

Sicherer und schneller durch den Hardwald

/// THOMAS MAAG

Der Kanton Zürich plant, die Schaffhauserstrasse im Hardwald bei Bülach auf vier Spuren auszubauen und den Kreisel Chrüzstrass leistungsfähiger zu machen. Damit soll einer der grössten Engpässe auf dem Zürcher Strassennetz beseitigt werden. Das Strassenprojekt ist mit einem Investitionsvolumen von fast 100 Millionen Franken das grösste aktuelle Strassenprojekt des kantonalen Tiefbauamts.



Nördlich des Hardwaldes soll sich eine ausgebaute, richtungstrennte Strasse dem Kreisel Chrüzstrass nähern.



Tiefbauamt Kanton Zürich



Tiefbauamt Kanton Zürich

Den heutigen Kreisell plant man in zwei Niveaus aufzugliedern. Die Strasse nach Eglisau überquert ihn.

Zürich ist der verkehrsreichste Kanton der Eidgenossenschaft. Vor 50 Jahren verfügte hier nur jede sechste Person über ein eigenes Auto oder Motorrad. Heute sind im Kanton Zürich über 900 000 motorisierte Fahrzeuge immatrikuliert, und jedes Jahr kommen rund 10 000 dazu. Die am meisten befahrenen Strassen und Autobahnen befinden sich in der Region Zürcher Unterland, in der auch der Flughafen Zürich-Kloten angesiedelt ist. In dieser Region gibt es zwei Nadelöhre, mit denen sich die kantonale Politik und die zuständigen Ämter schon seit Längerem beschäftigen. Der eine Engpass verursacht die Kantonsstrasse durch Eglisau, die dereinst mit einer Umfahrung entlastet werden soll. Der andere ist die Schaffhauser-

strasse im Bülacher Hardwald mit dem Grosskreisel «Chrüzstrass». Sie befindet sich auf dem Gemeindegebiet von Bülach und Glattfelden. Die Schaffhauserstrasse verbindet die kantonale Autobahn A51 mit der Zürcherstrasse nach Eglisau sowie mit der kantonalen Autobahn A50, die Richtung Glattfelden und Weiach führt.

27 000 Fahrzeuge pro Tag

Im Durchschnitt verkehren heute auf der Schaffhauserstrasse rund 27 000 Fahrzeuge pro Tag. Zum Vergleich: Am Gotthard sind es durchschnittlich 17 000 Fahrzeuge täglich. An Werktagen reicht der Stau am Abend bis auf die Autobahn A51 bzw. am Morgen bis nach



Tiefbauamt Kanton Zürich



Tiefbauamt Kanton Zürich

Der abgesenkte «Nüssli»-Kreisel verspricht eine substantielle Linderung der Stau-Plage.

Glattfelden und Eglisau zurück. Gemäss Prognosen wird der Verkehr bis zum Jahr 2030 noch um 20 Prozent zunehmen. Die regelmässigen Staus führen dazu, dass es insbesondere in Bülach auf dem untergeordneten Strassennetz zu unerwünschtem Ausweichverkehr kommt. Ausserdem ereigneten sich im Streckenabschnitt Hardwald in der Vergangenheit sehr schwere Unfälle. Die Anzahl ist zwar vergleichsweise gering, die Strecke gilt nicht als Unfallschwerpunkt, aber sie wird von der Bevölkerung gemeinhin als gefährlich wahrgenommen.

Diese Fakten haben dazu geführt, dass im August 2012 im Zürcher Kantonsrat mit 101 : 73 Stimmen eine Motion überwiesen wurde, in der drei Kantonsräte aus dem Unterland den Zusammenschluss der beiden kantonalen Autobahnen forderten. Die Motion verpflichtete den Regierungsrat dazu, zuhanden des Kantonsrats eine entsprechende Kreditvorlage auszuarbeiten.

In einer frühen Untersuchung erwies sich vor allem der Kreisel Chrüzstrass als Ursache der Verkehrsüberlastung. Dort kreuzen sich die beiden Achsen Schaffhausen – Rafzerfeld – Eglisau und Kaiserstuhl – Glattfelden (A50). In einer umfassenden Verkehrsstudie zeigte sich dann allerdings, dass die Ursache des Staus bei der Schaffhauserstrasse selbst liegt. Diese ist momentan zweispurig und benötigt eine weitere Spur in Richtung Zürich. Auf längere Sicht ist auch eine Spurerweiterung in die Gegenrichtung sinnvoll.

Ausbau der Schaffhauserstrasse zu einer Mini-Autobahn

Das vom Kanton ausgearbeitete Vorprojekt sieht daher nun den Ausbau der Schaffhauserstrasse zwischen dem Anschluss Bülach Nord und dem Kreisel Chrüzstrass zu einer vierspurigen Hochleistungsstrasse sowie die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Kreisels Chrüzstrass vor. «Unser Ziel ist, den Verkehr von und zum Rafzerfeld auf der Schaffhauserstrasse zu bündeln und so Ausweichverkehr durch die Wohngebiete zu vermeiden», sagt Hendrik Ullrich, zuständiger Projektleiter beim kantonalen Tiefbauamt.

Es handelt sich dabei nicht nur um einen Kapazitätsausbau, sondern es wird auch die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden erhöht. Der rund 2,9 km lange Ausbau der Schaffhauserstrasse auf vier Spuren ohne Standstreifen entspricht dem Standard und damit einer Verlängerung der kantonalen Autobahn A51. Eine Mittelrennung soll in Zukunft die Frontalkollisionen verhindern, die in der Vergangenheit zu schweren Personenschäden führten. Durch den Ausbau zu einer Hochleistungsstrasse steht die Schaffhauserstrasse für den Langsamverkehr nicht mehr zur Verfügung. Alternativ ist für den Veloweg, der heute der Schaffhauserstrasse entlangführt, eine neue Linienführung vorgesehen. Die neue Radwegführung wird in einem separaten Projekt festgelegt und bearbeitet.

Ein «Nüssli»-Kreisel wird erwogen

«Kernstück des Projekts bildet die Neugestaltung des Kreisels Chrüzstrass», erklärt Hendrik Ullrich. Erstellt wird ein abgesenkter «Nüssli»-Kreisel, der durch seine spezielle Form laut Simulationsmodellen das Verkehrsaufkommen auch in den Spitzenzeiten bewäl-

tigen kann. Die Fahrspur für den Verkehr von Bülach in Richtung Glattfelden führt durch den abgesenkten Kreisel. Der Verkehr von Glattfelden Richtung Bülach fliesst am Kreisel auf einer separaten Spur auf die ausgebaute Schaffhauserstrasse. Über den Kreisel hinweg führt eine Brücke für den Verkehr zwischen Eglisau und Bülach, der 60 Prozent des Verkehrsvolumens ausmacht. Dadurch kann dieser Verkehr kreuzungsfrei geführt werden.

Die bestehende Strecke zeichnet sich dadurch aus, dass sie wegen der Topografie fast horizontal verläuft, was die Entwässerung schwierig macht. Die Umweltverträglichkeitsprüfung hat ergeben, dass das Strassenwasser behandelt werden muss. Im Kreisel wird daher eine biologische Strassenabwasserbehandlungsanlage (SABA) eingebaut, die das Wasser mit einem Kiesfilter reinigt. Als weitere Lösung wird das Wasser über Böschungen und Entwässerungsmulden, die auch als Filter ausgebildet sind, geleitet und so gereinigt.

Wildtier- und Fussgängerüberführung

Im Gebiet des Hardwaldes befindet sich ein Wildtierkorridor von überregionaler Bedeutung. Der Korridor verbindet die Wälder des Irchels mit den Wäldern des Strassbergs. Er wird heute durch die eingezäunte Schaffhauserstrasse unterbrochen. Daher ist eine 50 Meter lange Wildtierüberführung in Form einer Bogenbrücke vorgesehen. Ausserdem sind auch eine Fussgängerüberführung im südlichen Teil und eine Fussgängerunterführung im nördlichen Hardwald verbindliche Teile des Projekts.

Gemäss § 13 des Strassengesetzes wurde das Vorprojekt an einer Informationsveranstaltung in Bülach der Öffentlichkeit vorgestellt. Daran nahmen rund 250 Personen teil, mehrheitlich aus Bülach, Glattfelden und dem Rafzerfeld. Im Anschluss lag das Vorprojekt bei der Stadtverwaltung Bülach und der Gemeindeverwaltung Glattfelden öffentlich auf. Dabei gingen rund 60 Einwendungen ein, die vom kantonalen Tiefbauamt inzwischen geprüft und teilweise ins Projekt eingearbeitet worden sind.

Der Ausbau der Schaffhauserstrasse im Hardwald und der Umbau des Kreisels Chrüzstrass kosten insgesamt 94,6 Millionen Franken. Der Zürcher Regierungsrat hat mit Beschluss vom 22. Juni 2016 die gebundenen Ausgaben von rund 32,4 Millionen Franken bewilligt. Momentan befasst sich der Kantonsrat mit dem Strassenprojekt. Wenn er dem Objektkredit für die neuen Ausgaben über 62,2 Millionen Franken zustimmt, wird ein detailliertes Bauprojekt ausgearbeitet und gemäss § 16/17 des Strassengesetzes öffentlich aufgelegt. Anschliessend erfolgt die Projektfestsetzung durch den Regierungsrat gemäss § 15 des Strassengesetzes. Sofern in diesem Prozess nicht der Rechtsweg beschritten wird, könnte mit den Bauarbeiten im Jahr 2020 begonnen werden. Es wird mit einer Bauzeit von drei Jahren gerechnet.

INFORMATION

Tiefbauamt Kanton Zürich, tba.zh.ch/hardwald
