



Gemeinde Eglisau

Eglisau, 26. Februar 2024
Unser Zeichen: lm
Reg.-Nr. 06.06.05.00

Kanton Zürich
Tiefbauamt
Projektieren und Realisieren
Walcheplatz 2
8090 Zürich

Vorprojekt light «Neubau Umfahrungsstrasse inkl. Rheinbrücke und FLAMA Ortsdurchfahrt Eglisau» - Stellungnahme des Gemeinderats Eglisau

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen bestens für die Gelegenheit, uns zum Projekt «Neubau Umfahrungsstrasse inkl. Rheinbrücke und FLAMA Ortsdurchfahrt Eglisau» (nachfolgend Umfahrung Eglisau) äussern zu können. Der Gemeinderat Eglisau war im Planungsprozess einbezogen und konnte sich bereits mehrfach in das Vorhaben einbringen.

Ausgangslage und allgemeine Einschätzung

Die historische Rheinbrücke bei Eglisau ist seit vielen Jahren ein verkehrstechnisches Nadelöhr auf der Strecke Flughafen – Bülach – Rafzerfeld – Schaffhausen. Täglich belasten rund 20'000 Fahrzeuge – davon ein Lastwagenanteil von 10%, bedingt vor allem durch Kies- und Deponietransporte – die Kantonsstrasse mitten durch die Gemeinde hindurch. Die Strassenbrücke ist eine der wenigen Querungsmöglichkeiten über den Rhein und die zentrale Nord-Süd-Verbindung in der Umgebung. Die Strasse ist mit ihrer Anbindung an den Flughafen Zürich und den Ballungsraum der Stadt Zürich für den gesamten Wirtschaftsraum Zürich Nord, Schaffhausen und Süddeutschland essenziell. Dass die Verkehrssituation in und um Eglisau mit ihren fast täglichen Staumeldungen einer Verbesserung bedarf, ist offensichtlich. Eine Umfahrung der Ortschaft Eglisau ist aus unserer Sicht die einzige Lösung, die nachhaltig Abhilfe verschafft, zumal sich mit dem Ausbau der Hauptstrasse Nr. 4 im Hardwald und des Kreisels Chrüzstrasse (Glattfelden) die Situation noch weiter verschärfen wird. Der Gemeinderat Eglisau unterstützt das vorliegende Vorprojekt daher ausdrücklich. Gleichwohl erlauben wir uns nachfolgend einige Hinweise, um zu einer bestmöglichen Lösung und breit abgestützten Akzeptanz in der Bevölkerung beizutragen. Die Kapitelverweise beziehen sich auf den technischen Bericht.

Nachbar- und Drittprojekte (Kapitel 1.7)

Im technischen Bericht wird darauf verwiesen, dass das Vorprojekt light mit den Nachbar- und Drittprojekten koordiniert ist. Für die Information der Öffentlichkeit würden wir es begrüßen, wenn in den nächsten Projektschritten ausgeführt wird, wie diese Koordination stattgefunden hat und welche konkreten Auswirkungen dies auf die einzelnen Projekte hatte.

Variantenentwicklung / Linienführung (Kapitel 3)

In Kapitel 3 wird beschrieben, welche Varianten untersucht wurden und welche Linienführung schliesslich gewählt wurde. Der Gemeinderat Eglisau ist überzeugt, dass die gewählte Linienführung die Bestvariante darstellt und unterstützt diese ausdrücklich. Wir vermischen jedoch im technischen Bericht wie auch im Bericht Landschaftsanalyse eine klarere Begründung, inwiefern sich die gewählte Linienführung von den anderen Varianten abhebt. Aus unserer Sicht muss im Hinblick auf die politische Debatte

die stattgefundene Interessenabwägung, die zu diesem Entscheid geführt hat, stringent aufgezeigt und für die Bevölkerung nachvollziehbar gemacht werden.

Ersatzmassnahmen (Kapitel 5.12)

Die obgenannte Interessenabwägung muss verdeutlichen, dass mit der gewählten Variante gewisse Eingriffe in die Lebens- und Landschaftsräume unvermeidbar sind, jedoch so gering wie möglich gehalten werden. Uns ist es ein grosses Anliegen, dass für diese Eingriffe in den weiteren Projektschritten eine sorgfältige Identifizierung möglicher Ersatzmassnahmen stattfindet und diesem Punkt grosse Bedeutung zukommt.

Flankierende Massnahmen (Kapitel 5.13)

Die flankierenden Massnahmen (FLAMA), wie sie auch im separaten Bericht ausführlicher beschrieben werden, zeigen das Potenzial, wie sich die Ortschaft Eglisau durch die Umfahrung entwickeln kann, respektive zeigt anschaulich auf, welche Entwicklung verhindert wird, wenn keine Umfahrung gebaut wird. Die FLAMA sind für uns ein wichtiger Bestandteil, damit die Umfahrung die gewünschten Effekte bringt. Da die FLAMA Auswirkungen auf die Ortsplanung haben, hat die weitere Ausarbeitung nach wie vor unter engem Einbezug der Gemeinde Eglisau zu erfolgen.

Wir möchten an dieser Stelle betonen, dass die Umfahrung nicht nur auf die Gemeinde Eglisau positive Auswirkungen hat. Der gesamte Wirtschaftsraum Zürich Nord inklusive Schaffhausen und der Süddeutsche Raum profitieren massiv von der besseren Anbindung. Diesem Umstand muss in der weiteren Argumentation mehr Gewicht zukommen.

Umweltauswirkungen (Kapitel 6.3)

Im Technischen Bericht (S. 69) heisst es: «Die mehrjährige Bauphase des Projekts stellt eine Herausforderung dar. Die negativen Einwirkungen sind in der weiteren Projektierung soweit als möglich zu minimieren.» Wir teilen die Ansicht, dass diesem Punkt in den späteren Projektphasen grosses Augenmerk zukommen muss.

Im Bericht zu den Umweltauswirkungen wird festgestellt, dass auf den Strassen des Untersuchungsgebiets die Fahrleistung des motorisierten Individualverkehrs aufgrund der grösseren Streckenlänge der Umfahrung gegenüber der Ortsdurchfahrt zunimmt. In der Folge nehmen nach Inbetriebnahme der Umfahrung die Schadstoff- und Treibhausgasemissionen leicht zu. Gleichzeitig wird im Bericht konstatiert, dass durch die Umfahrung Eglisau der Siedlungs- und Landschaftsraum entlang der heutigen Ortsdurchfahrt und im Bereich der bestehenden Rheinquerung massgeblich von Immissionen und weiteren negativen Einwirkungen – heute verursacht durch die Durchgangsstrasse – entlastet werden kann. Wir sind der Ansicht, dass bei einer Abwägung der Interessen, die Entlastung der Bevölkerung im Siedlungsgebiet eine höhere Fahrleistung am Ortsrand aufwiegt. Aus diesen Überlegungen sind uns bei der Beurteilung der Umweltauswirkungen die räumlichen Systemgrenzen zu unpräzise definiert und kommt die Unterscheidung zwischen Siedlungs- und Gemeindegebiet zu kurz (vgl. UVB S. 17). Die Tatsache, dass im eigentlichen Siedlungsgebiet die Immissionen markant abnehmen werden, gilt es im Verlauf des weiteren Prozesses klar herauszustreichen.

Anschlüsse (Kapitel 4.2 / 5.2.2 – 5.2.4)

Die Anschlüsse sind unseres Erachtens elegant gelöst. Sie ermöglichen bei einem geringen Platzbedarf einen optimalen Verkehrsfluss.

Beim Anschluss Süd sehen wir Klärungsbedarf, wie von der Überführung Zürcherstrasse die Erschliessung der Lärchhofstrasse erfolgen soll und inwiefern es auf dieser Überführung einen Rad- / Gehweg benötigt.

Beim Anschluss Nord möchten wir anregen, dass in der Projektvertiefung der Knoten Eglisauer- / Bahnhof- / Wilerstrasse punkto Querungssicherheit genauer betrachtet sowie eine direkte Verbindung für Landwirtschaftsfahrzeuge und Fussgänger zwischen den Gebieten Bartlen und Baulhau geprüft wird. Ausserdem ist der Anschlussknoten Bahnhof- respektive Eglisauerstrasse unbedingt mit dem Projekt Umgestaltung Ortsdurchfahrt Eglisau abzustimmen (Kreisel oder LSA). Die Ortsdurchfahrt muss so geplant werden, dass ein Anschluss an die Umfahrung zu einem späteren Zeitpunkt ohne grössere bauliche Anpassungen möglich ist, respektive, dass jetzige Anpassungen an der Ortsdurchfahrt nicht wieder rückgängig gemacht werden müssen.

Abschliessende Bemerkungen

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit der Mitwirkung und die Berücksichtigung unserer Anliegen. Wie bereits in früheren Stellungnahmen von uns zum Ausdruck gebracht wurde, braucht es, bis die Umfahrung Eglisau realisiert ist, die kurzfristigen Massnahmen aus der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt. Die beiden Projekte bedingen sich aufgrund des unterschiedlichen Zeithorizonts gegenseitig. Wir erwarten daher, dass die Ausführung parallel vorangetrieben wird und dass Sie uns im Planungsprozess weiterhin eng einbeziehen.

Freundliche Grüsse
Gemeinderat Eglisau

Roland Ruckstuhl
Gemeindepräsident

Lucas Müller
Gemeindeschreiber