



Kanton Zürich  
**Baudirektion**  
Generalsekretariat  
Kommunikation

## **Infoveranstaltung Ausbau Schaffhauserstrasse Hardwald, 7. April 2015 Referat von Herrn Regierungsrat Markus Kägi**

### ***Es gilt das gesprochene Wort!***

Sehr geehrte Damen und Herren

Auch ich heisse Sie willkommen zu unserer Informationsveranstaltung in Bülach. Hier im Unterland befinden wir uns sozusagen im Epizentrum unseres sowieso sehr verkehrsreichen Kantons. Die meistbefahrenen Autobahnen und Kantonsstrassen befinden sich hier. Dass aus dieser Situation grosse Herausforderungen erwachsen, ist mir in doppelter Hinsicht bewusst: als Unterländer und als Baudirektor.

In dieser Eigenschaft bin ich verantwortlich für 1328 km Staatsstrassen, 2108 km Velowege und 2750 km Wanderwege im ganzen Kanton. Das ist eine riesige Infrastruktur im Wert von rund 4,7 Milliarden Franken. Wir haben nicht nur die Aufgabe, diesen Wert zu erhalten, sondern diese Infrastruktur auch den steigenden Anforderungen anzupassen.

Vor 50 Jahren verfügte nur jede sechste Person im Kanton über ein eigenes Auto oder Motorrad. Heute sind bei uns über 870'000 motorisierte Fahrzeuge immatrikuliert, und jedes Jahr kommen rund 10'000 dazu. Unsere Strassen müssen dieses Wachstum auffangen, und sie müssen es vor allem *sicher* auffangen.

Es geht also immer darum, gleichzeitig die Kapazitäten unserer Strassen und ihre Sicherheit im Auge zu behalten. Darum geht es auch bei dem Projekt, das wir Ihnen heute vorstellen.

Der Ausgangspunkt dieses Projekts ist ein Auftrag, den die Zürcher Regierung vom Kantonsrat bekommen hat. Dieser Auftrag geht auf zwei Motionen zurück, die im Februar 2009 von zwei Kantonsräten und einer Kantonsrätin aus dem Unterland eingereicht wurden: die eine zur Umfahrung Eglisau, die andere zum Autobahnzusammenschluss Bülach–Glattfelden.

Im August 2009 hat der Regierungsrat diese Motionen behandelt. Er hat die Umfahrung Eglisau und den Abschnitt Bülach–Glattfelden als Teile der gleichen Verkehrsachse betrachtet und zu beiden Motionen gemeinsam Stellung genommen. Er ist unter anderem zu folgendem Schluss gekommen:

*„Für den Abschnitt Bülach–Glattfelden sieht der Richtplan Verkehr einen Ausbau auf vier Fahrstreifen vor. Das Verkehrsaufkommen auf dieser Achse ist auch mit den heutigen zwei Fahrstreifen zu bewältigen. Auf diesem Abschnitt besteht in Bezug auf die Verkehrskapazität einzig am Kreisel Chrüzstrasse [...] ein Engpass. Dort kreuzen sich die beiden Achsen*

*Schaffhausen–Eglisau sowie Kaiserstuhl–Glattfelden. Es ergeben sich während Spitzenzeiten zeitweise Rückstaus. Sodann kam es auf der geraden Strecke durch den Hardwald in der Vergangenheit vereinzelt zu schweren Unfällen. Ein Unfallschwerpunkt besteht dort jedoch nicht.“*

Im August 2012 hat der Kantonsrat die Motion für den Autobahnzusammenschluss Bülach–Glattfelden mit 101:73 Stimmen überwiesen. Damit ist der Regierungsrat verpflichtet worden, zuhanden des Kantonsrats ein entsprechendes Projekt auszuarbeiten. Deswegen hat der Kanton ein Vorprojekt erarbeitet, das den Ausbau der Schaffhauserstrasse im Hardwald sowie die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Kreisels Chrüzstrass umfasst.

Dass wir diese Informationsveranstaltung durchführen, gehört unmittelbar zu den Spielregeln eines solchen Verfahrens, denn bevor das Detailprojekt dem Kantonsrat für die Kreditbewilligung vorgelegt wird, muss man das Vorprojekt gemäss § 13 des Strassengesetzes der Öffentlichkeit vorstellen.

Ich sehe meine heutige Aufgabe allerdings nicht darin, jetzt einfach einen Paragraphen zu erfüllen. Es ist ein sehr grosses Projekt, es hat sehr viel mit der Geduld und dem Goodwill der Bevölkerung zu tun, es geht um vitale Interessen von Ihnen und uns allen, meine Damen und Herren. Darum ist das für mich eine wichtige Veranstaltung.

Frau Christiane Dasen vom Amt für Verkehr und Herr Peter Bieber vom Tiefbauamt werden Ihnen anschliessend mehr erzählen. Frau Dasen wird Ihnen das Zusammenspiel der verschiedenen Projekte veranschaulichen und Herr Bieber präsentiert Ihnen dann unsere Lösung.

Sie werden sehen, dass wir eine Lösung aus einem Guss angestrebt haben, als Ergebnis einer Gesamtplanung, die einen sinnvollen, effizienten und kombinierten Mitteleinsatz zum Ziel gehabt hat. Die verschiedenen Anliegen aus den Bereichen Infrastruktur, Sicherheit, Tier- und Naturschutz werden so miteinander verknüpft, dass ein Mehrwert für alle herauschaut.

Wäre Ostern nicht schon vorbei, könnten wir also von einem Osternest reden, das für alle etwas drin hat. Und es hat sogar Platz für ein Überraschung-Ei, wobei die Überraschung darin besteht, dass wir Ihnen heute ein vier-spuriges Projekt vorstellen. – Sie werden sich jetzt natürlich fragen, warum der Regierungsrat dann früher gesagt hat, das brauche es nicht. Warum jetzt dieser Gesinnungswandel?

Es geht nicht um Gesinnungen, sondern um Fakten. Und darum, dass man auch als Regierung gescheitert werden kann. Bei Strassenprojekten ist es generell so, dass sich im Laufe der Zeit ein Erkenntnisgewinn einstellt. Von der Vorphase über die Studienphase und über alle weiteren Schritte wächst so ein Projekt.

Dank dem Amt für Verkehr verfügen wir jetzt über genauere Grundlagen. Es handelt sich um die aktualisierte Verkehrsstudie, und aus der geht hervor, dass die Stau-Ursachen weniger beim Kreisel Chrüzstrass zu suchen sind als im Hardwald bzw. bei seiner Zweispurigkeit. Genauer gesagt: dass der Kreisel überhaupt zum Hindernis werden kann, liegt am Hardwald.

Am Morgen ist die Schaffhauserstrasse im Hardwald vor allem in Richtung Bülach belastet. Der Kreisel geht zu, weil der Abfluss des Verkehrs nach Süden durch den Hardwald behindert wird. Am Abend führt der gleiche Engpass dazu, dass sich der Verkehr auf der Autobahn bis zum Anschluss Bülach-West zurückstaut.

Die Verkehrsstudie hat ergeben, dass wir in Richtung Zürich eine zweite Spur durch den Hardwald brauchen. Es braucht also mindestens drei Spuren. Kurzfristig käme man mit diesen drei Spuren sogar aus, aber längerfristig wäre der Ausbau auf vier Spuren nicht zu vermeiden. Es lohnt sich in jeder Hinsicht, schon jetzt den vollen Ausbau zu realisieren.

Dies nicht zuletzt deswegen, weil wir gesetzlich dazu verpflichtet sind, mitten im Wald eine Wildtierverbindung zu bauen, und auch da wäre es langfristig betrachtet ökonomisch nicht zu vertreten, eine Lösung für drei Spuren zu realisieren.

Wir planen also eine vierspurige Strasse mit richtungsgetreten Fahrstreifen und einer Mittelleitschranke. Was auf den ersten Blick wie ein Kapazitätsausbau aussieht, dient vor allem der Sicherheit.

Die Ungleichverteilung des Verkehrs am Morgen und am Abend hat dazu geführt, dass wir die Schaffhauserstrasse im Hardwald zu einer Miniautobahn ausbauen, also nicht eine Strasse bauen, auf der man mit 120 km/h fahren kann, sondern eine Strasse, die den Kapazitäten gewachsen und vor allem sicher ist.

Wir zielen dabei nicht zuletzt auf eine Hierarchisierung des Strassennetzes. Wir konzentrieren den regionalen Verkehr auf den Hauptachsen im übergeordneten Netz und beugen so dem Ausweichverkehr durch die Wohngebiete vor. So auch hier in Bülach, wo wir den Verkehr auf der Autobahn A51 wollen und nicht Schleichverkehr durch die Quartiere Bülach Nord und Soli.

Die Vierspurigkeit hat noch weitere Vorteile. Wer von Süden durch den Hardwald mit dem Ziel Glattfelden fährt, kann auf der rechten Spur bleiben und in den Kreisel hineinfahren. Wer geradeaus Richtung Eglisau fährt, nimmt die linke Spur, überquert den Kreisel, und das erhöht dessen Kapazität. Denn von diesem Verkehrsstrom ist er gar nicht betroffen.

Von Glattfelden Richtung Bülach funktioniert es auch reibungslos. Ohne Einspuren kann man nach dem Kreisel in Richtung Hardwald fahren. Man bleibt einfach auf der rechten Spur. Das bringt einen grossen Sicherheitsgewinn.

Anhand von diesem Zusammenspiel von Strasse und Kreisel können Sie sehen, dass wir da tatsächlich ein Projekt aus einem Guss planen, also nicht eine Reihe von punktuellen Verbesserungen. Auch die Strasse nach Eglisau gehört dazu, wobei die dortige Umfahrung – wie auch immer sie irgendwann aussehen wird – nicht als Teil des heute vorgestellten Projekts betrachtet werden kann.

So viel von meiner Seite. Ich glaube, Sie möchten jetzt nicht nur hören, sondern auch sehen, was da auf uns zukommen soll. Das überlasse ich jetzt gerne unseren Fachleuten.