auch die SP sind wir grundsätzlich keine Fans der Umfahrung. Wichtig ist für uns nun vor allem, dass die Ortsdurchführung Eglisau zusammen mit den Lärmschutz- und Sanierungsmassnahmen sowie dem Veloweg zeitnah umgesetzt wird – für die Bevölkerung von Eglisau. Wir schreiben daher ohne abweichende Stellungnahme ab.

*Alexander Seiler (SVP, Bachenbülach):* Zuerst meine Interessenbindung: Als Kantonsrat mit den meisten Wählerstimmen in den Gemeinden von Eglisau bis Rafz stehe ich genau wegen dieser Stimmen hier, weil ich mich öffentlich für die rasche Realisierung der Umfahrung Eglisau ausgesprochen habe. Gerade auch im Interesse der Bevölkerung des Rafzerfelds fordere ich von der Baudirektion endlich eine effektive, staureduzierende Planung der Anbindung dieser Randregion. Das beinhaltet eine möglichst behinderungsfreie und noch weiter reduzierte Sanierungsvariante der Durchfahrt Eglisau und gleichzeitig eine beförderliche, das heisst schnellere Gangart bei der Planung der Umfahrung. Noch immer warten wir auf die hängige Richtplananpassung und das eigentliche Vorprojekt für die

Umfahrung. Es braucht jetzt keine Tempo-30-Strecke in Eglisau, keine zusätzlichen Radwege innerorts mit Enteignungen und auch keine Lichtsignalanlagen. Die Sanierungen bis zum Kreisel Chrüzstrass und auch dort, wo die Umfahrungsabzweigungen vorgesehen sind, sind zurückzustellen, bis die Umfahrung gebaut wird. Mit noch kürzerer Bauzeit der Durchfahrt Eglisau können unnötige Staus vermieden und der volkswirtschaftliche Schaden für das Rafzerfeld minimiert werden. Enteignungen für einen Radweg innerorts, der mit der Realisierung der Umfahrung sicher nicht benötigt wird, sind nicht erforderlich, also auch nicht verhältnismässig und damit grundsätzlich rechtswidrig. Ich habe den Eindruck, dass das alles nicht wirklich ernst genommen wird in der Baudirektion. Natürlich ist mir bewusst, dass der Baudirektor Mitglied einer Partei ist, die uns alle am liebsten nur noch zu Fuss und mit Lastenvelos pendeln sehen würde. Markus Somm (*Schweizer Journalist*) vom «Nebelspalter» spricht da auch von der «Steinzeit-Partei». Mittelalter würde eigentlich genügen. Wenn wir wieder in Kutschen herumfahren, hätte wenigstens meine Tochter ihre Freude und auch viel Arbeit. Sie hat diesen Sommer ihre Lehre als Hufschmiedin erfolgreich abgeschlossen.

Wir haben bereits von Romaine Rogenmoser als Beispiel für Einsparungsmöglichkeiten gehört, wie nun plötzlich der Neubau der Auskragung an der Schaffhauserstrasse nicht mehr so zwingend sei. Das bestehende Bauwerk soll nur noch instandgesetzt, aber nicht verstärkt werden. Persönlich bin ich mir ziemlich sicher, dass auch das nicht dringend ist. Ich bin dort selber einmal schauen gegangen: Der Beton der Tragstruktur machte von unten einen intakten Eindruck, soweit ich ihn sehen konnte. Auch wenn ich schon länger nicht mehr als Bauingenieur arbeite, bilde ich mir doch ein, dass ich das noch einigermaßen fachmännisch beurteilen könne.

Und zu Kollege Hoesch: Aus der Ferne scheint es mir etwas schwierig, solche Meinungen zu Radwegen abzugeben, das erhöht die Glaubwürdigkeit nicht wirklich. Ich fahre jede Woche mit dem Velo nach Eglisau. Das funktioniert wunderbar auf dem Veloweg, der hinten durchgeht, wir brauchen wirklich nichts Neues. Sehr geehrter Herr Baudirektor, das Gewerbe und die Bevölkerung des Rafzerfelds erwarten, dass endlich ihre Interessen an einer funktionierenden Strassenverbindung berücksichtigt werden. Das Rafzerfeld als Randregion des Kantons Zürich leidet heute schon an den schlechten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Gegenüber dem Schaffhauser Gebiet ist zum Beispiel der steuerliche Nachteil unterdessen so gross geworden, dass die Behinderung des Strassenverkehrs ein weiterer Grund für eine Abwanderung in den Nachbarkanton darstellen wird. Den zwei, vielleicht dann doch drei Jahren, wer weiss, mit teilweise einspuriger Strecke über die Rheinbrücke sollen auch die sich bereits im Bau befindliche Baustelle Hardwald und Kreisel Chrüzstrass, die jetzt gerade läuft, nachfolgen. Im Ganzen reden wir hier also von fünf bis sechs Jahren Bauzeit, die zusätzliche Staus produziert. Das ist schlicht inakzeptabel und erfordert weitere Massnahmen. Ich bitte Sie deshalb, stimmen Sie dem Minderheitsantrag zu und halten Sie damit den Druck auf die Regierung zur Optimierung und Beschleunigung in Sachen Strassenverkehr Eglisau aufrecht.

*Donato Flavio Scognamiglio (EVP, Freienstein-Teufen):* Die Welt geht nicht unter. Jemand hat gesagt: Geht die Welt unter in Eglisau? Sicher nicht. Wissen Sie, wieso die Leute so aufgeregt sind? Weil man jetzt diesen Stau, unter dem Eglisau leidet und auch weiter leiden wird, verteilt. Eglisau hat Stau, Eglisau wird Stau haben und Eglisau wird auch noch in zehn Jahren einen Stau haben. Es ist eine Illusion, das Gefühl zu haben, dass Herr Calatrava (*Santiago Calatrava, schweizerisch-spanischer Architekt*) diese Umfahrung noch erlebt, er hat Jahrgang 1951. Es wäre dann ein Wunder, wenn Herr Calatrava das noch erlebt. Also die Realität wird sein: Der Stau geht weiter in Eglisau. Und wieso haben wir Stau? Kommen die Leute alle, um in Eglisau etwas zu trinken oder zu essen oder im Rhein zu baden? Wieso haben wir Stau? Die Leute fahren zur Arbeit in den attraktiven Standort Zürich. Und eigentlich haben wir hier eine Wachstumsfrage. Wir haben eine Wachstumsfrage, und es ist wie bei einem Teenager, der wächst. Und wenn Sie beim Teenager, der wächst, die Hosen nicht anpassen und keine Umfahrung bauen – stellen Sie sich das vor! Ihre Söhne, die wachsen, und dann sollten Sie mal die Hosen anpassen. Jetzt möchte man von grüner Seite eben vielleicht das Wachstum etwas infrage stellen oder vielleicht die Brücke gar nicht bauen. Aber vergessen Sie das. Eglisau wird Stau haben, solange der Kanton Zürich so attraktiv ist, wie er ist.

Und jetzt möchte ich mich an dieser Stelle bedanken, dass wir die Bauzeit schon auf zwei Jahre reduziert haben. Das ist schon super und ich möchte mich bei Ihnen bedanken, die sich dafür eingesetzt haben, dass es weniger lang dauert. Aber das Grundproblem werden wir nicht gelöst haben. Wir werden auch danach Stau haben, über Jahre Stau haben, und hier braucht es eigentlich eine Grundsatzdiskussion. Wie können wir einen attraktiven Standort Zürich haben? Es geht nicht um Auskragungen, es geht nicht um Velowege, sondern: Wie können wir dieses Wachstum verarbeiten, ohne dass wir kollabieren? Und die neue Brücke, die wird es brauchen, aber auch sie wird einmal wieder voll sein. Persönlich danke ich, dass wir das auf zwei Jahre reduzieren konnten. Und persönlich bin ich froh, wenn wir weiter dranbleiben und versuchen, zu optimieren. Und ich gebe Ihnen schon noch ein Beispiel: Ich schaue jeden Tag an einen Veloweg, der nicht mehr gebaut wurde, weil der Kanton Zürich offenbar in Rorbas kein Geld mehr hat (*Zwischenrufe*). Ja, der kommt schon auch, ich freue mich dann, wenn der kommt. Also Danke für die Reduktion. Persönlich weiche ich von meiner Partei ab, ich werde das Postulat abschreiben und die abweichende Stellungnahme unterstützen; nicht, weil es mir um 11 Quadratmeter geht, sondern weil ich ein Interesse habe, dass wir dranbleiben und die Belastung für die Bevölkerung reduzieren. Danke.

*Regierungsrat Martin Neukom:* Zuallererst: Das Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Ortsdurchfahrt ist kein Ersatz für die Umfahrung Eglisau. Die zwei Projekte haben einfach komplett unterschiedliche Zeithorizonte. Zur Umfahrung Eglisau wurde gesagt, dass das bis 2040 dauert oder so lange dauern könnte. Es ist andersherum: 2040 ist der früheste Termin einer Eröffnung. Das sind 16 Jahre. 16 Jahre braucht es für die Projektierung und die ganzen Prozesse, vor allem die juristischen Prozesse und Abläufe, die es braucht für eine solche Strasse. Das ist

extrem komplex und es sind sehr viele Schritte, die gemacht werden müssen, sehr viele Berichte, die geschrieben werden müssen, und Abklärungen, die gemacht werden müssen, und auch noch sehr viele politische und juristische Hürden, das wurde auch erwähnt. Und deshalb dauert das so wahnsinnig lange. Ich finde es auch immer schwierig, sich vorzustellen, warum das so lange dauert, aber alle Strassenbauprojekte haben derart lange Zeithorizonte.

Zum Projekt der Ortsdurchfahrt: Wir sanieren mit dieser Ortsdurchfahrt ein Nadelöhr im Strassennetz des Kantons Zürich. Und wenn man ein Nadelöhr saniert, dann ist es klar, dann stört diese Baustelle noch viel mehr, als Baustellen grundsätzlich schon stören. Das ist einfach ein Fakt und das kann man auch mit ganz lauten und vehementen Reden in dem Sinne nicht ändern. Die Sanierung von so einem Nadelöhr ist technisch anspruchsvoll. Und bei einer Sanierung eines Nadelöhrs gibt es Stau und es ist mühsam für alle Beteiligten, das ist so. Dennoch müssen wir unsere Strassen sanieren und diese im Schuss halten.

Was mir auffällt, ist, dass häufig die Komplexität von solchen Bauprojekten unterschätzt wird, was alles berücksichtigt werden muss. Es ist auch so, dass es in dem Sinne eigentlich keine perfekte Lösung gibt, und deshalb vielleicht auch ein bisschen so diese Stimmung, die ich hier spüre. Ja, warum hat man das nicht früher schon anders gemacht? Es ist einfach so, wenn man eine Verbesserung an einem Ort erzielt, ist es häufig eine Verschlechterung an einem anderen Ort. Es gibt keine perfekte Lösung, es geht um Abwägungen von verschiedenen Interessen und Möglichkeiten.

Wir haben dieses Projekt nochmals von Grund auf überprüft. Wir haben es überarbeitet und optimiert, und das hat dazu geführt, dass wir die Bauzeit von drei Jahren auf zwei Jahre reduzieren konnten. Das ist immer noch lange, aber immerhin ein ordentlicher Fortschritt. Man hat auch die Lichtsignalanlagen etwas reduziert von fünf auf drei. Man hat auf den Radweg verzichtet, das haben Sie bereits erwähnt. Und die wichtigste Massnahme eigentlich für die Reduktion der Bauzeit, das war diese Optimierung bei der Schaffhauserstrasse mit dieser Stützmauer, wo jetzt das Trottoir nicht mehr überfahren werden kann, das wurde verschiedentlich erwähnt. Und Kantonsrat Galeuchet hat es erwähnt, das hat auch Nachteile. Ja, das ist so, das hat auch Nachteile. Es gibt nicht die eine Lösung, die nur Vorteile hat. Ein Nachteil beispielsweise ist, dass diese Lösung, die wir jetzt planen, ein bisschen teurer ist. Sie ist teurer, weil wir ein bisschen zusätzliches Land brauchen auf der anderen Strassenseite. Wir haben also wegen dieses provisorischen Landenerwerbs auf dieser Seite leicht höhere Kosten. Wie gesagt, es gibt nicht einfach die perfekte Lösung, es ist ein Abwägen.

Noch ein wichtiger Kommentar zur Ortsdurchfahrt grundsätzlich: Die Ortsdurchfahrt ist während der Bauzeit in beide Richtungen befahrbar, die komplette Kapazität von Süden nach Norden und eine eingeschränkte Kapazität von Norden nach Süden. Deshalb ist diese Entlastungsrouten quasi eine Überlaufroute. Sie wird beispielsweise an den Wochenenden mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit nicht benutzt werden. Sie wird auch vom Schwerverkehr nicht benutzt werden. Also man versucht, hier zu optimieren, die Beeinträchtigung des Strassenverkehrs und auch der Anwohnerinnen und Anwohner möglichst gering zu halten. Aber es ist klar: Es

ist eine völlige Illusion zu glauben, dass man Strassen sanieren kann, ohne dass es eine Beeinträchtigung des Verkehrs gibt.

Noch zu den Enteignungen ein Wort: Kathrin Wydler und auch andere Sprecherinnen haben gesagt, das dürfe nur das letzte Mittel sein. Ja, das ist so, Enteignungen sind immer nur das letzte Mittel. Man macht nicht Enteignungen einfach mal so auf Reserve, sondern Enteignungen machen wir immer nur dann, wenn es nicht anders geht. Und man versucht auch immer zuerst eine Einigung zu finden mit den Landeigentümerinnen und Landeigentümern.

Noch zum Veloverkehr: Wir rechnen damit – eine Abschätzung ungefähr –, dass dann, wenn die Umfahrung gebaut ist, immer noch ungefähr 8000 Fahrzeuge täglich Eglisau durchkreuzen. Das ist zu viel für einen Mischverkehr, wo man sagen kann, man braucht keine spezielle Lösung für den Fahrradverkehr. Deshalb glauben wir, dass es auch da noch eine Lösung braucht.

Mit diesen Ausführungen hoffe ich, dass diese Postulatsantwort, vor allem das Projekt, doch immerhin zu einer gewissen Zufriedenheit im Rat führt, und ich bin auch sehr froh, dass ich doch einige positive Voten hier gehört habe. Ich beantrage Ihnen, die beiden Postulate abzuschreiben. Besten Dank.

*Abstimmung über KR-Nr.129b/2023*

**Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Ueli Bamert gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 85 : 82 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag zuzustimmen und das dringliche Postulat KR-Nr. 129/2023 mit abweichender Stellungnahme abzuschreiben.**

Das Geschäft ist erledigt.

*Abstimmung über KR-Nr. 36b/2023*

**Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Ueli Bamert gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 85 : 81 Stimmen (bei 2 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag zuzustimmen und das dringliche Postulat KR-Nr. 36/2023 mit abweichender Stellungnahme abzuschreiben.**

Das Geschäft ist erledigt.