

5055

**Beschluss des Kantonsrates
über die Erledigung der Motion KR-Nr. 55/2009
betreffend Realisierung Umfahrung Eglisau**

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 22. Januar 2014,

beschliesst:

I. Die Motion KR-Nr. 55/2009 betreffend Realisierung Umfahrung Eglisau wird als nicht erfüllbar erledigt abgeschlossen.

II. Mitteilung an den Regierungsrat.

Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 20. August 2012 folgende von Werner Scherrer, Bülach, Matthias Hauser, Hüntwangen, und Corinne Thomet, Kloten, am 23. Februar 2009 eingereichte Motion zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

Der Regierungsrat wird beauftragt, auf der Grundlage des vom Kantonsrat am 26. März 2007 verabschiedeten Verkehrsrichtplans ein Ausführungsprojekt für die Umfahrung Eglisau (Objekt 52: Umfahrung Eglisau, Zeithorizont kurz- bis mittelfristig) vorzulegen. Die dazugehörenden Projektgenehmigungs- und Einwendungsverfahren sowie die weiteren notwendigen Vorarbeiten sind sofort aufzunehmen, dem Kantonsrat ist raschmöglichst ein abstimmungsreifes Projekt für die Umfahrung Eglisau zuhanden der Volksabstimmung vorzulegen.

Bericht des Regierungsrates:

Am 12. August 2009 nahm der Regierungsrat zu den Motionen KR-Nrn. 55/2009 betreffend Realisierung Umfahrung Eglisau und 56/2009 betreffend Projektierungs- und Vorbereitungsarbeiten für den Autobahn-zusammenschluss Bülach–Glattfelden gemeinsam Stellung. Darin kündigte er unabhängig von der Überweisung der Motionen die Aufnahme von Planungsarbeiten an. In der Folge wurden in einer Studie die in den Motionen verlangten Ausbauvorhaben und weitere Verbesserungsmöglichkeiten für das Strassennetz im fraglichen Raum geprüft (RRB Nr. 1245/2009).

Die Linienführung für die Umfahrung Eglisau wurde vom Kantonsrat am 4. Januar 1988 in den kantonalen Richtplan aufgenommen, nachdem die kantonalen Stimmberechtigten am 10. März 1985 ein früheres Projekt abgelehnt hatten. Das abgelehnte Projekt sah die Querung des Rheins mit einer neuen Brücke östlich vom bestehenden, historischen Eisenbahnviadukt und in ungefähr gleicher Höhe wie dieses vor. Die damalige Gegnerschaft der Umfahrung führte unter anderem die Zerstörung der empfindlichen Rheinlandschaft zwischen alter Strassenbrücke und Eisenbahnviadukt, die Belastung von Wohngebieten und den Landverschleiss als Gründe für die Ablehnung des Vorhabens an.

Um diesen Argumenten Rechnung zu tragen, wurde eine neue Linienführung der Umfahrungsstrasse untersucht, die der Kantonsrat am 4. Januar 1988 in den kantonalen Richtplan Verkehr aufgenommen hat. Diese Linienführung sieht eine deutlich tiefer gelegene und daher kürzere Brücke über den Rhein sowie im Gegenzug längere Tunnelabschnitte vor. Auch die mit dieser Linienführung vorgesehene Rheinbrücke liegt rund 200 m östlich des Eisenbahnviadukts und steht im Spannungsfeld verschiedener Schutzinteressen. Während der bundesrechtliche Schutz der ausgedehnten Ufervegetation die Wahl der Höhenlage gegen unten einschränkt, könnte mit einer möglichst niedrigen Höhenlage der Blick auf die Flusslandschaft unter dem Eisenbahnviadukt hindurch möglichst frei gehalten werden. Zudem erfordert die Siedlungstätigkeit, die in den letzten Jahren in unmittelbarer Nähe zum Richtplantrasse stattgefunden hat, Lärmschutzmassnahmen im Portalbereich und auf der Brücke, was eine gute Integration des Bauwerks in seine landschaftliche Umgebung zusätzlich erschwert.

Die vorgesehene neue Rheinbrücke durchquert die im Bundesinventar über die schützenswerten Landschaften und Naturdenkmäler (BLN) aufgeführte Flusslandschaft Untersee-Hochrhein (BLN-Objekt Nr. 1411). Zudem käme sie in die Nähe des Städtchens Eglisau und der historischen Strassenbrücke zu liegen. Sie befände sich somit nahe bei Kulturdenkmälern von nationaler Bedeutung und neben dem kantonal

geschützten Eisenbahnviadukt. Durch die Aufnahme eines Objektes von nationaler Bedeutung in ein Inventar des Bundes wird dargetan, dass es in besonderem Masse die ungeschmälerete Erhaltung, jedenfalls aber unter Einbezug von Wiederherstellungs- oder angemessenen Ersatzmassnahmen die grösstmögliche Schonung verdient (Art. 6 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz; NHG, SR 451).

Für die Umfahrung Eglisau ist eine Begutachtung durch die Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) nach Art. 7 Abs. 2 NHG obligatorisch. Auf Einladung des Kantons fand am 25. Oktober 2013 eine Begehung durch eine Delegation der ENHK zusammen mit Vertreterinnen und Vertretern der verschiedenen betroffenen kantonalen Fachstellen und der Gemeinde statt. Die Begutachtung erfolgte in einem frühen Stadium der Planung, um möglichst rasch Klarheit über die Rahmenbedingungen für die Projektierung der Rheinquerung an dieser Lage zu haben.

Am 13. Dezember 2013 erstattete die ENHK ihr Gutachten. Darin definiert sie zunächst die folgenden Schutzziele für das BLN-Objekt Nr. 1411:

- Ungeschmälerete Erhaltung der durch das Zusammenspiel des Rheins mit wertvollen Kulturdenkmälern geprägten, attraktiven und herausragenden Flusslandschaft.
- Ungeschmälerete Erhaltung der wertvollen Kulturdenkmäler in ihrer Substanz und Wirkung (Städtchen Eglisau, Eisenbahnviadukt und historische Strassenbrücke).
- Ungeschmälerete Erhaltung der naturnahen Lebensräume und Uferbereiche und der darin vorkommenden charakteristischen Tier- und Pflanzenarten.
- Ungeschmälerete Erhaltung der Vernetzung von wertvollen Lebensräumen.
- Ungeschmälerete Erhaltung der freien Wasserflächen und der Uferwege.

Eine Beurteilung des Vorhabens hinsichtlich seiner Auswirkungen auf die Lebensräume mit ihren Tier- und Pflanzenarten sowie der Vernetzung der Lebensräume kann die ENHK beim gegenwärtigen Projektstand nicht vornehmen. In Bezug auf die Schutzziele der ungeschmälereten Erhaltung der Flusslandschaft und der ungeschmälereten Erhaltung der Kulturdenkmäler beurteilt die ENHK die Wirkung der vorgesehenen Brücke indessen wie folgt: «Die geplante Brücke mit dem südlich angrenzenden Tunnelportal wird von den erhöhten Lagen beidseits des Rheins, vom Flussraum sowie von Eglisau und den nordöstlich des Städtchens ansteigenden Rebhängen her als markantes Bauwerk wahrgenommen werden, das je nach Blickwinkel die Sicht auf

den Eisenbahnviadukt oder die historische Strassenbrücke und das Städtchen Eglisau dominiert. Das Zusammenspiel der beiden kulturhistorisch und technisch bedeutenden Brückenbauwerke mit der Flusslandschaft wird gestört, und die heutigen Sichtbezüge zwischen dem Städtchen Eglisau, dem Flussraum und den historischen Brücken werden zerschnitten. Durch die mit grosser Wahrscheinlichkeit notwendigen Lärmschutzmassnahmen (Lärmschutzwände und allenfalls Einhausung der Brücke) erhält die neue Brücke eine Riegelwirkung. Damit widerspricht das Vorhaben den Schutzzielen der Erhaltung des die Flusslandschaft prägenden Zusammenspiels des Rheins mit den kulturhistorisch wertvollen Brückenbauwerken sowie der Erhaltung der Kulturdenkmäler in ihrer Wirkung und führt zu einer schweren Beeinträchtigung des BLN-Objekts Nr. 1411.»

Die Kommission kommt im Ergebnis zum Schluss, dass die Rheinquerung an der geplanten Stelle diesen beiden Schutzzielen widerspricht und auch mit einer Anpassung nicht mit diesen Schutzzielen in Einklang gebracht werden kann. Die Kommission beantragt, das Projekt einer oberirdischen Rheinquerung am vorgesehenen Standort nicht weiter zu verfolgen.

Das Gutachten der ENHK ist eine fachliche Beurteilung im Lichte des Natur- und Heimatschutzes. Damit ersetzt es zwar nicht einen Festsetzungsentscheid des Kantons oder eine gerichtliche Beurteilung des Vorhabens nach den Vorschriften des NHG. Erfahrungsgemäss kommt einem Gutachten der ENHK aber insbesondere im Rahmen von Bewilligungs- und Rechtsmittelverfahren grosses Gewicht zu.

Nach dem Gutachten ist klar, dass die im Richtplan vorgesehene Rheinquerung – unabhängig von ihrer baulichen Ausgestaltung – im Widerspruch zu den Vorschriften des Natur- und Heimatschutzes stehen und einer entsprechenden gerichtlichen Beurteilung nicht standhalten dürfte. Aufgrund seiner Vorgeschichte bleibt den kantonalen Behörden bei der Umsetzung des Richtplaneintrags, insbesondere in Bezug auf die Höhenlage der Rheinbrücke, kein Ermessensspielraum, der Einfluss auf diese Beurteilung haben könnte. Bei dieser Ausgangslage ist auf weitere Schritte zur Umsetzung des Richtplaneintrags für die Umfahrung Eglisau (Objekt Nr. 52, Kapitel Verkehr) zu verzichten. Die Motion KR-Nr. 55/2009, die die Umsetzung dieses Richtplaneintrags verlangt, erweist sich als nicht erfüllbar und ist entsprechend als erledigt abzuschreiben.

Es ist somit zu prüfen, welche anderen Möglichkeiten zur Bewältigung des heute durch Eglisau fliessenden Verkehrs bestehen. Eine zusätzliche Rheinquerung ist nötig. Die weitere zeitliche Verzögerung ist bedauerlich. Die Volkswirtschaftsdirektion wird die Planung rasch von sich aus an die Hand nehmen, um eine mit den Schutzgütern ver-

einbare Variante zu finden. Dabei wird sie die umfangreichen Vorarbeiten, die im Lauf der jahrzehntelangen Geschichte des Vorhabens entstanden sind, in die Überlegungen einbeziehen. Aufgrund der Beurteilung der ENHK sind vor allem Rheinquerungen weiter westlich des Eisenbahnviadukts zu prüfen, wobei auch hier die Schutzziele des BLN-Objekts Nr. 1411 und die ebenfalls geschützten Trockenwiesen und -wälder zu berücksichtigen sind. Die ENHK ist in die weiteren Arbeiten eng einzubeziehen, um eine möglichst rasche und zielgerichtete Planung sicherzustellen. Sobald eine zweckmässige und den Vorschriften des Umweltrechts sowie des Natur- und Heimatschutzrechts voraussichtlich genügende Linienführung gefunden wurde, wird der kantonale Richtplan anzupassen sein.

Wenngleich somit Möglichkeiten zur Entlastung von Eglisau in einem weiträumigeren Zusammenhang zu suchen sein werden, steht fest, dass die am Kreisel Chrüzstrasse und an der A 51 im Hardwald erforderlichen kapazitätssteigernden Massnahmen unabhängig davon weiter vorangetrieben und umgesetzt werden können. Die diesbezüglichen Aussagen im Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2014–2016 (Vorlage 5025) behalten somit ihre Gültigkeit.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:	Der Staatsschreiber:
Heiniger	Husi