

6. Vorwärts machen mit Umfahrung statt Geldverschleuderung, Schädigung des Gewerbes und Stauverschlechterung

Dringliches Postulat Romaine Rogenmoser (SVP, Bülach), Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen), Kathrin Wydler (Die Mitte, Wallisellen), Mark Anthony Wisskirchen (EVP, Kloten) vom 30. Januar 2023

KEVU Kommission für Energie, Verkehr und UmweltKR-Nr. 36/2023, Entgegennahme, materielle Behandlung

Ratspräsidentin Esther Guyer: Der Regierungsrat ist bereit, das dringliche Postulat entgegenzunehmen. Gemäss Paragraph 55 des Kantonsratsgesetzes haben wir heute über Überweisung oder Ablehnung zu entscheiden.

Wird ein Ablehnungsantrag gestellt? Rosmarie Joss beantragt Nichtüberweisung.

Romaine Rogenmoser (SVP, Bülach): Vor dem eigentlichen Votum zuerst einmal Asche auf mein Haupt für einen Tippfehler, der mir beim Postulatstext unterlaufen ist. Die Vorlage für die Umfahrung wurde uns leider nicht, wie im Vorstoss vertippt – wahrscheinlich war da der Wunsch der Vater des Gedankens – für das zweite Quartal 2023, sondern eben erst für das zweite Quartal 2024 versprochen. Dies ist aber natürlich mit ein Grund, dass die Postulanten sich gezwungen sahen, zum Thema «Umfahrung Eglisau» wieder einmal bei der Baudirektion vorstellig zu werden.

Nun aber zum Vorstoss: Was lange währt, wird – eigentlich heisst es «endlich gut», aber hier müsste man ausführen – immer schlimmer. Die Umfahrung Eglisau ist seit über 40 Jahren ein Thema. Auch für die politisch langsamen Mühlen ist das doch eine rekordverdächtig lange Zeit. Mit dem Projekt der Volkswirtschaftsdirektion hätte nun Bewegung in die Sache kommen können, «hätte», denn der Baudirektor (*Regierungsrat Martin Neukom*) hat es verstanden, seine Position zu nutzen und dem Projekt erneut Steine in den Weg zu rollen. Er hat das natürlich für den Normalbürger nicht so offensichtlich gemacht. Aber wenn man die Malaise bei Tageslicht betrachtet, wird schnell klar, dass durch die Prioritätensetzung der Baudirektion mit dem Vorziehen der Brückensanierung die Umfahrung um weitere Jahre durch den Kanton verzögert wird. Von den Einsprachen der Naturschutzverbände reden wir jetzt hier noch gar nicht. Der Baudirektor hat nun also das Projekt «Brückensanierung» vorangetrieben statt endlich das Projekt «Umfahrung Eglisau» an die Hand zu nehmen.

Das ist nachvollziehbar, wenn man das Ziel hat, den Individualverkehr zum Erliegen zu bringen. Die dabei entstehenden Kollateralschäden beim allgemeinen Verkehr, beim Gewerbe, bei den Blaulichtorganisationen und der Bevölkerung, die auf eine funktionierende Infrastruktur angewiesen sind, werden ganz offensichtlich als Bauernopfer in Kauf genommen. Nun haben wir also bald eine Brückensanierung auf dem Tisch, die nicht nur viel kostet, circa 60 Millionen Franken, sondern auch überhaupt nicht zu Ende gedacht ist. Es mag sein, dass Teile

der Brücke und auch die darin verlaufenden Werkleitungen saniert werden müssen. Wenn es aber tatsächlich um die Brücke ginge, wäre der Spuk in ein paar Monaten vorbei, denn die Sanierung kann in ein paar Monaten bewerkstelligt werden. Was so viel Zeit kostet, ist der ganze Schnickschnack, der mit der Brückensanierung auch noch gemacht werden soll; alles Massnahmen, die entweder a) nicht bestellt wurden, zum Beispiel von Eglisau, oder b) gar nicht nötig wären, sobald die Umfahrung da ist. Wir könnten also viel Geld sparen, wenn wir uns nur um die Sanierung der Brücke kümmern, ein Projekt, das übrigens nicht annähernd so dringlich ist, wie uns der Baudirektor glauben machen will.

Das sind alles nur vorgeschobene Gründe. Dies zeigen auch eindrücklich die über 1200 Einwendungen, die beim Mitwirkungsverfahren innert 30 Tagen zu dem vom Amt geplanten Projekt eingegangen sind. Das müssen Sie sich mal auf der Zunge zergehen lassen: 1200 Personen und Institutionen haben interveniert. Diese Einwendungen betrafen übrigens auch den geplanten Veloweg, den die Bevölkerung in dieser Form gar nicht will. Und auch die Velo-Lobby steht dem geplanten Veloweg in der vorliegenden Projektierung sehr kritisch gegenüber, da die Unfallgefahr einfach zu gross ist. Weiteres Beispiel: Für die Projektierung der Brückensanierung hat man sich tatsächlich Gedanken gemacht über mögliche Alternativen beziehungsweise Abfederungsmassnahmen, zum Beispiel ein Generalabonnement für alle Eglisauer oder einen Autoverlad. Auch das Naheliegendste, eine Notbrücke, wurde angeschaut. Diese Idee wurde dann aber verworfen, weil, erstens, zu teuer – circa 7 Millionen Franken – und, zweitens, die Zufahrt durch den Wald führen würde. Nun bin ich ja selber auch Waldbesitzerin und froh, dass gewisse Regeln im Wald gelten. Aber es ist absolut nicht ehrlich, wenn die Baudirektion sich hinter Paragraphen versteckt, um die Zufahrt zur Notbrücke als unmöglich umsetzbar darzustellen. Eine Brücke, die im schlimmsten Fall drei Jahre stehen würde, die aber, wenn man sich nur auf das Notwendigste beziehen würde, nur eine kurze Zeit notwendig wäre; unehrlich auch deshalb, weil die Baudirektion für ihre Windräder die geltende Gesetzgebung kurzerhand ausser Kraft setzt, damit für die Zufahrten zu den Windräder-Standorten Wald gerodet werden kann, Zufahrten, die dann aber bis in alle Ewigkeit bestehen bleiben im Wald. Und zu den Kosten von 7 Millionen Franken stelle ich auch gerne eine Vergleichsrechnung an: 7 Millionen Franken über drei Jahre, also die geplante Sanierungszeit, das macht nach Adam Riese nicht mal 2,5 Millionen Franken pro Jahr aus. Sie können sicher sein, dass der wirtschaftliche Schaden für alle um ein Vielfaches höher sein wird. Und gerne erinnere ich die Baudirektion daran, dass beim Projekt viel Geld gespart werden könnte, wenn man sich auf die notwendigen Massnahmen beschränkt, Geld, das man eben für diese Notbrücke einsetzen könnte. Dies nur ein paar der Details für die Ratsmitglieder, die mit den örtlichen Begebenheiten nicht vertraut sind.

Ich erkläre aber auch gerne, weshalb die Mitunterzeichnenden und ich hier dringenden Handlungsbedarf sehen: Es geht um die Bevölkerung dieser Region, die mit dieser neuen Prioritätensetzung praktisch vom Rest des Kantons abgeschnitten wird, von Zentrumsfunktionen wie dem Spital, den Blaulichtorganisationen.

So rückt zum Beispiel bei Notfällen die Stützpunktfeuerwehr Bülach zur Unterstützung der örtlichen Feuerwehren ins Rafzerfeld aus. Alle werden jetzt noch länger auf die Umfahrung warten müssen, die Erleichterung in die ganze Verkehrssituation bringen würde. Einige Stimmen sagen sogar oder gehen sogar so weit, dass die Umfahrung dann ganz vom Tisch ist und Eglisau und das Rafzerfeld nie eine Umfahrung erhalten werden. Vermutlich ist das gar nicht so falsch, denn das Rafzerfeld, die Bevölkerung, das Gewerbe, die werden nach einer drei Jahre dauernden Abschottung mehr oder weniger tot sein.

Geschätztes Parlament, wenn wir das jetzt durchlassen, dass die Brückensanierung noch vor der Umfahrung kommt und diese Sanierung der Brücke wie angedacht durchgeführt wird, dann werden wir der Bevölkerung im Rafzerfeld, dem Gewerbe und auch der ganzen Wirtschaft im Kanton Zürich einen nicht wieder-gutzumachenden Schaden zufügen. Denn auch viele Grenzgänger, die nicht zuletzt mit Jobs in der Pflege, in der Schule und im Bau unsere Wirtschaft am Laufen halten, sind auf diese Route angewiesen. Ich bitte Sie daher dringend, das Postulat zu überweisen, damit der Baudirektor seine Prioritäten neu setzen kann und die Projekte neu priorisiert und auch anpasst. Besten Dank.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon): Als wir das Postulat lasen, waren wir, ehrlich gesagt, etwas sprachlos, denn hier wird Problembewirtschaftung betrieben. Es wird eine Verelendungspolitik auf dem Buckel der ansässigen Bevölkerung gemacht. Die Postulatsforderung ist eine sehr schlechte Idee, egal, ob man für oder gegen eine Umfahrung Eglisau ist. Es werden hier falsche Tatsachen vorgetäuscht. Jeder und jede, der oder die mit der geplanten Umfahrung Eglisau jemals etwas zu tun hatte, weiss: Es ist etwas Kompliziertes und es ist eine langjährige Sache. In der kantonalen Verwaltung wird, hatte ich bis jetzt immer den Eindruck, eigentlich relativ viel darangesetzt, sie schnell zu machen, nur ist es halt nicht ganz trivial. Seien Sie doch bitte etwas ehrlich: Das Problem ist nicht, dass die kantonale Verwaltung bei der Umfahrung nicht genug dahinterstehen würde. Das Problem ist, dass es eben unklar ist, ob der jetzige Projektvorschlag überhaupt realisiert werden kann. Es gibt jetzt einen Projektvorschlag, aber ob dieser überhaupt möglich ist, das wissen wir heute noch nicht. Sie haben ja selbst schon die Einsprachen erwähnt, und diese sind vom Kanton oder auch vom Kantonsrat nicht zu verhindern. Das heisst, wir wissen nicht, ob diese Realisierung kommt, die jetzt angedacht ist, und wann sie kommt, oder ob eine andere kommen muss. Dann geht es noch viel, viel länger. Das heisst, Sie müssen so oder so davon ausgehen, dass die grundlegende Situation in Eglisau die heutige bleibt. Wenn Sie jetzt alles daransetzen, das Betriebs- und Gestaltungskonzept Eglisau, BGK, zu verhindern oder zu verschieben bis nach der Umsetzung, was passiert dann? Währenddessen passiert, was wir heute schon haben: Die Situation ist heute nämlich nicht wirklich zumutbar, und das muss sich ändern. Sie ist bereits heute für die Leute nicht mehr zumutbar. Man muss sie verbessern und da kann man nicht bis zu einer Umfahrung Eglisau warten, die dann schon noch kommt. Auch wenn alles blitzschnell geht, dann gehen da immer noch zig, zig Jahre ins Land.

Wie sind es der Bevölkerung schuldig, dass wir die Situation dort in Eglisau verbessern, und da ist der vernünftigste Weg, eben genau dieses Betriebs- und Gestaltungskonzept umzusetzen. Wenn man das erst nachher machen wird, dann führt das dazu, dass die Bevölkerung unnötig lange unter der jetzigen Situation leidet. Streuen Sie diesen Leuten nicht Sand in die Augen! Sie behaupten, wenn man es nur wolle, dann gäbe es husch, husch diese Umfahrung. Dann habe man einfach die Baustellen und alles sei in Ordnung. So einfach ist das nicht. Ich bin der Meinung, Politik muss ehrlich sein. Und was hier mit diesem dringlichen Postulat vorgegaukelt wird, ist alles andere als ehrlich, das ist die Vortäuschung falscher Tatsachen. Man soll ehrlich sein. Das bedeutet aber auch, dass man sagt: Ja, das BGK, bis man es gemacht hat, wird zu gewissen Beeinträchtigungen führen. Aber es führt dazu, dass die Situation danach besser ist. Und übrigens: Nein, es ist auch nicht so, dass das BGK dazu führt, dass der Realisierungszeitpunkt der Umfahrung Eglisau beeinflusst wird. Das geht so lange wie es geht, ob man das jetzt heute macht oder danach wartet. Das stimmt einfach nicht. Und die Situation, wenn es umgesetzt wird, ist nachher besser. Und das ist in absehbarer Frist, wenn man das jetzt macht. Wann die Umfahrung Eglisau kommt, ist höchst ungewiss. Sie verlängern mit Ihrem Widerstand nur das Leiden der Bevölkerung. Wahrscheinlich würde man, wenn man es jetzt nicht macht, einfach in zwei, drei Jahren feststellen, dass man es eben trotzdem braucht. Dann haben Sie die Emissionen der Installierung dieses Konzeptes mit der jetzigen Situation trotzdem, nur profitiert die Bevölkerung viel weniger davon und leidet unnötige Jahre weiter. Aber vielleicht will das ja die SVP. Vielleicht möchte sie dieses Problem bewirtschaften, ich weiss es nicht. Wieso sich offensichtlich – das ist aufgrund der Unterzeichnenden abzusehen – eine Mehrheit des Kantonsrates einlullen liess, hier mitzumachen, ist mir schleierhaft. Der SP sind die Bevölkerung und die Region zu wichtig, um sie weiterhin in dieser Situation zu lassen. Wir sind für einen pragmatischen Umgang mit der Situation und gegen eine Problembewirtschaftung, indem man sie stehen lässt und sie auf dem Rücken der Bevölkerung austrägt. Wir sind deshalb dezidiert gegen dieses Postulat.

Wilma Willi (Grüne, Stadel): Den Zeitpunkt der Sanierung der Durchfahrt Eglisau kritisieren wir Grünen schon lange. Ich verlese hiermit das Votum meines Kollegen David Galeuchet:

Diese Sanierung hätte schon seit längerem realisiert werden sollen, auch damit die Eglisauer Bevölkerung von den Lärmemissionen entlastet worden wäre. Mit der Sanierung der Ortsdurchfahrt zuzuwarten, bis eine Umfahrung Eglisau realisiert ist, wie es die Postulanten wollen, ist völlig unsinnig. Dass die SVP poltert, das kennen wir, aber dass die EVP und die FDP sich diesem absurden Ansinnen anschliessen, können wir nicht nachvollziehen. Denn die Umfahrung Eglisau wird in der von der Volkswirtschaftsdirektion vorgeschlagenen Variante wohl nie realisiert. Regierungsrätin Carmen Walker Späh streut das Bevölkerung Sand in die Augen. Sie gibt vor, eine Lösung gefunden zu haben, wo keine Lösung möglich ist. Da hilft auch keine hochwertige Brückenarchitektur eines Santiago Calatrava

(spanisch-schweizerischer Architekt). Die Wahlen sind vorbei, es wäre der richtige Zeitpunkt, dies zu gestehen. Das Projekt wird eine x Millionen teure Planungsleiche, wie wir es von der Westtangente in Wetzikon oder dem Rosengartentunnel kennen. Will die Volkswirtschaftsdirektion nicht dazulernen? Dieses Verhalten ist fahrlässig und eine Verschwendung von Steuermitteln. In einem Gebiet, das im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler liegt, kann man nur einen Eingriff vornehmen, wenn mit diesem ein nationales Interesse geltend gemacht werden kann. Ein solches liegt bei der Umfahrung Eglisau jedoch nicht vor. Deshalb wird der Regierungsrat die aktuell vorgeschlagene Variante niemals durchbringen können. Die Sanierung der Staatsstrasse und der Brücke durch Eglisau ist dringend. Auch die Gemeinde Eglisau braucht die Sanierung für ihre Wasser- und Abwasserleitungen sowie für die Erweiterung des Wärmeverbunds, wie der Gemeindepräsident Roland Ruckstuhl in einem Interview im «Zürcher Unterländer» betont. Während der dreijährigen Bauphase muss die Bevölkerung aus dem nördlichen Teil von Eglisau und dem Rafzerfeld eine Umfahrung in Kauf nehmen. Neben der Variante über Rüdlingen, Flaach und den Irchel, welcher sehr kurvenreich ist, gibt es eine Variante über Hohentengen, Kaiserstuhl und ist kaum weiter als über Eglisau. Der Grossteil des Verkehrs, welcher aus Deutschland und der Region Schaffhausen stammt, wird sich andere Wege suchen, zum Beispiel über die A4 Schaffhausen–Winterthur. Pendler aus dem Rafzerfeld können sich in den Zug setzen. Zusätzlich könnten die Gemeinden Eglisau, Glattfelden und Bülach prüfen, ob zusätzliche Park-and-Ride-Angebote für die Rafzerfelder Bevölkerung temporär eingerichtet werden können. Mit dem Zug über den Rhein und von dort mit dem eigenen Auto weiterzureisen, könnte eine mögliche Lösung sein.

Wir Grüne fordern für Eglisau, erstens, dass die Sanierung der Staatsstrasse in Eglisau schnell in Angriff genommen wird, zweitens, Tempo 30, damit die Lärmbelastung für die Anwohner abnimmt, drittens, ein Ampel- und Tropfensystem, damit die Bevölkerung die Strassen wieder kreuzen kann, und, viertens, dass auch auf den massiven Spurausbau auf der Nordseite von Eglisau verzichtet wird. Die Grüne Fraktion lehnt das dringliche Postulat ab, da es die Sanierung der Eglisauer Infrastruktur gefährdet.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): In diesem Postulat geht es nicht um die Umfahrung Eglisau, auch wenn das im Titel drinsteht. Das hat überhaupt nichts mit dieser geplanten Umfahrung zu tun. Für dieses Vorhaben gibt es ein dringliches Postulat, das überwiesen und beantwortet wurde, um die Planung voranzutreiben. Und wie wir wissen, soll hier dann auch bald der Kredit kommen, damit die Umfahrung Eglisau realisiert werden kann. Und wenn wir jetzt anschauen, wie die Mehrheitsverhältnisse hier drin sind, können wir davon ausgehen, dass dieser Kredit eine Mehrheit gewinnen wird. Wir wissen aber auch, wenn wir jetzt beispielsweise das Strassenprojekt Bülach–Glattfelden anschauen, dass es neun Jahre dauert vom Moment an, wenn der Rat hier drin sagt «ja, wir wollen diese Strasse, hier habt ihr das Geld», bis es dann irgendwann in der Zukunft eröffnet

wird, geplant aktuell 2026, so sehen wir, dass es eben lange dauert. Und das betrifft auch die Umfahrung Eglisau. Wenn wir dem Kredit zustimmen hier drin – mutmasslich dieses Jahr, vermute ich, dass es kommt –, dann wird es 12 bis 15 Jahre dauern, bis die Umfahrung Eglisau geplant und gebaut ist. Wenn es dann noch vor Bundesgericht geht und überprüft werden muss, wird das noch ein bisschen länger dauern. Und wenn es dann, was eigentlich fast zu erwarten ist, nicht möglich ist, wird es gar nicht gebaut. Wir haben beim ersten Votum vom Romaine Rogenmoser gehört, es sei seit 40 Jahren ein Problem. Ja, vermutlich würde die Umfahrung Eglisau längst existieren, wenn das Thema «Bewilligungsfähigkeit» ein Kriterium wäre bei der Planung. Da es das offensichtlich nicht ist, dauert es einfach entsprechend lang.

Wenn wir jetzt aber schauen, worum es geht in diesem Postulat: In diesem Postulat geht es um eine Gemeinde, um die Gemeinde Eglisau, und in dieser Gemeinde verläuft eine Kantonsstrasse. Diese wird durchschnittlich täglich von 21'000 Fahrzeugen befahren. Entsprechend leidet die ganze oder fast die ganze Gemeinde unter dem Lärm. Sie leidet darunter, dass man nicht sicher über die Strasse kommt. Und wenn wir in die Statistik zu den Unfällen gehen, sehen wir, dass wir durchschnittlich jedes Jahr vier Unfälle mit Personenschäden haben, nur auf dem Strassenabschnitt, der nur mit diesem BGK saniert werden soll.

Also hier sollen in dem Sinne mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept diese Probleme gelöst werden. Es soll eine Lärmreduktion geben, indem Tempo 30 gilt. Die Sicherheit für die Fussgänger und Velofahrer soll erhöht werden. Die Schüler sollen wieder sicher über die Strasse kommen, wenn sie ins Schulhaus gehen. Zukünftig werden also immer noch 21'000 Fahrzeuge durch Eglisau fahren, das wird sich nicht ändern mit diesem Betriebs- und Gestaltungskonzept. Aber es wird einfach weniger negative Auswirkungen haben auf die lokale Bevölkerung, weniger Lärm, mehr Sicherheit bei gleicher Leistungsfähigkeit. Das wollen die Postulanten verhindern, wir nicht. Wir lehnen die Überweisung ab.

Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen): Wir haben bereits viel gehört über die Situation von Eglisau. Die historische Rheinbrücke bei Eglisau ist bekanntermassen seit vielen, vielen Jahren ein verkehrstechnisches Nadelöhr auf der Strecke Flughafen–Bülach–Rafzerfeld–Schaffhausen und eben bis nach Deutschland. Hier herrscht eine immense Verkehrsbelastung. Wegen der wirtschaftlichen Interessen, die hier auch vorhanden sind, den Bedürfnissen der Bevölkerung Eglisaus, die es zu respektieren gilt, und der vielfältigen Schutzinteressen – das Ortsbild, die Natur und Umwelt und auch der Lärm gegenüber der Bevölkerung – hat unser geschätzter Kollege Ueli Pfister die Situation in und um Eglisau in der Kommission als Bermuda-Dreieck bezeichnet. Und dem kann ich mich eigentlich nur anschliessen. Eglisau steht vor einer grossen Herausforderung und eben nicht nur der Ort selbst, sondern mit ihm auch die umliegenden Gemeinden der Region. Allerdings, und hier ein Hinweis für Rosmarie Joss: Warum es sich ihr nicht erschliesst, dass die FDP hier mitmacht, ist wiederum für mich nicht ganz klar. Allerdings, so meint die FDP, dürfen wir jetzt mit einer gewissen Befriedigung eben feststellen, dass es dem Kanton gelungen ist, im Juni 2022 einen Meilenstein zu

legen. Die Regierung hat ja dargelegt, dass die aus einem Architekturwettbewerb hervorgegangene neue Rheinbrücke doch wohl ein Durchschlagen des gordischen Knotens sein könnte. Wir wissen natürlich alle, dass damit noch keine Umfahrung gebaut ist. Aber das Projekt überzeugt, das Bauwerk selbst, auch durch die grosse Rücksichtnahme auf die Umgebung und die schutzwürdige Landschaft. Und was uns sehr überzeugt, ist eben die Planung von circa zwei Dritteln der Gesamtstrecke der Umfahrungsstrasse unter dem Boden, denn damit kann einem Teil der Anforderungen an Natur und Heimatschutz bestens Rechnung getragen werden. Angesichts dieser Ausgangslage wird die Regierung ja eine Kreditvorlage beantragen und es wird auch eine Anpassung des ursprünglichen Richtplans mit einem neuen Richtplaneintrag geben. Das sind neue Grundlagen, über die wir hier sprechen. Hier sind wir positiv.

Von den Grünen haben wir gehört, die Umfahrung werde eine Planungsleiche sein. Nun, das ist wohl deren Wunschdenken. Aber hier fordere ich auch mehr Ehrlichkeit, so wie es Rosmarie Joss gefordert hat gegenüber der Bevölkerung. Wir verlangen eben auch eine Umfahrung, um die Bevölkerung zu schützen, und wir wollen uns nicht mit Planungsleichen abgeben. Die FDP ist der Meinung, dass wir gegenüber den 1990er-Jahren bereits mehrere Schritte weiter sind und, um eben beim Bild des Bermuda-Dreiecks zu bleiben, die im Januar 2023 angekündigte Sanierung der Ortsdurchfahrt Eglisau – das gesamte Konzept wurde erwähnt – macht die Ausgangslage aus unserer Sicht sehr viel komplizierter. Denn es geht ja nicht nur um eine Brückensanierung, sondern es geht auch um eine ganze Reihe von flankierenden Massnahmen: Anpassung an die siedlungsverträgliche Strassenraumgestaltung, Lichtsignale und, und, und. Einer der gewichtigsten Steine des Anstosses, der uns eben auch bewogen hat, bei diesem dringlichen Postulat mitzumachen – und hier teilt eben die lokale Bevölkerung unsere Bedenken, wenn man bedenkt, dass über 1200 Einwendungen eingegangen sind –, also einer der gewichtigsten Steine des Anstosses ist für uns, dass die geplante Sanierung den Verkehr während drei Jahren einspurig über die Rheinbrücke bei Eglisau führen lässt und dass es nur eine Auswegroute vom Norden des Kantons über die Rheinbrücke bei Flaach geben soll. Da kommt es zu mehr Stau in Eglisau, der eben auch die Bevölkerung wieder belasten wird, mehr Stau aber auch in anderen Gemeinden, deren Bevölkerung uns eben von der FDP auch wichtig ist. Und für Eglisau ändert sich dabei also nicht viel zum Positiven. Und wie man auf die Idee kommt, dass die Umleitung des Verkehrs durch das historische Städtchen Kaiserstuhl eine Option wäre, das ist nun also wirklich sehr, sehr weit gegriffen.

Angesichts dieser Ausgangslage stellen sich uns Fragen, die bislang nicht beantwortet worden sind, und wir haben natürlich auch Forderungen, die Forderung vor allem nach einer Gesamtschau. Natürlich, das wissen wir alle, die beiden Projekte haben nicht den gleichen Zeithorizont. Aber ist es ein Grund auf eine Gesamtschau zu verzichten, ohne die Abhängigkeit der beiden Projekte voneinander darzulegen und aufzuarbeiten und Synergien zu schaffen? Wir finden, es ist nicht statthaft, eine Planung derart voranzutreiben, ohne eben darlegen zu können, wie die Auswirkungen der beiden Projekte aufeinander sind und damit in Kauf zu nehmen, dass es zu Mehrkosten kommt, weil er gewisse Streckenabschnitte bei

Anschlüssen an die Umfahrung nochmal angepasst und saniert werden müssten.
... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Kathrin Wydler (Die Mitte, Wallisellen): Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen, und zeigt damit auch seine Bereitschaft, die Priorisierung der Umfahrung von Eglisau anzuschauen, was uns sehr freut. Mit der Sanierung der Ortsdurchfahrt Eglisau, welche circa drei Jahre dauern soll, wird es zu einer Langzeitbaustelle kommen. Der Stau wird dadurch sicher nicht verbessert werden, und die Pendler vom Rafzerfeld nach Bülach werden einen erheblichen Umweg mit engen Stellen von circa 20 Kilometern auf sich nehmen müssen. Das wird auch eine Herausforderung für Lastwagen sein, und vom ökologischen Unsinn wollen wir schon gar nicht sprechen. Die Rede ist von 22'000 Fahrzeugen täglich, wovon wahrscheinlich etwa die Hälfte über drei Jahre umgeleitet werden muss. Das ergibt eine einfache Milchbüchli-Rechnung bei einem durchschnittlichen CO₂-Ausstoss von 20 Kilogramm pro Auto pro 100 Kilometer.

Die Umfahrung Eglisau ist schon lange ein Thema. Dazu wird der Regierungsrat dem Kantonsrat eine Kreditvorlage für eine Brücke vorlegen. Es ist sicherlich sinnvoll, zuerst die Brücke zu bauen und danach die Sanierung der Ortsdurchfahrt in Angriff zu nehmen und nur die dringendsten Sanierungen an der alten Brücke voranzutreiben. Zudem gibt es klare Anzeichen dafür, dass sich die Sanierung der Ortsdurchfahrt verzögern wird. Die Bevölkerung ist von verschiedenen Elementen, wie zum Beispiel dem geplanten Veloweg, nicht überzeugt. Entsprechende Einwendungen wurden beim Gemeinderat in Eglisau bereits eingereicht. Die Mitte ist überzeugt, dass die höchste Priorität die Umfahrung von Eglisau haben soll.

Mark Anthony Wisskirchen (EVP, Kloten): Jetzt ist die Zeit gekommen, um dringend zu handeln, aber ehrlich, bitte auch richtig. Ich denke, das dringliche Postulat hat in seinem Titel die Problematik ja klar aufgenommen. Mit der Umfahrung Eglisau ist dringend vorwärtszumachen, mit der richtigen Priorisierung sollten die Steuergelder effektiv eingesetzt werden. Und im grosszügigen Umkreis von Eglisau soll dem Gewerbe nicht noch mehr Schaden mit einer falschen Umfahrungsstrategie zugefügt werden. Und last but not least ist dem damit vorausschaubaren Superstau Einhalt zu gebieten. Also wenn nicht jetzt, wann denn sonst soll gehandelt werden? Immerhin sind auch die Medien nach den Kantonsratswahlen doch noch auf den Zug respektive den dringlichen Vorstoss aufgesprungen und verfassten im Wochentakt jegliche Artikel über die mögliche und unmögliche Umfahrung von Eglisau. Interessant, der *Tagi (Tages-Anzeiger)* und damit auch «Der Unterländer» schreiben dazu «ein neuer Vorstoss mit altem Anliegen» und weiter «ein Vorstoss im Kantonsrat sollte dem Projekt erneut ein bisschen Schub verleihen». Äxgüsi, aber wir sind auch in Eglisau und den betroffenen umliegenden Gemeinden immer noch in der Flughafenregion, und da wird immer mit vollem Schub vorwärtsgemacht. Irgendwie werde ich dann den Verdacht nicht los – entschuldigen Sie, Herr Baudirektor –, dass die Baudirektion und ihre verantwortlichen Planerinnen und Planer diesen Schub etwas vermissen lassen.

Ja, natürlich scheiterten die verschiedenen Vorhaben der letzten Jahre kläglich, die Voraussetzungen waren tatsächlich ungünstig. Aber die Zeiten haben sich geändert. Der Verkehr wächst zusehends, die Einwohner von Eglisau auch und setzen sich dem Verkehr, Gestank und Lärm sowie dem schwindenden Sicherheitsgefühl der Langsamverkehrsteilnehmenden stark aus. An den Finanzen kann es kaum liegen. Der Kanton schliesst Jahr für Jahr mit dreistelligen Millionenüberschüssen ab. Statt Einsparungen und damit Steuern zu senken, wäre es ein für allemal an der Zeit, die Zeichen der Zeit zu erkennen und am richtigen Ort entsprechend in die Infrastruktur zu investieren, um Eglisau endlich von dem Verkehrsdilemma zu erlösen. Dazu braucht es keine mutigen Entscheide aus dem Rathaus, lediglich gesunden Menschenverstand und akkurates wie rasches Handeln. Und damit ist auch gemeint, das aktuell vorliegende Betriebs- und Gestaltungskonzept von rund 60 Millionen Franken für die Sanierung der Ortsdurchfahrt Eglisau hintenanzustellen. Integral ist so zu verstehen, dass die Lösungen auf dem Tisch liegen, mit allen Eventualitäten, sprich Landschaftsschutz, Eigentümer und weiteren Betroffenen machbare kompromissfähige Lösungen zur raschen Umsetzung der wirklichen Umfahrung an die Hand genommen werden müssen und nicht unnötig Steuergelder verbaut werden, die nach einer Realisierung der Umfahrung Eglisau ziemlich sicher gezielter und den dazumaligen aktuellen Verkehrsanforderungen angepasst zu investieren sind. Nicht die Alternativroute und schon gar nicht die Sanierung der bestehenden Ortsdurchfahrt Eglisau soll also priorisiert werden, sondern die echte Umfahrung, die nachhaltige Entlastung bringt, und eine solide und dann tatsächlich notwendige Überprüfung und Realisierung der Ortsdurchfahrt, unter Berücksichtigung der tatsächlich sicheren Fahrrad- und Fussgängerwege. Übrigens, das kann das Spital Bülach mit seinem Rettungsdienst und alle anderen Baulichtorganisationen in grosse Nöte bringen, will der Regierungsrat respektive die Baudirektion an den bisherigen Plänen festhalten. Dieser Entscheid könnte für die Eglisau Bevölkerung, aber auch die umliegenden Nachbargemeinden über Jahre zu einem grossen Versorgungsrisiko führen. Okay, vielleicht habe ich jetzt bis hierin etwas schwarzgemalt, das mag gut sein, aber es muss ein für allemal deutlich auf die bisher eher schleppenden und mit vorliegendem Sanierungs- und Umfahrungsplan aufgezeigt werden, wo der Hund respektive die Fehlplanung begraben ist. Sonst passiert wieder nichts oder das Falsche vor dem Richtigen. Ich bitte Sie, geschätzte Kolleginnen und Kollegen von links bis rechts, machen Sie es uns und dem Regierungsrat gleich und unterstützen Sie das dringliche Postulat mit Ihrer überzeugenden Überweisung. Besten Dank.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Was haben wir denn hier in der Diskussion? Wir haben Lösungen, die quasi auf dem Tisch liegen, das wurde vorher gesagt. Wir haben in der einen Hand ein Projekt, das bereit ist, die Brückensanierung mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept der Ortsdurchfahrt, das nun vorliegt und vorwärtsgetrieben werden soll. Es bedeutet eine Aufwertung für Eglisau und macht den vorhandenen Verkehr durch diverse Massnahmen ertragbarer. Das Ganze ist aufgegleist, und wie wir auch gehört haben, gibt es entsprechende Einwendungen

aus der Bevölkerung. Diese nehmen den bei solchen Projekten auch üblichen normalen Prozess. Dann haben wir aber in der anderen Hand ein zweites Projekt, die Umfahrung Eglisau, wie wir vorher gehört haben. Ich habe es jetzt nicht verifiziert, ich nehme an, das ist so richtig, es ist seit 40 Jahren ein Thema, zumindest seit Ewigkeiten ein Thema, ein politischer Dauerbrenner. Ja, man merkt das hier, man merkt, dass Ihre Ratsseite bei diesem Thema nervös wird, und nun wollen Sie mit diesem dringlichen Postulat quasi mit der Brechstange noch nachhelfen; dies, obwohl auch hier bereits Licht im Tunnel ist beziehungsweise etwas vorliegt. Und trotzdem muss ich mich auch hier wiederholen wie bereits zuvor. Auch hier: Das Ganze ist aufgegleist, aber auch hier müssen die Einwendungen ihren normalen Prozess nehmen. Was ist nun los? Ihrer Ratsseite ist das eine Projekt nun nicht genehm und Sie wollen mit einem Postulat einfach dieses eine Projekt gegen das andere ausspielen beziehungsweise wollen das eine ausbremsen. Oder man kann es auch so lesen: Sie wollen das eine Projekt in die Geiselhaut des anderen nehmen. Sie versuchen, damit eine Abkürzung zu nehmen, die in der Praxis nicht existiert. Sie versuchen hier etwas zu beschleunigen, was damit nicht zu beschleunigen ist. Und die Verkehrsprobleme Eglisaus werden damit zum politischen Spielball. Dieses künstliche Ausbremsen des Projekts kann es aber nicht sein. Wir haben uns zuvor in der GPK-Debatte (*Behandlung des Tätigkeitsberichts der Geschäftsprüfungskommission, KR-Nr. 26/2023*) auch über verschiedenste unnötige Verzögerungen, hauptsächlich aus der Verwaltung, aufgeregt. Machen wir es als Parlament also nicht genauso und verzögern wir nicht Projekte unnötig, die im Gange sind und die eine Verbesserung bringen. Ja, wenn dies entsprechend geordnet vonstattengeht, kommt dies durchaus auch aneinander vorbei. Und vielleicht, wenn Sie nicht aufpassen mit Ihrem Postulat, kommt es sogar schlussendlich noch anders, nämlich, dass das eine Projekt das andere sogar nach blockiert oder noch weiter verzögert. Die Alternative Liste wird auf jeden Fall dieses dringliche Postulat nicht überweisen.

Matthias Hauser (SVP, Hüntwangen): Die Umfahrung von Eglisau ist ein notwendiges Anliegen, erstens, zum Schutz der Bevölkerung in Eglisau. Die sehr stark befahrene Strasse ist heute gefährlich, behindert den Verkehr innerhalb einer Gemeinde stark, stinkt, verunstaltet eines der schönsten Städtchen der Schweiz, 22'000 Fahrzeuge täglich, darunter 2000 Lastwagen. Zweitens: Der Stau, der um diese engen Kurven dank zahlreichen Einmündungen und Fussgängerstreifen tagtäglich entsteht, dieser Stau – völlig unnötig – schliesst einen Teil des Kantons mit über 10'000 Einwohnerinnen und Einwohnern von Zentrumsfunktionen ab. Vieles, Schuhgeschäft, Kinderarzt, Zahnärzte oder zum Beispiel auch das Spital Bülach, sind nicht innert vernünftiger Zeit erreichbar. Eine halbe Stunde ist einzurechnen für Wege, die sonst zehn Minuten gehen, am Morgen oft noch viel länger. Der ÖV, also die Postautos verpassen die Anschlüsse, Rettungszeiten können nicht eingehalten werden. Daher ist es unbestritten, es braucht die Umfahrung. Es braucht eine Verflüssigung des Verkehrs. Der Kantonsrat hat das bereits 2011 beschlossen. Der Regierungsrat wurde beauftragt, ein Projekt auszuarbeiten.

Verschiedene Varianten wurden geprüft, verworfen und nun liegt ein ideales Projekt vor. Die Studie ist fertig, die Anschlussbauwerke und die Brücke von Stararchitekt Calatrava werden schonend in die Landschaft eingepasst, Zufahrten zur Brücke im Tagbau eingetunnelt. Das Amt für Mobilität hat mit den Gemeinden zusammengearbeitet, hat auch bereits die Fachstellen der Baudirektion – Naturschutz, Abteilung Wald und AWEL (*Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft*) – angehört. Nun liegt die Sache bei der Baudirektion und wird auf die Bremsspur geführt. Erstens werden in Echoräumen und, zweitens, in einer weiteren internen Vernehmlassung alle Stakeholder nochmals angehört. Stellen Sie sich das vor: Das Architekturbüro hat relativ detailliert, auf den Meter genau, alles geplant. Und statt vorwärts geht es nun wieder zurück, um bereits bekannte Meinungen abzuholen. Erst 2026 soll die Sache an den Kantonsrat, Richtplanänderung und Projektkredit dann immerhin gleichzeitig. Das geht schneller, wenn man will. Drittens: Als Verzögerung will die Baudirektion den Verkehr in Eglisau mit Ampelanlagen an den Ortseingängen und bei Einfahrten, mehr Fussgängerinseln, neuen Fahrradquerungen und Tempo 30 verlangsamen, bevor die Umfahrung gebaut wird. Die 22'000 Fahrzeuge sollen während dieser Zeit um den Irchel geleitet werden, eine Strecke, die mitten durch die Natur geht und vor wenigen Jahren, weil sie ein Unfallschwerpunkt ist, auf Tempo 60 reduziert wurde und durch mehrere Gemeinden führt. Wenn die Umfahrung Eglisau gebaut ist, sind für Verkehrsberuhigungen in Eglisau nicht einmal mehr Lichtsignalanlagen nötig. Wir freuen uns auf die Begegnungszone. Viel weniger Fahrzeuge werden dann über die heutige alte Rheinbrücke fahren, und wir müssen uns überlegen, ob sie noch auf die gleiche Art verstärkt werden muss, wie sie jetzt im BGK verstärkt werden müsste. Will man nicht einen Teil des Kantons abstellen, braucht es dann eine Verkehrsverflüssigung? Also wenn die Umfahrung nicht kommt und man nicht einen Teil des Kantons abschotten will, müsste das BGK ganz anders ausfallen, dann bräuchte es eine Verkehrsverflüssigung, Lärmschutzmassnahmen und dass der Verkehr schneller läuft, nicht gebremst wird. Also auf welche Art in Eglisau geplant werden muss, das sehen wir erst, wenn der Entscheid über die Umfahrung vorliegt.

Noch rasch zwei Argumente gegen die Gegenargumente: Die Grünen argumentieren, dass die Umfahrung Verkehr anziehen würde. Nun, wir haben das Raumordnungskonzept. Sie wissen genau, für wie viele Wohneinheiten und Gewerbeeinheiten die Umfahrung gebaut werden muss. Die Strasse ist nicht so gross konzipiert, dass dann viel mehr Verkehr fließen könnte als heute. Und wenn Verkehr fließen wird, dann deshalb, weil er umgelenkt würde, statt dass er von Schaffhausen nach Winterthur geht. Und das haben Sie im Griff, wenn Sie den Knopf der N1, also der A1 und der A4 lösen rund um Winterthur. Und dann wäre es nicht eine Verkehrsvermehrung, wenn es trotzdem über Eglisau liefe, sondern eine Verkehrsumlenkung.

Dann noch zum Landschaftsschutzobjekt «Inventar Bodensee–Hochrhein»: Hier wird argumentiert, das sei juristisch kritisch. Dieses Objekt, das mit höchstens 1 bis 2 Hektaren von der Eglisau-Umfahrung tangiert würde – von der Brücke, denn der Rest ist ja eingetunnelt –, dieses Objekt umfasst insgesamt 12'578 Hektaren.

Und davon würden 1 bis 2 Hektaren durch die Umfahrung tangiert und keines der Schutzziele dieses Objekts würde verletzt. ... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Isabel Bartal (SP, Zürich): Ich melde mich noch so spontan zu Wort, denn es geht ja nicht darum, ob man für diese Umfahrung Eglisau ist oder nicht. Was mit dem Postulat gemacht wird: Es wird versucht zu verhindern, dass es das neue Betriebs- und Gestaltungskonzept für Eglisau gibt. Ich melde mich zu Wort, weil ich mit meiner Familie oberhalb der Schaffhauserstrasse in Eglisau gewohnt habe, also genau dort, wo die geplanten Massnahmen zu tragen kommen werden. Ich kenne es gut. Ich weiss sehr gut, wie es ist, vor 6 Uhr morgens von diesen dröhnenden Lastwagen geweckt zu werden, und ich kenne es gut, wie das ist, die 21'000 Fahrzeuge pro Tag vor der Haustür zu haben. Und was hier im Namen des Gewerbes und der Eglisauer Bevölkerung erzählt wird, ist einfach Lobby. Es ist die Lobby unter anderem für die Kieswerke, für die freie Fahrt ihrer Lastwagen und ähnliche Player und Autofahrer und -fahrerinnen. Es wäre auch ehrlicher zu sagen, worum es hier eigentlich geht. Es geht nämlich um den Erhalt des Status quo. Dass Velowege und 30er-Zonen ein Dorn im Auge der SVP sind, auch von der SVP Eglisau, das sollte hier auch gesagt werden. Die Ortsparteien, nämlich Fokus Eglisau, haben auch hierzu eine andere Meinung. Dabei ist das einzige Problem dieser Planung, dieses Gestaltungskonzepts, dass die 30er-Zone zu kurz geplant ist. Es wäre nämlich sehr sinnvoll, wenn sie nach dem Brückenkopf auch noch in diesen Teil der Schaffhauserstrasse verlängert worden wäre.

Ich fasse es nicht, Sie inszenieren sich hier als Vertreterinnen von Eglisau und der lokalen Bevölkerung. Sie nennen sie sogar «Schnickschnack», diese Massnahmen. Und ich frage Sie ganz ehrlich: Wie lange soll die Eglisauer Bevölkerung, die entlang dieser Strasse wohnt, noch von Lärm, Gestank und Stau geplagt werden? Ich finde dieses Postulat, ehrlich gesagt, eine Anmassung.

Matthias Hauser (SVP, Hüntwangen) spricht zum zweiten Mal: Isabel Bartal, das BGK nimmt letztlich kein einziges Fahrzeug weg, das dort durch will. Das sind nachher 22'000 Fahrzeuge, die mit Tempo 30 noch viel länger im Stau vor den Lichtsignalen durch das Rafzerfeld stehen. Sie haben dann nicht nur Eglisau, das verschmutzt bleibt, sondern auch den Stau ins Rafzerfeld Richtung deutsche Grenze. Und dann kommen Sie und sagen: Jetzt haben wir Eglisau beruhigt. Wir haben den Hardwald beruhigt. Und jetzt kommen Sie und wollen noch die Brücke bauen durch ein Inventargebiet von Landschaftsschutz? Und dann haben wir die Mehrheit des Kantons, dann machen Sie gar nicht mehr mit als SP, denn Sie haben dann Eglisau geschützt und vergessen das Rafzerfeld dahinter. Und Ihnen ist egal, wenn der Verkehr dort mit 30 «durchhötterlet».

Ich wiederhole deshalb nochmals: Das Landschaftsschutzobjekte «Inventar Bodensee–Hochrhein» wird mit höchstens 1 bis 2 Hektaren von diesen 12'578 Hektaren betroffen, das es umfasst, und dies durch eine besonders schöne Brücke, wo diese Betroffenheit sichtbar wird. Wenn Sie nun heute schon sagen, ohne dass ein Schutzziel verletzt wird, dass wir dann juristisch scheitern werden und das Projekt sowieso keine Chance hätte, dann wäre es ganz besonders hinterhältig, wenn es

dann die Grünen wären, wenn es dann die SP wäre, Frau Bartal, oder wenn es die Grünliberalen wären, die das Projekt vor Gericht bringen und dort verzögern würden. Wenn wir nämlich jetzt vorwärtsmachen, wenn mit den jetzigen Unterlagen, mit den jetzigen Plänen das Projekt ausgearbeitet würde, eine Kreditvorlage käme, die Richtplanänderung, die dafür nötig ist, wenn man sieht, wo es durchgehen wird, wenn wir das hier im Kantonsrat durch- also abwinken – das ist auch nicht so teuer, eigentlich, ist doch eine günstige Sache für das, was es bringt –, wenn wir das hier durchbringen und dann niemand vor Gericht geht, dann haben wir den Entscheid 2028 und wissen, ob man die Umfahrung bauen wird oder nicht.

Und dann, wenn man die Umfahrung baut, dann können wir in Eglisau die Abklassierung machen, können wir das fussgängerfreundlich einrichten, velofreundlich. Wir müssen die Brücken nicht so stark verstärken, die Leitungen durch die Brücke kann dann Eglisau bauen, es muss nicht mehr der Kanton die Gemeindeaufgaben übernehmen. Dann können wir das viel kostengünstiger für den Kanton machen. Wenn wir wissen, dass die Umfahrung nicht kommt, dann machen wir Lärmschutzwände, verflüssigen den Verkehr, nehmen die Ortseinfahrten unter der Strasse durch, machen Einspurstrecken und schauen, dass der Verkehr bei der heutigen Strasse so schnell wie möglich durchgeht. Und das ist ein Szenario, das wohl gar niemand möchte. Aber wenn wir den Verkehr nicht verflüssigen, dann haben wir dort das Chaos und dann bleibt das auf ewig. Wir müssen etwas tun und wir müssen es schnell tun. Und wenn wir dieses Postulat überweisen, setzen wir ein Zeichen dafür.

Ratspräsidentin Esther Guyer: Ich erinnere Sie noch manchmal daran, dass wir die nächsten drei Traktanden heute auch noch machen (*Unruhe im Saal*). Ja, ich habe es gesagt von Anfang an. Sie können alle noch dreimal reden, das ist mir egal.

Hans-Peter Amrein (parteilos, Küsnacht): Ich habe noch einen Antrag auf eine persönliche Erklärung gestellt. Ich stelle ihn, damit Sie ihn sicher hören, weil Sie ihn durch Ihren Stellvertreter (*gemeint ist Jürg Sulser*) verweigert haben. Jetzt Frau Bartal, ich habe eine Frage an Sie: Wo wurden Sie gewählt? Wie lange sind Sie in diesem Rat? Wo wohnen Sie? Und was haben Sie mit dem Gewerbe zu tun, das hier betroffen ist?

Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen) spricht zum zweiten Mal: Ich mache sehr gern Replik auf Frau Bartal: Es nützt nun wirklich nichts, wenn man einmal in Eglisau gewohnt hat. Offenbar kann man dann nämlich die Verkehrssituation auch nicht viel besser einschätzen. Es ist doch so, dass mit dieser Ortsdurchfahrt kein einziges Auto weniger im Stau steht in Eglisau. Frau Bartal, da nützt es nichts, dass Sie oberhalb dieser Strasse gewohnt haben. Es gibt eben mehr Stau mit dieser Ortsdurchfahrt und vor allem gibt es längeren Stau. Und es gibt Stau für die ganze Region. Und das ist es, was wir nicht wollen. Wir verlangen tatsächlich, dass wir die ganze Bevölkerung dieser Region im Auge behalten,

nicht einfach die spezielle Situation von Eglisau. Und da möchte ich doch daran erinnern: 1200 Einwendungen gegen dieses Projekt sind aus Eglisau gekommen. Ich denke mir mal, dass die Eglisauer Bevölkerung da doch noch den einen oder anderen Einwand hat.

Für uns ist klar, wir müssen jetzt darauf schauen, dass wir – Matthias Hauser hat das sehr gut dargelegt – schnellstmöglich Bescheid bekommen über die Umfahrung, ob sie sich so realisieren lässt, und dass wir dann miteinander auch in diesem Rat wieder darüber diskutieren, ob wir ein abgespecktes Projekt bezüglich der Ortsdurchfahrt einrichten sollen. Es geht hier überhaupt nicht um eine Inszenierung. Es geht darum, dass wir die ganze Bevölkerung dieser Region schützen wollen. Und es geht vor allem auch darum, zu verhindern, dass Fehlplanungen gemacht werden; Fehlplanungen, indem nämlich ein Projekt nicht auf das andere bezogen wird. Unterstützen Sie mit der FDP das dringliche Postulat.

Romaine Rogenmoser (SVP, Bülach) spricht zum zweiten Mal: Es ist bezeichnend, wenn ich sehe, wer von der Gegnerschaft hier Voten anstimmt: Es ist praktisch niemand aus der Region. An Frau Joss möchte ich replizieren: Es tut mir leid, vorher hatte ich ein bisschen Angst, dass ich Sie bei ihrer Stickerei unterbreche, aber das ist jetzt nicht mehr der Fall. Sie sagt vollmundig, sie möchte die Situation verbessern. Sie müssen jetzt probieren, mir irgendwie zu erklären, wie Sie mit einer Baustelle, die drei Jahre dauern soll, die Situation für die Bevölkerung verbessern können. Das dürfte wohl kaum der Fall sein. Das zeigt einmal mehr, wie wirtschafts- und realitätsfremd die SP ist.

Und auch zu Frau Willi möchte ich kurz etwas sagen, jetzt muss ich das hier halt doch bringen, es ist so, dass sie offensichtlich auch dem Gemeindepräsidenten auf den Leim gekrochen ist. Es ist klar, dass der Eglisauer Gemeindepräsident Feuer und Flamme ist für die Brückensanierung, denn er kann immerhin sehr viel Geld sparen, weil er die Sanierung nicht selber berappen muss. Wenn die Umfahrung steht, wird die Strasse abklassiert und es ist eine Gemeindestrasse. Und dann kann er seine Sanierung selber bezahlen, es ist also logisch, dass er für die Sanierung jetzt votiert.

Und jetzt noch zu dem ganzen scheinheiligen Getue der Grünen: Also Sie müssen mir erklären, was daran noch ökologisch sein soll, wenn über 2000 Lastwagen pro Tag einen 40 Kilometer langen Umweg machen sollen, zusätzlich zu den 20'000 Fahrzeugen, die einen 20 Kilometer langen Umweg machen sollen. Also es ist alles nur scheinheiliges Getue hier, Sie haben mit der Ökologie ganz offensichtlich nichts am Hut.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon) spricht zum zweiten Mal: Eine Präzisierung: Ich knüpfe, ich sticke nicht. Es ist übrigens sehr beruhigend, ich kann es Ihnen empfehlen.

An Matthias Hauser: Man hat stark gemerkt, dass es wirklich darum geht, die Eglisauer Bevölkerung in Geiselnhaft zu nehmen. Man sagt, dass man schaut, dass es dort möglichst lange möglichst schlimm bleibt, damit der Druck für die Umfahrung möglichst hoch ist. Und das kann es nicht sein. Man soll diese beiden

Sachen wirklich getrennt anschauen. Man muss schauen, was man jetzt kurz- und mittelfristig machen kann, um die Situation für die Bevölkerung erträglicher zu gestalten, und was dann die Langfristlösung ist. Und wie Herr Wirth sehr gut ausgeführt hat: Bis dann die Langfristlösung kommt, dauert das dann schon noch ein Weilchen. Sie haben es ja selbst gesagt, wir werden das 2028 hier beschlossen haben, aber bis es dann umgesetzt wird, geht es auch noch einige Jahre. Auch mit dem idealen Highspeed-Fahrplan ist es sinnvoll, die Situation für die Eglisauerinnen und Eglisauer zu verbessern. Es ist schon so, dass nicht weniger Fahrzeuge durchfahren. Aber man kann dafür sorgen, dass es erträglich ist, wie sie durchfahren. Es ist eben schon ein ganz kleiner Unterschied, mit welchem Tempo diese Fahrzeuge durchdonnern oder eben etwas weniger durchdonnern. Es geht darum, dass man versucht, hier eine Verelendungspolitik auf dem Buckel der Eglisauer Bevölkerung zu machen, damit man Druck für eine Umfahrung ausüben kann. Dann machen Sie doch nochmals ein dringliches Postulat! Es muss schnell diese Umfahrung geben, darum geht es Ihnen doch letztlich. Aber versuchen Sie nicht zu verhindern, dass die Situation für die belastete Bevölkerung vor Ort verbessert wird. Das ist verlogen. Kümmern Sie sich um das, um was es Ihnen wirklich geht, und tragen Sie es nicht auf dem Buckel der Bevölkerung aus. Ich finde das wirklich nicht fair für diese Leute, denn es ist nicht in deren Interesse. Sie geben zwar immer vor, dass Sie in deren Interesse hier aktiv sind, aber es ist nicht so.

Regierungsrat Martin Neukom: Ich freue mich, dass wir hier im Rat so zahlreiche Verkehrsexpertinnen und Verkehrsexperten haben. Ich bin gerne bereit, das Postulat entgegenzunehmen, dann können wir nämlich eine Auslegeordnung machen zu den zwei Projekten und versuchen, die die Zusammenhänge darzulegen. Es gab, es gibt bezüglich der Projekte, bezüglich dieser zwei Projekte einige Missverständnisse, welche wir in der Antwort zu diesem Postulat gerne zu klären versuchen. Es hatte auch einige Aussagen im Plenum zum Projekt und zur Umfahrung, die so nicht ganz korrekt sind. Wir nehmen diese Gelegenheit sehr gerne wahr, um zu versuchen, hier etwas Klärung zu schaffen.

Ich nutze die Gelegenheit, hier zum Stand der Dinge kurz Stellung zu beziehen bezüglich der Umfahrung Eglisau, jetzt können Sie mitschreiben: Im Sommer 2023, also diesen Sommer, wird die öffentliche Auflage zur Richtplanrevision 2022 starten. Und in der Richtplanrevision 2022 ist die Änderung der Lage der Brücke von Eglisau entsprechend enthalten. Zuerst muss der Richtplan angepasst werden, das ist eine notwendige Voraussetzung. Im Herbst 2023, also im Herbst dieses Jahres, startet das Mitwirkungsverfahren nach Strassengesetz Paragraf 30 zum Projekt. Und im Sommer 2024 – eine grobe Schätzung von jetzt – kommt voraussichtlich der Kreditantrag der Regierung in den Kantonsrat, am besten gleich parallel zusammen mit der Richtplanänderung. Danach kennen Sie den Prozess: Es ist möglich, dass es eine Volksabstimmung gibt zum Objektkredit, er ist referendumsfähig. Dann erfolgt die Projektfestsetzung durch den Regierungsrat. Und falls es einen Rekurs gibt, erfolgt der Gang durch die Instanzen möglicherweise bis vor Bundesgericht. Und erst wenn das durch ist, dann kann gebaut werden. Thomas Wirth hat geschätzt, dass dieser Prozess etwa 15 Jahre dauern

wird. Die Erfahrung zeigt, dass Thomas Wirth hier vermutlich eher noch optimistisch war. Es ist durchaus möglich, je nachdem, wie lange die Rechtsverfahren dauern, dass es auch etwas länger geht. Diese Rekurse sind zeitlich kaum zu planen.

Es ist mir wichtig, bezüglich der Umfahrung reinen Wein einzuschenken, insbesondere auch der Bevölkerung in Eglisau. Ich kann sehr gut verstehen, dass sie gerne entlastet würde von dem starken Verkehr, und die Umfahrung würde natürlich stark entlasten, das ist klar. Allerdings – und da müssen wir den Leuten wirklich reinen Wein einschenken – gibt es noch erhebliche Hürden für dieses Projekt. Das Projekt ist nicht eine bauliche Herausforderung. Es ist Ingenieurkunst, eine solche Brücke zu bauen, das können wir problemlos machen. Die Herausforderung bei diesem Projekt ist rechtlicher Natur. Es wurde erwähnt, die Brücke führt durch ein BLN-Objekt hindurch und heraus. Also es ist letztendlich dann eine Frage, wie die Gerichte dies beurteilen werden. Die Juristen sagen jedoch, dass dieses Projekt rechtlich sehr, sehr riskant ist. Deshalb sind hier noch grosse Hürden zu nehmen, und es ist mir wichtig, dass man das der Bevölkerung auch klar sagt und nicht verspricht, dass dann in diesen 15 oder 20 Jahren oder wie lange es auch immer geht, eine Brücke stehen wird.

Nun zur Sanierung: Das ist eines der Hauptmissverständnisse, die jetzt hier im Rat aufgekommen sind. Die Sanierung ist keine Alternative zur Umfahrung Eglisau. Die Sanierung ist etwas, was wir mit oder ohne Umfahrung machen müssen. Das Tiefbauamt saniert solche Brücken auch nicht zum Spass, und auch solche Umleitungen macht das Tiefbauamt nicht zum Spass. Aber wie gesagt, wir legen das in dem Postulat sehr gerne dar, den Stand der Dinge der zwei Projekte. Sehr gerne können Sie dann auch mit meinen Verkehrsexperten alle technischen Details diesbezüglich durchdiskutieren. Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 92 : 77 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das dringliche Postulat KR-Nr. 36/2023 zu überweisen. Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innert einem Jahr.

Das Geschäft ist erledigt.