

**A N F R A G E** von Karin Maeder-Zuberbühler (SP, Rüti) und Peter Weber (Grüne, Wald)

betreffend Oberlandautobahn/Ausbau öffentlicher Verkehr im Zürcher Oberland

---

Die Volkswirtschaftsdirektorin führte anlässlich der Übergabe einer Petition zur «Schliessung der Autobahnlücke» im Oberland am 10. September 2007 aus, dass «ein Spatenstich im Jahr 2010 durchaus möglich sei». In einem Schreiben vom ASTRA vom 3. Juni 2005 an die Baudirektion des Kantons Zürich liess dieses Bundesamt den Kanton wissen, dass nach Ansicht des Bundes die Aufnahme eines Abschnittes in das Grundnetz des Sachplanes «nicht zwingend den Neubau einer Strasse auslöst». Weiter schreibt das Bundesamt: «Im Hinblick auf die wahrscheinliche Aufnahme der Oberlandautobahn in das Grundnetz Strasse des Sachplan Verkehr verweisen wir auf die durch den Sachplan gesetzten Anforderungen hinsichtlich der Projektentscheide. Weiter sind Kosten/Nutzen- und Wirksamkeitsanalysen erforderlich. In einer Projektbegründung sollen auch die Wechselwirkungen und Möglichkeiten resp. Grenzen des Verkehrsträgers öffentlicher Verkehr dargestellt werden.»

Im Laufe des August 2007 hat der Projektleiter im Stab Nationalstrassenbau der Abteilung «Verkehr und Infrastruktur Strasse» der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich allen Einsprechern gegen das aufgelegte Projekt mitgeteilt, dass er dem Regierungsrat empfehlen werde, sämtliche Einsprachen abzulehnen.

Die Direktion der öffentlichen Bauten des Kantons Zürich beauftragte im Jahre 1977 das Ingenieurbüro Basler & Hofmann mit einem Variantenvergleich. Die Ergebnisse lauteten damals u.a.: «Wenn eine zweispurige Strasse voraussichtlich für die nächsten 20 Jahre ausreicht und wenn man der Freihaltung der Naturlandschaft mehr Bedeutung beimisst als den Vorteilen einer Halbautobahn, so muss auch der Ausbau der bestehenden Strasse geprüft werden. Die heutige Strassenverbindung Oberuster-Unterwetzikon-Hinwil-Betzholz bietet mit Ausnahme einiger Abschnitte genügend Kapazität. Der wichtigste Engpass liegt in Unterwetzikon: er müsste, um seine Leistungsfähigkeit den anderen Strassenabschnitten anzugleichen, entweder ausgebaut oder umfahren werden. Mit einer Tieferlegung der Zürcher-/Rapperswilerstrasse könnte man hingegen Unterwetzikon wirksam vom Durchgangsverkehr befreien und würde damit die wichtigsten Anforderungen an eine Ortsumfahrung erfüllen.

Wir bitten die Regierung um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Die Oberlandautobahn ist nach wie vor eine kantonale Hochleistungsstrasse. Gedenkt der Regierungsrat dem Zürcher Volk deshalb eine referendumsfähige Kreditvorlage zu unterbreiten?
2. Auf Grund welcher Aussagen des Bundes führt die Zürcher Volkswirtschaftsdirektorin aus, ein Spatenstich der Oberlandautobahn als Nationalstrasse sei im Jahre 2010 durchaus möglich? Hat das ASTRA oder gar der Bundesrat dem Kanton diese diesbezügliche Zusicherung abgegeben? Wenn ja, wann?
3. Ist dem Regierungsrat das Schreiben des ASTRA vom 3. Juni 2005 resp. dessen Inhalt bekannt?

4. Sind dem Regierungsrat die vom Bundesamt angedeuteten Lösungen, «die nicht zwingend den Neubau einer Autobahn auslösen» bekannt? Ist der Regierungsrat bereit, zusammen mit dem Bundesamt solche Lösungen zu untersuchen?
5. Was gedenkt der Regierungsrat zu unternehmen, falls das 1.2 Mia-Projekt vom Bund nicht übernommen wird?
6. Für das Zürcher Oberland existieren seit Jahrzehnten alternative Lösungen, Die Vereinigung LEO (Lebensraum Oberland) hat umweltverträglichere Lösungen als die vom Kanton geplante vierspurige Autobahn mitten durch die schönsten Gebiete des Zürcher Oberlandes eingereicht. Weshalb geht der Regierungsrat auf keine dieser Varianten ein?
7. Welche Untersuchungen hinsichtlich der vom ASTRA zwingend geforderten Kosten/Nutzen- und Wirksamkeitsanalysen, sowie über die Wechselwirkungen und Möglichkeiten resp. Grenzen des Verkehrsträgers öffentlicher Verkehr hat der Regierungsrat erstellt?
8. Welche Ausbauten des öffentlichen Verkehrs im Zürcher Oberland hat der Regierungsrat zugrunde gelegt, um die vom ASTRA verlangten Untersuchungen hinsichtlich Wechselwirkungen sowie Möglichkeiten und Grenzen des Verkehrsträgers öffentlicher Verkehr durchführen zu können? Welches sind die allfälligen Ergebnisse?
9. Sind diesen Untersuchungen ein weiterer Ausbau der SBB-Strecke Uster - Rapperswil wie zB Ausbau zur Doppelspur Uster - Aathal, Wetzikon - Bubikon (exklusiv Moor-schutzgebiet) und Rüti - Rapperswil) und der Linie Effretikon - Pfäffikon Wetzikon zu-grunde gelegt?
10. Wie stellt sich der Regierungsrat zu einer Weiterführung der S 14 von Hinwil nach Bäretswil - Bauma sowie zu einem Neubau einer Bahnlinie Hinwil - Hadlikon Pil-gersteg mit Einmündung in die Linie Rüti -Wald? Welche Verkehrsströme könnten damit auf den ÖV verlagert werden?
11. Welche neuen S-Bahn-Haltestellen könnten aus Sicht des Regierungsrates sinnvoll sein (zB. Oberuster, Auslikon, Wetzikon-Zentrum, Einkaufszentrum Hinwil [Wässeri] und Rüti-Süd)?
12. Wie stellt sich der Regierungsrat zu einer Bahnverbindung Rüti/ZH - Schmerikon/SG? Ist der Regierungsrat bereit, zusammen mit dem St. Galler Regie-rungsrat und den Gemeinden im Linthgebiet eine solche Lösung im Sinne der For-derungen des ASTRA näher zu untersuchen?

Karin Maeder-Zuberbühler  
Peter Weber