

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

*KR-Nr. 76/2023
KR-Nr. 77/2023*

Sitzung vom 19. April 2023

498. Anfragen (Brückensanierung Eglisau – Einbezug Interessengruppen; Brückensanierung Eglisau – Auswirkungen auf Bevölkerung und Gewerbe)

A. Kantonsrätin Romaine Rogenmoser, Bülach, und Kantonsrat Matthias Hauser, Hüntwangen, haben am 27. Februar 2023 folgende Anfrage eingereicht:

Am 18. Januar fand zum Thema Brückensanierung eine öffentliche Informationsveranstaltung der Gemeinde Eglisau und der Baudirektion des Kantons Zürich statt. Das Entsetzen unter den Anwesenden war gross, als das ganze Ausmass der Konsequenzen für die Beteiligten, wie Gewerbe, Landbesitzer und Bevölkerung, klar wurde. Die Reaktionen waren aufgebracht und viele Fragen wurden gestellt – schriftlich wie mündlich. Die vollständige Beantwortung steht noch aus. Um sicherzustellen, dass der Informationsfluss bei diesem Projekt der ganzen betroffenen Öffentlichkeit zugänglich gemacht wird bzw. gewährleistet ist, bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Was hat die federführende Direktion unternommen, um bei einem Projekt mit dieser gewaltigen Auswirkung sämtliche Betroffene – also nicht nur die Gemeinde Eglisau – bereits frühzeitig (in der Studienphase) – im Detail zu informieren, damit diese sich hätten einbringen können?
2. Mit welchen Direktbetroffenen (Gewerbe, Transportbranche, Blaulichtorganisationen, Rafzerfelder Gemeindebehörden) wurden vor der Informationsveranstaltung vom 18. Januar 2023 bereits seriöse Gespräche geführt. Wie konnten sich die o.g. Interessengruppen einbringen? Wenn dies nicht der Fall war, weshalb wurde dies unterlassen?
3. Wurden mit dem Kanton Schaffhausen als direkt betroffene Nachbarkanton (nicht nur mit den Enklave-Gemeinden Rüdlingen und Buchberg) Gespräche geführt, bzw. wie konnten sich die zuständigen Behörden hier einbringen? Wenn nein, weshalb nicht?
4. Wurden mit dem angrenzenden Ausland Gespräche geführt, um die Situation mit den Grenzgängern zu klären, die durch diese Sanierung ebenfalls erhebliche negative Konsequenzen zu gewärtigen haben?
5. Wurden mit den betroffenen Gemeinden entlang der Ausweichrouten Gespräche geführt, bzw. wie konnten sie sich einbringen? Wenn nein, weshalb nicht? Immerhin sind diese Gemeinden mit den verkehrstechnischen Problemstellungen auf ihrem Gemeindegebiet bestens betraut und könnten so hilfreiche Hinweise geben.

B. Kantonsrätin Romaine Rogenmoser, Bülach, und Kantonsrat Matthias Hauser, Hüntwangen, haben am 27. Februar 2023 folgende Anfrage eingereicht:

Am 18. Januar fand zum Thema Brückensanierung eine öffentliche Informationsveranstaltung der Gemeinde Eglisau und der Baudirektion des Kantons Zürich statt. Das Entsetzen unter den Anwesenden war gross, als das ganze Ausmass der Konsequenzen für die Beteiligten, wie Gewerbe, Landbesitzer und Bevölkerung, klar wurde. Die Reaktionen waren aufgebracht und viele Fragen wurden gestellt – schriftlich wie mündlich. Die vollständige Beantwortung steht noch aus. Um sicherzustellen, dass der Informationsfluss bei diesem Projekt der ganzen betroffenen Öffentlichkeit zugänglich gemacht wird bzw. gewährleistet ist, bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wurde das direkt betroffene Gewerbe – Eglisau und Rafzerfeld – in dieser Projektierung einbezogen bzw. wie konnten sie sich einbringen? Wenn nein, weshalb nicht?
2. Wie hoch schätzt die Direktion den Schaden für Gewerbe und Bevölkerung ein? Zum Beispiel durch höhere Kosten auf Grund längerer Arbeitswege oder Wege vom Gewerbebetrieb bis zur Baustelle? Auf Grund dadurch entgehender Aufträge? Wenn keine Zahlen vorliegen, weshalb wurden diese Überlegungen nicht gemacht?
3. Wurde geprüft, wenigstens für Einwohnerinnen und Einwohner und Gewerbebetriebe aus dem Rafzerfeld eine Umleitung durch Eglisau selbst (Steigstrasse, Städtli, Bahnhofstrasse) einzurichten? Durch die temporäre Aufhebung von Tempo-30-Zoneen und der entsprechenden Verkehrshindernisse wäre dies problemlos möglich. Der Verkehr aus dem Rafzerfeld alleine verursacht den Stau nicht und könnte einseitig über die Brücke geführt werden.
4. Wie hoch ist der prognostizierte Mehrausstoss an CO₂ durch die erheblich verlängerten Fahrwege? Wurden Berechnungen angestellt mit Anzahl Fahrten, Grösse der Fahrzeuge etc. sowie den verschiedenen Umwegen (für PKW über den Irchel: +20km, für LKW praktisch über Winterthur: +40km)? Wie sieht diese Berechnung aus für den Stop-and-go Verkehr, der trotzdem durch Eglisau fährt (+30 Minuten)? Falls keine Berechnungen vorliegen: Weshalb wurde es unterlassen, diese Berechnungen zu machen?
5. Sind Kompensationszahlungen für diese existenzbedrohenden Massnahmen beim Gewerbe und bei der Transportbranche geplant? Wenn ja, woher kommt das Geld, mit wie hohen Kosten rechnet die Direktion und wie berechnet sich deren Höhe für die einzelnen Geschädigten? Wenn nein, weshalb nicht?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfragen Romaine Rogenmoser, Bülach, und Matthias Hauser, Hüntwangen, werden wie folgt beantwortet:

Zu Fragen A1 und A5:

Für das Informationskonzept während der Studienphase war das Amt für Verkehr (heute Amt für Mobilität) der Volkswirtschaftsdirektion zuständig. Das Informationskonzept des Tiefbauamtes der Baudirektion sah während des Vorprojekts eine stufenweise Information vor:

Zuerst wurde die Standortgemeinde Eglisau informiert. Der erste Einbezug der Gemeinde fand bereits im Rahmen der Beschaffung der Planerleistungen im Herbst 2020 statt. Die Startsitzen zum Vorprojekt fand am 15. Juni 2021 statt. Der Gemeinderat wurde am 5. September 2022 ausführlich informiert. Vertretungen der Gemeinde Eglisau nahmen an jeder der inzwischen neun Gesamtprojektleitersitzungen teil.

In einem zweiten Schritt wurden die umliegenden Gemeinden, insbesondere diejenigen auf der Strecke der Ausweichroute, anlässlich der regelmässig stattfindenden Gemeindegespräche oder in separaten Besprechungen informiert. Anwesend waren dabei jeweils auch Vertretungen des Strasseninspektorats, der Kantonspolizei und der Postauto AG (Glattfelden: 2. März 2022, Berg a. L.: 23. Juni 2022, Wasterkingen: 25. August 2022, Freienstein-Teufen: 7. September 2022, Rorbas: 8. September 2022, Hüntwangen: 22. September 2022, Wil: 28. September 2022, Rafz: 20. Oktober 2022, Flaach: 27. Oktober 2022, Kanton Schaffhausen, Rüdlingen, Buchberg: 4. November 2022, Bülach: 26. Januar 2023).

Im Weiteren wurde das Projekt an der Projektkoordination Zürich Unterland Nord am 27. Juni 2022 und 30. Januar 2023 vorgestellt, an der die Gemeinden ebenfalls vertreten waren.

Am 6. Januar 2023 wurden den Gemeinden und dem Kanton Schaffhausen ein Informationsflyer und der verkehrstechnische Bericht mit der Aufforderung zugestellt, Begehren für notwendige flankierende Massnahmen zu stellen. Dieser Aufforderung kamen alle angeschriebenen Gemeinden nach.

Zu Fragen A2 und B1:

Das Vorprojekt lag vom 20. Januar bis 20. Februar 2023 gemäss §13 des Strassengesetzes (StrG, LS 722.1) öffentlich im Mitwirkungsverfahren auf. Die Mitwirkung der Bevölkerung ist dasjenige Instrument, mit dem die breite Bevölkerung informiert und ihr die Gelegenheit gegeben wird,

Einwendungen oder Anregungen einzureichen. Innerhalb der Auflagefrist gingen 159 Schreiben mit Einwendungen ein. Die Einwendungen werden geprüft, sodass sie – wenn möglich – ins Bauprojekt aufgenommen werden können.

Nach dem Bauprojekt und allfälligen Überarbeitungen wird die Projektauflage gemäss §§16 und 17 StrG erfolgen. In diesem Verfahren wird für Direktbetroffene die Gelegenheit bestehen, Einsprache zu erheben. Über abgewiesene Einsprachen kann in der Folge der Rechtsweg beschritten werden.

Im Rahmen der Auflage des Vorprojekts fand ausserdem am 18. Januar 2023 eine Informationsveranstaltung mit 600 Teilnehmenden in der Gemeinde Eglisau statt. Am 19. Januar 2023 wurde in den Gemeinden Bülach, Glattfelden, Hüntwangen, Wasterkingen, Wil, Rafz, Berg a. I., Flaach, Freienstein-Teufen, Rorbas, Buchberg und Rüdlingen der Informationsflyer auch an die privaten Haushalte verteilt.

Auf der Webseite des Tiefbauamtes, auf die im Informationsflyer verwiesen wurde, waren einerseits die Vorprojektunterlagen, andererseits verschiedene Videos (Informationsvideo, Visualisierungen der geplanten Ortsdurchfahrt und ein Video zum Verkehrsführungskonzept) aufgeschaltet.

Mit der Postauto AG sowie den SBB fand sodann eine erste Besprechung am 11. März 2022, eine zweite am 17. Juni 2022 statt.

Die vom Landerwerb betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer in Eglisau wurden an zwei Informationsveranstaltungen im Gemeindehaus Eglisau am 13. und 20. Dezember 2022 durch den Kanton informiert. Darunter waren auch Gewerbetreibende. Die beiden hauptbetroffenen Grundeigentümer wurden individuell am 24. Oktober 2022 und am 6. Januar 2023 informiert. Diese Besprechungen fanden bewusst vor der öffentlichen Informationsveranstaltung statt.

Der Einbezug der Blaulichtorganisationen wird über die Kantonspolizei, die im Vorfeld zur Stellungnahme im Rahmen von § 12 StrG eingeladen worden war, erfolgen. Im Bau- und Ausführungsprojekt (vor der Submission der Unternehmerarbeiten) wird zusammen mit dem Sicherheitsbeauftragten des Tiefbauamtes, dem Strasseninspektorat des Tiefbauamtes und den Blaulichtorganisationen ein Notfallmanagement Bau erstellt.

Zu Frage A3:

Ja, entsprechende Gespräche haben am 4. November 2022 stattgefunden. Es kann in diesem Zusammenhang auf die Antwort des Regierungsrates des Kantons Schaffhausen zur Kleinen Anfrage 2023/4 betreffend drohendem Verkehrskollaps in Eglisau verwiesen werden.

Zu Frage A4:

Der Einbezug des Auslands erfolgt über die Volkswirtschaftsdirektion, die im Rahmen der Internationalen Bodensee-Konferenz regelmässigen Austausch mit dem angrenzenden Ausland pflegt. Ein weiterer Einbezug der angrenzenden Gemeindegebiete ist während des Bauprojekts vorgesehen, die als Betroffene in der geplanten Begleitgruppe «Verkehr» Einsitz nehmen sollen.

Zu Frage B2:

Die Aufgabe des Tiefbauamtes ist es, die Mobilität im Strassenraum des Kantons für die Bevölkerung und Wirtschaft nachhaltig sicherzustellen und damit zum attraktiven Lebens- und Wirtschaftsstandort Kanton Zürich beizutragen. Instandsetzungen der Strasseninfrastruktur gehören hier dazu. Der Einsatz der finanziellen Mittel für den Strassenunterhalt muss möglichst effizient erfolgen, das heisst, dass Baumassnahmen zum richtigen Zeitpunkt ausgeführt werden müssen. Erfolgen sie zu früh, wird Restwert vernichtet, werden sie zu spät ausgeführt, muss in weit grösserem Umfang in die Bausubstanz eingegriffen werden, was unnötig hohe Kosten zur Folge hat. Vielen wird erst bewusst, wie wichtig diese Infrastrukturbawerke für das tägliche Leben sind, wenn eine Strasse oder eine Werkleitung nicht oder nur noch teilweise zur Verfügung steht. Reisezeitverluste sind aber in der Grossregion Zürich ganz allgemein keine Seltenheit und werden sowohl von der Bevölkerung als auch der Wirtschaft in aller Regel in ihre Planung miteinbezogen.

Ein nennenswerter Schaden für das Gewerbe und die Bevölkerung entsteht dann, wenn ein Infrastrukturbawerk (z. B. die Rheinbrücke) infolge von Mängeln ganz gesperrt werden müsste. Instandsetzungsmassnahmen an Strassen und Werkleitungen verursachen Lärm, Staub und bedingen neue Verkehrsführungen. Gleichzeitig sind solche Massnahmen unumgänglich. Es müssen alle, von der Anwohnerschaft bis zu den Verkehrsteilnehmenden, ihren Beitrag dazu leisten, dass die dringend notwendigen Bauarbeiten ausgeführt werden können. Im Vordergrund stehen jedoch die Verfügbarkeit und die Sicherheit des Strassennetzes. Dies gilt auch für Eglisau.

Bei der Wahl des Verkehrsführungskonzepts während der Bauarbeiten wurde darauf geachtet, dass die Ortsdurchfahrt jederzeit in beiden Richtungen möglich ist. Es gibt kein Verbot, die Ortsdurchfahrt zu benutzen, und keine verbindliche Anweisung, die Ausweichroute zu verwenden. Allerdings wird es infolge der Bauarbeiten zu Wartezeiten kommen. Über den aktuellen Zeitbedarf für die Ortsdurchfahrt wird aber frühzeitig und dynamisch auf besonderen Anzeigetafeln auf der Route informiert, damit allenfalls die Ausweichroute gewählt werden kann.

Der Zugang zu den Liegenschaften wird jederzeit (ausser bei besonders angekündigten Belagsarbeiten) gewährleistet. Auf die Bedürfnisse des Gewerbes und der Bevölkerung wird Rücksicht genommen werden.

Der maximal mögliche Durchfahrtsverkehr (Anzahl Fahrzeuge, die durch die Baustelle fahren) wird so gewählt werden, dass sinnvoll gearbeitet werden kann. Die Länge der einzelnen Baustellen beträgt dabei jeweils rund 100 Meter, wobei die jeweils halbe Fahrbahn gesperrt wird. Noch kürzere Baustellen wären nicht mehr effizient und würden die Bauzeit verlängern und die Kosten für die Bauarbeiten erhöhen.

Letztlich profitieren sowohl die Gewebetreibenden als auch die Bevölkerung von einer zweckmässig erneuerten und gebrauchstauglichen Infrastruktur, mit der die Erschliessung, die Zugänglichkeit und die Verkehrssicherheit auch für die kommenden Jahre gesichert sind. Frühzeitige Information erfolgt ausdrücklich auch mit dem Ziel, allen Betroffenen einen möglichst aktuellen Informationsstand zu verschaffen. Damit soll namentlich auch dem Gewerbe die Möglichkeit eingeräumt werden, während der Baustellenzeit entsprechende Dispositionen zu tätigen und damit auch seinerseits für eine Abfederung der negativen Auswirkungen zu sorgen.

Zu Frage B3:

Es wurde geprüft, den Anwohnerinnen und Anwohnern ein Badge oder Ähnliches abzugeben, mit dem diese die Ortsdurchfahrt benützen dürften. Der Aufwand für die Verteilung der Badges und das Einrichten der notwendigen Infrastrukturanlagen und deren Überwachung steht aber in einem Missverhältnis zum Nutzen. Zudem ist es sehr schwierig, objektiv zu beurteilen, wer berechtigt sein soll und wer nicht. Daher wurde diese Massnahme nicht weiterverfolgt.

Auch eine lokale Umleitung über die Steigstrasse/Städtli wurde geprüft. Diese Route führt jedoch durch sehr schmale Strassen, in denen Gegenverkehr nicht möglich ist. Die Sicherheit für den Langsamverkehr wäre selbst bei Einbahnverkehr nicht mehr gewährleistet gewesen. Deshalb wurde diese Umleitung nicht weiterverfolgt. Auf der Südseite des Rheins wird aber eine lokale Umleitung eingerichtet.

Den Anwohnerinnen und Anwohnern steht es frei, die übrigen lokalen Rheinquerungen (Kaiserstuhl, Rheinau) zu nutzen.

Zu Frage B4:

Für die Durchführung der Bauarbeiten muss der Durchgangsverkehr möglichst stark verringert werden. Je grösser diese Reduktion ist, desto länger kann die eigentliche Baustelle sein und demzufolge effizienter abgewickelt werden. Dies hat geringere Kosten, aber auch kürzere Bauzeiten zur Folge. Auch bringt dies mit sich, dass weniger CO₂ auf der Baustelle ausgestossen wird.

Berechnungen zeigen, dass voraussichtlich rund ein Viertel des von Nord nach Süd fahrenden Verkehrs die Ausweichroute benutzen wird. LKW (insbesondere Sattelschlepper und Anhängerzüge) werden nicht umgeleitet. Es wird der Bevölkerung empfohlen werden, wenn möglich den öffentlichen Verkehr zu nutzen oder sonstige angemessene Dispositionen zu tätigen, etwa Stosszeiten zu vermeiden oder mehr Zeit einzuplanen.

Ziel der Bauarbeiten ist die Realisierung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts. Dies führt zu fließendem Verkehr innerorts, weniger Stop-and-go-Verkehr und somit weniger CO₂-Ausstoss während des Betriebs.

Zu Frage B5:

Grosser Wert wird auf die sinnvolle und transparente Umsetzung der provisorischen Verkehrsführung sowie der flankierenden Massnahmen auf den Ausweichrouten gelegt. Niemand ist gezwungen, die Umfahrungsstrasse zu nutzen. Es ist aber davon auszugehen, dass ohne die provisorische Verkehrsführung die Durchfahrt in Eglisau regelmässig überlastet und die Auswirkungen z. B. auf die Transportbranche weitaus grösser wären. Kompensationszahlungen sind, wie üblich bei Reisezeitverlusten aufgrund Stausituationen, keine vorgesehen.

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

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli