

2. Brückensanierung Eglisau - Alternativmassnahmen

Dringliches Postulat Romaine Rogenmoser (SVP, Bülach), Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen), Kathrin Wydler (Die Mitte, Wallisellen), Mark Anthony Wisskirchen (EVP, Kloten) vom 3. April 2023

KEVU Kommission für Energie, Verkehr und UmweltKR-Nr. 129/2023, RRB-Nr. 572/10. Mai 2023 (Stellungnahme)

Ratspräsidentin Sylvie Matter: Der Rat beantragt dem Kantonsrat, das dringliche Postulat nicht zu überweisen. Er hat dem Rat seine schriftliche Ablehnung am 10. Mai 2022 bekanntgegeben. Gemäss Paragraf 55 ist das Kantonsratsgesetzes haben wir heute über die Überweisung oder Ablehnung zu entscheiden.

Romaine Rogenmoser (SVP, Bülach): In der Zeitung vom letzten Freitag steht in der Headline zur Umfahrung Ottenbach/Obfelden: «Es könnte die letzte Umfahrung sein, die im Kanton Zürich gebaut wird.» Damit ist eigentlich alles gesagt. Was wir schon immer vermutet haben, ist jetzt traurige Realität, und in genau diesem Kontext ist unser Vorstoss zu sehen. Denn nein, dieser Vorstoss ist nicht die aufgewärmte fünfte Version vom bereits überwiesenen Postulat. Es ist längst nicht alles beantwortet, eben auch in diesem Zusammenhang nicht. Meine Damen und Herren Regierungsräte, ich bin enttäuscht – ganz im Wortsinn –, denn ich erlag dem irrigen Glauben, wir hätten es mit einer bürgerlichen Regierung zu tun. Dass eine vermeintlich bürgerliche Regierung aber nicht bereit ist, dieses Postulat entgegenzunehmen, lässt mich ratlos zurück. Was macht die bürgerliche Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*)? Ihr vordringliches Ziel sollte eine florierende und funktionierende Wirtschaft sein. Und die Aussage des Baudirektors (*Regierungsrat Martin Neukom*) «Wir haben alles beantwortet und» – jetzt halten Sie sich fest – «es gibt keine Möglichkeit, an der vorliegenden Planung etwas zu ändern» zeigt eindeutig, dass er nicht willens ist, auf die Bedürfnisse der Wirtschaft und der Bevölkerung einzugehen. Das ist eine Machtdemonstration des Verwaltungsapparates, der munter drauflos plant, im Wissen, dass die ganze Planung für den runden Ordner ist. Das allein ist schon an Tragik nicht zu überbieten.

Dieses Postulat hat nichts mit der Umfahrung zu tun. Es geht einzig und allein um die Brückensanierung in Eglisau. Nötig wurde dieser Vorstoss, weil offensichtlich der Wille der Regierung fehlt, mit der Umfahrung vorwärtszumachen. Nötig wurde dieser Vorstoss aber auch, weil mit der geplanten Brückensanierung der Rafzerfelder Bevölkerung und dem regionalen Gewerbe mit der angedachten Planung die Luft zum Atmen und das Geld zum Leben genommen wird. Denn mit der vorliegenden Planung werden für alle Arbeitnehmenden aus der Region, der Schweiz und des angrenzenden Auslands die Arbeitsbedingungen, sprich der Arbeitsweg, unerträglich. Und jetzt kommt's: Das ist gewollt, bewusst, von der grünen Direktion. Jedes stehende Auto ist ein gutes Auto. Und jedes Auto, das nicht fährt, ist noch besser. Aber ich muss Ihnen leider eröffnen, Herr Neukom: Sie

können Ihre grünen Träume nur sicherstellen, weil sich hier die arbeitende Bevölkerung, die auf das Auto angewiesen ist, denn Allerwertesten aufreisst und Steuern bezahlt (*Unruhe im Saal*). Sie wissen also hoffentlich schon, dass Sie sich den eigenen Ast absägen, auf dem Sie sitzen. Vielleicht nicht heute, vielleicht nicht morgen, aber Ihr Spiel wird sich rächen. Und ich frage mich auch, ob Sie sich überhaupt bewusst sind, dass der Kanton Zürich sich auch jenseits des Rheins erstreckt. Denn auch das regionale Gewerbe wird vom wirtschaftlichen Arbeiten faktisch ausgeschlossen, weil noch mehr Stau und noch längere Arbeitswege in der heutigen angespannten Wirtschaftslage nicht mehr tragbar sind.

Und gerne auch noch ein Wort zur Bevölkerung: Hier wird einfach eine ganze Region diskriminiert. Die Bevölkerung wird nicht nur mit Stau und Lärm während mindestens drei Jahren gequält. Ihr wird auch ein überdurchschnittlich hoher Preis abverlangt in Sachen Sicherheit. Denn die Blaulichtorganisationen werden unmöglich ihren Leistungsauftrag so erfüllen können, wie es der grüne Baudirektor geplant hat. Es ist schlicht eine Lüge, dass die ganzen Autos, die jetzt über die Stosszeit in beide Richtungen verkehren, mit einer einseitigen Verkehrsführung mit nur ein paar lächerlichen Stauminuten zu rechnen hätten.

Und einfach kurz nochmal zur Erinnerung: Wir sprechen hier von 22'000 Autos pro Tag, das ist mehr als am Gotthard zu seiner besten Zeit. Vor einem Jahrzehnt haben uns die Planer noch weisgemacht, Kreisel seien der Weisheit letzter Schluss, weil ein höherer Verkehrsfluss gewährleistet sei. Und heute erzählen uns dieselben Planer, Lichtsignalanlagen seien viel besser. Sie haben schlicht keine belastbaren Modelle, die das Verkehrschaos auch nur annähernd wiedergeben, dass sie mit der vorliegenden Planung anrichten werden.

Unser Vorstoss, immerhin getragen von FDP, EVP, CVP und SVP, zielt einzig darauf ab, für die Wirtschaft und die Bevölkerung eine verträglichere Lösung zu suchen. Und mir ist es ehrlich gesagt egal, ob das eine Notbrücke ist oder irgendetwas anderes. Mir fehlt bei der ganzen Geschichte schlicht der Wille der Regierung, zumindest den Anschein zu erwecken, eine bessere Lösung anzustreben. Hier wird munter eine Planungsleiche bewirtschaftet, nämlich die Umfahrung Egglisau. Und jetzt haben wir es sogar auf schwarz auf weiss aus der Zeitung, wie ich eingangs zitiert habe.

Dass für eine Phantomplanung Steuergelder verschleudert werden, ist eine Schande. Dass aber von der Regierung auch keine Hand geboten wird, eine verträglichere Lösung für das Betriebskonzept zur Brückensanierung zu finden, ist inakzeptabel. Herr Neukom, Sie sind als Regierungsrat der Diener des Volkes, dies einfach nochmals zur Erinnerung. Aber weil ich auch da auf wenig Einsicht hoffe, appelliere ich jetzt hier wenigstens an den Kantonsrat: Auch wenn Sie nicht in der Region wohnen, wir alle haben den Auftrag, unsere Bevölkerung und auch unser Gewerbe vor solchen unausgegorenen Fehlplanungen zu schützen. Ich bitte dies Sie deshalb inständig, überweisen Sie auch dieses Postulat. Es sollte eigentlich nur eine Formsache sein, denn nur so besteht die Hoffnung, dass wir an einer Katastrophe für die Rafzerfelder Bevölkerung, für die Arbeitnehmenden der Region und für die Wirtschaft des ganzen Kantons vorbeischrammen. Besten Dank.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon): Also etwas verwundert über das dringliche Postulat waren wir schon, hat doch der Kantonsrat gerade ein dringliches Postulat (*KR-Nr. 129/2023*), welches ja die Priorisierung der Umfahrung Eglisau fordert, überwiesen und stand die Antwort einer Interpellation (*KR-Nr. 73/2023*) zu einem ähnlichen Thema noch aus. Und schon fliegt das nächste dringliche Postulat ins Haus. Wieso? Vielleicht hätte man ja die Interpellationsantwort abwarten können. Dann hätten wir gewusst, dass die heutigen Forderungen ziemlich sinnfrei sind, weil sie eben nichts bringen. Aber es wäre schon schön gewesen, man hätte auf die Interpellationsantwort gewartet anstatt fleissig zu schreiben.

Also wieso haben wir dieses Postulat? Sind die Postulanten der Meinung, das überwiesene Postulat sei obsolet, weil das mit der Priorisierung der Umfahrung Eglisau nicht realistisch ist? Das wussten wir schon vor der Überweisung des anderen Postulates und es ist heute immer noch so, das geht realistischerweise nicht wahnsinnig schneller. Will man den Rat beschäftigen, weil man sagt «Ja okay, wenn die Umfahrung Eglisau auch nicht geht, dann haben wir jetzt ja diese Varianten, alternative Massnahmen.» Wieso haben wir denn nicht beide dringlichen Postulate zusammen behandelt und man hätte sie zusammen einbringen können. Oder geht es einfach um eine Themenbewirtschaftung, damit man wieder (*in den Medien*) vorkommt? Wir wissen es nicht.

Aber jetzt haben wir dieses dringliche Postulat. Wir wissen verschiedene Sachen. Wir wissen, dass das Betriebs- und Gestaltungskonzept Eglisau für gewisse Leute ein rotes Tuch ist. Wir wissen, dass gewisse Personen davon träumen, dass es unrealistisch schnell eine Umfahrung Eglisau gibt, was halt einfach schon nicht heute und nicht morgen sein wird. Wie lange das dauert, haben wir ja in der letzten Debatte zur Genüge diskutiert. Wir wissen auch, dass es gewissen Leuten egal ist, wenn die Eglisauer Bevölkerung noch sehr, sehr lange mit einem unhaltbaren Zustand leben müssen, nämlich bis zur Realisierung der Umfahrung Eglisau. Wir wissen, wenn wir die Worte «Velowege» oder «Tempo 30» benutzen, bekommen gewisse Leute eine Schnappatmung. Das wissen wir alles. Also, was ist die Konklusion daraus? Es wird gefordert, man solle auf den Veloweg und das Tempo 30 verzichten und nur die Brücke sanieren. Wenn man jetzt aber eben besagte Interpellationsantwort anschaut, dann merkt man: Diese Forderung bringt nichts, gar nichts, um die Sanierung der Brücke zu beschleunigen. Die Zeit, die diese Brückensanierung braucht, ist gegeben durch die Verkehrssituation. Man versucht, doch eine relativ hohe Kapazität aufrechtzuerhalten, und das führt halt dazu, dass nicht sonderlich schnell gebaut werden kann. Dass dabei gleichzeitig noch ein Veloweg gebaut und Tempo 30 eingeführt wird, das verändert die Bauzeit nicht. Aber man hätte vielleicht auf die Interpellationsantwort warten sollen.

Aber was ist, wenn wir kein Tempo 30 einrichten? Dann bleibt nach wie vor die Situation, das die Lärmbelastung für die ansässige Bevölkerung unzumutbar ist. Und es ist nun einmal so, dass die Reduktion an der Quelle, das heisst mit einer Reduktion der Geschwindigkeit, sehr effizient ist. Und es ist halt physikalisch so, dass, wenn ein Auto oder ein Lastwagen etwas langsamer mit Tempo 30 durchfährt, dann verursacht das viel weniger Lärm, als wenn ein Auto oder ein Lastwagen etwas schneller mit Tempo 50 durchfährt. Das ist halt so, die Physik passt

sich nicht den politischen Wünschen an. Dann wurde auch noch gesagt, man solle sonst die Brückenvariante nehmen. Da habe ich auch etwas gestaunt, denn die Postulanten wissen eigentlich, dass eine provisorische Brücke bewilligungstechnische Probleme hat und deshalb nicht realisiert wird.

Also fassen wir zusammen: Die Forderung des dringlichen Postulates, nun auf die Veloroute und Tempo 30 zu verzichten, bringt für die Dauer der Brückensanierung nichts. Aber sie verschlimmert die Situation der Bevölkerung, denn der Lärm würde bestehen bleiben und für den Langsamverkehr wird es nicht besser werden. Entsprechend wird die SP selbstverständlich dieses dringliche Postulat ablehnen.

Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen): Die Umfahrung des historischen Städtchens, die Verkehrsprobleme von Eglisau und neu zusätzlich die Sanierung der alten Rheinbrücke im Rahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzepts haben ja wahrlich das Potenzial zum politischen Evergreen zu werden, wenn sie es denn nicht schon sind. Und wir reden auch in diesem Hause bereits zum wiederholten Mal über die Situation in Eglisau – mit oder ohne Schnappatmung – und künftige Voten dürfen wir getrost bereits auch schon vorbereiten. In Kürze nochmals unsere Anliegen, und zwar die Anliegen zur Brückensanierung, das ist mir wichtig: Erstens der Verzicht auf sämtliche Massnahmen, die nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Deckbelagssanierung und der Sanierung der in der Brücke verlaufenden Werkleitungen stehen. Zweitens, haben wir – und das ist eben unsere dringliche Forderung und damit verknüpft ist die Verminderung der Einschränkungen für die Bevölkerung und das Gewerbe der Region Eglisau, aber eben auch der ganzen Region – als Forderung deponiert, dass doch wieder eine Notbrücke als mögliche Lösung des zu erwartenden Verkehrschaos in die Planung einbezogen wird. Diese Notbrücke beziehungsweise die Forderung dazu steht für die FDP beispielhaft dafür, dass die Regierung endlich einen anderen Ansatz als nur das Bekannte «lässt sich leider nicht realisieren», «kann nicht anders gelöst werden» verfolgt, gerade weil wir ja auch Vorschläge gemacht haben. Und das ist das Bizarre an dieser Sache: Wir machen Vorschläge, wir werden immer wieder abgeschmettert. Es ernüchtert einfach, diese Antwort der Regierung. Und – ich möchte das betonen – es ist kein Ladenhüter, es ist kein aufgewärmter Vorstoss, sondern es ist eine ernstgemeinte Sorge um die Bevölkerung der ganzen Region. Die Regierung argumentiert mit Kosten, mit Planungsrecht, mit Zeithorizont, alles Argumente, die wir kennen und die auch bis zu einem gewissen Masse nachvollziehbar sind. Aber sie sind derart abschliessend und lassen derart keinen Spielraum, dass wir daraus schliessen müssen, dass die Regierung offenbar nicht bereit ist, das Projekt auch nur in Teilen zu überdenken, um die Bevölkerung des nördlichen Teils des Kantons in diesen so heiklen Verkehrsfragen eben zu entlasten.

Für die FDP sind natürlich Kosten-Nutzen-Betrachtungen wichtig, aber es enttäuscht uns, dass diese finale Haltung, die keinerlei Spielraum ermöglicht, uns hier so kurz dargelegt wird. Wir wissen, dass eine Notbrücke teuer ist. Wir wissen, dass auch für eine temporäre Notbrücke die planungsrechtlichen Anforderungen

erfüllt werden müssen. Aber wir wissen auch, dass die Bevölkerung nicht zufrieden ist. Sie möchte endlich Antworten nicht nur auf das, was nicht geht, sondern sie möchte Antworten zu dem, was möglich ist. Auch die FDP ist der Meinung, Romaine Rogenmoser hat es gesagt, es geht um die Brückensanierung.

Und an Rosmarie Joss: Offenbar gibt es in diesem Rat Parteien, die durchaus in zwei Geländekammern denken können. Sie können an die Brückensanierung denken, sie können aber auch an die Umfahrung denken. Es ist daher unser Ziel, dass wir zu Umfahrung und BGK (*Betriebs- und Gestaltungskonzept*) eine Gesamtbeurteilung machen. Das ist das Postulat 1. Heute reden wir über die Brückensanierung und Alternativen dazu. Der Verzicht auf den Veloweg, die Tempo-30-Zonen, Anpassungen an die siedlungsverträgliche Strassenraumgestaltung, Lichtsignalanlagen et cetera, et cetera, das würde nicht nur jetzt geringere Kosten bedeuten, sondern auch künftig eine Optimierung der Projekte «Umfahrung» und «Sanierung Brücke» ermöglichen, indem sie eben aufeinander abgestimmt werden können.

Was sagen wir der Bevölkerung von Eglisau, die ihren Unmut in einer wahren Einsprache-Flut ausdrückt? Es ist eben nicht so, wie die SP das sagt, dass die Bevölkerung von Eglisau hinter dieser Brückensanierung steht. Es gibt eine wahre Einsprache-Flut. Und was sagen wir dem Gewerbe und den Menschen im Rafzerfeld, die grosse Umwege in Kauf nehmen müssen? Was sagen wir den Gemeinden auf der vorgeschlagenen Ausweichroute, deren Verkehrskonzepte nun wahrlich nicht für derartige Verkehrsmengen, die sie künftig aufnehmen müssen, vorgesehen sind? Leider alles zu teuer. Leider dauert alles so lange. Leider sind die Planungsprozesse so komplex. Aber dafür bauen wir Velowege und Tempo-30-Zonen bei Eglisau. Das, meine Damen und Herren, geschätzte Regierung, sind keine Antworten. Wir verlangen Alternativen, und zwar ohne Schnappatmung. Wir überweisen.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Aufgrund der Voten, die wir vorhin gehört haben, glaube ich, müssen wir hier zwei Aspekte unterscheiden: einerseits die Umfahrung Eglisau und andererseits das Projekt, das hier zur Diskussion steht. Die Umfahrung Eglisau könnte bereits längst realisiert sein, wenn man denn mal gewollt und eine Lösung gesucht hätte, die dann zwar teuer ist, aber planungsrechtlich funktioniert hätte. Man hat sich dagegen entschieden. Und ich glaube – es wurde hier von Romaine Rogenmoser der Vorwurf der Phantomplanung geäußert –, wenn wir uns hier im Raum umschaun, könnten wir vermutlich die wahre Königin der Phantomplanungen identifizieren (*gemeint ist Regierungsrätin Carmen Walker Späh*). Ich möchte hier drei Beispiele aufzählen, wo der Kanton Millionen verlohnt hat in Planungen, die nicht realisiert wurden und dann irgendwie später vielleicht geändert wurden. Da hätten wir beispielsweise die Strasse Uster West, wir hätten die Oberlandautobahn oder wir hätten die Wetziker Westtangente, alles Planungen, die der Kanton gemacht hat, die Millionen gekostet hat und man am Schluss fortwerfen musste, weil sie einfach nicht realisierbar sind. Eglisau ist hier mit seinen zwei Beispielen auch schon dabei. Also der Kanton ist

derjenige, der diese Planungen macht, die nicht realisierbar sind, obwohl er es besser wissen müsste.

Bei der Umfahrung Eglisau ist auch der weitere Prozess klar, das haben wir auch an der letzten Debatte bei der dringlichen Interpellation gehabt. Diese Vorlage wird kommen, der Kantonsrat hat sie gefordert. Die Vorlage wird kommen, wir werden Sie besprechen. Und irgendwann in 15 oder 20 Jahren oder höchst wahrscheinlich nie wird dann dieses Projekt realisiert. Und da möchten jetzt die Initianten anknüpfen und sagen: «So lange, bis die Umfahrungsstrasse gebaut ist, so lange muss Eglisau leiden. Wir möchten, dass sie leiden. Wir möchten, dass ihre Kinder unsicher über die Strasse gehen und dass die Eltern Angst haben. Denn nur dann gibt es genügend Druck, damit eine Umfahrung gebaut wird.» Dabei könnte man einfach sagen: «Ja, das wird teuer, die Umfahrung Eglisau, aber lasst uns eine Lösung bauen, die realisierbar ist.»

Jetzt gehen wir auf dieses Projekt, das hier vorliegt, konkret ein: Wir haben eine sanierungsbedürftige Brücke und die muss saniert werden. Jetzt könnte ich natürlich den Vorwurf an Martin Neukom richten und sagen, was er verkehrspolitisch machen müsste: Sollte er die Brücke nicht sanieren, dann erreicht er sein Ziel einer Verkehrswende. Nun ist es aber sinnvoll, dass wir diese Brücke sanieren, dass wir sie zeitnah sanieren und dass wir hier vorwärtsmachen. Dass man dann gleichzeitig die Werkleitungen macht, ist gut so und Usus. Und dass man gleichzeitig das BGK realisiert, ist auch sinnvoll. Hier hat Martin Neukom auch einen Auftrag aus dem Kantonsrat. 2018 wurde ein Postulat (*KR-Nr. 144/2023*) überwiesen, das gesagt hat: Wir möchten, wenn die Kantonsstrassen durch diese Dorfzentren führen, dass dort die Lärmreduktion gemacht wird, dass die Erhöhung der Sicherheit und die Lebensqualität eben höher gewichtet werden, weil diese Leute, die dort leben und arbeiten, darunter leiden. Mit diesem BGK wird das umgesetzt. Und es ist auch ein effizienter Mitteleinsatz. Wenn wir jetzt schauen, wer damals dieses Postulat mitunterschrieben hat, dann sehen wir: Es sind die Mitte und die EVP, die das mitunterstützt, zwei Parteien, die jetzt hier zur Mehrheit verhelfen, also das, was sie gefordert haben, zu verhindern. Und ja, Baustellen sind unangenehm, man ärgert sich. Ich darf mich jetzt aktuell bei mir zu Hause auch gerade ärgern oder im Moment ist es gerade gut, denn ich fahre sehr viel Bus. Die Bushaltestelle musste wegen einer solchen Baustelle verschoben werden. Ich muss weiter laufen – furchtbar –, irgendwann ist das zum Glück auch wieder fertig. Aber diese Baustellen dauern eben auch so lange, weil es uns wichtig ist, dass wir den Vertrieb aufrechterhalten können, dass die Zugänglichkeit gewahrt bleibt. Selbstverständlich, man könnte es viel schneller realisieren, viel schneller bauen, wenn man einfach sperrt, eine Fahrverbotstafel am Dorfeingang unten, am Dorfeingang oben, dann Brücke sanieren, das ginge viel schneller. Das wäre keine sinnvolle Lösung, deshalb dauert es halt einfach seine Zeit. Das lässt sich leider nicht ändern, ausser wir sperren die Strasse.

In diesem Sinne bitte ich Sie, überweisen Sie dieses Postulat nicht. Das Projekt erfüllt eigentlich genau das, was der Kantonsrat möchte, und es schützt die Bevölkerung von Eglisau, ob die Umfahrung Eglisau dann später kommt oder nicht.

Aber den Handlungsbedarf haben sie verdient, das sieht übrigens auch der Gemeinderat so; das ist vermutlich ein Hort mit sieben Vertretern aus SP, Grünen, GLP und der Alternativen Liste, die dort gewählt worden sind (*Heiterkeit*). Der Gemeinderat dort sieht es ähnlich und sagt «wir wollen dieses Projekt». Herzlichen Dank für Nichtüberweisung.

David John Galeuchet (Grüne, Bülach): Unehrlische Politik, das sind wir uns von der SVP gewöhnt. Das lässt sich aktuell bei der Abstimmung zum Klimaschutzgesetz belegen, bei welchem das Gegenkomitee Fake News verbreitet. In der Wirtschaft wird das bei Werbekampagnen zum Glück verboten, in der Politik kann aber jeder noch machen, was er will. Dass aber die EVP, die Mitte und die FDP bei diesem Postulat mitmachen, ist unglaublich und nur populistisch, hat aber mit ehrlicher Politik nichts zu tun.

Es liegen schon fünf Vorstösse zum Thema vor, welche die Baudirektion ausführlich behandelt hat. Liebe Romaine, die Projekte werden nicht schneller, wenn du mehr Vorstösse dazu einreichst. Hier werden einmal mehr Probleme bewirtschaftet statt Lösungen gefunden. Drei Monate für die Sanierung einer Ortsdurchfahrt, das verlangen die Postulatstellenden, das ist völlig unrealistisch. Wieso verlangt ihr nicht drei Wochen, drei Tage oder drei Minuten? Ich weiss, dass Martin Neukom Sachen gut voranbringen kann, das hat er uns in der letzten Legislatur gezeigt, aber zaubern kann auch er nicht.

Die Baudirektion hat zugesichert, falls es möglich ist, Anpassungen am Projekt vorzunehmen und Massnahmen zu treffen, damit die Bauzeit reduziert werden kann. Aber grosse Sprünge dürfen Sie sich beim besten Willen nicht erhoffen. Wir sind nach wie vor in einem Rechtsstaat, und dort muss man sich an geltende Gesetze halten, weshalb verschiedene Forderungen der Postulatstellenden nicht erfüllt werden können. Die Baudirektion antwortete ihnen am 19. April 2023 auf ihre Interpellation: «Es ist weder sinnvoll noch rechtlich zulässig, die Ortsdurchfahrt im heutigen Zustand zu sanieren.»

«Tempo-30-Massnahmen weglassen», das verlangen Sie. Damit verstösst der Regierungsrat gegen den Lärmschutz. Und die Eglisauer haben genau so das Recht, dass bei ihnen der Lärmschutz eingehalten wird, wie Herr Ledergerber (*Domenik Ledergerber*) in Herrliberg. Auf der Strecke gibt es einen Unfallschwerpunkt mit 200 Unfällen in zehn Jahren, dieser soll behoben werden. Lichtsignalanlagen brächten keine belegbare Verbesserung, sagen Sie. Ich weiss nicht, was Ihnen die Schülerinnen und Schüler und deren Eltern aus Eglisau sagen würden, welche heute die Strasse kreuzen müssen, um in die Schule zu kommen. 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. Deshalb ist es nicht möglich, nur den Deckbelag zu ersetzen, wie das Barbara Franzen wieder erwähnt hat. Diese Leitungen ziehen sich durch ganz Eglisau und müssen auf dem ganzen Weg ersetzt werden. Das braucht Zeit. Wenn Sie ehrliche Politik machen und sich an den Rechtsstaat halten wollen, müssen Sie heute, wie die Grüne Fraktion, das Postulat ablehnen.

Donato Flavio Scognamiglio (EVP, Freienstein-Teufen): Ich bin heute Morgen durch den Kreisel in Eglisau gefahren und habe einmal mehr gesehen, dass 20'000 Personen sich dort durch diese Gemeinde quälen. Keiner hat Freude, wenn wir mehr Verkehr haben als am Gotthard, keiner will das. Aber ich habe dann auch gleich gestern die Chance genutzt und mit zwei Personen gesprochen: Ein älterer Herr in Eglisau hat gejammert. Er hat gesagt, es gehe nicht vorwärts. Seit Jahren warte man auf die Umfahrung, und er verstehe dieses Projekt nicht. Ich habe dann noch mit einem Brückenbauer gesprochen und der hat mir dann gesagt: «Donato, weisst du, die Umfahrung, das braucht Zeit, die kommt nicht vor 2035, und Brücken müssen saniert werden.» Also diese beiden Optiken sind auch hier im Rat anwesend.

Jetzt möchte ich einfach darauf hinweisen: Wir sprechen hier nicht vom Gotthard, wo die Leute in die Ferien fahren, sondern die 20'000 Personen, die sich täglich durch Bülach quälen, kommen zur Arbeit. Die arbeiten im Kanton Zürich und möchten auch weiterhin im Kanton Zürich arbeiten. Und ich denke, gerade als EVP ist es uns ein Anliegen, Brücken zu bauen, und es geht nicht darum, die Regierung schlechtzumachen, überhaupt nicht. Es geht auch nicht darum, Ideologien auszukämpfen. Es geht nicht um Religionskriege, obwohl wir in einer Kirche sind. Nein, es geht um Lösungen, die den Menschen vor Ort helfen. Und wenn ich jetzt einfach die Antworten höre und ich meinen Kindern, wenn sie kommen und fragen «Papi, chasch das mache?» sagen würde: «Nei.» «Papi, chasch es mache?» «Nei.» Es sind einfach sehr viele «Neins», und ich glaube nicht, dass Sie die Bevölkerung abholen, wenn Sie einfach zu allem Nein sagen. Ich denke, es wäre wichtig, dass Sie die Herzen der Leute gewinnen. Es geht nicht nur um Stahl und Beton. Es geht darum, dass die Leute gestresst sind und Freude hätten, wenn sie von der Regierung hören würden «wir überlegen uns wenigstens, was man machen könnte». Ich will Ihnen auch nicht unterstellen, dass Sie schlechte Arbeit machen, überhaupt nicht. Ich sage Ihnen einfach: Wenn Sie immer Nein sagen, werden Sie die Bevölkerung nicht auf Ihre Seite gewinnen.

Jetzt möchte ich Sie einfach bitten: Machen Sie einen kleinen Bericht; das war auch die Empfehlung des Brückenbauers. Nehmen Sie zwei, drei Personen in Ihrer Verwaltung, die versuchen, wenigstens zu zeigen, ob es nicht etwas schneller gehen würde. Wir wären schon dankbar, wenn es nicht drei Jahre sind. Wenn wir in Eglisau an dieser Brücke drei Jahre arbeiten, dann gleicht das einer Halbsperre des Gotthards. Und das ist etwas, was Stress auslöst. Unsere Bitte ist einfach: Hören Sie auf die Leute! Nehmen Sie die Anliegen ernst und versuchen Sie, wenigstens Brücken zu bauen zu den Herzen der Menschen in der Region. Daher empfehlen wir als EVP, dieses Postulat zu überweisen.

Judith Anna Stofer (AL, Dübendorf): Eglisau ist ein mittelalterliches Städtchen mit 5500 Einwohnerinnen und Einwohnern und liegt sehr malerisch am Rhein. Eglisau ist nicht nur ein sehr schönes Städtchen, sondern auch enorm durch den Verkehr von MIV (*motorisierter Individualverkehr*) und Schwerverkehr belastet. Seit Jahren wälzen sich werktags 22'000 Fahrzeuge über die Rheinbrücke und

durch den Ortskern, davon mehr als 2000 Schwerverkehrsfahrzeuge. 22'000 Fahrzeuge, das ist etwas weniger als die Hälfte derer, die auf der Rosengartenstrasse in der Stadt Zürich verkehren. 22'000 Fahrzeuge täglich bedeuten enorm viel Staub, schlechte Luft, Lärm und Dreck. Dieser ständige Lärm und Dreck sind für die Anwohnerinnen und Anwohner gesundheitsgefährdend, das wissen wir aufgrund von unzähligen Studien.

Ich möchte Sie auf weitere Fakten aufmerksam machen: Gemäss dem Mikrozensus Mobilität und Verkehr aus dem Jahre 2015 – neuere Daten werden jetzt dann wohl bald kommen – beträgt der Modalsplit im Kanton Zürich 57 Prozent MIV, 9 Prozent Fuss- und Veloverkehr sowie 2 Prozent Taxi- und Carfahrten. In der Agglomeration und auf dem Land wird massiv mehr Auto gefahren als in den Städten. Kantonsweit gesehen, besitzen rund 30 Prozent der Bewohnerinnen und Bewohner kein Auto, auf Ebene der Stadt Zürich sind es 70 Prozent. Aus den Statistiken wissen wir auch, dass bei Autofahrten zum Arbeitsplatz jeweils nur eine Person im Fahrzeug sitzt. Dies ist unter anderem, neben Unfällen und Baustellen, der Hauptgrund, warum bei den Stosszeiten zwischen 16 Uhr und 19 Uhr jeweils Staus auf den Strassen herrscht. Damit keine Missverständnisse aufkommen, ich zitiere hier einzig Zahlen, die auf der Website des Amtes für Mobilität abrufbar sind. Dieses Amt ist bekanntlich ja in bürgerlicher Hand. Die Probleme, die sich mit den enormen Verkehrsaufkommen, wie beispielsweise auf der Rosengartenstrasse oder der Ortsdurchfahrt in Eglisau, zeigen, können nicht mehr einzig mit technokratischen Ansätzen gelöst werden. Wir können das Land beziehungsweise den Kanton nicht mehr mit weiteren Strasseninfrastrukturbauten zu kleistern. Was wir dringend brauchen, ist ein gesamtgesellschaftlicher Ansatz: Wie viel Verkehr brauchen wir? Welchen Verkehr wollen wir? Wer profitiert vom Verkehr? Wer profitiert nicht? Wie können wir den Verkehr intelligenter, effizienter, umweltfreundlicher und menschenfreundlicher gestalten? Das sind einige der Fragen, die wir uns dringend stellen müssen. Die kurzsichtige und autofreundliche Verkehrspolitik, wie sie die bürgerliche Mehrheit seit Jahrzehnten verantwortet, ist definitiv am Ende. Ausser Dreck, Lärm, schlechter Luft, Staub und Staus hat sie nichts gebracht.

Mit dem vorliegenden dringlichen Postulat zur Brückensanierung in Eglisau macht die bürgerliche Mehrheit – wahrscheinlich unbeabsichtigt – nochmals auf ihr Versagen in der bisherigen Verkehrspolitik aufmerksam. Alles für das Auto, nichts für die Menschen, vor allem nichts für die akut betroffene Bevölkerung in Eglisau. Alles, was der betroffenen Bevölkerung in der aktuellen Situation etwas bringen würde, nämlich Lärmreduktion mit Tempo 30, Velowege, Lichtsignalanlagen, um den Verkehr in Schranken zu weisen, soll gestrichen werden. Damit stellt sie sich auch gegen die Gemeindebehörde von Eglisau. Diese setzt sich ja bekanntlich aus zwei FDP, einem SVP und vier Parteilosen zusammen, sie ist bürgerlich dominiert. Sie verlangt nämlich sogar eine Ausweitung der Tempo-30-Zonen und sichere Wege für die Fussgängerinnen und Fussgänger. Denn in Eglisau wohnen auch viele ältere Personen und Schulkinder.

Die Alternative Liste überweist das menschenfeindliche und autofreundliche Postulat der bürgerlichen Mehrheit nicht. Und noch zu Romaine Rogenmoser: Auch

Velofahrende und Fussgängerinnen bezahlen Steuern, nicht nur Autofahrende. Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Alexander Seiler (SVP, Bachenbülach): Stellen Sie sich vor, Sie wohnen in einem Bergtal mit nur einer Zufahrtsstrasse. Die Regierung beschliesst, die Kantonsstrasse für eine luxuriöse Ausbauarbeit unter der Woche tagsüber aufgrund der Baustelle nur noch alle zwei Stunden für kurze Zeit jeweils im Einbahnbetrieb zu öffnen. Alternativ wird Ihnen empfohlen, die Baustelle mit dem Mountainbike über den Wanderweg zu umfahren. Etwa so kommen sich heute die Bewohnerinnen und Bewohner im Rafzerfeld vor. Ich spreche heute zu Ihnen, weil die existenzbedrohende Situation dieser Region des Kantons dies verdient. Es geht hier nicht einfach um eine Themenbewirtschaftung, wie von Linksgrün behauptet, es geht um existenzielle Probleme, nicht besonders in Eglisau, sondern ausserhalb von Eglisau in den kleineren Gemeinden bis Rafz.

Konkret geht es in Eglisau um drei Dinge, erstens, Sanierungsmassnahmen, welche einigermassen dringend sind. Bei gewissen Leitungen ist das sicher der Fall, schon viel weniger klar ist das beim Brückenoberbau. Wechseln Sie den Gutachter, Herr Neukom, dann werden Sie eine andere Meinung hören. So dringend wird das nicht sein, ich habe genug Erfahrung mit solchen Sachen. Ein Verkehrsberuhigungskonzept, als zweiter Punkt, vielmehr ist es ein Verhinderungskonzept für die Durchfahrt Eglisau. Und als dritter Punkt, das Umfahrungs-Projekt Eglisau, das zugegebenermassen Zeit braucht, aber jetzt dringend umgesetzt werden muss. Die Regierung respektive der Baudirektor hat die Aufgabe, da vorwärtszumachen. Die Problematik ist nun die, dass es beim Punkt 2, bei diesem Konzept, nicht einfach ein richtiges Konzept gibt, sondern dieses vollkommen anders aussehen muss, je nachdem, ob man eine Umfahrung Eglisau berücksichtigt oder nicht. Es kann nicht sein, dass unnötige Kollateralschäden wegen dieser verfrühten Entscheidung in Kauf genommen werden.

Zwischen Bülach und Eglisau haben nun die Arbeiten für den Neubau des grossen Kreisels mit dem neuen Anschluss an die Flughafenautobahn begonnen. Das wird bereits für die nächsten drei Jahre zu grossen Verkehrsbeeinträchtigungen führen, zusätzlich zum Stau, den es sowieso immer schon hat. Es ist für die Bewohnerinnen und Bewohner des Rafzerfeldes nicht zumutbar, gleich anschliessend nochmals für drei weitere Jahre und dazu noch in viel grösserem Ausmass von der Flughafenregion abgeschnitten zu werden. Das wird das Rafzerfeld wirtschaftlich in den Ruin treiben. Arbeitsplätze werden verloren gehen, Leute werden aus diesen Orten wegziehen wollen, Pendler verlieren ihre Zeit mit zusätzlichen Arbeitswegen. Das ist ein volkswirtschaftlicher Blödsinn.

Wenn jemand keine ehrliche Politik macht, dann sind das die Grünen. Es geht ihnen letztlich nur darum, die Umfahrung zu verhindern. Es ist kein Zufall, dass die Sanierung der Brücke genau jetzt so dringend sein soll. Längstens sind nicht alle Massnahmen, die mit dem vorgelegten Konzept umgesetzt werden wollen, zwingend und dringlich, im Gegenteil: Praktisch nichts ist wirklich zwingend und dringend, sondern vielleicht wünschbar, vor allem vom Gemeindepräsidenten, der gratis Leitungen einlegen will. Mit vorgeschobenen Gründen wird das Gegenteil

behauptet. Was in Eglisau vom Tiefbauamt mit dem Gestaltungskonzept geplant wird, erinnert an den Brückenzoll mit Schlagbaum wie im Mittelalter. Es geht darum, die Durchfahrt durch Eglisau in Zukunft praktisch zu verunmöglichen. Im Vergleich dazu ist die Situation an der Bellerivestrasse in Zürich direkt das Paradies. Möglicherweise macht ein Teil dieser Massnahmen als flankierende Massnahmen dann einmal Sinn, wenn die Umfahrung Eglisau endlich gebaut ist; das hört man auch in Eglisau, wenn man mit den Leuten spricht. Darüber sollte aber nicht bereits abschliessend entschieden werden, sonst werden die Weichen falsch gestellt. Was nicht zwingend sofort nötig ist, soll vorläufig weggelassen werden. Nicht mehr und nicht weniger fordert dieses dringliche Postulat. Damit werden Kosten eingespart, die Dauer der Baustelle in Eglisau auf wenige Monate gekürzt und die Kollateralschäden im Rafzerfeld minimiert. Das ist für alle Betroffenen akzeptabel und verständlich, auch für diejenigen, die heute unter dem Lärm leiden. Wenn Sie dort mal rumfragen, dann ist die klare Meinung, dass diese Umfahrung jetzt endlich gebaut werden muss. Diese muss nun prioritär vorangetrieben werden, Herr Baudirektor, bevor mehr als das absolute Minimum ... *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen) spricht zum zweiten Mal: Ich nutze die Gelegenheit, noch auf gewisse Voten einzugehen. Es ist ja sehr spannend, die Sprecherinnen und Sprecher gewisser Parteien verwenden hier im Rat wesentlich mehr Zeit darauf als die Regierung, so scheint mir, in der Kürze ihrer Antwort auf unser dringliches Postulat. Da stelle ich ein gewisses Ungleichgewicht fest. Aber die Fakten sind ja wirklich hinlänglich bekannt: Wir alle wissen, um wie viele Fahrzeuge es sich handelt, die sich durch Eglisau hindurch quälen. Wir alle wissen, dass es sich um sehr lange Planungshorizonte handelt. Und wer es heute noch nicht begriffen hat, dem darf ich es gerne nochmals sagen: Es handelt sich wirklich um zwei verschiedene Anliegen, einerseits die Umfahrung, andererseits die Brückensanierung.

Ich finde spannend, dass immer mit der Bevölkerung in Eglisau argumentiert wird, deren Schutz liegt uns auch am Herzen. Aber es liegt uns eben auch der Schutz der anderen Gemeinden und des ganzen Rafzerfeldes am Herzen. Die Bevölkerung dort wird auch durch diese Umfahrungsvorschläge geplagt werden. Und ich hätte es etwas anders gesagt oder, besser gesagt, ich habe es etwas anders gesagt als der Sprecher der EVP, aber eigentlich ist es das Gleiche: Wir sind die Leier vom «Geht nicht», «ist zu teuer», «dauert zu lange» einfach leid und darum stossen wir nach mit verschiedenen Vorstössen. Machen wir vorwärts mit der Umfahrung, da sind wir uns wohl alle einig. Wir sind uns auch alle einig, dass es sich nicht um einen einfachen Planungsprozess handelt und dass diese Umfahrung etwas kosten wird. Bis sie aber möglich wird, bis nur schon dieser Prozess in eine Phase kommt, in der wir hier drin dann über eine Kreditvorlage reden, wünschen wir uns heute mit diesem vorliegenden dringlichen Postulat nichts weiter als Alternativen für die Zeit der Brückensanierung, und zwar für die ganze Region. Die Notbrücke haben wir nochmals angetönt, sie steht bildhaft für sämtliche Alternativen.

Noch ein ganz kurzes Wort zu David Galeuchet: Du darfst es gerne im Protokoll dann nachlesen, dass ich durchaus die Sanierung der in der Brücke verlaufenden Werkleitungen erwähnt habe. Besten Dank.

David John Galeuchet (Grüne, Bülach) spricht zum zweiten Mal: Besten Dank für das Wort. Zu Herrn Seiler: Das Betriebskonzept kommt nicht viel zu früh, es kommt viel zu spät. Denn die Erweiterung der Hardwald-Strasse, die ja die bürgerliche Mehrheit hier im Rat gewünscht hat und dafür 90 Millionen ausgibt – wofür auch immer –, sodass wir den Stau vor Eglisau haben, das gibt ein riesiges Problem. Ich habe hier schon mehrfach betont, dass wir das Betriebskonzept brauchen, sobald der Hardwald steht, und nicht erst zu bauen beginnt, wenn er dann fertig ist. Das ist der völlig falsche Moment. Wir werden eine Verkehrswelle haben vor Eglisau. Heute steht sie im Wald. Dort ist sie vermutlich besser platziert, um diese ganzen Abgase zu verbreiten, als in Eglisau drin.

Sie haben auch betont, dass die Eglisauer oder die Rafzerfelder über einen Mountainbike-Weg fahren müssen, um dann irgendwo wieder ins Tal zu kommen. Wir haben eine S-Bahn, die dort fährt. Also der grosse Teil kann auf eine gute Infrastruktur zurückgreifen. Diese S-Bahn hat auch dazu geführt, dass sehr viele Leute ins Rafzerfeld gezogen sind. Sie sollen diesen Zug nutzen. Mir ist klar, dass das für die KMU nicht geht, da gibt es andere Möglichkeiten. Ich habe auch schon in einer in einer Debatte hier vorgeschlagen, dass die anderen Gemeinden auf der anderen Seite der Brücke an ihren Bahnhöfen Park-and-Ride-Angebote machen sollen, dann kann man nämlich nachher dort in sein Auto sitzen und weiterfahren. Zu Donato Scognamiglio von der EVP: Wir sind uns eigentlich gewohnt, dass die EVP sehr differenziert politisiert. Wir sind keine Kinder hier im Rat, die «täubeln», das sind wir definitiv nicht. Hier geht es um ernsthafte Sachen. Der Regierungsrat hat diverse Massnahmen geprüft. Also für mich hört er sich schon fast absurd an, was er alles geprüft hat – Verlad auf den Zug –, aber es wurde geprüft. Also man müsste es nur lesen, eine Pontonierbrücke wurde geprüft. Die Ersatzbrücke, die erwähnt wurde, wurde auch geprüft. Ein GA (*Generalabonnement*) für die ganze Bevölkerung wurde geprüft, es ist einfach zu teuer.

Dann zu Barbara Franzen: Ja, genau, ich habe das schon gehört, dass du sagst «in der Brücke», aber diese Leitungen verlaufen nicht nur in der Brücke, diese laufen durch ganz Eglisau auf dieser Hauptstrasse. Wenn man so tiefe Löcher macht, dauert es. Es braucht Zeit, dies zu realisieren.

Dann zur Umfahrung, die heute eigentlich gar nicht Thema sein sollte: Die Bevölkerung hat diese schon mal abgelehnt. Also ich denke, Sie müssen sich darauf berufen, wir sind in einer Demokratie, man muss die Bevölkerung auch ernst nehmen. Unsere Regierungsrätin streut der Bevölkerung Sand in die Augen mit dieser Umfahrung. Diese wird nicht möglich sein. Besten Dank.

Nina Fehr Düsel (SVP, Küssnacht): Ich bin in Eglisau aufgewachsen und 25 Jahre habe ich dort gewohnt, deshalb möchte ich auch noch kurz etwas zu diesem brennenden Thema sagen. Seit Jahren ist für die Bevölkerung die Umfahrung von Eglisau ein sehr grosses Anliegen. Es geht sehr langsam vorwärts. Was die Initianten

wollen, sind weniger Staustunden für die Bevölkerung. Das ist für die Menschen, Judith Stofer. Es sind 20'000 Fahrzeuge täglich – für die tägliche Arbeit, nicht für das Vergnügen. In der Stadt Zürich braucht man weniger ein Auto als auf dem Land, das ist ja klar. Es geht den Initianten darum, die Verkehrsbehinderung und die ganze Verzögerung durch die Brückensanierung so kurz wie möglich zu halten. Velowege und Tempo-30-Zonen sollen vorerst weggelassen werden, da dies zu weiteren Verzögerungen führt. Dringliche Massnahmen sind zu veranlassen. Der Baudirektor hat hier vorwärtzumachen. Alexander Seiler hat es richtig gesagt, die Bellerivestrasse ist dagegen fast ein Paradies. Aber man sieht auch, es braucht den Widerstand.

Das dringliche Postulat ist sehr breit abgestützt von der SVP, FDP, Mitte und EVP und ist ernst zu nehmen. Die Umfahrung muss prioritär vorangetrieben werden. Es geht hier nämlich um das ganze Rafzerfeld und dessen Anbindung. Besten Dank.

Romaine Rogenmoser (SVP, Bülach) spricht zum zweiten Mal: Ich beginne mit den Randnotizen. An Frau Stofer möchte ich replizieren: Über das Steueraufkommen können wir gerne in einer anderen Debatte noch mal reden. An Frau Joss möchte ich replizieren: Sie haben sich ja selber wieder geoutet. Sie haben sich nicht mal die Mühe genommen, diese beiden Vorstösse zu lesen, denn es handelt sich nicht um dieselben. Es geht einmal um die Umfahrung, die haben wir überwiesen, und jetzt geht es um die Brückensanierung. Es ist also nicht so, wie die Regierung Ihnen weiszumachen versucht, es sind zwei verschiedene Sachen. Und auch die Geschichte mit der Themenbewirtschaftung: Also ich hoffe, es ist Ihnen nicht entgangen, dass die Wahlen schon vorbei sind (*Heiterkeit*). Deshalb haben wir es nicht nötig, hier Wahlkampf zu betreiben. Und am putzigsten finde ich eigentlich, dass immer die bezirksfremden Leute irgendwelche Storys über die Lärmbelastung der Eglisauer Bevölkerung erzählen. Es scheint, dass Sie auch in Physik einen Fensterplatz gehabt haben, aber diese Debatte haben wir auch schon beim Rosengarten geführt.

An Herrn Wirth möchte ich replizieren: Es ist leider so, dass wir hier in einer Blase sind. Sie haben da einen Vorstoss erwähnt, dass man jetzt diese ganze Sanierung und das ganze Betriebskonzept machen muss, das sei der Wunsch des Kantonsrates. Nur ist es leider so, dass der Kantonsrat sich in einer Blase bewegt und eben schon lange nicht mehr das tut, was die Bevölkerung eigentlich wünscht. Das ist tragisch.

Und an Herrn Galeuchet muss ich auch noch replizieren: Also es ist ja nicht so, dass wir das gefordert haben, sein Zahlenspiel ist mir ein bisschen gegen den Strich gegangen. Wir haben nie gesagt, wir wollen drei Monate für das ganze Paket, das Sie uns da anbieten. Wir sagen: Es ist möglich, nur der Deckbelag und auch ein bisschen Leitungen zu machen in drei Monaten. Ich möchte Sie erinnern – ich weiss, es ist ein rotes Tuch für Sie –, der Flughafen macht in einem Abend 100 Meter Piste. Ich gebe zu, da sind noch keine Leitungen dabei, aber dann sollte es möglich sein, in drei Monaten ein bisschen Deckbelag und ein bisschen Leitungen zu machen. Den ganzen Schnickschnack rundherum brauchen wir nicht

und wünschen wir nicht. Und noch etwas zur Sicherheit der Kinder, die Sie ja da anführen: Ich weiss nicht, ob Sie sich die Pläne tatsächlich angeschaut haben, Herr Galeuchet, aber was jetzt geplant ist mit Veloweg, mit Übergängen für die Kinder – es ist ein Himmelfahrtskommando, so wie es jetzt angedacht ist. Und was ich Ihnen auch noch wieder auf den Weg geben kann: Sie haben sich jetzt hier geoutet mit ihrer linksgrünen Bevormundungspolitik. Sie haben hier im Rat jetzt gesagt, die Leute sollen den Zug nehmen. Ich appelliere hier an die Leute: Beginnen Sie sich zu wehren. Denn dorthin geht die Reise, dass uns vorgeschrieben wird, wie wir uns hier bewegen müssen, wie wir unser Leben führen müssen. Und das ist jetzt der erste Schritt dazu, das haben Sie hier genau schön gesagt. Besten Dank.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon) spricht zum zweiten Mal: Liebe Romaine, in der Regel kriegt man kein Physikdiplom von der ETH mit einem Fensterplatz, nur schon deshalb, weil es in den Hörsälen in der Regel gar keine Fenster hat. Aber wenn du gerne etwas Physik-Nachhilfe möchtest, kann ich dir diese gerne geben (*die Votantin ist Physikerin*). Ich kann dir gerne zeigen, wie das mit den Formeln aussieht, wieso Tempo 30 eben viel weniger Lärm macht. Es ist halt leider so, die Physik respektiert die Politik der SVP nicht (*Heiterkeit*). Das sind Naturgesetze, und Naturgesetze können von den Menschen nicht beeinflusst werden. Ich würde anraten, sich vielleicht mal mit diesen Gesetzen auseinanderzusetzen, die doch relativ unverrückbar sind, anstatt einfach irgendwas anderes zu behaupten.

Wieso es eben halt schon sehr komisch ist, dass wir nochmals dieses Postulat haben: Es ging eigentlich bei beiden Postulanten von eurer Seite relativ stark um das Betriebskonzept. Es hiess beim ersten Postulat, man solle das Betriebskonzept nicht machen. Und jetzt heisst es, man solle aus dem Betriebskonzept einfach Tempo 30 und Velofahrbahnen streichen. Es geht schon wieder um das Betriebskonzept. Einmal macht ihr die Umfahrung schneller und das andere Mal nicht. Aus der Erfahrung einer Limmattalerin: Wir sind uns Baustellen relativ gut gewöhnt, auch sehr grosse Baustellen. Ich glaube auch, dass man das Ganze in drei Monaten machen kann, mit einer Totalsperrung. Das hatten wir in Dietikon auch. Da wurde ein Teil gesperrt, damit man eben mit der Limmattalbahn sehr schnell vorwärtsarbeiten konnte. Das konnte man bei uns machen, weil es noch andere Strassen gab zum Rundherumfahren. Das geht so in Eglisau nicht, wie Sie selber auch immer ausführen. Sie sagen ja immer, die Leute vom Rafzerfeld müssten auch runterkommen, deshalb könne man keine Totalsperrung machen. Und der Unterschied zu einem Pistenbau am Flughafen ist: Dort können Sie in der Nacht gewisse Abschnitte machen, die sind dann abgeschlossen, die gehen dann. Die kann man dann sehr zeitnah wieder brauchen. Wenn Sie ein Loch für eine Leitung haben, können Sie nicht am nächsten Tag darüber rollen. Das, was Sie fordern, können Sie gerne fordern, aber dann fordern Sie gewissermassen eine Totalsperrung, wie es eigentlich Thomas Wirth schon erläutert hat, für die Gemeinde Eglisau. Ob das im Sinne der Bevölkerung, insbesondere des Gewerbes ist, mögen Sie so meinen, ich glaube es nicht. Wenn Sie drei Monate wollen, dass wäre es eine Totalsperrung, aber das haben Sie ja nicht gefordert, weil es eben sonst nicht geht.

Martin Hübscher (SVP, Wiesendangen): Ich möchte mich doch auch noch kurz äussern, aber nicht über die Naturgesetze, sonst könnten wir dann über Gender auch noch diskutieren (*Unmutsäusserungen*). Sondern ich möchte Ihnen replizieren: Schauen Sie, Sie argumentieren einseitig und wollen nicht sehen, dass es sich um einen klassischen Zielkonflikt handelt. Sie sprechen die Lärmreduktion in Eglisau an. Jawohl, das ist ein Problem, deshalb braucht es ja die Umfahrungsstrasse, zu der übrigens sogar die SP erstaunlicherweise ja gesagt hat, weil Sie eben sehen, dass es diese braucht. Diese Umfahrungsstrasse braucht es, und dann wird das Problem umfassend gelöst. Vorher ist es ein Zielkonflikt und eine einseitige Lösung des Lärms geht nicht. Denn es geht nicht nur um die Eglisauer. Wir haben einen ganzen Kantonsteil auf der anderen Seite. Es ist nämlich das Rafzerfeld. Und im Rafzerfeld habe ich zum Beispiel einen Obstbaukollegen – und damit gebe ich gleich meine Interessensbindung bekannt – und die Äpfel kommen im Fall nicht mit dem Zug nach Zürich. Sie kommen zwar über den Rhein, aber sie kommen aus der Schweiz. Es ist unser Kanton. Und was Sie da machen, ist eine Operation am offenen Herzen in drei Jahren. Wenn eine Niere fehlt oder nicht funktioniert, braucht man eine Dialyse. Aber Sie schicken die Rafzerfelder zur Dialyse ins Spital nach Chur. So wäre das zu vergleichen. Wenn man so eine Operation plant an einem offenen Herz, dann muss es irgendwie eine Lösung geben, und der Sprecher der EVP hat das tatsächlich gut gesagt. Es braucht eine Lösung mit allen Beteiligten, eine akzeptable Lösung für alle Beteiligten. Dann braucht es halt Provisorien, jawohl. Man kann nicht jetzt die Brücke totalsanieren und das Endprodukt haben, solange man die Umfahrung nicht hat, und wir müssen halt irgendwo einen Kompromiss suchen, diesen Zielkonflikt entschärfen. Und dann ist eine Notbrücke die Variante oder eine Teilsanierung oder nur den Deckbelag oder nur die schlimmsten Werkleitungen zu sanieren. Aber das andere muss verschoben werden, bis die Umfahrung dasteht, und genau das verlangen wir. Und das ist ein Einsatz für die gesamte Bevölkerung, für das Rafzerfeld. Helfen sie mit, unterstützen Sie dieses Postulat. Vielen Dank.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon) spricht zum zweiten Mal: Ich möchte gleich bei Martin Hübscher anknüpfen und beim Zielkonflikt: Ich glaube, ja, es ist ein Zielkonflikt, wir müssen hier irgendwie schauen, wie wir mit dem Problem umgehen, das sich dort stellt. Wir müssen auch unterscheiden zwischen zwei verschiedenen Aspekten: Also einerseits haben wir diese Baustellenphase während diesen drei Jahren, und um diese geht es offensichtlich nur. Ich verstehe den Ärger und die Probleme mit diesen drei Jahren. Es ist klar, wir haben über den Rhein wenige Brücken und die Umfahrung über Flaach ist natürlich sehr weit und verbraucht mehr Zeit. Und die Situation ist ja so, dass wenn das BGK umgesetzt ist, wir dort dann wieder dieselbe Kapazität auf der Strasse haben, aber mit einer höheren Lebensqualität für die betroffene Bevölkerung. Klar, die Leute, die dann aus Rafz über die Brücke durch Eglisau fahren müssen, bis die Umfahrungsstrasse kommt, die haben eine leichte Fahrzeitverlängerung im Bereich von einigen Se-

kunden. Aber kapazitätsmässig ist das überhaupt kein Problem. Hindurch kommen Sie genau gleich wie heute. Also der Zustand ist eigentlich in dem Sinne eher ein Win-win, wenn wir dieses Bauprojekt jetzt realisieren. Und wenn man dann einfach sagt «ja, das ist schon gut, das wollen wir dann, das ist dann eine Möglichkeit, wenn dann allenfalls irgendwann mal diese Umfahrungsstrasse kommt», dann streut man den Leuten einfach Sand in die Augen. Denn wir alle hier drinnen wissen, dass diese Umfahrungsstrasse hoch problematisch ist, so wie sie geplant ist. Wir können noch nicht abschliessend sagen, ob sie gebaut werden kann oder nicht. Was wir aber ganz sicher sagen können, ist, dass nicht wir hier drinnen das entscheiden, sondern das Bundesgericht. Anschliessend wird dann die Bauphase kommen. Ich gehe eher davon aus, dass das Projekt nicht realisierbar ist, dass wir dann nochmals in eine neue Startphase gehen. Also wenn wir in 15 oder in 20 Jahren hier diese Strasse haben, dann haben wir das sehr schnell gemacht. Realistisch ist tatsächlich, dass wir irgendwann vielleicht in 50 Jahren ein anderes Projekt realisieren oder möglicherweise eine andere Lösung haben. Aber jetzt einfach zu sagen «drei Jahre, das ist zu lang, das ist zu unbequem, deshalb lasst die Bevölkerung noch 15 Jahre leiden», das erachte ich als unglücklich. Ich bitte Sie, überweisen Sie dieses Postulat nicht.

Regierungsrat Martin Neukom: Ich kann sehr gut verstehen, dass sich viele ärgern, gerade Leute, die im Rafzerfeld oder in Eglisau wohnen. Es steht eine drei Jahre lange Baustelle vor der Tür, das wird Lärm verursachen, es wird Stau verursachen, wer will das schon. Wir sind uns aber auf der anderen Seite gewohnt, dass unsere Infrastruktur immer funktioniert. Daraus erwachsen hohe Ansprüche. Wir haben immer Wasser, wir können immer unser Abwasser entsorgen, wir haben immer Strom. Die Schiene funktioniert und eben auch die Strassen. Wir sind uns gewohnt, dass in unserem Kanton und auch in der Schweiz immer alles da ist, zu jeder Zeit. Und damit wir diese hohe Zuverlässigkeit unserer Infrastruktur haben, brauchen wir Unterhalt und Erneuerung, denn ohne Unterhalt und Erneuerung ist die Infrastruktur irgendwann nicht mehr so zuverlässig, wie wir sie haben. Unterhalt und Erneuerung, das geht nicht ohne Baustellen. Wir haben sehr häufig Reklamationen, für uns ist das, muss ich sagen, leider normal, denn wir hätten auch mehr Freude, wenn sich die Leute jeweils bedanken und applaudieren würden. Wir versuchen geduldig darzulegen, warum es die Baustellen braucht und was die Überlegungen sind, warum wir Baustellen machen. Aber es ist leider häufig so, dass gerade jene, die an der Baustelle wohnen, sagen: «All diesen Lärm, den will ich nicht.» Und jene, die irgendwo wohnen, wo es eine Umleitung gibt, haben zusätzlichen Verkehr und zusätzlichen Lärm und auch diese beklagen sich darüber. Nun ist es ebenfalls normal in einer Demokratie – und beim Strassenbau sowieso –, dass es viele Leute gibt, die sagen «ja, aber man muss es eben nun anders machen, dann würde es viel besser gehen», Leute, die es besser wissen, obwohl sie selber noch nie eine einzige Strasse gebaut haben. Trotzdem versuchen wir beim Tiefbauamt, die Kritik anzuhören und sie ernst zu nehmen, denn teilweise gibt es auch berechtigte Kritik. Wir machen nicht per se einfach alles richtig, nur weil wir das Tiefbauamt sind, deshalb hören wir hin. Ein Beispiel ist der

Radweg: So, wie dieser geplant und in der Auflage war, gab es viel Kritik. Es gab auch Kritik aus der Politik. Beim Radweg gehen wir nochmals über die Bücher, ob das so wirklich die gute Lösung ist.

Was nun aber dieses Postulat verlangt, eine Sanierung innerhalb von drei Monaten anstatt drei Jahren, da muss ich Ihnen sagen: Unmögliches erledigen wir sofort, Wunder dauern etwas länger. Schauen Sie, es ist leider Gottes einfach völlig unrealistisch, das Ganze in drei Monaten zu sanieren. Und warum? Der Deckbelag ist überhaupt kein Problem, der geht schnell. Auch das Gestaltungskonzept, also ob Sie nachher die Randsteine einen Meter links oder rechts platzieren, das ist nicht das, was Zeit braucht. Was Zeit braucht, ist das, was Sie nicht sehen, nämlich die Leitungen im Boden. Und die sind nicht nur in der Brücke, die sind in der gesamten Strasse. Und die Sanierung dieser Leitungen, also der Wasser-, Abwasserleitungen und so weiter, das ist das, was die viele Zeit benötigt, darum brauchen wir so lange. Wenn wir nur den Deckbelag auswechseln möchten, dann wäre das grundsätzlich schnell, schnell machbar.

Der Regierungsrat lehnt das Postulat ab, denn wir möchten niemandem die Hoffnung machen, dass es auch nur halbwegs möglich sein wird, alles innerhalb von drei Monaten zu realisieren. Sie könnten genauso gut ein Postulat schreiben und verlangen, wir sollten es in drei Wochen machen – es geht nicht, es wird nicht gehen. Und selbst wenn Frau Rogenmoser uns auch noch mithilft, wird das vermutlich die Bauzeit nicht positiv beeinflussen (*Heiterkeit*). Ja, ich weiss jetzt nicht, aber es ist, wie das Martin Hübscher gesagt hat, eine Operation am offenen Herzen. Sie haben dort Leitungen, und auch bei diesen Leitungen können Sie nicht einfach sagen «ja, das stellen wir jetzt ab und dann bauen wir zwei, drei Wochen und dann stellen wir die wieder an». So geht das eben nicht, denn die Eglisauer brauchen ja die Wasserversorgung in dieser Zeit auch. Herr Hübscher hat gesagt, das sei eine Operation am offenen Herzen, und wenn wir das jetzt vergleichen wollen, dann ist es so: Stellen Sie sich vor, Sie haben eine komplizierte Operation und Sie gehen zu ihrem Arzt. Der Arzt sagt «die Operation dauert acht Stunden» und Sie sagen dann: «Was, acht Stunden? Das ist viel zu lang, das muss in einer Stunde möglich sein.» Und dann wird Ihnen der Arzt sagen «nein, ich brauche wirklich acht Stunden» und dann sagen Sie: «Lassen Sie einfach all den Schnickschnack weg und machen Sie das in einer Stunde!» Sie werden sich mit Ihrem Arzt nicht einigen können, denn letztendlich wird es wahrscheinlich so lange dauern, wie der Arzt sagt. Es würde tatsächlich schneller gehen, die Ortsdurchfahrt zu sanieren, wenn wir eine Vollsperrung machen könnten. Dann könnten wir substanziell die Zeit verkürzen. Aber dann müsste der komplette Verkehr umgeleitet werden. Und ob dann das besser ist, ist eine Frage, wir können gerne darüber diskutieren. Wir haben das als nicht sinnvoll erachtet und uns daher entschieden, die Baustelle unter Verkehr zu halten. Dafür dauert die Baustelle länger. Nur um das auch noch zu sagen: Es ist keine Umfahrung. Es wird immer wieder gesagt, dass es eine Umfahrung sei. Es ist keine Umfahrung, es ist eine Entlastungsroutenroute, denn die Baustelle wird zu jeder Zeit in beide Richtungen befahrbar sein. Grundsätzlich ist die Idee, dass der Verkehr von Süden nach Norden immer durch die Baustelle geht. Und der Verkehr von Norden nach Süden geht durch die

Baustelle oder auf die Entlastungsrouten. Das heisst: Dann, wenn es besonders viel Verkehr hat, wenn es zu viel Stau gibt, dann steht die Entlastungsrouten zur Verfügung. Wir haben ein intelligentes Verkehrssystem, das Ihnen anzeigt, wie lange Sie haben, geschätzt. Wenn Sie also von Norden mit dem Auto kommen, dann sehen Sie, wie lange Sie haben, wenn Sie durch den Stau gehen, durch die Baustelle, oder Sie sehen, wie lange Sie haben, wenn Sie auf die Entlastungsrouten fahren. Das ist keine perfekte Lösung, klar, wir würden uns auch etwas noch Besseres wünschen, aber es ist das Beste, das wir gefunden haben.

Nun noch schnell zur Ersatzbrücke: Frau Franzen, das war ursprünglich unser Plan. Unser Plan war, eine Ersatzbrücke zu bauen, und wir haben es vertieft geprüft und gemerkt, dass es rechtlich nicht machbar ist. Wir sind in einem Rechtsstaat, und wenn wir in einem Rechtsstaat herausfinden, dass es rechtlich nicht machbar ist, dann ist das halt schlecht. Wenn wir es dennoch probiert hätten, wären wir vor Gericht gescheitert. Vermutlich wäre das auch nicht sinnvoll gewesen.

Nun, Sie haben gesagt, wir hätten kein Gehör für die Bevölkerung und gingen nicht auf ihre Anliegen ein. Wir gehen sehr wohl auf ihre Anliegen ein. Wir haben nur schon bereits sehr viele Varianten geprüft und können daher sagen, warum wir diese Varianten verworfen haben. Das Tiefbauamt hat insgesamt 22 unterschiedliche Varianten geprüft, wie man jetzt damit umgehen kann, inklusive Pontonierbrücke und Ersatzbrücke. Und das ist die Variante, die wir gewählt haben, weil wir glauben, dass es die sinnvollste ist und diejenige, die machbar ist. Und trotz allem: Wir sind bestrebt, die Verkehrsstörung so kurz wie möglich zu halten. Also hier haben wir nicht im Grundsatz eine Differenz. Wir haben keine Freude, wenn es viel Stau gibt.

Dann noch ein Wort zur Umfahrung: Wir arbeiten an der Umfahrung. Sie werden dann einen Objektkredit kriegen, den Sie überweisen können oder nicht. Aber Sie müssen sich eines bewusst sein: Die schlussendliche Entscheidung, ob diese Brücke gebaut wird oder nicht, fällen nicht Sie, die fälle auch nicht ich, die fällt auch nicht die Volkswirtschaftsdirektorin oder der Regierungsrat, sondern das wird letztendlich von den Gerichten entschieden.

Wir hatten letzte Woche ein Jubiläum: Das Tiefbauamt besteht jetzt seit 220 Jahren. Stellen Sie sich das einmal vor, das Tiefbauamt des Kantons Zürich besteht seit 1803. 220-Jahr-Jubiläum, Sie sehen also, das Tiefbauamt hat einiges an Erfahrung im Strassenbau. Reklamationen gehören im Strassenbau leider Gottes dazu, saniert werden müssen die Strassen und die Leitungen trotzdem.

Der Regierungsrat lehnt das Postulat deshalb ab, denn eine Sanierung in drei Monaten, also in einem Zehntel der Zeit, das ist leider Gottes unrealistisch. Besten Dank.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 92 : 75 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das dringliche Postulat KR-Nr. 129/2023 zu überweisen.

Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innert einem Jahr.

Das Geschäft ist erledigt.