Abo **Teures Projekt**

Umfahrung Eglisau kostet über eine halbe Milliarde – ist ein Ja an der Urne realistisch?

Die Umfahrung Eglisau wird viel teurer als ursprünglich angepriesen. Welche Chancen hat das Projekt angesichts des Preisschilds noch?

Manuel Navarro
Publiziert: 10.02.2026, 06:00

Dereinst soll eine dritte Brücke hier noch den Rhein queren: Die Umfahrung Eglisau.
Foto: Madeleine Schoder

Hören Sie diesen Artikel:

00:00 / 09:59 1X BotTalk

In Kürze:

- Die Kosten der geplanten Umfahrung Eglisau haben sich auf 580 Millionen Franken verdoppelt.
- Vergangene Abstimmungen zeigen, dass teure Strassenprojekte im Kanton Zürich oft abgelehnt werden.
- Umweltverbände kritisieren die Route, weshalb ein Gerichtsverfahren wahrscheinlich ist.
- Befürworter argumentieren, der Engpass behindere die wirtschaftliche Entwicklung des nördlichen Kantonsteils.

Vor dem Jahr 2037 kann mit dem Bau der Umfahrung Eglisau nicht begonnen werden. Das hat der Regierungsrat im Dezember mitgeteilt ↗. Doch die wichtigere Frage ist bei diesem Projekt nicht wann, sondern viel mehr ob überhaupt. Denn die Regierung hat nicht nur über den Zeitplan informiert, sondern auch über die Kosten. Auf 580 Millionen Franken werden diese inzwischen geschätzt.

Das war für die Region Rafzerfeld eine happige Mitteilung. Denn das Preisschild für das Projekt hat sich damit verdoppelt. Eine Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2021 ging noch von 275 Millionen Franken aus, +/- 30 Prozent. Jetzt ist klar: Es sind stattdessen plus 111 Prozent – eine halbe Milliarde Franken für 4,4 Kilometer Strassen, Brücke und Tunnels.

Es stellt sich die Frage: Wie gut stehen die Chancen dafür, dass das Zürcher Stimmvolk dereinst so viel Steuergeld für eine Umfahrung im Norden des Kantons ausgeben will? Eine Auslegeordnung.

Strassenprojekte haben es schwer

Ein Blick auf Abstimmungen über Strassenprojekte spricht gegen ein Ja an der Urne. Die Volkswirtschaftsdirektorin Carmen Walker-Späh (FDP), in deren Zuständigkeit die Umfahrung Eglisau fällt, erlitt 2020 eine ihrer empfindlichsten Niederlagen. Damals sprachen sich die Stimmberechtigten gegen den Bau des

Rosengartentunnels aus. Mit einem Nein-Anteil von über 60 Prozent versenkte das Zürcher Stimmvolk das Projekt, für welches insgesamt 1,1 Milliarden Franken benötigt worden wären.

Dabei ging es um noch bedeutend mehr Verkehr, als derzeit in Eglisau gemessen wird. Während man auf der überlasteten Strecke im Rafzerfeld von rund 24'000 Fahrzeugen pro Tag ausgeht, sind es auf der Rosengartenstrasse in Zürich über 56'000. Trotzdem wurde das Projekt wuchtig versenkt.

Knapper war das Ergebnis im November 2024, als es auf Bundesebene um den Ausbau der Nationalstrassen ging. Damals betrug der Nein-Stimmen-Anteil nur 52,7 Prozent.

Immerhin: 2012 sagten fast 63 Prozent Ja an der Urne, als es darum ging, die beiden Dörfer Obfelden und Ottenbach mittels eines neuen Autobahnzubringers vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Diesbezüglich unterscheidet sich die Ausgangslage nicht gewaltig von jener im Rafzerfeld. Anders sieht es aber bei den Kosten aus: Für den Kanton ging es 2012 um knapp 39 Millionen Franken. Das entspricht weniger als 7 Prozent der Kosten der Umfahrung Eglisau.

Im Rafzerfeld wohnen nicht viele

Ein weiteres Problem ist rein mathematischer Natur. Am jüngsten Abstimmungssonntag im November 2025 verfügte das Rafzerfeld über 8790 Stimmberechtigte. Das sind 0,93 Prozent aller Stimmberechtigten des Kantons Zürich (941'000). Die Gemeinden Eglisau, Hüntwangen, Rafz, Wasterkingen und Wil haben also viel Arbeit vor sich. Sie müssen die anderen 99,07 Prozent Stimmberechtigten des Kantons Zürich davon überzeugen, eine Menge Steuergeld für eine Umfahrungsstrasse zu sprechen.

Zum Vergleich: Die Stadt Zürich hatte bei der Abstimmung um den Rosengartentunnel eine deutlich bessere Ausgangslage. Damals zählte der Kanton Zürich rund 917'000 Personen, die mitentscheiden durften. Mehr als 233'000 davon – rund 25

Prozent – wohnten dabei in der Stadt. Auf dem Papier hatten sie also deutlich mehr Chancen, das Projekt in ihrer eigenen Gemeinde zu unterstützen. Allerdings: Während im Rafzerfeld davon ausgegangen werden kann, dass eine grosse Mehrheit eine Umfahrung begrüsst, war die Stadt Zürich längst nicht vom Rosengartenprojekt überzeugt. Im Gegenteil: Der Nein-Stimmen-Anteil bei der Abstimmung betrug fast 71 Prozent.

Ein Gerichtsverfahren ist programmiert

Seit die geplante Route der Umfahrung Eglisau ein erstes Mal präsentiert wurde, wird sie von Naturschutzverbänden kritisiert. Der frühere Gemeindepräsident Peter Bär (Fokus Eglisau), der während der Vorstellung der Route im Jahr 2022 im Amt war, sagte schon damals: «Über die Umfahrung Eglisau wird schliesslich das Bundesgericht entscheiden.»

Der Grund: Die geplante Route tangiert Gebiete, die im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung sind. Die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission kam daher zum Schluss, dass die geplante Umfahrung diese Gebiete zu sehr beinträchtige. Das bedeutet aber nicht, dass das Projekt chancenlos ist. Ein Gericht wird dereinst, sofern Einsprache gegen die Umfahrung erhoben wird, entscheiden müssen, ob der Schutz der Natur höher zu gewichten ist als das nationale Interesse an einem flüssigen Verkehr auf der Nord-Süd-Achse durch das Rafzerfeld.

Der Gemeindepräsident ist nicht entmutigt

Keine Chance also, dass die Umfahrung überhaupt je gebaut wird? In Eglisau ist man trotz der Herausforderungen durchaus optimistisch – oder gibt sich zumindest kämpferisch. Gemeindepräsident Roland Ruckstuhl (FDP) hat dem Thema das jüngste Editorial des Mitteilungsblatts gewidmet. «Die Bevölkerung des Kantons Zürich wird bei einer Abstimmung die Notwendigkeit erkennen», schreibt Ruckstuhl. Dessen sei sich der Eglisauer Gemeinderat sicher. «Es geht um einen der wichtigsten

Wirtschaftsstandorte, um eine gute Erreichbarkeit der Kantonshauptstadt von der Nordtangente aus und um eine Weitsicht betreffend das geplante Atomendlager.»

Trotzdem: Warum sollte sich jemand, der in Winterthur oder Uster wohnt, dafür interessieren, wie sehr sich der Verkehr in Eglisau staut? «Weil es eben nicht um ein Dorfproblem geht, sondern um einen strukturellen Engpass im kantonalen Verkehrsnetz», sagt Ruckstuhl. «Der überwiegende Verkehr hier hat kein Ziel in Eglisau. Das ist volkswirtschaftlich ineffizient und bremst nicht nur uns aus, sondern den gesamten Wirtschaftsstandort Zürich Nord.»

Dieser sei von grosser Bedeutung für ganz Zürich. «Hier ist Platz. Platz für Betriebe, Logistik, Industrie, Bauwirtschaft. Der Kanton kann nicht alles Wachstum in die bestehenden Zentren pressen.» Das funktioniere weder verkehrlich noch gesellschaftlich. «Aber Wachstum in der Peripherie klappt nur, wenn die Anbindung zuverlässig und planbar ist.»

Der Norden des Kantons sei deshalb eine Schlüsselregion. «Hier entstehen neue Arbeitsplätze, hier ist zum Beispiel das neue Logistikzentrum von Digitec Galaxus geplant, welches auf 60’000 Quadratmetern 550 Arbeits- und Ausbildungsplätze bietet.» Und mit dem Flughafen Zürich liege zudem einer der wichtigsten Arbeitsorte der ganzen Schweiz mit rund 30’000 Arbeitsplätzen in diesem Wirtschaftsraum. Die wichtige Zufahrtsachse aus dem Norden führe über Eglisau.

Noch ein anderes Argument ist für Ruckstuhl von grosser Bedeutung: Die Umfahrung ist schlicht alternativlos. «Der heutige Engpass ist nicht ausbaubar.» Die historische Ortsdurchfahrt mit der Rheinquerung ist weder für das heutige Verkehrsvolumen noch für regelmässige Lastwagenkolonnen ausgelegt. «Gleichzeitig wächst der Norden des Kantons stark. Wenn sich auf dieser Strecke täglich Tausende Fahrzeuge stauen, wirkt sich das als Kettenreaktion auf das gesamte Netz aus – inklusive Ausweichverkehr in Richtung Bülach, Winterthur und Zürich.»

Eglisau sei das einzige verbleibende Nadelöhr im gesamten Nord-Süd-Verkehr.

Auch die Kosten für die Umfahrung müssen gemäss Ruckstuhl in diesem Kontext betrachtet werden. «Der Kanton Zürich investiert Milliarden in Standortförderungen, Infrastruktur und Zukunftsprojekte. Ein einziger Engpass kann diese Investitionen entwerten. Die Umfahrung Eglisau ist im Vergleich dazu finanziell überschaubar, wirkt aber über Jahrzehnte.»

Auch der Verein Umfahrung Eglisau ist optimistisch

Zweckoptimismus des Gemeindepräsidenten? Dagegen spricht, dass auch Rolf Hartl, Präsident des Vereins Umfahrung Eglisau, die Situation ähnlich beurteilt. «Wenn der Regierungsrat dem Kantonsrat das Projekt im Rahmen der Richtplanänderung so vorschlägt, kann man davon ausgehen, dass mindestens die Verwaltung und der Regierungsrat hinter dem Projekt stehen», hält er fest. Zudem sei das aktuelle Projekt unter allen Aspekten von Technik, Umweltschutz und Ortsbildschutz das Beste, was drinliege. «Wenn diese Zusammenhänge klargemacht werden, sind die Chancen intakt, politische Mehrheiten im Kanton für die Umfahrung Eglisau zu finden.» Und ausserdem: «Nichts zu tun und abzuwarten, ist schlicht keine Option – für niemanden.»

Suchen Sie Ihre Gemeinde

Gemeindesuche

Keine Neuigkeiten aus Ihrer Gemeinde verpassen? Wählen Sie hier Ihre Gemeinde aus und erhalten Sie eine E-Mail, sobald ein neuer Artikel dazu erscheint.

Manuel Navarro ist Redaktor für das Ressort Zürcher Unterland. Er berichtet schwerpunktmässig über das Rafzerfeld und den Flughafen Zürich. Mehr

Infos

Fehler gefunden? Jetzt melden.

4 Kommentare