

Kanton Zürich
Tiefbauamt
Projektieren und Realisieren
8090 Zürich

Eglisau, 21. Februar 2024

Öffentliche Auflage Vorprojekt «light» Umfahrung Eglisau: Stellungnahme im Rahmen von §§ 12 und 13 Strassengesetz

Sehr geehrte Damen und Herren

Unser Verein – ein Zusammenschluss von Einwohnern Eglisaus und Umgebung sowie den Gemeindebehörden nördlich Bülachs – wurde 2009 gegründet und tritt für eine rasche Realisierung der Umfahrung Eglisaus ein. Das Eglisauer Verkehrsproblem ist seit nun mehreren Jahrzehnten notorisch und bedarf keiner weiteren Begründung. Mit dem Bau und der Inbetriebnahme des Ausbaus der Hauptstrasse Nr. 4 im Hardwald und des Kreisels Chrüzstrasse (Glattfelden) wird sich die Situation auf dieser wichtigen kantonalen Nord-Süd-Achse noch weiter verschärfen. Umso wichtiger und dringender wird die Realisierung der Umfahrung Eglisau.

Vor diesem Hintergrund und nach Einsicht in die aufliegenden Akten begrüssen und unterstützen wir die vorliegende Lösung. Sie ist technisch machbar, finanziell (wahrscheinlich) tragbar und in einer umfassenden ökologischen Beurteilung vertretbar. Die folgenden Ausführungen sollen dazu beitragen, die politische Akzeptanz des Projekts zu erhöhen und auf allfällige Kritik- und Konfliktpunkte aufmerksam zu machen.

Wir folgen der Systematik der aufliegenden Akten. Wo nicht anders vermerkt, teilen wir die in den Unterlagen getroffenen Feststellungen und Einschätzungen.

Technischer Bericht

Variantenentwicklung / Linienführung (Kapitel 3)

Wir sehen die gewählte Linienführung als Bestvariante und unterstützen diese Lösung ausdrücklich. Gleichwohl wird in Teilen der Bevölkerung die Frage gestellt, warum im Süden eine Zufahrt durch den Laubberg, beginnend ab der Autobahn Glattfelden nicht in Frage kommt (ungefähr im Sinne der Varianten 5 und 27). Im Hinblick auf die künftige Diskussion bedarf es seitens des Kantons einer abschliessenden Begründung, warum die Durchbohrung des Laubbergs nicht in Frage kommt, so wie dies im Bericht zu den zahlreichen anderen Varianten zu lesen ist.

Verkehrliche Dimensionierung (Kapitel 4.1 in Verbindung mit Bericht 7)

Gegen die Umfahrung Eglisau dürfte, wie bei praktisch allen Strassenvorhaben, ins Feld geführt werden, a) es würden Kapazitäten erhöht, was b) Mehrverkehr zur Folge habe. Dem Bericht ist zu entnehmen, dass die Umfahrung praktisch von Anfang an ihre Kapazitätsgrenze erreicht haben wird (23'400 Fahrzeuge pro Werktag) und dass die Umfahrung per saldo keinen Mehrverkehr generieren wird. Auf der anderen Seite wird der Verkehr auf der Ortsdurchfahrt um 75 bis 85% entlastet. Wir begrüßen diese Feststellungen sehr. Erfahrungsgemäss werden aber im politischen Prozess die Parameter, die solchen Prognosen zugrunde liegen, in Frage gestellt. Es wäre hilfreich, in einem nächsten Schritt die Sensitivitäten bzw. Bandbreiten offenzulegen, die den Prognosen bzw. obiger Schlussfolgerung zugrunde liegen.

Anschlüsse (Kapitel 4.2)

Wir begrüßen ausdrücklich die vorgeschlagene Lösung mit dem Halbanschluss Eglisau Süd und dem Vollanschluss Nord, bestehend aus den beiden Anschlüssen Hüntwangen und Eglisau Nord. Wir erachten die Vorschläge als zweckmässig, gewährleisten sie doch einen optimalen Verkehrsfluss bei minimalem Landerwerb.

Koordination mit dem Projekt Ortsdurchfahrt, insbesondere beim Anschluss Nord (Kapitel 5.3.4)

Im Abschnitt «5.2.4 Anschluss Eglisau Nord» wird beiläufig ausgeführt, dass eine «*vertiefte Untersuchung (...) unter Abstimmung mit dem Projekt Umgestaltung Ortsdurchfahrt Eglisau (,) in den nächsten Projektphasen*» erfolgen soll.

Für uns ist vor allem die inhaltliche Abstimmung zwischen beiden Projekten von zentraler Bedeutung (vgl. auch unser Schreiben vom 16. Februar 2023 im Rahmen der öffentlichen Auflage des Projekts Umgestaltung Ortsdurchfahrt). Beide Projekte sind aus einer gesamtheitlichen Betrachtung zu entwickeln. Sie dürfen sich nicht gegenseitig negativ präjudizieren. Insbesondere darf die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt nicht zu einer Situation führen, die für die Realisierung der Umfahrung nachteilig ist. Diese Anforderung muss sich wie ein roter Faden durch beide Projekte durchziehen.

Geschwindigkeiten (Kapitel 5.2.1)

Wir beurteilen die vorgesehenen Höchstgeschwindigkeiten (grundsätzlich 80 km/h auf der Umfahrungsstrasse) als zweckmässig.

Bericht zu den Umweltauswirkungen

Luft (Kapitel 5.2)

Wir bezweifeln die Prognose (S. 27), dass die Umfahrung die Schadstoffemissionen auf dem gesamten Gemeindegebiet um 14 bis 17% erhöht, nachdem an anderer Stelle festgestellt worden war, dass die Umfahrung keine bedeutenden, neuen Verkehrskapazitäten schafft. Tatsache ist jedenfalls, dass im eigentlichen Siedlungsgebiet die Immissionen als Folge der Umfahrung markant abnehmen werden – dies gilt es im Verlauf des weiteren Prozesses klar herauszustreichen. Festzuhalten ist ausserdem, dass die technische Entwicklung sowohl beim MIV als auch im Strassen-Güterverkehr (v.a. dank Batterieantriebe, H2 und synFuels sowie weiteren Effizienz-Massnahmen) auch in den kommenden Jahren zu einer markanten Reduktion der Luftschadstoffe führen werden (vgl. dazu auch die Grafik, S. 31).

Landschafts- und Ortsbild (Kapitel 5.12)

Wir beurteilen diesen Abschnitt, in welchem es um die Vereinbarkeit des Projekts mit den Bundesinventaren geht, als für die Machbarkeit des Projekts hoch-relevant. Wir können der präsentierten Auslegeordnung zwar folgen, vermissen aber konkrete Hinweise, wie die Güterabwägung (gemäss Abbildung 22, S. 69) vorgenommen werden könnte bzw. welche konkreten Kompensationsmassnahmen im Bereich Natur und Landschaft getroffen werden müssen, um das politische und rechtliche Risiko zu vermindern. Der Hinweis auf die im Gebiet Wölfishalde verfügbaren Flächen genügt nicht. Im Rahmen der Güterabwägung ist z.B. deutlich zu machen, dass die beiden heute schützenswerten Brücken ebenso von Menschenhand gestaltet wurden wie die Rheinlandschaft als Folge der Wasserkraftnutzung im Kraftwerk Eglisau-Rheinsfelden. Im Rahmen einer Güterabwägung ist ferner der «trade off» zwischen den ISOS-Schutzzielen, die durch die Umfahrung und den BLN-Zielen zu diskutieren. Bei letzteren fällt zudem auf (Ziff. 3.1 bis 3.17, S. 71 f.), dass keines dieser Ziele durch die Rheinbrücke und die Zufahrten ernsthaft und dauernd beeinträchtigt wird. Letztlich richtet sich die Kritik der ENHK gegen die Brücke «an sich»: ihre letzte Stellungnahme aus dem Jahre 2021 setzt sich mit der Vereinbarkeit der im BLN-Inventar für die Rheinlandschaft definierten Schutzziele mit dem Umfahrungsprojekt nicht substantiiert auseinander, unterschlägt die dank der Umfahrung erreichbaren Aufwertungsgewinne innerhalb des BLN- und ISOS-Gebiets (insbesondere im engeren Siedlungsraum Eglisau) und enthält überhaupt keine stringente Begründung für die kritisch-ablehnende Haltung der ENHK. Auf der anderen Seite vermissen wir in diesem Kapitel (bzw. auch anderswo) die übergeordneten, «nationalen» Argumente pro Umfahrung, wie sie im RRB 885 vom 15. Juni 2022 enthalten waren, und die für die Güterabwägung mit-entscheidend sein werden. Spätestens bis zum Schluss des nächsten Verfahrensschritts muss in diesen Punkten Klarheit geschaffen werden und ein solides politisches und rechtliches Argumentarium ausgearbeitet werden.

Bericht flankierende Massnahmen Ortsdurchfahrt

Die Gesamtheit der vorgeschlagenen Massnahmen (Tempo 30 auf der Zürcher- und der Schafhauserstrasse, Begegnungszone mit Tempo 20 auf der Rheinbrücke, Rückbauten von Passerellen und Lärmschutzwänden verbunden mit der Neugestaltung des Strassenraums) erachten wir als zielführend und als taugliche Diskussionsgrundlage für den künftigen kommunalen (und kantonalen) Entscheidungsprozess. Die aus der Umfahrung resultierenden Vorteile für die Entwicklung der BLN- und ISOS-geschützten Gemeinde Eglisau sind deutlich hervorzuheben, vor allem auch, wie oben erwähnt, im Rahmen der Gesamt-Güterabwägung.

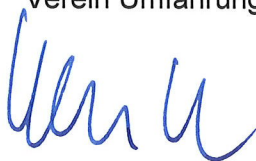
Weitere Dossier-Unterlagen

Keine Bemerkungen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und stehen Ihnen für Rückfragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Verein Umfahrung Eglisau (VUE)



Dr. Rolf Hartl
Präsident



Lucas Müller
Sekretär