



**Kanton Zürich  
Volkswirtschaftsdirektion  
Amt für Mobilität**

# **Umfahrung Eglisau**

**Carmen Walker Späh, Regierungsrätin**

**Markus Traber, Chef Amt für Mobilität**

**Mike Pfisterer, Chefarchitekt, Calatrava Valls SA**

**Peter Bär, Gemeindepräsident Eglisau**

**Matthias Hauser, Gemeindepräsident Hüntwangen**

**Medienkonferenz vom 24. Juni 2022**







# Ablauf

Bedeutung der Umfahrung,  
Rückblick

Carmen Walker Späh, Regierungsrätin

Prozess und Herausforderungen  
des Projektes

Markus Traber, Chef Amt für Mobilität

Vorstellung des  
Umfahrungsprojektes

Mike Pfisterer, Chefarchitekt, Calatrava Valls SA

Würdigung Standortgemeinden

Peter Bär, Gemeindepräsident  
Matthias Hauser, Gemeindepräsident

Weiteres Vorgehen

Carmen Walker Späh

Fragen und Abschluss

Carmen Walker Späh

# Ein übermässig belastetes Städtchen<sup>4</sup>



Volkswirtschaftsdirektion

Rafzerfeld 23.08.2021 23.08.2021 10:56 Uhr

## Wie Eglisau unter dem täglichen Verkehr leidet



Die Rheinbrücke, welche die beiden Teile des Städtchens Eglisau verbindet, ist seit vielen Jahren ein verkehrstechnisches Nadelöhr, auf dem es täglich zu Verkehrsüberlastungen kommt. Bild: Lara Gansser, Schaffhausen24

**Durchschnittlich 22 000 Fahrzeuge passieren die Rheinbrücke in Eglisau täglich. Ein Verein kämpft seit Jahren für eine Umfahrung.**

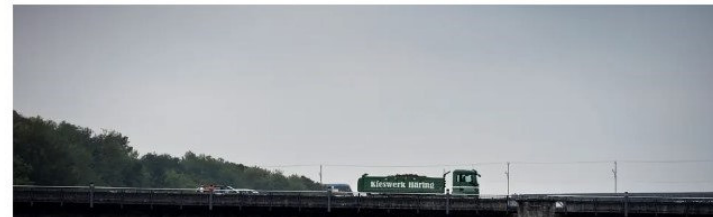
«Eglisau ist mehr als nur eine Staumeldung» – heisst es auf der Webseite des Vereins Umfahrung Eglisau (VUE). Tagtäglich kommt es auf der Rheinbrücke, welche die beiden Teile des Städtchens verbindet, zu massiven Verkehrsüberlastungen. Gemäss einer Erhebung vor Corona erreichten die täglichen Frequenzen durchschnittlich rund

## Eglisau ächzt unter dem Strassenverkehr

20 000 Fahrzeuge im Tag setzen der Bogenbrücke über den Rhein zu. Unter dem Verkehr leiden auch die Eglisauer. Für sie ist aber keine Lösung in Sicht.

03.07.2014, 14:39 Uhr

Merken Drucken Teilen



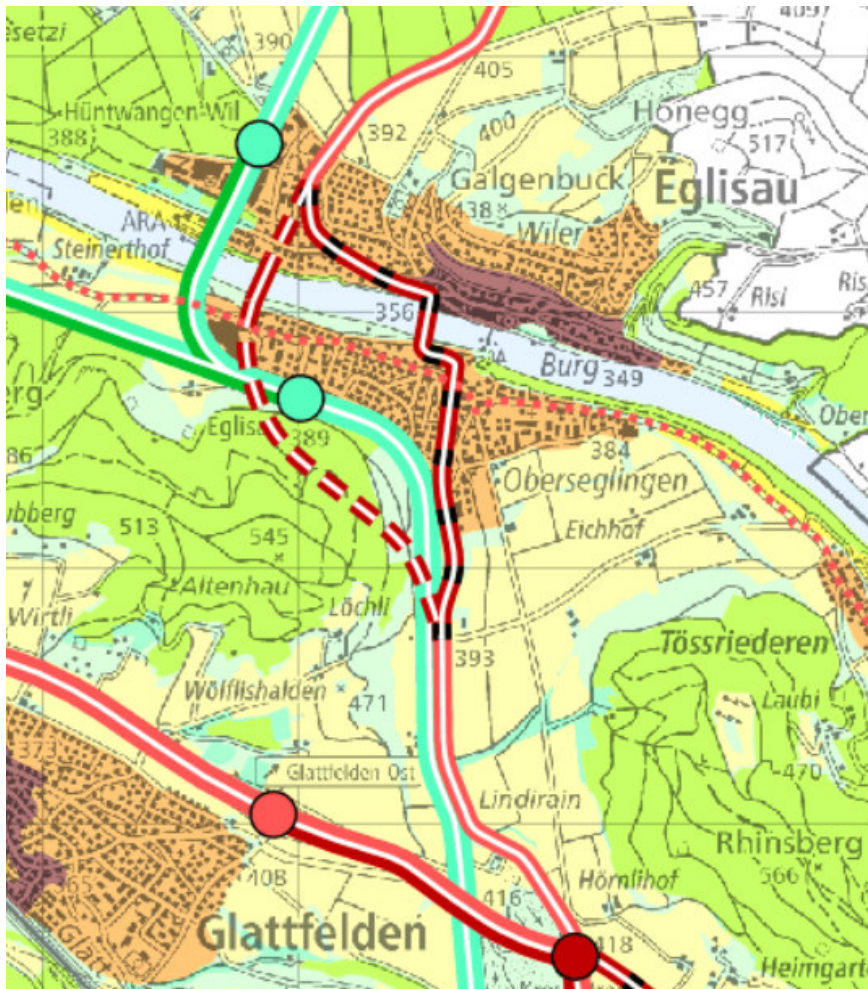
## Eglisau ist mehr als eine Staumeldung



Wer kennt sie nicht, die alltägliche Staumeldung für die Kantonsstrasse zwischen Bülach und Eglisau. Auf diese traurige Berühmtheit würden wir gerne verzichten! Denn Eglisau könnte die Perle des Unterlandes sein. Wir haben viele gute Ideen, wie die Lebensqualität besser wird. Voraussetzung: Verkehr auf eine geeignete Strasse verlagern.



# Ein langwieriges Thema ...



- Eintrag im kantonalen Richtplan 1988
- Motion KR 55/2009 Realisierung Umfahrung Eglisau
- Diverse Machbarkeitsstudien
- Gutachten der ENHK und EKD
- RRB 523/2016 Entscheid Regierungsrat für eine Brückenlösung und gegen Tunnelvariante
- Brückenwettbewerb 2020







# Ablauf

Begrüssung, Einleitung

Carmen Walker Späh, Regierungsrätin

Prozess und Herausforderungen  
des Projektes

Markus Traber, Chef Amt für Mobilität

Vorstellung des  
SA

Mike Pfisterer, Chefarchitekt, Calatrava Valls

Umfahrungsprojektes

Würdigung Standortgemeinden

Peter Bär, Gemeindepräsident  
Matthias Hauser, Gemeindepräsident

Weiteres Vorgehen

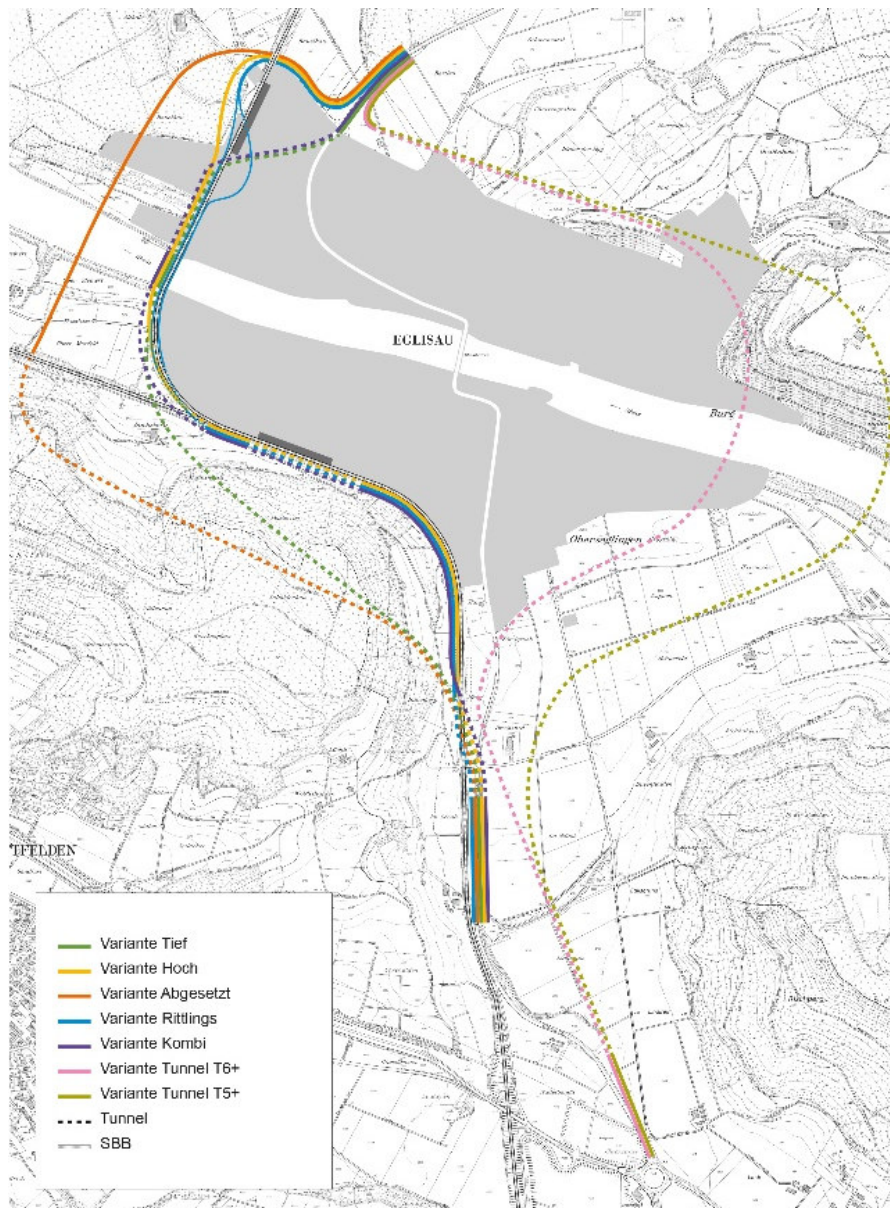
Carmen Walker Späh

Fragen und Abschluss

Carmen Walker Späh

## Rückblick – Varianten

- Ziel, eine neue Umfahrung unter Berücksichtigung der verschiedenen Schutzinventare, der Schutzbedürfnisse der Bevölkerung und der Wirtschaftlichkeit
- Ausarbeitung 9 Linienführungen, davon 7 Brücken- und 2 Tunnellösungen
- Kostenschätzungen Brückenlösungen: 190 bis 510 Mio. Franken
- Kostenschätzungen Tunnelvarianten: rund 780 Mio. Franken







## Rolle der ENHK und EKD

ENHK = Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission

EKD = Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege

- Unabhängige ausserparlamentarische Kommissionen des Bundes
- Kommissionen beurteilen einzig Verträglichkeit eines Vorhabens mit nationalen Schutzziele
- Seit 1. Juni 2017 revidierte Verordnung zum Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung in Kraft
  - Schutzziele noch präziser definiert = Beurteilungsbasis für letztes Gutachten
- Die Kommissionen nehmen keine Interessensabwägungen vor





# 1. Beurteilung der ENHK und EKD

- 2 Gutachten (ENHK 2013 / ENHK und EKD 2015) wurden vor dem Brückenwettbewerb eingeholt
  - Jede Brücke unabhängig ihrer Lage wird als schwerwiegender Eingriff ins BLN-Gebiet Untersee-Hochrhein beurteilt
  - Vollständige Tunnellage unter dem Rhein hindurch wird bevorzugt
  - Kosten sind kein Kriterium zur Begründung der Standortgebundenheit einer Brücke
  - Unter Einhaltung verschiedener Rahmenbedingungen erschien den Kommissionen im Gutachten 2015 eine Brücke westlich der Eisenbahnbrücke als bewilligungsfähig
- ➔ Genannte Rahmenbedingungen gingen in Aufgabenstellung des Brückenwettbewerbs ein

# Siegerprojekt Wettbewerb



# Machbarkeitsstudie zur Gesamtumfahrung

## Inhalt

- Führung Anschlussstrecken von der Brücke bis zu den Anschlüssen an das bestehende Strassennetz
- Klärung der Anschlussknoten, insbesondere im Norden
- Klärung der Auswirkungen einer allfälligen Abstellanlage der SBB im Gebiet Birchstud (aktuell Neubeurteilung möglicher Standorte in Arbeit)
- Kostenschätzung

## Herausforderungen

- Einordnung in die Landschaft und grösstmögliche Schonung des Naturraumes
- Lärmschutz im Siedlungsbereich, insbesondere entlang des südlichen Siedlungsrandes
- Sicherstellung Zugänglichkeit des Gewerbegebiet westlich vom Bahnhof Hüntwangen
- Kostenrahmen





## 2. Beurteilung der ENHK und EKD 2021

- Gutachten zum Gesamtprojekt der Umfahrung auf Basis des Wettbewerbsresultats
- Grundlage die für Abschätzung des Entscheidungsspielraums und des Verfahrensrisikos sowie für den Beschluss zum weiteren Vorgehen durch den Regierungsrat
  
- ➔ Das vorliegende Projekt reduziert frühere Schutzzielverletzungen in grossem Umfang, insbesondere aus Sicht Denkmalschutz
  
- ➔ Schwerwiegende Beeinträchtigung des BLN-Gebietes bleibt bestehen
  
- ➔ ENHK bevorzugt weiterhin Tunnellösung

# Ablauf

Begrüssung, Einleitung

Carmen Walker Späh, Regierungsrätin

Prozess und Herausforderungen  
des Projektes

Markus Traber, Chef Amt für Mobilität

**Vorstellung des  
Umfahrungsprojektes**

**Mike Pfisterer, Chefarchitekt, Calatrava Valls SA**

Würdigung Standortgemeinden

Peter Bär, Gemeindepräsident  
Matthias Hauser, Gemeindepräsident

Weiteres Vorgehen

Carmen Walker Späh

Fragen und Abschluss

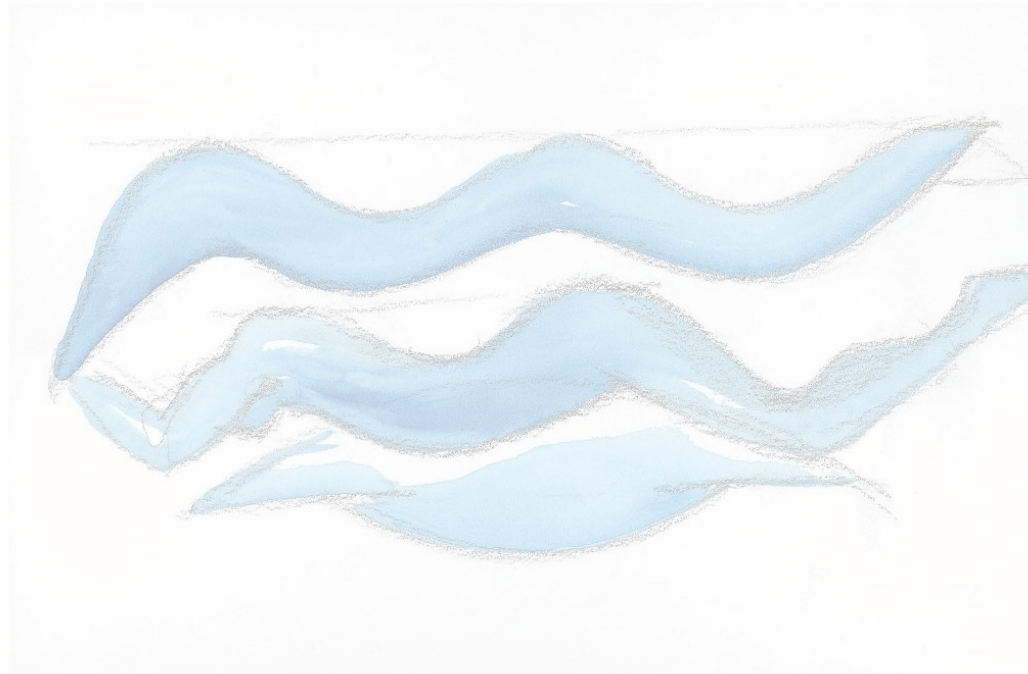
Carmen Walker Späh





## UMFAHRUNG EGLISAU

KT. ZÜRICH • SCHWEIZ



WETTBEWERB UND MACHBARKEITSSTUDIE

24. JUNI 2022



CALATRAVA VALLS SA  
ARCHITECTS & ENGINEERS

© 2020 CALATRAVA VALLS SA. ALLE RECHTE VORBEHALTEN

## RÜCKBLICK WETTBEWERB







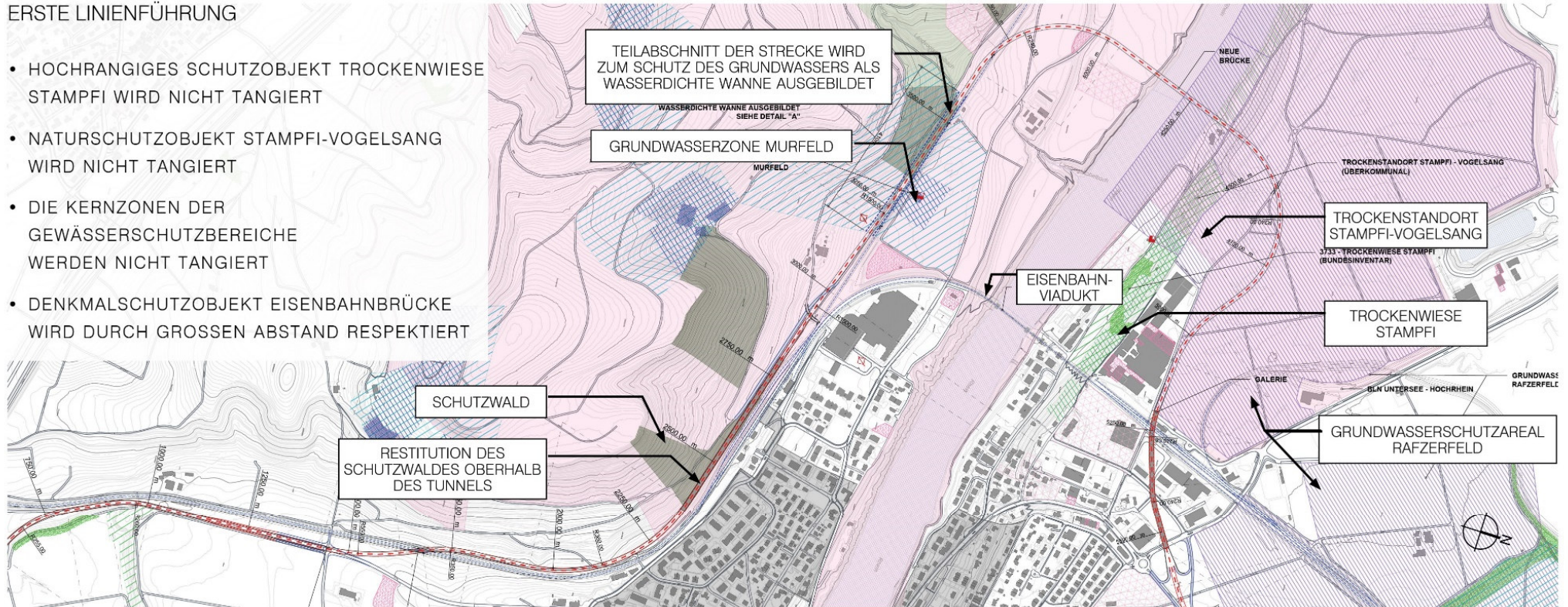




## RÜCKBLICK WETTBEWERB

### ERSTE LINIENFÜHRUNG

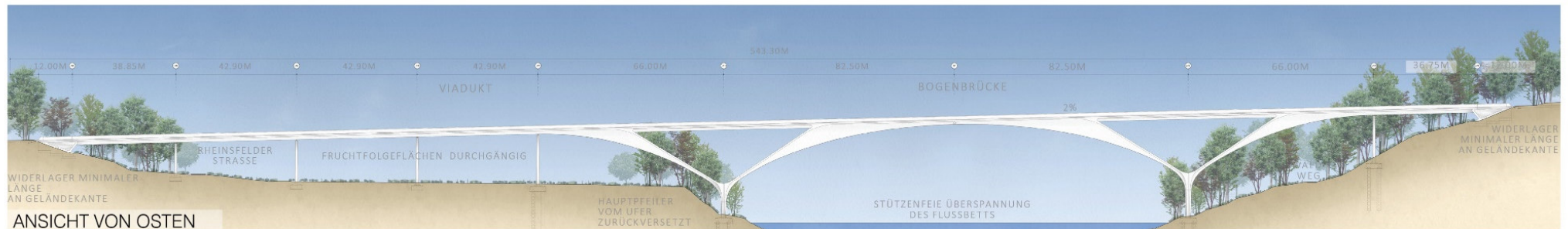
- HOCHRANGIGES SCHUTZOBJEKT TROCKENWIESE STAMPFI WIRD NICHT TANGIERT
- NATURSCHUTZOBJEKT STAMPFI-VOGELSANG WIRD NICHT TANGIERT
- DIE KERNZONEN DER GEWÄSSERSCHUTZBEREICHE WERDEN NICHT TANGIERT
- DENKMALSCHUTZOBJEKT EISENBAHNBRÜCKE WIRD DURCH GROSSEN ABSTAND RESPEKTIERT





## RÜCKBLICK WETTBEWERB BRÜCKENKONSTRUKTION

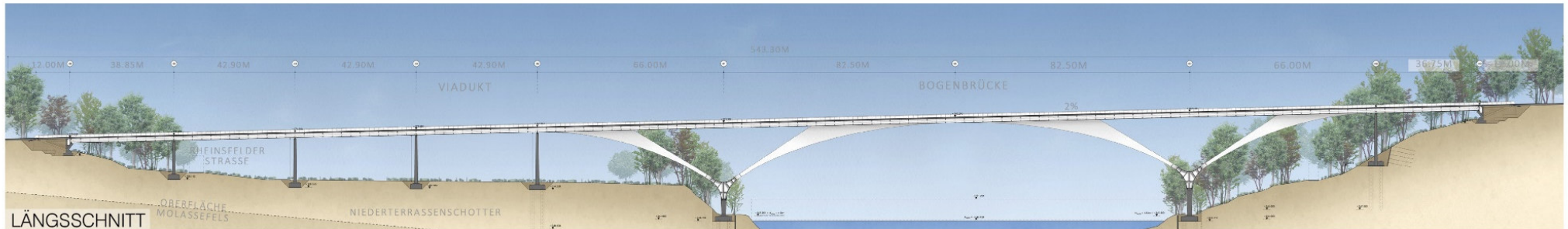
- STAHLBRÜCKE MIT KONSTANTEM HOHLKASTEN-QUERSCHNITT UND FAHRBAHNPLATTE AUS STAHLBETON
- GERINGE BEEINTRÄCHTIGUNG DER FLUSSLANDSCHAFT DES UNTERSEE-HOCHRHEINS DURCH WEITGESPANNTE KONSTRUKTION DER BRÜCKE
- MEHRFELDTRÄGER ALS STATISCHES SYSTEM MIT BOGEN IM MITTELBEREICH ZUR ÜBERSPANNUNG DES RHEINS





## RÜCKBLICK WETTBEWERB BRÜCKENKONSTRUKTION

- OPTIMIERUNG DES TIEFBAUS DURCH EINSATZ VON FLACHFUNDATIONEN WO IMMER MÖGLICH
- GESCHLOSSENER HOHLKASTENTRÄGER OHNE INNENLIEGENDE INSTALLATIONEN, GERINGER UNTERHALT
- HOHER VORFERTIGUNGSGRAD ERMÖGLICHT EINE KÜRZERE BAUZEIT













## MACHBARKEITSSTUDIE

## MACHBARKEITSSSTUDIE

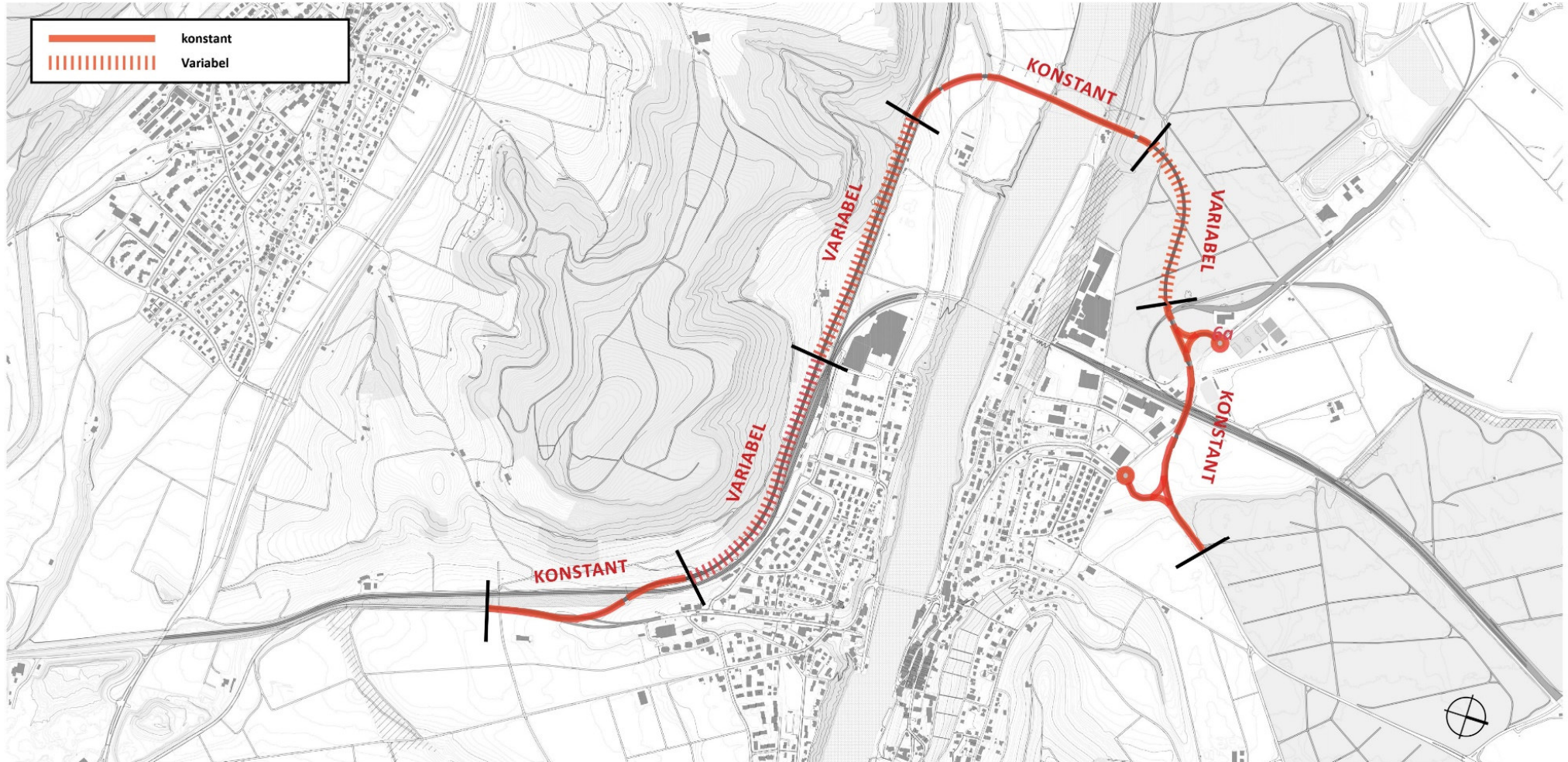
### AUFGABENSTELLUNG

DIE AUFGABENSTELLUNG DURCH DIE AUFTRAGGEBERIN (AFV IP) LÄSST SICH WIE FOLGT ZUSAMMENFASSEN:

- KURZE ANALYSE DER SITUATION / AUSGANGSLAGE / RANDBEDINGUNGEN FÜR STRASSENPROJEKTIERUNG
- AUFZEIGEN DER LINIENFÜHRUNG (SITUATION + LÄNGSSCHNITT) DER GESAMTUMFAHRUNG AUSGEHEND VOM SIEGERPROJEKT FÜR DIE BRÜCKE DER UMFAHRUNG EGLISAU  
EVENTUELL IN VARIANTEN / UNTERVARIANTEN INSBESONDERE FÜR DEN NORDTEIL
- DEFINITION UND DIMENSIONIERUNG DER ANSCHLUSSKNOTEN
- DIMENSIONIERUNG DER TUNNELBAUWERK(E) (QUERSCHNITTE)
- FESTLEGUNG DER TUNNELPORTALE
- DEFINITION UND DIMENSIONIERUNG ALLFÄLLIGER LÄRMSCHUTZMASSNAHMEN
- BEURTEILUNG AUSWIRKUNGEN AUF UMWELT / LANDSCHAFT / LANDSCHAFTSBILD / FLÄCHENVERBRAUCH KULTURLAND
- VERGLEICHENDE KOSTENSCHÄTZUNG



LINIENFÜHRUNG HORIZONTAL - ABSCHNITTE MIT UND OHNE VARIANTEN

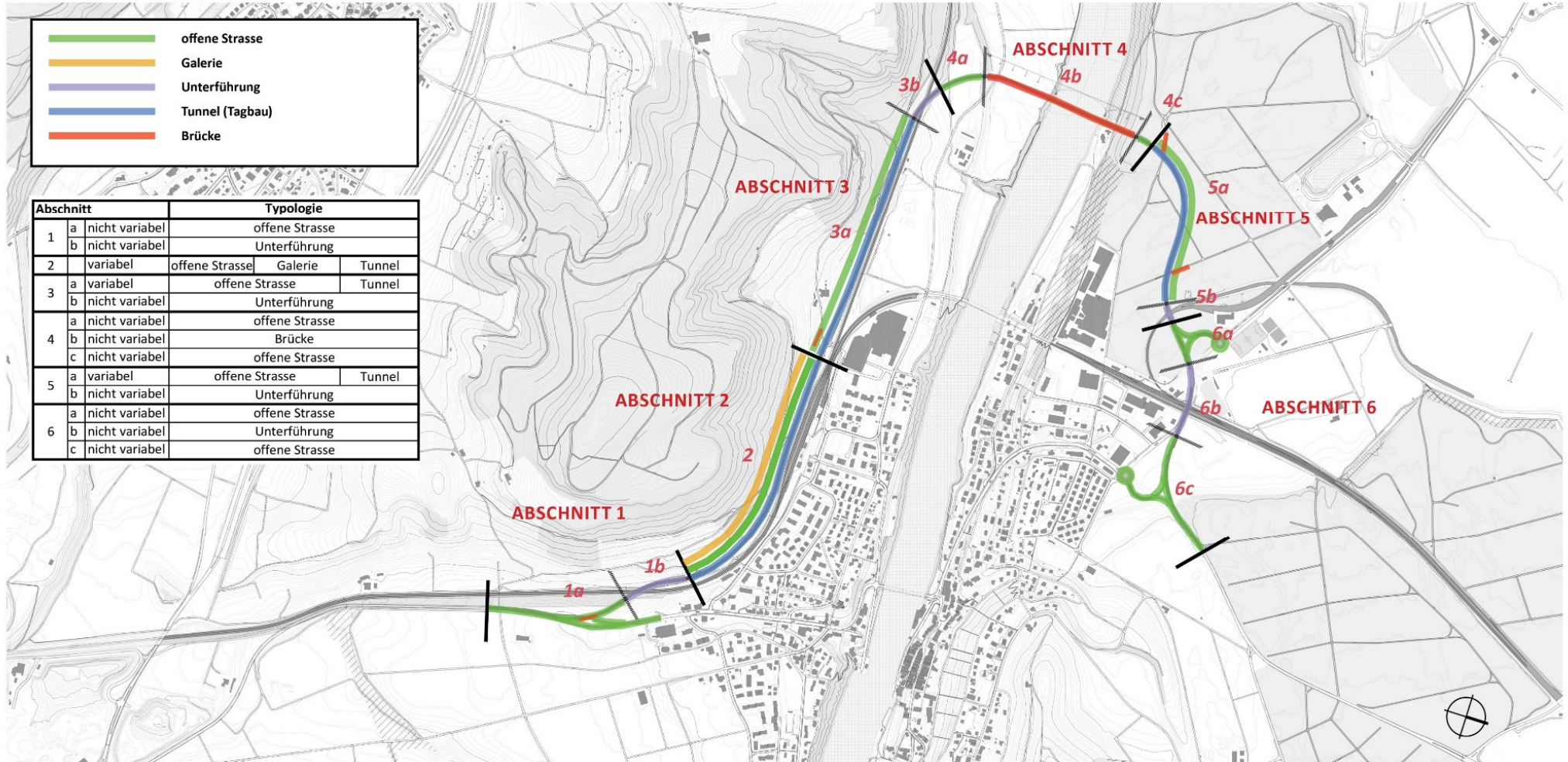




LINIENFÜHRUNG HORIZONTAL - ÜBERSICHT

	offene Strasse
	Galerie
	Unterführung
	Tunnel (Tagbau)
	Brücke

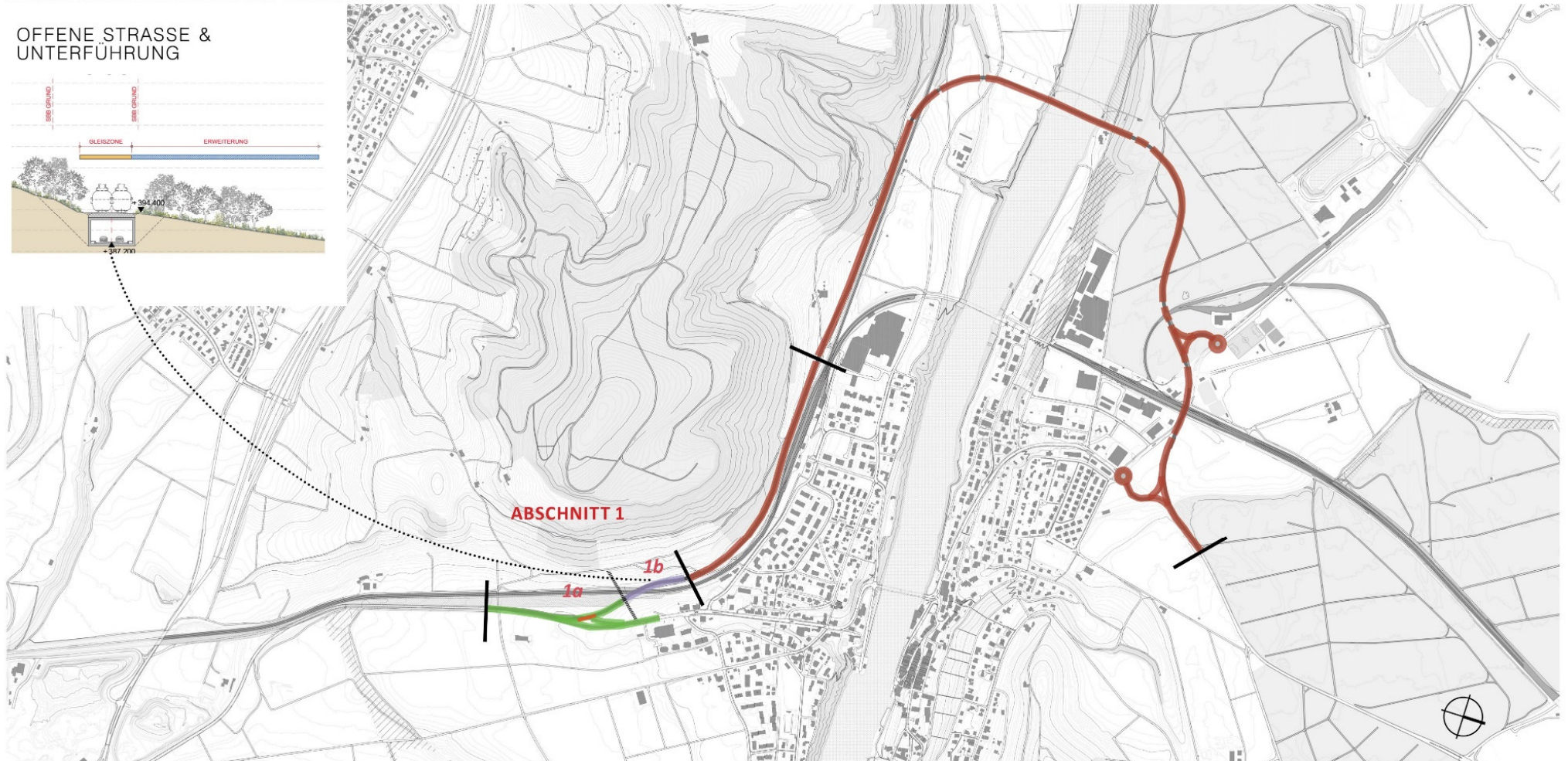
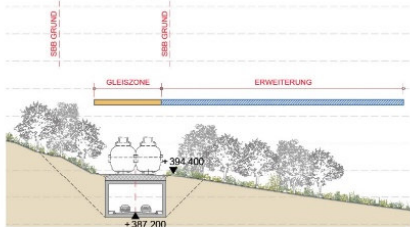
Abschnitt	Typologie		
1	a nicht variabel	offene Strasse	
	b nicht variabel	Unterführung	
2	variabel	offene Strasse	Galerie
		Tunnel	
		Unterführung	
3	a variabel	offene Strasse	Tunnel
	b nicht variabel	Unterführung	
4	a nicht variabel	offene Strasse	
	b nicht variabel	Brücke	
5	c nicht variabel	offene Strasse	
	a variabel	offene Strasse	Tunnel
	b nicht variabel	Unterführung	
6	a nicht variabel	offene Strasse	
	b nicht variabel	Unterführung	
	c nicht variabel	offene Strasse	





## LINIENFÜHRUNG HORIZONTAL - ABSCHNITT 1

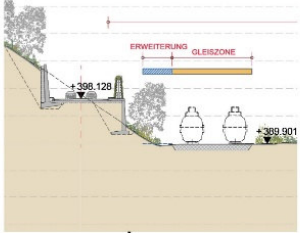
OFFENE STRASSE &  
UNTERFÜHRUNG



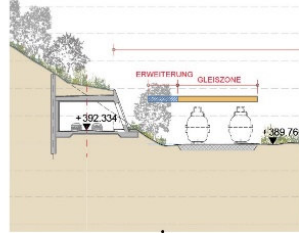


## LINIENFÜHRUNG HORIZONTAL - VARIANTEN ABSCHNITT 2

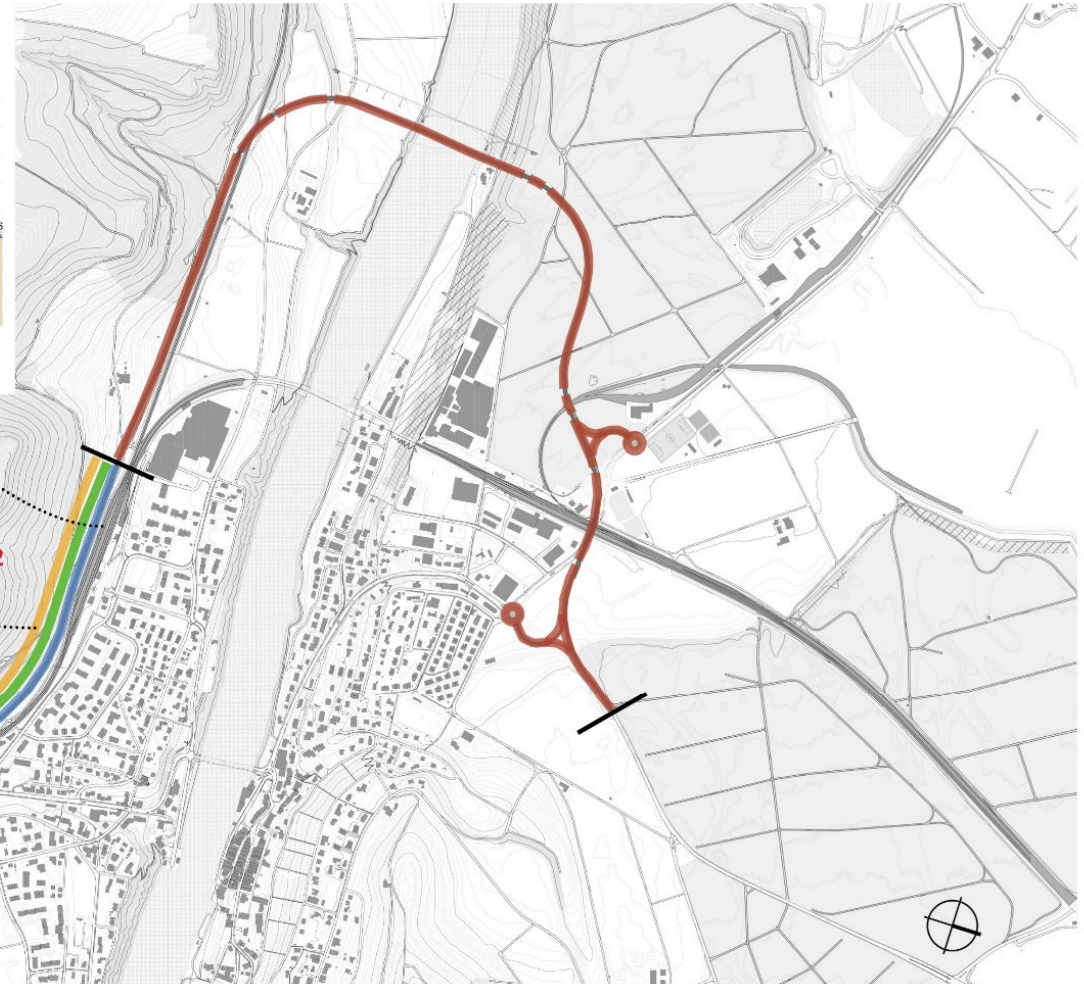
OFFENE STRASSE  
(+ Lärmschutzwand)



GALERIE



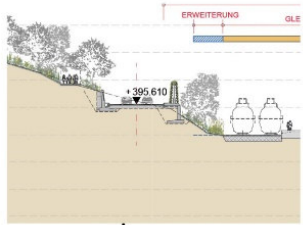
TUNNEL



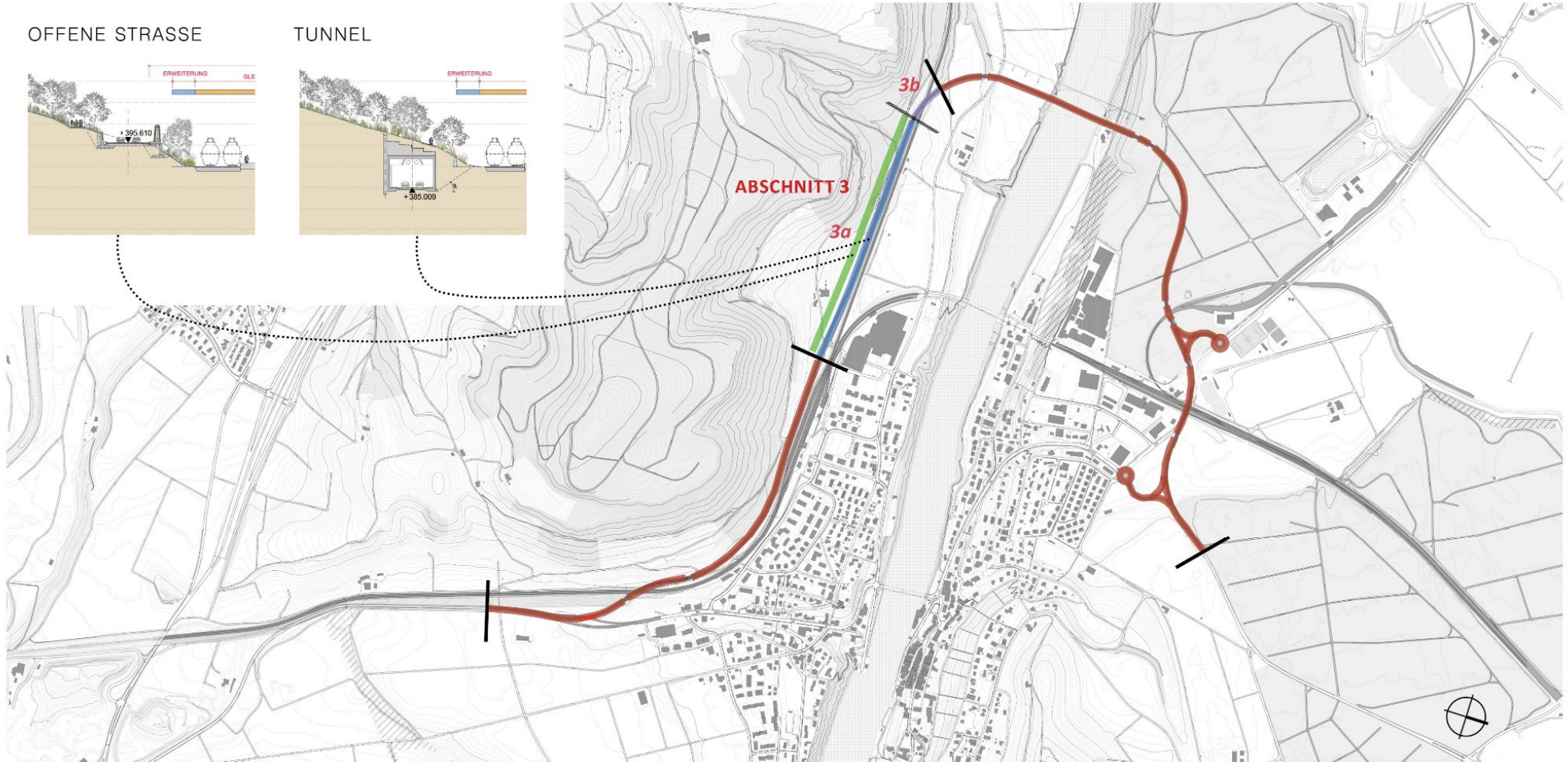
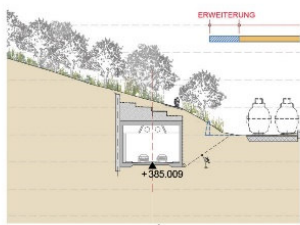


### LINIENFÜHRUNG HORIZONTAL - VARIANTEN ABSCHNITT 3A

OFFENE STRASSE



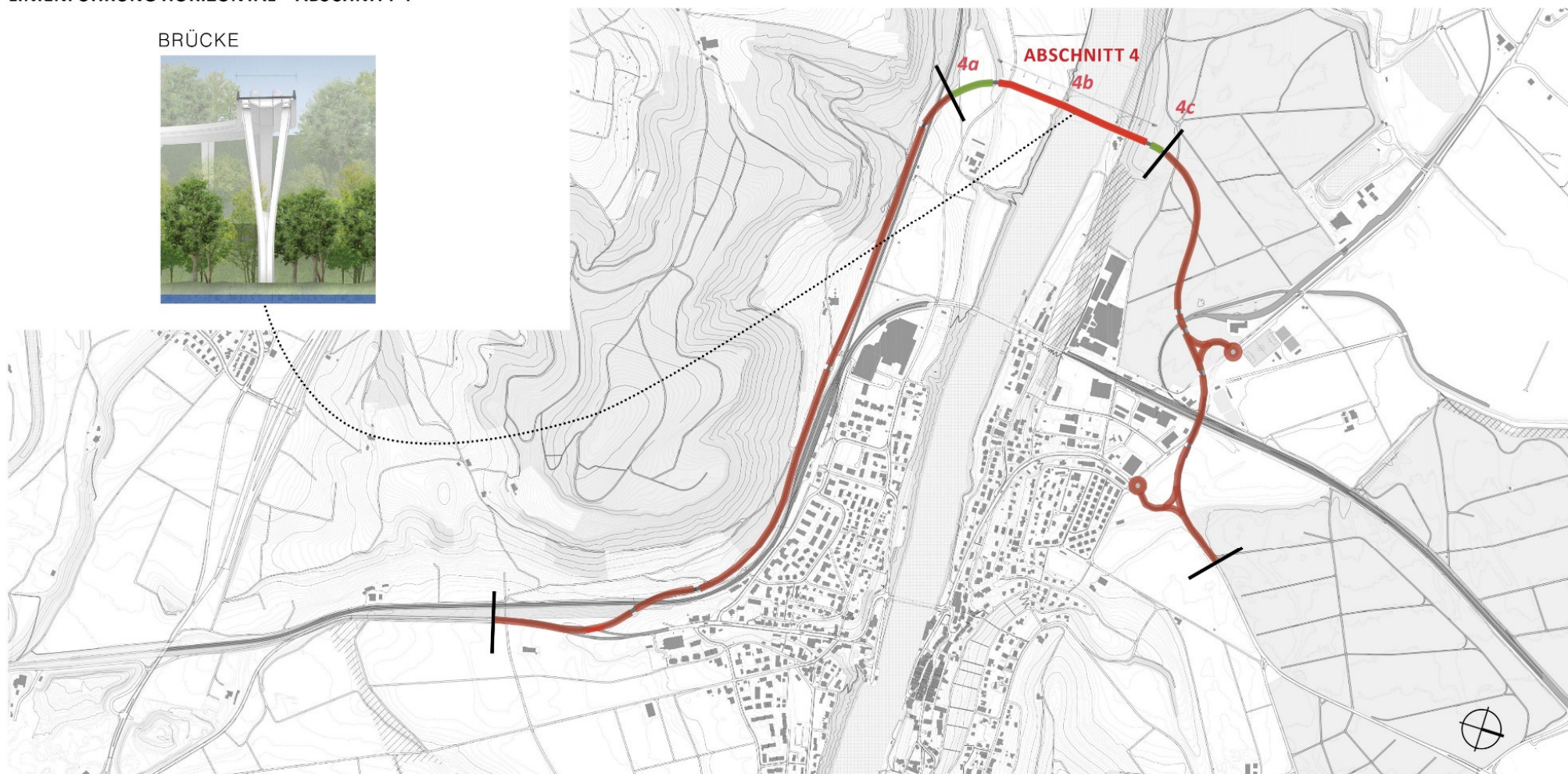
TUNNEL





## LINIENFÜHRUNG HORIZONTAL - ABSCHNITT 4

BRÜCKE

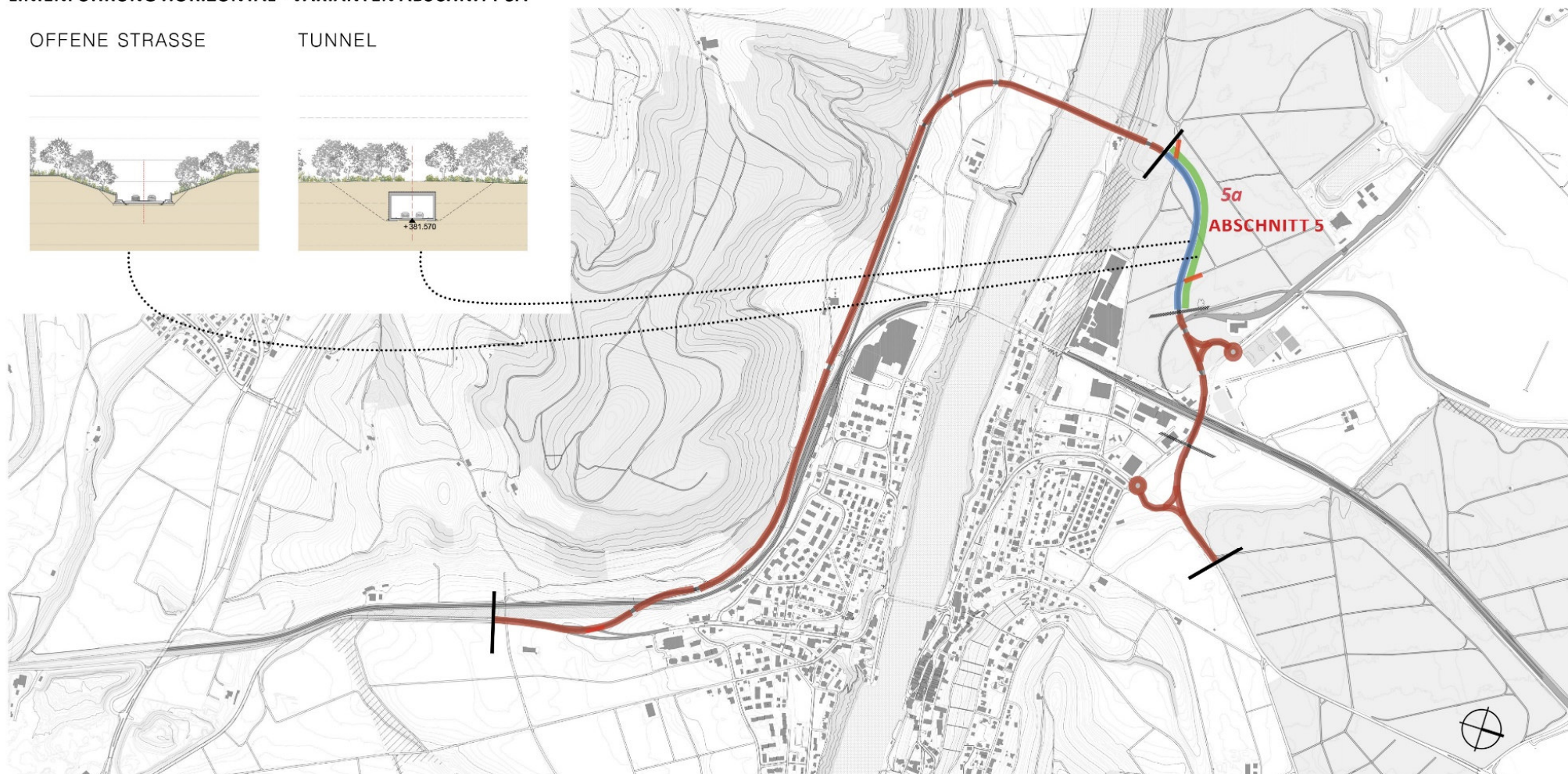
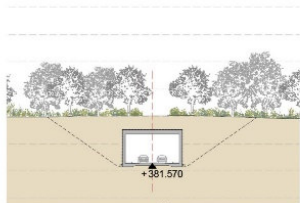
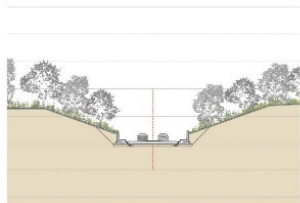




### LINIENFÜHRUNG HORIZONTAL - VARIANTEN ABSCHNITT 5A

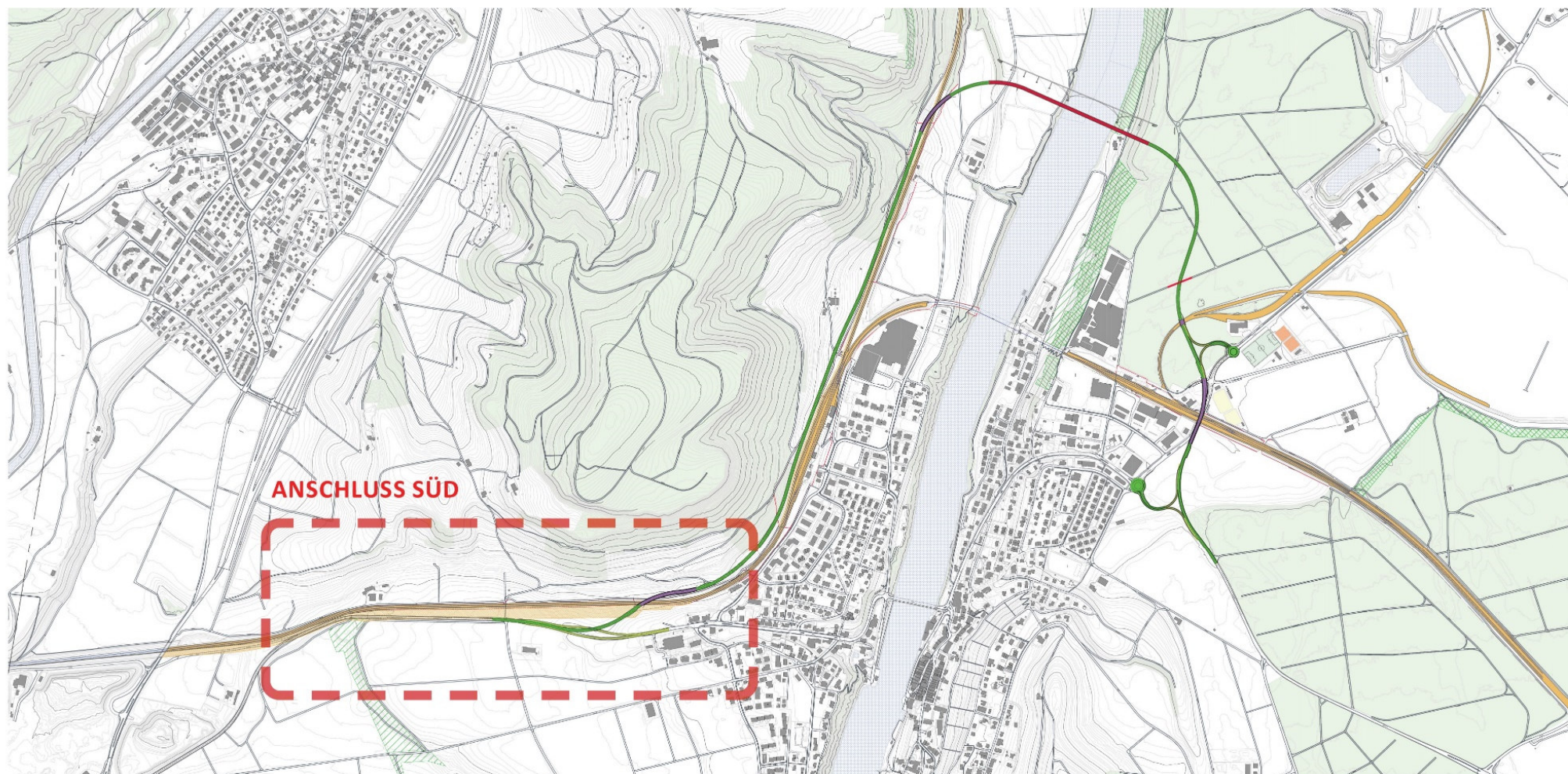
OFFENE STRASSE

TUNNEL



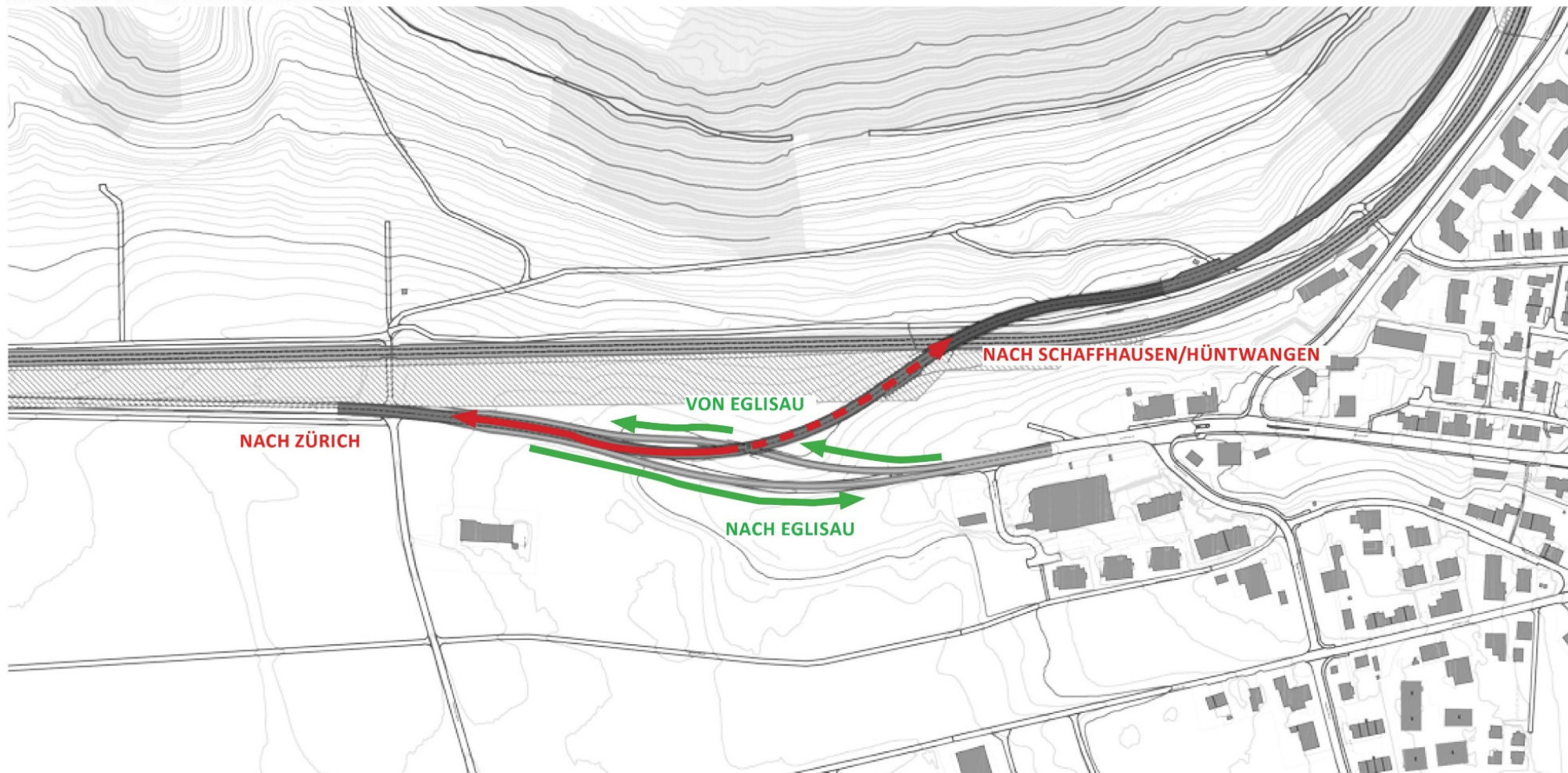
## ANSCHLUSS SÜD





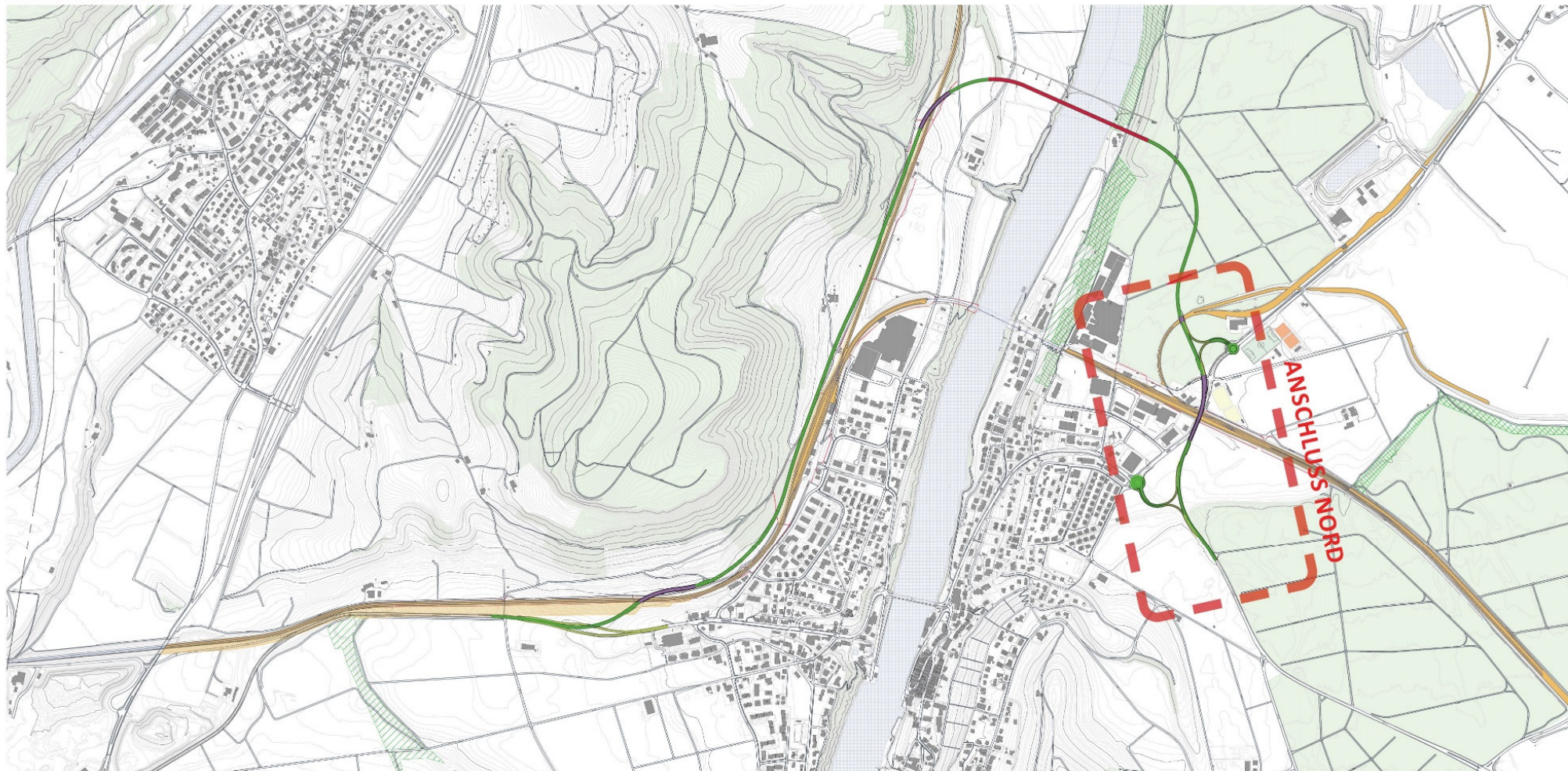


### ANSCHLUSS SÜD MIT SBB ERWEITERUNG



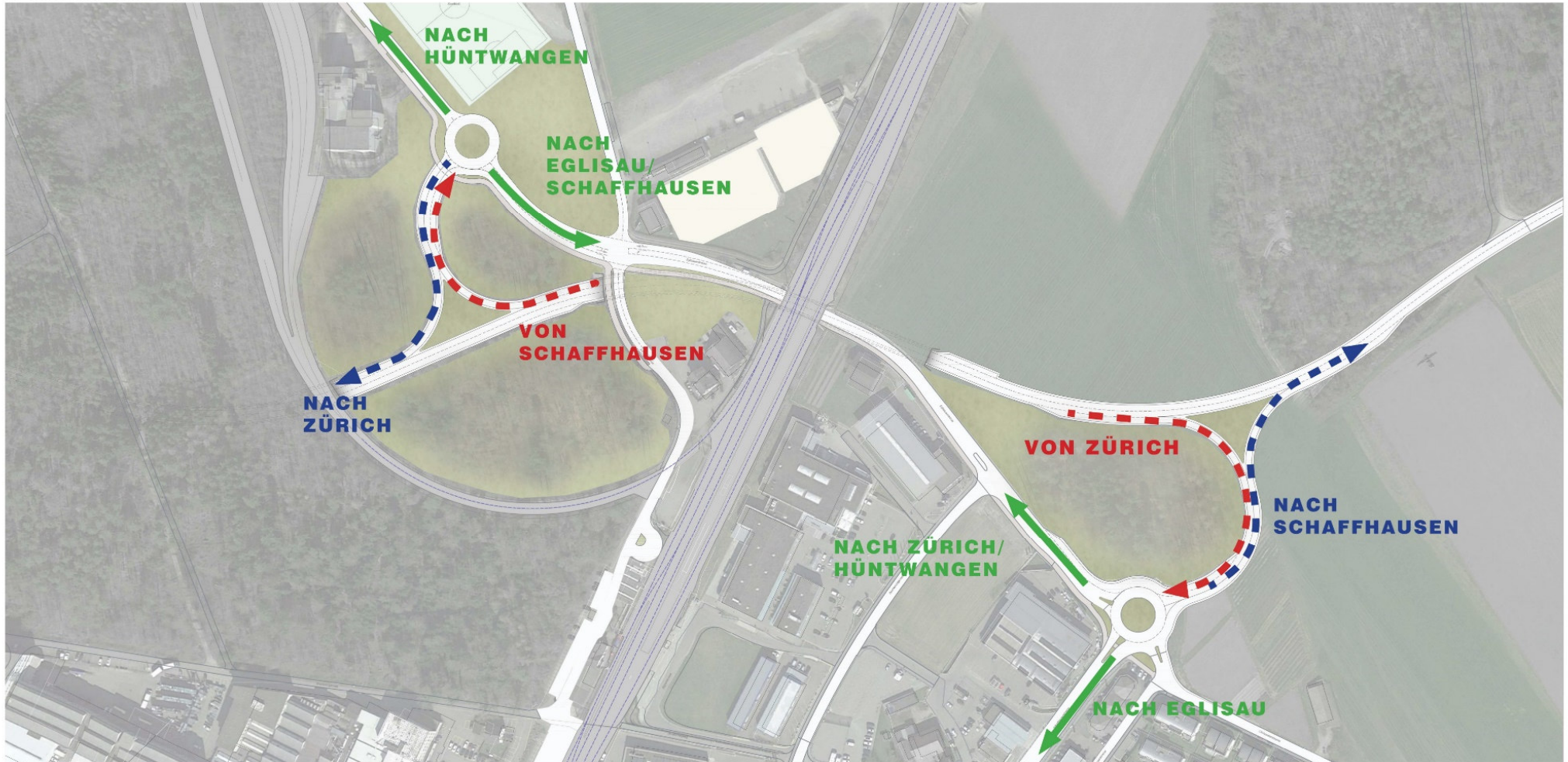


## ANSCHLUSS NORD



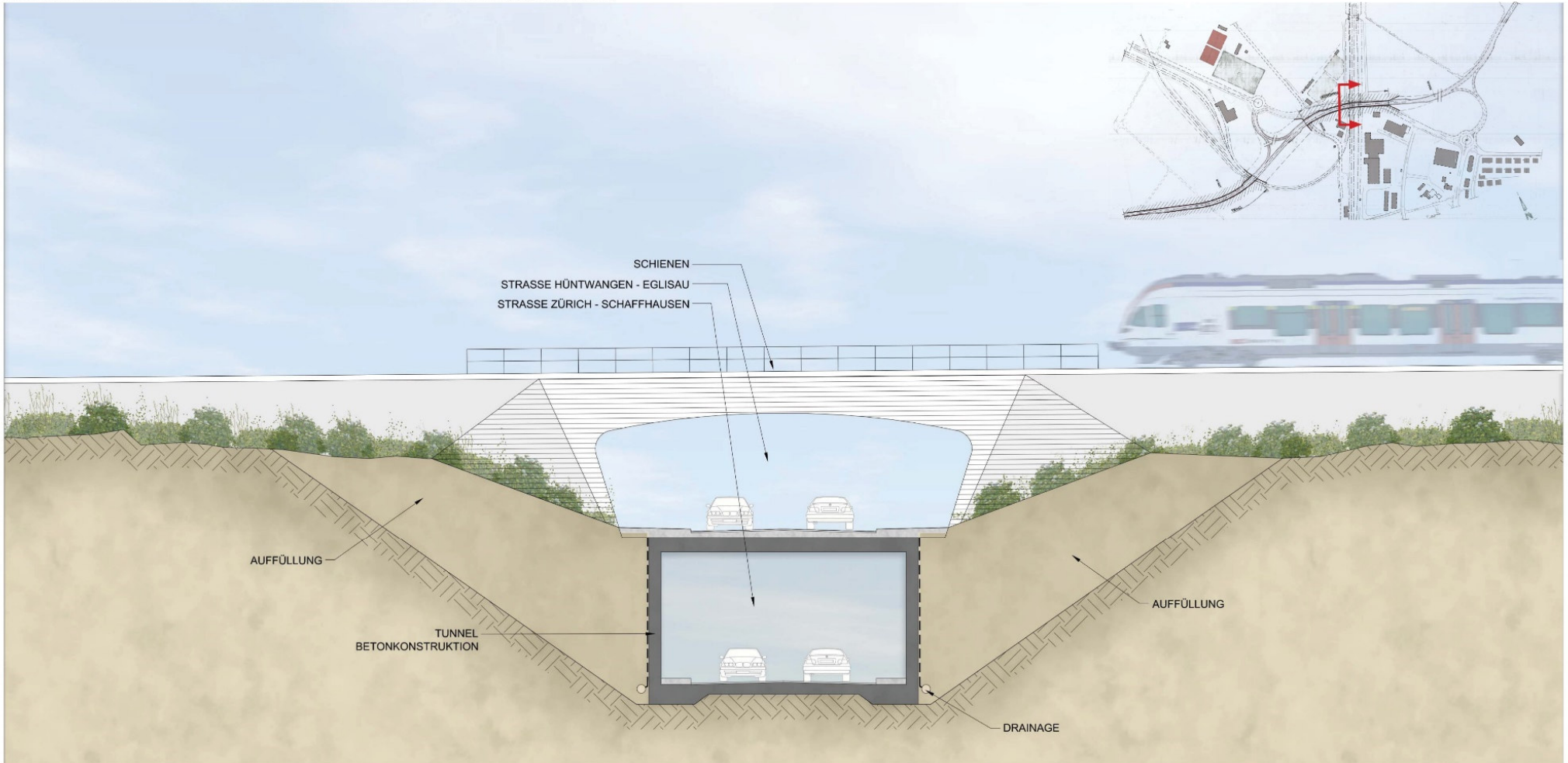


**ANSCHLUSS NORD - ANSCHLÜSSE**

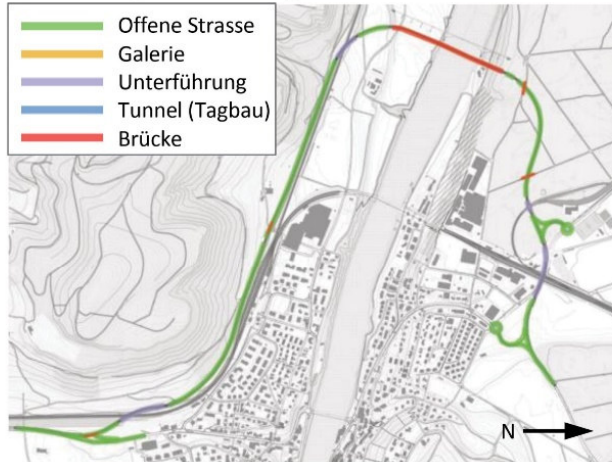




**ANSCHLUSS NORD SCHNITT UNTERFÜHRUNG UNTER BAHN (ANSICHT)**



Variante 1: grösstenteils offene Strasse



Variante 2: Galerie – offene Strasse



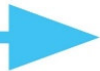
Variante 3: grösstenteils Tunnel (Tagbau)



Variante 4: Tunnel – offene Strasse – Tunnel (Tagbau)

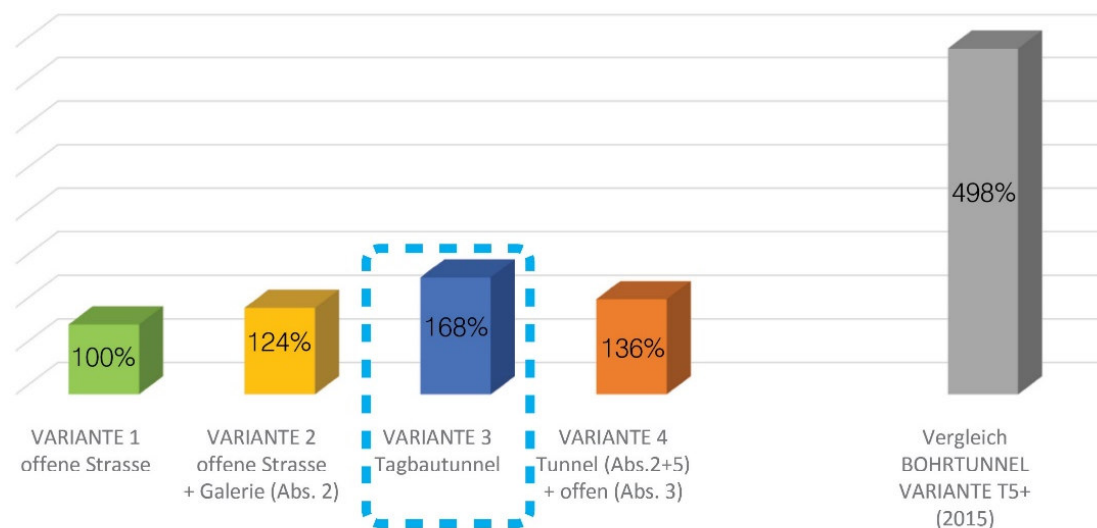


ZUR  
WEITERBEARBEITUNG  
AUSGEWÄHLTE  
VARIANTE

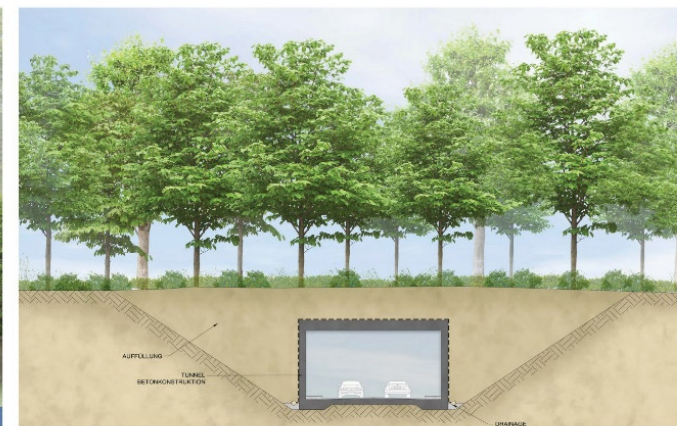
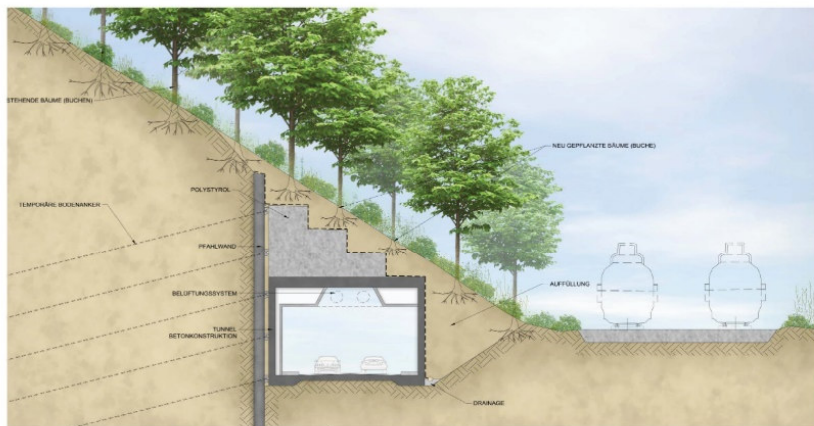




## KOSTENZUSAMMENSTELLUNG - BENCHMARKING



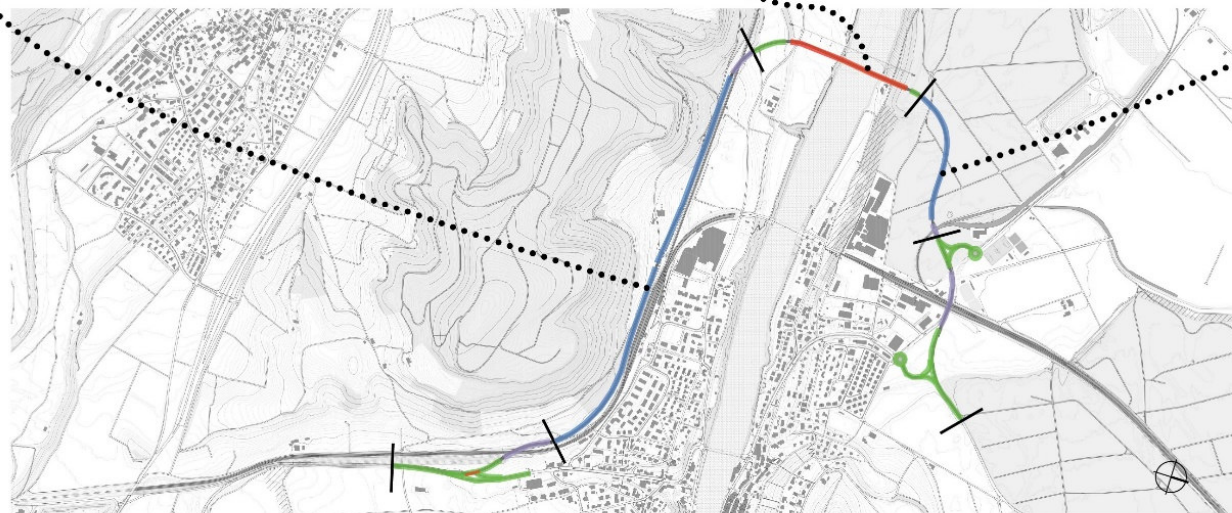
ZUR WEITERBEARBEITUNG AUSGEWÄHLTE VARIANTE



Südlich des Rheins

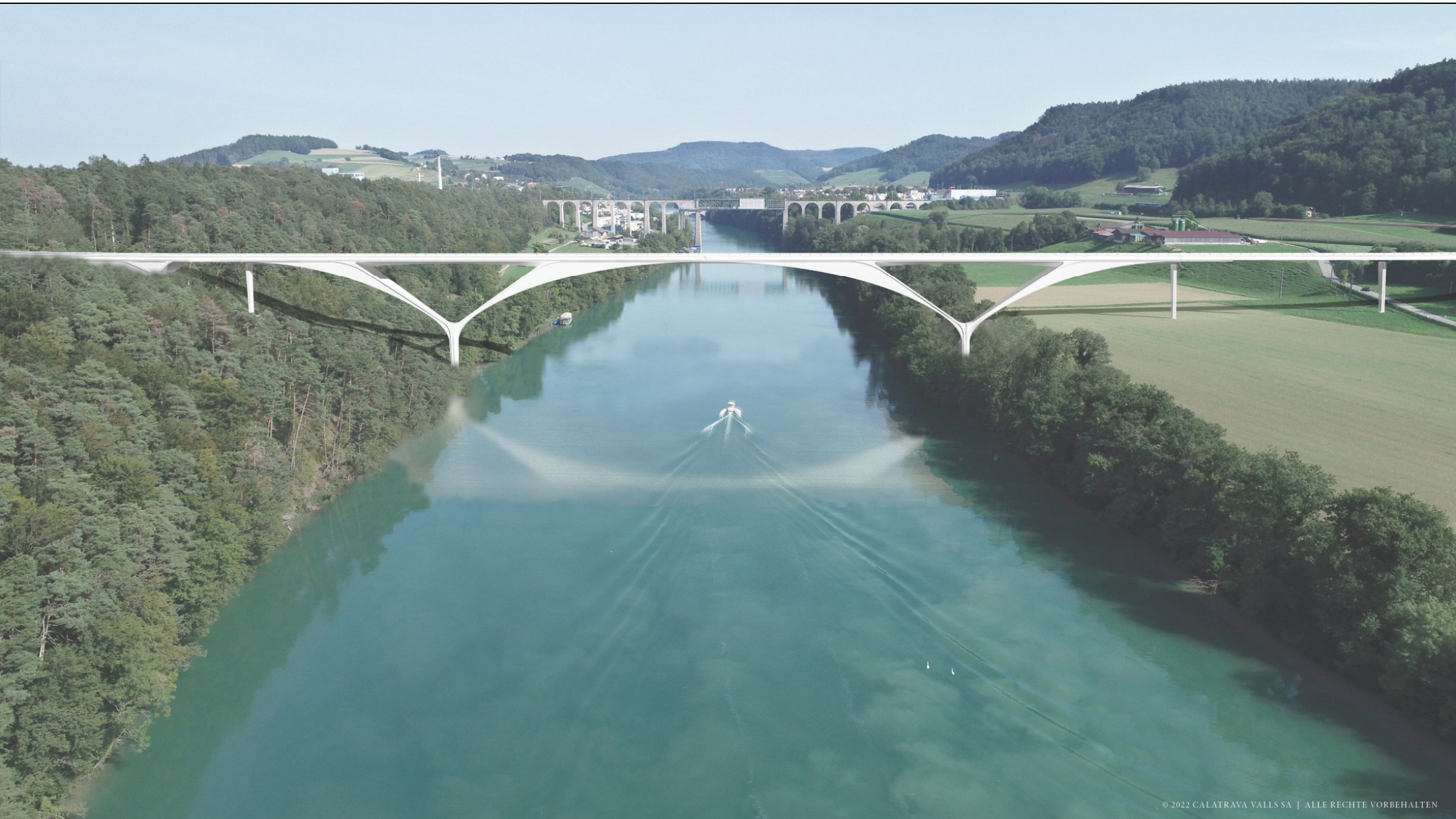
Rheinquerung

Nördlich des Rheins



- offene Strasse
- Unterführung
- Tunnel (Tagbau)
- Brücke







CALATRAVA VALLS SA  
ARCHITECTS & ENGINEERS

© 2020 CALATRAVA VALLS SA. ALLE RECHTE VORBEHALTEN

---



# Ablauf

Begrüssung, Einleitung

Carmen Walker Späh, Regierungsrätin

Prozess und Herausforderungen  
des Projektes

Markus Traber, Chef Amt für Mobilität

Vorstellung des  
Umfahrungsprojektes

Mike Pfisterer, Chefarchitekt, Calatrava Valls SA

Würdigung Standortgemeinden

Peter Bär, Gemeindepräsident  
Matthias Hauser, Gemeindepräsident

Weiteres Vorgehen

Carmen Walker Späh

Fragen und Abschluss

Carmen Walker Späh





# Ablauf

Begrüssung, Einleitung

Carmen Walker Späh, Regierungsrätin

Prozess und Herausforderungen  
des Projektes

Markus Traber, Chef Amt für Mobilität

Vorstellung des  
Umfahrungsprojektes

Mike Pfisterer, Chefarchitekt, Calatrava Valls SA

Würdigung Standortgemeinden

Peter Bär, Gemeindepräsident  
Matthias Hauser, Gemeindepräsident

Weiteres Vorgehen

Carmen Walker Späh

Fragen und Abschluss

Carmen Walker Späh

# Regierungsrat will vorwärtsmachen

49



Volkswirtschaftsdirektion





# Weiteres Vorgehen

- Kreditvorlage der Baudirektion an den Kantonsrat
- Flankierende Massnahmen entlang der bestehenden Ortsdurchfahrt
- Anpassung des Eintrags im Kantonalen Richtplan durch die Volkswirtschaftsdirektion

# Fragen?