

Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt\*  
vom 29. November 2016

## **5179 c**

***Minderheitsantrag Ruedi Lais, Felix Hoesch, Max Homberger,  
Rosmarie Joss, Barbara Schaffner:***

*Auf die Teilrevision des kantonalen Richtplans (Kapitel 4, Verkehr,  
Lückenschliessung Oberlandautobahn) wird nicht eingetreten.*

### **Beschluss des Kantonsrates über die Teilrevision des kantonalen Richtplans (Kapitel 4 Verkehr, Lückenschliessung Oberlandautobahn)**

***Minderheitsantrag Ruedi Lais, Max Homberger:***

***Beschluss ...  
(Kapitel 4 Verkehr, Oberlandautobahn)***

(vom .....

*Der Kantonsrat,*

nach Einsichtnahme in die Anträge des Regierungsrates vom 8. April  
2015 und der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom  
29. November 2016,

*beschliesst:*

I. Die Teilrevision des kantonalen Richtplans (Kapitel 4, Verkehr,  
Lückenschliessung Oberlandautobahn) wird festgesetzt.

---

\* Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt besteht aus folgenden Mitgliedern: Rosmarie Joss, Dietikon (Präsidentin); Bruno Fenner, Dübendorf; Gerhard Fischer, Bäretswil; Ann Barbara Franzen, Niederweningen; Felix Hoesch, Zürich; Olivier Moïse Hofmann, Hausen a. A.; Max Robert Homberger, Wetzikon; Ruedi Lais, Wallisellen; Konrad Langhart, Oberstammheim; Christian Lucek, Dänikon; Tumasch Mischol, Hombrechtikon; Barbara Schaffner, Otelfingen; Christian Schucan, Uetikon a. S.; Michael Welz, Oberembrach; Orlando Wyss, Dübendorf; Sekretärin: Franziska Gasser.

- II. Vom Erläuterungsbericht wird Kenntnis genommen.
- III. Veröffentlichung im Amtsblatt und in der Gesetzessammlung.
- IV. Mitteilung an den Regierungsrat.

Zürich, 29. November 2016

Im Namen der Kommission

Die Präsidentin:     Die Sekretärin:  
Rosmarie Joss        Franziska Gasser

---

### **Richtplangentext**

Geänderter Eintrag unter Pt. 4.2.2, Strassenverkehr, Karteneinträge, Nr. 26:

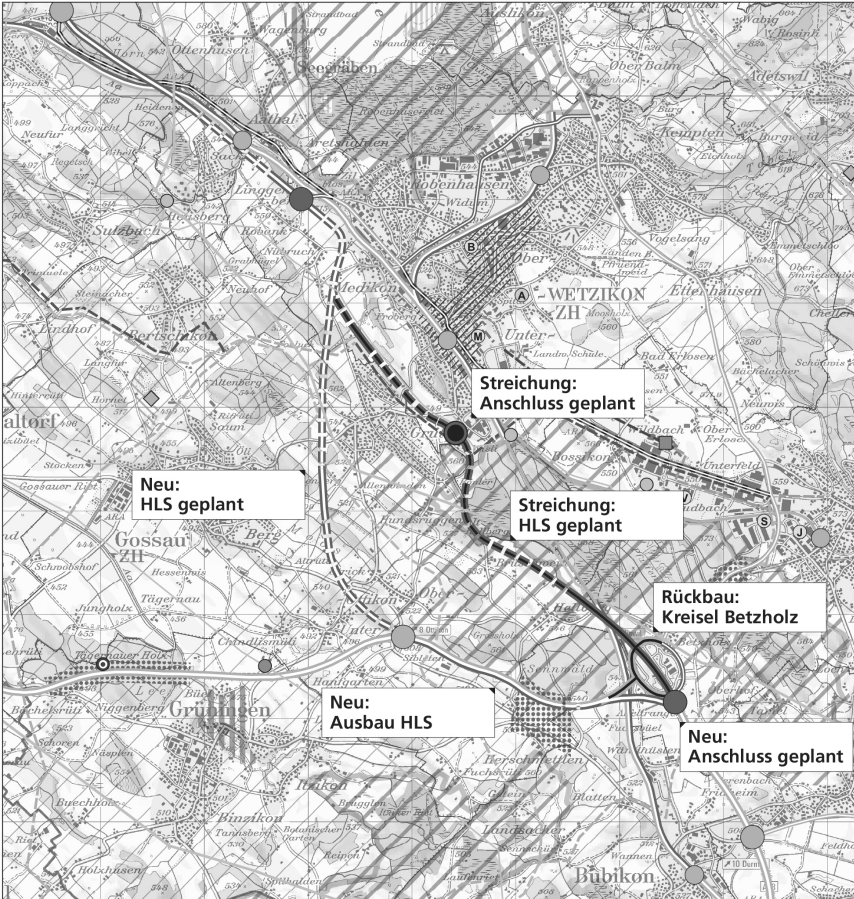
Objekt: A53, Oberlandautobahn, Anschluss Oberuster-Kreisel Betzholz; Strassenklassierung: Hochleistungsstrasse (als Nationalstrasse vorzusehen); Vorhaben: Neubau von vierstreifiger Autobahn zwischen Anschluss Uster-Ost und Verzweigung mit der Forchautostrasse beim Anschluss Ottikon sowie Ausbau der Forchautostrasse zwischen Anschluss Ottikon und Anschluss Betzholz zur Nationalstrasse (in Koordination mit Pt. 3.9.2 Nr. 31); landschafts- und siedlungsverträgliche Einbettung insbesondere im Bereich der Tunnelportale; im Bereich Isert Weiher in Koordination mit dem Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung Nr. ZH 322; Anschluss Wetzikon-West in Koordination mit geplantem Parkhaus für die Spinnerei Floos (oberirdische Parkierung als Übergangslösung); Prüfung einer Integration der Übertragungsleitung Heusberg-Betzholz in das neu zu erstellende Autobahntrasse; Rückbau Kreisel Betzholz, Abklassierung Aathalstrasse (Uster), Zürichstrasse (Seegräben), Zürcher- und Rapperswilerstrasse (Wetzikon) sowie Zürichstrasse (Hinwil), Begleitmassnahmen; Realisierungshorizont: mittelfristig.

Ergänzung Grundlagenverzeichnis unter Pt. 4.9, Verkehr, Grundlagen, Strassenverkehr:

- Botschaft zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz und zu deren Finanzierung vom 18. Januar 2012 (BBl 2012, 745)
- Zürcher Oberlandautobahn, Planungsstudie und Machbarkeitsprüfung, Amt für Verkehr Kanton Zürich (Hrsg.), Mai 2014
- Zürcher Oberlandautobahn, Umweltbericht mit Pflichtenheft für das Generelle Projekt, Amt für Verkehr Kanton Zürich (Hrsg.), Mai 2014
- Parkierungskonzept Spinnerei Floos, IBV Hüsler AG, 2010

Richtplankarte: Streichung der bisher als geplant eingetragenen Linienführung der Hochleistungsstrasse zwischen Anschluss Wetzikon-West und Kreisel Betzholz und Ersatz durch eine neue Linienführung ab Anschluss Wetzikon-West bis zur Verzweigung mit der Forchautostrasse beim Anschluss Ottikon; Änderung der Signatur zwischen Anschluss Ottikon und Kreisel Betzholz von «Hochleistungsstrasse (bestehend)» auf «Ausbau Hochleistungsstrasse». Streichung des bisher als geplant eingetragenen Anschlusses Wetzikon-Ost; Rückbau des Kreisels Betzholz und Ersatz durch den neu geplanten Anschluss Hinwil.

## Richtplankarte



### Legende (Auszug)

- |                                       |                                   |                                 |
|---------------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------|
| ==== Hochleistungsstrasse (HLS) best. | ==== Abklassierung HVS            | ▨ Siedlungsgebiet               |
| ==== HLS geplant                      | ● Anschluss bestehend             | ▨ Fruchtfolgefläche             |
| ==== Tunnel HLS bestehend             | ● Anschluss geplant               | ▨ Übriges Landwirtschaftsgebiet |
| ==== Tunnel HLS geplant               | ==== Bahnlinie mehrspurig best.   | ▨ Naturschutzgebiet             |
| ==== Ausbau HLS                       | ==== Bahnlinie Ausbau geplant     | ▨ Wald                          |
| ==== Hauptverkehrsstrasse (HVS) best. | ● Station / Haltestelle bestehend | ▨ Landschaftsschutzgebiet       |
| ==== HVS geplant                      | ▨ Landschaftsverbindung geplant   | ▨ Landschaftsförderungsgebiet   |

## Erläuterungsbericht

### 1. Ausgangslage

Mit Beschluss vom 5. März 2008 setzte der Regierungsrat das Ausführungsprojekt für die Schliessung der Lücke der kantonalen Hochleistungsstrasse A 53 zwischen Uster und Hinwil auf der Grundlage des kantonalen Strassengesetzes und entsprechend dem Eintrag im kantonalen Richtplan vom 26. März 2007 fest. Mit seinem Urteil vom 12. Juni 2012 hob das Bundesgericht diese Festsetzung nach durchlaufenem Instanzenzug mit der Begründung auf, das Projekt verstosse in seinem östlichen Abschnitt gegen den Moorlandschaftsschutz (BGE 138 II 281). Das Schutzziel von Art. 78 Abs. 5 der Bundesverfassung lässt keine Verkehrsanlagen in Moorlandschaften zu, auch nicht in der Form von Tagbautunneln, wie es beim Projekt in weiten Abschnitten vorgesehen war.

Als Folge dieses Urteils hat der Bundesrat die Moorlandschaft Wetzikon/Hinwil mit Beschluss vom 28. Januar 2015 neu festgelegt. Sie wurde insbesondere im Raum des Weilers Hellberg (Gemeinde Gossau) und im Osten von Wetzikon (Schwändi) erweitert. Damit ist klar, dass die ursprünglich vorgesehene direkte Linienführung der Oberlandautobahn zum Kreisel Betzholz und der im Projekt vorgesehene Anschluss Wetzikon-Ost nicht mehr möglich ist. In der Folge ist der bestehende Richtplaneintrag, der sich als nicht umsetzbar erwiesen hat, durch eine neue, dem heutigen Kenntnisstand entsprechende Linienführung zu ersetzen.

Der Bau der Oberlandautobahn wurde von Beginn an in Etappen vorgesehen. Dem heute noch fehlenden Teilstück wurde nicht zuletzt wegen der damals geringeren Verkehrsprobleme im Raum Wetzikon tiefere Priorität beigemessen als den übrigen Abschnitten. In der Zwischenzeit hat sich die verkehrliche Situation aufgrund der dynamischen Siedlungsentwicklung im Zürcher Oberland und der Weiterführung der Strasse im Kanton St. Gallen bis zum Zusammenschluss mit der A 3 in Reichenburg massgebend verschärft und führt täglich zu Verkehrsüberlastungen. Die Prognosen gehen davon aus, dass sich diese Entwicklung auch in Zukunft fortsetzen wird und dass die Verkehrsprobleme im Raum Wetzikon–Hinwil entsprechend weiter zunehmen werden.

Aufgrund dieser Ausgangslage wurden in einer Variantenstudie die Zweckmässigkeit und Bewilligungsfähigkeit verschiedener Linienführungen für den Lückenschluss zwischen Uster-Ost und dem Kreisel Betzholz geprüft und beurteilt. An den Arbeiten war neben den zuständigen kantonalen Stellen auch das Bundesamt für Strassen beteiligt. Ferner wurden die betroffenen Gemeinden und die Region Zürcher Oberland sowie die Bevölkerung über die Zwischenergebnisse orientiert. Die

eigentliche Projektierung, und somit der Entscheid über die genaue Lage und Ausgestaltung der Strasse, wird Sache des Bundes sein, wenn der fragliche Abschnitt in seine Zuständigkeit gefallen ist.

## **2. Ergebnis der Verkehrsanalyse und Vorgaben für die Projektierung**

Mit der Verkehrsanalyse wurde die Wirkung von verschiedenen Varianten untersucht, wobei zwei Grundsatzvarianten im Vordergrund standen: zum einen eine nördliche Strassenführung über Wetzikon und Hinwil, zum anderen eine Verbindung zur Forchautostrasse A 52. Den Berechnungen wurde die Verkehrsprognose für das Jahr 2030 zugrunde gelegt. Die Analyse ergab, dass – unabhängig vom weiteren, südlichen Verlauf – auf dem Abschnitt zwischen Uster-Ost und Wetzikon-West mit 45 000 bis 50 000 Fahrzeugen pro Tag zu rechnen ist. Auch auf dem weiter östlich gelegenen Abschnitt ist mit einer grossen Verkehrsmenge, rund 30 000 Fahrzeugen pro Tag, zu rechnen. Diese Verkehrsmengen erfordern einen durchgehenden Ausbau mit je zwei Fahrspuren pro Richtung. Nur so können das untergeordnete Strassennetz und somit das Siedlungsgebiet wirksam vom Verkehr entlastet werden.

Eine nördliche Linienführung über Hinwil mit einem Ausbau des bestehenden Strassennetzes musste ausgeschlossen werden, weil ein den Kapazitäten genügender Ausbau nicht möglich ist. Der bestehende Zubringer von Hinwil zum Kreisel Betzholz mit einem Fahrstreifen pro Fahrtrichtung könnte den über die Rapperswilerstrasse zugeführten Verkehr nicht abnehmen und wäre schon von Beginn weg in Spitzenzeiten überlastet. Da diese Strasse durch die Moorlandschaft Wetzikon/Hinwil führt, ist ein Ausbau ausgeschlossen. Dies gilt auch für jede andere Linienführung über Hinwil zum Kreisel Betzholz. Eine den Anforderungen genügende nördliche Linienführung ist somit nicht möglich.

Die Verkehrsanalyse ergab weiter, dass ein grosser Anteil von 40% bis 50% der von Uster herkommenden bzw. in Richtung Uster fahrenden Fahrzeuge den Anschluss Wetzikon-West benutzen und damit dem regionalen bzw. lokalen Verkehr zuzuordnen sind (Ziel- oder Quellpunkt in Wetzikon und Umgebung). Die starken Verkehrsbeziehungen von und nach Wetzikon einerseits und die weiterhin hohe Belastung der heutigen Aathalstrasse und der Ortsdurchfahrt Wetzikon andererseits bestätigen die im Richtplan eingetragene Linienführung im westlichen Abschnitt zwischen Uster-Ost und dem geplanten Anschluss Wetzikon-West als wirksamste und damit sachlich richtige Lösung. Für diesen Abschnitt, einschliesslich des Anschlusses Wetzikon-West, kann somit das ursprüngliche Projekt weiterverwendet werden.

Für die Fortsetzung ab Wetzikon-West konnten drei Linienführungen mit Anbindung an die Forchautostrasse gefunden werden, die in ihrer verkehrlichen Wirksamkeit praktisch identisch sind:

- Variante 1 zwischen Unterwetzikon und Grüt mit Anschluss an die Forchautostrasse bei Herschmettlen (Gemeinde Gossau). Bei dieser Variante wurde als Option auch ein möglicher Anschluss bei Wetzikon-Ost geprüft.
- Variante 2, zwischen Grüt und Gossau verlaufend, mit Anschluss an die Forchautostrasse bei Ottikon.
- Variante 3, zunächst wie Variante 2 zwischen Grüt und Gossau verlaufend, jedoch mit Anschluss an die Forchautostrasse bei Herschmettlen (wie Variante 1).

Um eine Aufnahme der Strasse ins Nationalstrassennetz zu ermöglichen, ist die europäische Richtlinie 2004/54/EG über Mindestanforderungen an die Sicherheit in Tunneln zu berücksichtigen. Diese erlaubt in Tunneln mit Gegenverkehrsregime nur Höchstbelastungen von 10 000 Fahrzeugen pro Tag und Fahrtrichtung. Werden diese Werte überschritten, sind für die beiden Fahrtrichtungen getrennte Röhren vorzusehen. Zur Bewältigung des prognostizierten Verkehrs sind nach den einschlägigen technischen Standards zudem zwei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung erforderlich. Die Oberlandautobahn ist daher unabhängig vom Linienverlauf auf der gesamten Strecke richtungsgetreunt mit zwei Fahrstreifen pro Richtung auszuführen.

Die kantonale Forchautostrasse entspricht heute im fraglichen Abschnitt nicht den Anforderungen an eine Nationalstrasse. Insbesondere verfügt sie über keine Pannestreifen. Zwischen der Einmündung der Oberlandautobahn und dem heutigen Kreisel Betzholz ist sie daher auszubauen.

### **3. Ergebnis der Machbarkeitsbeurteilung**

Alle drei Varianten sind in ihrer verkehrlichen Wirkung und den voraussichtlichen Kosten ähnlich. Bei der Wahl der Varianten sind ihre Umweltauswirkungen ausschlaggebend. Für alle Varianten liegen – in der und eine Beurteilung durch die kantonalen Umweltfachstellen vor.

#### *Auswirkungen auf die Umwelt*

In Bezug auf die Machbarkeit liegen die Hauptherausforderungen beim Schutz des Grundwassers und der Landschaft. Der Projektabschnitt Wetzikon-Forchautostrasse weist grossräumige Schotter-Grundwasserleiter auf und ist dem Gewässerschutzbereich A<sub>u</sub> zugeordnet. Die zulässige Höhenlage des Trassees hat sich dort somit am mittleren Grund-

wasserspiegel zu orientieren: Einbauten bis zu diesem Niveau sind bewilligungspflichtig, solche unterhalb sind nur aus zwingenden Gründen (Standortgebundenheit) und mit einer Ausnahmebewilligung möglich. Es zeichnet sich somit ab, dass bei beiden Linienführungen kurze offene Abschnitte erforderlich sind. Für die Variante 1 betrifft dies den Bereich beim Hasenacher. Im Rahmen der vorliegenden Planungsstudie wurden in Untervarianten verschiedene Querungsmöglichkeiten geprüft (Varianten 1A-1D), wobei die vollständig unterirdische Führung zu einer unzulässigen Beeinträchtigung des Grundwasserträgers führen würde und deshalb ausgeschlossen werden musste. Bei der Variante 2 wurde festgestellt, dass eine unterirdische Querung des Gossauerbachs nicht möglich ist. Daher wird die Strasse in einem kurzen Abschnitt östlich des Tannenbergs offen zu führen sein. Sie kann im betreffenden Abschnitt so gelegt werden, dass sie vom Siedlungsgebiet her nicht einsehbar ist.

Die Verordnung zum Schutz der Drumlinlandschaft Zürcher Oberland (Natur- und Landschaftsschutzgebiet mit überkommunaler Bedeutung in den Gemeinden Bubikon, Dürnten, Gossau, Hinwil und Wetzikon) vom 13. März 1998 schützt über den Perimeter der bundesrechtlich inventarisierten Moorlandschaft Wetzikon/Hinwil hinaus den hier bedeutsamen Raum zwischen Grüt und dem Kreisel Betzholz. Die Variante 1 quert das kantonale Schutzgebiet Drumlinlandschaft Zürcher Oberland, während diese von der Variante 2 umfahren und damit geschont wird. Die Variante 1 mit dem offenen Abschnitt im Hasenacher sowie den übrigen Bauwerken beeinträchtigt das Schutzgebiet daher erheblich. Der Kanton ist gemäss Art. 3 des Natur- und Heimatschutzgesetzes (NHG) vom 1. Juli 1966 verpflichtet, die Schutzobjekte unabhängig von ihrer Bedeutung zu schonen. Mit der Variante 2 besteht dazu eine Möglichkeit, die auch aufgrund anderer Umweltkriterien von den Fachstellen klar bevorzugt wird. Diese ist somit aus Sicht der Umweltauswirkungen zu bevorzugen. Schlechter als Variante 1 schneidet die Variante 3 ab, die deshalb nicht weiterzuverfolgen ist.

Mit der Lückenschliessung und dem Ausbau der Forchautostrasse zur Nationalstrasse besteht Anlass, die im kantonalen Richtplan eingetragene Landschaftsverbinding über die Forchautostrasse bei Herschmettlen zu erstellen (Pt. 3.9.2 Nr. 31). Diese dient der Wiederherstellung des Wildtierkorridors ZH 45 und der erholungsbezogenen Vernetzung.

#### *Auswirkungen auf die Siedlung*

Bei den Varianten 1 und 2 sind gewisse Auswirkungen auf das Siedlungsgebiet von Grüt nicht auszuschliessen. Der offene Abschnitt der Variante 1 im Bereich Hasenacher betrifft indessen direkt einzelne Gebäude sowie die nahe gelegenen Siedlungen Hasenacher und Hundsruggen. Sie erweist sich daher gegenüber der Variante 2 als leicht nach-



teilig. Bei jeder Variante werden die Vorschriften des Lärmschutzes einzuhalten sein.

#### *Verkehrswirkung und Anschlüsse*

Aufgrund ihrer Lage ist bei Variante 2 ein Anschluss im Raum Wetzikon-Ost ausgeschlossen. Bei Variante 1 müsste ein neuer Anschluss im Raum zwischen Grüt und Wetzikon an die bestehende Grüningerstrasse erstellt werden, da die im ursprünglichen Projekt vorgesehene Spange von der Rapperswilerstrasse bis zum Anschluss den vorgesehenen neuen Verlauf des Moorlandschaftsschutzperimeters unzulässig beeinträchtigen würde. Ein Anschlussbauwerk zwischen Unterwetzikon (Schöneich) und Grüt würde aber zu einer deutlichen Mehrbelastung von Grüt und dem südlichen Ortsteil von Wetzikon durch den Verkehr mit entsprechenden Lärm- und Luftschadstoffimmissionen führen. Auf den bisher vorgesehenen Anschluss Wetzikon-Ost ist daher zu verzichten.

Mittels flankierender Massnahmen auf dem untergeordneten Netz ist der Verkehr über die nächstgelegenen Anschlüsse auf die Oberlandautobahn bzw. die Forchautostrasse zu führen. Bei Variante 2 kann der bestehende Anschluss Ottikon in die neue Verzweigung integriert und beibehalten werden.

Die Abklärungen zur baulichen Machbarkeit haben ergeben, dass der bestehende Kreisel Betzholz weitgehend aufgehoben werden kann, da die Hauptlinienführung neu von der Forchautostrasse her weiter in Richtung Rapperswil führt. Die künftige Nutzung der versiegelten, aber nicht mehr benötigten Flächen wird noch zu klären sein. Für die Verbindung nach Hinwil ist ein Anschluss im östlichen Bereich des heutigen Kreisels vorzusehen.

#### *Kosten*

Aufgrund der Machbarkeitsuntersuchung liegt eine erste Kostenschätzung für beide Varianten vor. Bei Variante 1 mit Anschluss an die Forchautostrasse bei Herschmettlen ist mit geringfügig höheren Kosten zu rechnen als bei Variante 2. Der gesamte Lückenschluss zwischen Uster-Ost und der Forchautostrasse (einschliesslich Ausbau derselben und Rückbau des Kreisels Betzholz) kostet nach heutigem Kenntnisstand zwischen 1,3 und 1,4 Mrd. Franken (ohne MWSt). Die Kostengenauigkeit beträgt +/-30%.

#### **4. Festlegung im kantonalen Richtplan**

Aufgrund ihrer Vorteile gegenüber der Variante 1, insbesondere der Schonung der Drumlinlandschaft Zürcher Oberland, ist die Variante 2 im Richtplan festzulegen. Die neue Linienführung ersetzt den bisherigen Richtplaneintrag zum Lückenschluss der Oberlandautobahn (Objekt Nr. 26). Der bestehende Anschluss bei Ottikon ist beizubehalten. Ausserdem ist die Aufhebung bzw. der teilweise Rückbau des nördlichen Teils des Kreisels Betzholz vorzusehen.

Mit geeigneten verkehrslenkenden Massnahmen ist sicherzustellen, dass der Verkehr von Hinwil nach Uster bzw. umgekehrt nicht durch Unterwetzikon fliesst, sondern den Weg auf der Autobahn über Betzholz nimmt. Dazu wird analog zu anderen Nationalstrassenplanungen (A4 Knonauseram/Westumfahrung, Ausbau Nordumfahrung Zürich) zusammen mit dem Bund ein Konzept für flankierende Massnahmen zu erarbeiten sein. Hierfür ist weiterhin der Vermerk «Begleitmassnahmen» anzubringen.

Die im Zusammenhang mit dem bisherigen Richtplaneintrag vorgesehene weitgehende Abklassierung der bestehenden Kantonsstrasse zwischen dem heutigen Autobahnende bei Uster-Ost und Hinwil zur Verbindungsstrasse ist beizubehalten. Abzuklassieren sind somit die Aathalstrasse in Uster, die Zürichstrasse in Seegräben, die Zürcher- und Rapperswilerstrasse in Wetzikon sowie die Zürichstrasse in Hinwil. Einzig der Abschnitt zwischen Flos und der Abzweigung der Weststrasse, der Teil der Westtangente Wetzikon bildet, ist weiterhin als Hauptverkehrsstrasse vorzusehen.

Der Realisierungshorizont ist im Hinblick auf die infolge des Bundesgerichtsentscheids erforderliche Neuprojektierung und aufgrund der noch ungewissen Finanzierung durch den Bund auf mittelfristig anzupassen.

#### **5. Verfahren zur Teilrevision des kantonalen Richtplans**

Das Kapitel Verkehr wurde mit Beschluss des Kantonsrates vom 26. März 2007 neu festgesetzt und am 14. Mai 2008 vom Bundesrat genehmigt. Seither wurde der kantonale Richtplan einer umfassenden Gesamtüberprüfung unterzogen, wobei auch das Kapitel Verkehr auf den neusten Stand gebracht wurde. Der Kantonsrat hat den kantonalen Richtplan aufgrund der Ergebnisse der Gesamtüberprüfung mit Beschluss vom 18. März 2014 gesamthaft neu festgesetzt.

Inzwischen sind die Grundlagenarbeiten zu einzelnen Vorhaben im Bereich Verkehr so weit fortgeschritten, dass die entsprechenden Festlegungen im kantonalen Richtplan angepasst werden können. Damit soll sichergestellt werden, dass der Stand der Planung korrekt wiedergegeben und die Abstimmung mit weiteren raumwirksamen Vorhaben in den betroffenen Räumen nicht behindert wird. Diese Anpassungen wurden in der Vorlage 5179 zur Teilrevision des kantonalen Richtplans im Bereich Verkehr zusammengefasst und mit Beschluss des Regierungsrates vom 8. April 2015 zur Beratung und Festsetzung an den Kantonsrat überwiesen. Gegenstand der Vorlage sind folgende Vorhaben:

- a) Glattalautobahn
- b) Ausbau A1, Baltenswil-Töss
- c) Lückenschliessung Oberlandautobahn
- d) Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze
- e) Depot Limmattalbahn

## **6. Öffentliche Auflage sowie Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger**

Voraussetzung für eine Teilrevision des kantonalen Richtplans sind die vorgängige Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger gemäss § 7 Abs. 1 des Planungs- und Baugesetzes (PBG) sowie die öffentliche Auflage der Richtplandokumente. Im Rahmen der öffentlichen Auflage kann sich jedermann zur Richtplanvorlage äussern (§ 7 Abs. 2 PBG).

Am 4. Juni 2014 hat der Regierungsrat die Baudirektion ermächtigt, die öffentliche Auflage durchzuführen (RRB Nr. 644/2014). Die öffentliche Auflage sowie die Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger fanden vom 27. Juni bis zum 30. September 2014 statt. Gleichzeitig wurde die Richtplanvorlage dem Bund zur Vorprüfung unterbreitet.

Im Rahmen der öffentlichen Auflage und der Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger sind 308 Einwendungen eingegangen. Davon stammen 79 von Behörden (Gemeinden, Regionen, kantonale Stellen) und 229 von Privaten, Verbänden und politischen Parteien.

Die in der Vorlage zusammengefassten neuen bzw. angepassten Richtplaneinträge wurden von zahlreichen Einwendenden begrüsst. Zahlreiche Einwendende beantragten aber auch Änderungen an den Vorhaben oder sprachen sich für einen Verzicht auf einen oder mehrere der Richtplaneinträge aus. Insgesamt wurden 835 – teilweise auch gleichlautende – Anträge gestellt.

Gestützt auf die während der Auflagefrist eingegangenen Einwendungen wurde die Richtplanvorlage überarbeitet. Der nachstehende Bericht gibt Auskunft über den Umgang mit den eingegangenen Einwendungen.

## **7. Einwendungen zur Richtplanteilrevision Lückenschliessung Oberlandautobahn**

### **1 Zweckmässigkeit des Vorhabens**

*Mehrere Einwendende begrüßen das Vorhaben zum Lückenschluss der Oberlandautobahn. Die durchgehende Hochleistungsstrasse verbessere die grossräumige Erreichbarkeit und sei eine unabdingbare Voraussetzung für die dringliche Entlastung der regionalen Strassenachsen. Den betroffenen Gemeinden bringe der Lückenschluss Planungssicherheit bei der Lösung ihrer eigenen Verkehrs- und Erschliessungsfragen.*

*Jemand stellt fest, dass nach jahrzehntelangem Feilschen und Tauziehen zwischen den verschiedenen Interessengruppen nun eine Vorlage zur Lückenschliessung vorliege, die unter den gegebenen Randbedingungen als nahezu perfekte, bestmögliche und auch realisierbare Lösung der schwierigen Aufgabe bezeichnet werden dürfe.*

*Mehrere Einwendende beantragen den Verzicht auf den vorgesehenen Richtplaneintrag für den Lückenschluss der Oberlandautobahn. Mehrere Einwendende beantragen zudem auch die Streichung des bisherigen Eintrags der Oberlandautobahn aus dem kantonalen Richtplan. Eine durchgehende Hochleistungsstrasse durch das Zürcher Oberland würde vor allem dem überregionalen bzw. internationalen Durchgangsverkehr dienen, während die regionalen Achsen nur wenig entlastet würden. Den in der Region bestehenden Verkehrsproblemen könne mit etappierbaren Einzelmassnahmen am bestehenden Strassennetz wirksamer begegnet werden. Der angestrebte Kapazitätsausbau für den Autoverkehr würde den öffentlichen Verkehr konkurrieren und eine raumplanerisch unerwünschte Siedlungsentwicklung in peripheren, mit dem öffentlichen Verkehr schlecht erschlossenen Lagen begünstigen. Die Erhöhung der Strassenkapazität würde zudem die Luftqualität verschlechtern und die Klimaschutzziele unterlaufen. Jemand beantragt die Erarbeitung einer Gesamtverkehrsstrategie für das Zürcher Oberland, mit der aufzuzeigen sei, wie in diesem Raum gewohnt, gewirtschaftet und verkehrt werden soll.*

*Mehrere Einwendende beantragen die Prüfung von Alternativen zum Lückenschluss der Oberlandautobahn. Jemand beantragt die Schliessung der Autobahnücke im Zürcher Oberland mit einer zweistreifigen Hochleistungsstrasse, da die Fortsetzung der Verbindung ab Rütli bis zur Ver-*

*zweigung mit der Autobahn A3 ebenfalls nur zwei Fahrstreifen aufweise. Mehrere Einwendende beantragen die Beibehaltung bzw. den Ausbau der zweispurigen Kantonsstrasse zwischen Oberuster und Betzholz. Mehrere Einwendende beantragen den Bau von Tunnelabschnitten im Aathal sowie in Unterwetzikon. Jemand beantragt alternative Massnahmen zur Entlastung von Unterwetzikon vom Durchgangsverkehr, da die gewählte Linienführung der Oberlandautobahn dieses nur noch marginal entlaste. So würden die Einkaufszentren von Hinwil weiterhin über Wetzikon erschlossen.*

Im Rahmen der Erarbeitung der neuen Linienführung wurde die verkehrliche Wirkung der neuen Strassenverbindung mit dem kantonalen Verkehrsmodell überprüft. Danach beträgt das Verkehrsaufkommen am Querschnitt Aathal rund 50 000 Fahrzeuge pro Tag. Dies erfordert einen vierspurigen Ausbau der Hochleistungsstrasse. Etwa die Hälfte davon ist Quell-/Zielverkehr von und nach Wetzikon und Umgebung. Ein weiteres Viertel ist Quell-/Zielverkehr von und nach Hinwil und Umgebung. Von den rund 50 000 Fahrzeugen pro Tag im Querschnitt Aathal wird der Transitverkehr nur einen sehr untergeordneten Anteil ausmachen. Die Oberlandautobahn wird somit vor allem dem regionalen Verkehr sowie den Verkehrsbeziehungen zwischen dem Raum Zürich und dem Zürcher Oberland. Der vierspurige Ausbau bis Rüti ist daher richtig.

Die entlastende Wirkung im regionalen Strassennetz wird mit verkehrlichen Begleitmassnahmen maximiert. Auch die Querverbindungen können dadurch deutlich entlastet werden. Dort, wo unter Umständen Mehrverkehr entsteht, stellen Begleitmassnahmen die siedlungsverträgliche Abwicklung sicher und erhöhen die Verkehrssicherheit. Der Quell-/Zielverkehr aus dem Einkaufs- und Gewerbegebiet Hinwil wird über die neue Autobahn geführt, was eine deutliche Entlastung von Wetzikon ermöglicht. Die Belastung des Siedlungsgebiets mit Emissionen wird – im Vergleich zum heutigen Zustand mit häufigen Stausituationen zwischen Uster-Ost und Hinwil in beiden Richtungen sowie am Kreisell Betzholz in Richtung Zürich – insgesamt deutlich zurückgehen.

Im Rahmen der Planungsarbeiten wurde auch ein Ausbau der bestehenden Kantonsstrasse untersucht, diese Variante musste jedoch aus Gründen fehlender Funktionalität und wegen Konflikten mit Schutzgütern verworfen werden. Wirksame und rasch umsetzbare Massnahmen an der bestehenden Staatsstrasse stehen daher nicht zur Verfügung.

Eine unerwünschte Zersiedlung als Folge des Lückenschlusses der Oberlandautobahn ist im Kanton Zürich nicht zu erwarten, weil Lage und Umfang des Siedlungsgebiets im kantonalen Richtplan abschliessend festgelegt sind. Mit dem von der Delegiertenversammlung der Region Zürcher Oberland am 30. Juni 2011 verabschiedeten regionalen

Raumordnungskonzept und dem beim Bund eingereichten Agglomerationsprogramm der 2. Generation bestehen bereits umfassende konzeptionelle Grundlagen und Strategien für die abgestimmte räumliche Entwicklung der Region Zürcher Oberland. Beide Dokumente sehen den Lückenschluss der Oberlandautobahn als wichtige Massnahme zur Bewältigung des Verkehrs vor.

## **2 Zuständigkeit für die Planung von Nationalstrassen**

*Mehrere Einwendende stellen fest, dass die Projektierung und der Bau von Nationalstrassen gemäss neuem Finanzausgleich nicht mehr Aufgabe der Kantone sei und beantragen den Verzicht auf den Richtplaneintrag für den Lückenschluss der Oberlandautobahn. Jemand beantragt auch die Streichung der Bundesbeschlüsse über das Nationalstrassennetz aus dem Grundlagenverzeichnis. Mehrere Einwendende stellen fest, dass die Oberlandautobahn im Strategischen Entwicklungsprogramm des Bundes nicht aufgeführt sei.*

*Jemand stellt fest, dass der vorgesehene Richtplaneintrag für die Oberlandautobahn den Ergebnissen der aktuellen Planungsarbeiten entspricht, die vom Bundesamt für Strassen begleitet wurden. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass im Falle einer Aufnahme des Vorhabens in das Nationalstrassennetz – und damit in die Zuständigkeit des Bundes – im Projektierungs- und Genehmigungsprozess gemäss Nationalstrassengesetz allenfalls noch Optimierungen vorzunehmen sind.*

Aufgabe des kantonalen Richtplans ist die räumliche Abstimmung von Vorhaben mit erheblichen räumlichen Auswirkungen, unabhängig davon, wie deren Finanzierung geregelt ist. Der bisherige Richtplaneintrag für den Lückenschluss der Oberlandautobahn basierte auf einem Projekt, das sich als nicht bewilligungsfähig erwiesen hat. Dieser Erkenntnis ist Rechnung zu tragen. Gemäss Art. 9 Abs. 2 des Raumplanungsgesetzes sind die Richtpläne zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen, wenn sich die Verhältnisse erheblich geändert haben. Als Grundlage für die Nachführung des Eintrags im kantonalen Richtplan war daher eine bewilligungsfähige Linienführung für die Hochleistungsstrasse zu erarbeiten.

Die Volksabstimmung vom 24. November 2013 bezog sich in erster Linie auf die Frage der Finanzierung der neuen Netzelemente. Diese selbst waren nicht Gegenstand der Abstimmungsvorlage und auch im Parlament nicht umstritten.

Das Bundesparlament hat daher im September 2016 die vorgesehenen Anpassungen des Nationalstrassennetzes in seinen Beschluss über die Schaffung eines Fonds für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr integriert. Bei einer Zustimmung der Schweizer Stimmberechtigten zum neuen Fonds ist mit einer Inkraftsetzung des angepassten Netzbeschlusses und damit einer Übernahme der betreffenden Abschnitte durch den Bund auf 1. Januar 2020 zu rechnen.

### 3 Realisierungshorizont des Vorhabens

*Mehrere Einwendende beantragen einen früheren Realisierungshorizont als «mittelfristig». Jemand beantragt, vonseiten des Kantons Zürich sei alles zu unternehmen, um die Lückenschliessung der Oberlandautobahn zu beschleunigen.*

*Jemand beantragt, die Glattalautobahn sei vor oder gleichzeitig mit der Lückenschliessung der Oberlandautobahn zu realisieren. Jemand weist darauf hin, dass im Falle einer Aufnahme des Vorhabens in das Nationalstrassennetz – und damit in die Zuständigkeit des Bundes – im Projektierungs- und Genehmigungsprozess gemäss Nationalstrassengesetz allenfalls noch Optimierungen vorzunehmen sind. Der Realisierungszeitpunkt kann sich auf einen späteren Zeitpunkt als «mittelfristig» verschieben.*

Bei der Realisierung der Glattalautobahn wie auch der Oberlandautobahn ist den verkehrlichen Abhängigkeiten zwischen den beiden Vorhaben Rechnung zu tragen. Der Lückenschluss der Oberlandautobahn ist somit zeitlich auf die Realisierung der Glattalautobahn abzustimmen.

Der Regierungsrat setzt sich beim Bund für die Aufnahme der Oberlandautobahn in das Nationalstrassennetz ein. Voraussetzung für die Realisierung des Vorhabens ist die Finanzierung durch den Bund, die zum heutigen Zeitpunkt noch nicht gesichert ist. Der effektive Realisierungszeitpunkt kann daher von der im kantonalen Richtplan getroffenen Festlegung abweichen. Der im Richtplaneintrag vorgesehene Realisierungshorizont «mittelfristig» trägt der zum jetzigen Zeitpunkt noch ungesicherten Finanzierung durch den Bund Rechnung. Eine wesentliche Beschleunigung des Vorhabens erscheint unrealistisch, daran würde auch eine entsprechende Festlegung im kantonalen Richtplan nichts ändern.

#### **4 Linienführung der Oberlandautobahn**

*Mehrere Einwendende lehnen die gewählte Linienführung ab und beantragen, es sei eine weiter östlich verlaufende Linienführung zu wählen, die das Gemeindegebiet von Gossau nicht zerschneide. Mehrere Einwendende beantragen zudem eine durchgehend unterirdische Linienführung der Oberlandautobahn.*

Das Ziel der Planungsarbeiten zum Lückenschluss der Oberlandautobahn bestand darin, eine bewilligungsfähige Linienführung zu finden. Die zunächst im Vordergrund stehende weiter östlich verlaufende Linienführung (Variante 1) musste wegen des Eingriffs in das Schutzgebiet Drumlinlandschaft Zürcher Oberland verworfen werden. Die nun zum Eintrag im kantonalen Richtplan vorgesehene Linienführung (Variante 2) verletzt den Perimeter des Schutzgebiets nicht und berücksichtigt alle umweltrechtlichen Vorgaben. Aufgrund des Schonungsgebots muss von mehreren realistischen Varianten jene gewählt werden, die das Schutzgebiet am wenigsten beeinträchtigt. Der Variantenentscheid erfolgte somit nicht aus finanziellen Überlegungen; diesbezüglich sind die untersuchten Varianten vergleichbar.

Eine durchgehend unterirdische Führung der Strasse ist bei beiden Varianten aus grundwasserrechtlichen Gründen nicht möglich. Ein kurzer, offen liegender Abschnitt ist deshalb unumgänglich. Dies wäre auch bei der Linienführung gemäss Variante 1 nicht anders, diese wäre im Übrigen auch in Bezug auf ihre Auswirkungen auf bestehende Siedlungen nicht vorteilhafter.

Die neue Strasse wird die Planungswerte gemäss Lärmschutzverordnung einzuhalten haben. Mit den dazu vorzusehenden Lärmschutzmassnahmen wird sie auch visuell nicht mehr in Erscheinung treten. Die konkrete bauliche Ausgestaltung ist jedoch nicht Gegenstand des Richtplanverfahrens, sondern der weiteren Projektierungsschritte. Im Rahmen der weiteren Optimierung des Vorhabens werden die Auswirkungen auf die Siedlungen und Naherholungsgebiete auf ein absolutes Minimum reduziert. Dabei ist insbesondere auch die landschafts- und siedlungsverträgliche Einbettung im Bereich der Tunnelportale sicherzustellen.

#### **5 Offener Streckenabschnitt zwischen Grüt und Gossau-Dorf**

*Mehrere Einwendende beantragen eine durchgehend unterirdische Linienführung der Oberlandautobahn von Wetzikon-West bis Ottikon. Mehrere Einwendende beantragen eine vollständig unterirdische Führung bzw., wenn dies nicht möglich sein sollte, eine vollständige Überdeckung*



*der Autobahn. Falls auch dies nicht möglich sein sollte, sei die Autobahn möglichst tief zu legen. Der gemäss Richtplaneintrag vorgesehene kurze offene Streckenabschnitt der Autobahn belaste die Einwohner von Gossau und Grüt mit Lärm und Abgasen und beeinträchtige u. a. auch den Waldfriedhof sowie das Naherholungsgebiet Prampel/Moos, das von vielen Einwohnern genutzt werde. Bestehende Strassen und Wegeverbindungen, wie u. a. die Berghofstrasse, würden unterbrochen bzw. müssten verlegt werden. Mehrere Einwendende befürchten eine Verschlechterung der Lebensqualität und eine Entwertung ihrer Grundstücke und Liegenschaften in den Ortsteilen Grüt, Gossau Berghof und Teilen Oberottikons.*

*Mehrere Einwendende beantragen, eine offene Linienführung zwischen Grüt und Gossau-Dorf sei in jedem Fall zu vermeiden. Der Schutz des Grundwassers sei mit anderen baulichen Massnahmen (wie Dükering bzw. Umfliessen des Tunnelquerschnittes) zu gewährleisten. Mit der (aus Gründen des Grundwasserschutzes) vorgesehenen oberirdischen Linienführung würden der Gossauerbach sowie das Naturschutzgebiet Isert Weiher beeinträchtigt, was dem Anliegen des Gewässerschutzes widersprechen würde. Jemand beantragt eine durchgehende Tieferlegung im Grundwasser, da aufgrund der Standortgebundenheit der Autobahn eine Ausnahmegewilligung beansprucht werden könne.*

Die geplante Oberlandautobahn liegt im Bereich des Aathalgrundwasserstroms. Das Grundwasservorkommen wird von der Region intensiv für die öffentliche Wasserversorgung genutzt und ist Lebensgrundlage für mehrere Zehntausend Einwohner. Der Raumbedarf des unterirdischen Gewässers ist zu beachten und auch die Qualität des Wassers darf nicht nachteilig beeinflusst werden. Eine vollständig unterirdische Linienführung im Bereich des Grundwasserleiters ist daher nicht zulässig. Eine Standortgebundenheit des Bauwerks im Grundwasser könnte nur dann geltend gemacht werden, wenn aus zwingenden technischen oder anderen objektiven Gründen keine Möglichkeit bestehen würde, die Vorgaben zum Grundwasserschutz einzuhalten; dies ist hier jedoch nicht der Fall.

Ein kurzer, offen liegender Abschnitt ist deshalb unumgänglich. Die neue Strasse wird jedoch die Planungswerte gemäss Lärmschutzverordnung einzuhalten haben. Mit den dazu vorzusehenden Lärmschutzmassnahmen wird sie auch visuell nicht mehr in Erscheinung treten. Die konkrete bauliche Ausgestaltung ist jedoch nicht Gegenstand des Richtplanverfahrens, sondern der nachgelagerten Projektierungsschritte. Im Rahmen der weiteren Optimierung des Vorhabens wird die landschafts- und siedlungsverträgliche Einbettung des Vorhabens sichergestellt.

Die Auswirkungen auf benachbarte Siedlungen und Naherholungsgebiete werden dadurch auf ein absolutes Minimum reduziert. Vom Bauvorhaben betroffene Weg- und Strassenverbindungen werden in Abstimmung mit der Gemeinde wiederhergestellt.

Die Lückenschliessung der Oberlandautobahn wird zu einer Entlastung zahlreicher bestehender Strassen in der Region Zürcher Oberland führen, auch in der Gemeinde Gossau. Insgesamt ist daher eine Verbesserung der Lebensqualität zu erwarten. Auch die Befürchtungen hinsichtlich einer Entwertung einzelner Liegenschaften können nicht geteilt werden.

Das Naturschutzgebiet «Isert Weiher» in der Gemeinde Gossau ist unter der Nummer ZH 322 im Bundesinventar der Amphibienlaichgebiete aufgeführt. Das vorgesehene Trasse führt in ausreichendem Abstand westlich am Schutzgebiet vorbei. Bau und Betrieb der Oberlandautobahn dürfen das Schutzgebiet zu keinem Zeitpunkt beeinträchtigen.

Mit dem kurzen, oberirdisch geführten Streckenabschnitt wird der Gossauerbach gequert, was einen verhältnismässigen Eingriff darstellt. Gemäss Art. 38 Abs. 2 Bst. a des Gewässerschutzgesetzes (GSchG) können für die Überdeckung von Fließgewässern durch Verkehrsübergänge durch die Behörde Ausnahmen bewilligt werden. Zudem kann im Rahmen des Strassenprojektes durch Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen nach Natur- und Heimatschutzgesetz eine ökologische Aufwertung des heute teilweise stark beeinträchtigten Gossauerbachs erzielt werden.

## **6 Detaillierte Festlegung der Höhenlage**

*Mehrere Einwendende beantragen, neben der horizontalen sei auch die vertikale Linienführung im kantonalen Richtplan festzulegen. Dies habe in eindeutiger Weise sowohl im Karteneintrag als auch im erläuternden Text zu geschehen. Jemand beantragt, die gemäss neuem Richtplaneintrag unterirdisch geplanten Abschnitte der Oberlandautobahn zwischen Anschluss Wetzikon-West und der Verzweigung mit der Forchautostrasse dürften unter keinen Umständen zu einem späteren Zeitpunkt oberirdisch realisiert werden.*

*Jemand beantragt, der Eintrag im kantonalen Richtplan sei möglichst auf die horizontale Linienführung zu beschränken und jedenfalls nicht mit kaum erfüllbaren Anliegen und Auflagen zu belasten.*

Der kantonale Richtplan ist behördenverbindlich, nach erfolgter Genehmigung durch den Bundesrat gilt dies auch für den Bund. Die Festlegungen des Richtplans sind jedoch nicht parzellenscharf. Dadurch ergibt sich für die nachgelagerten Planungsträger ein Anordnungsspielraum, der es ermöglicht, in jedem Planungsschritt die jeweils zweckmässigste und am besten geeignete Lösung weiterzuverfolgen. Voraussetzung ist, dass die mit der Richtplanfestlegung verfolgten Ziele und Absichten bestmöglich verwirklicht werden.

Der Richtplaneintrag für den Lückenschluss der Oberlandautobahn erfolgt auf der Basis fortgeschrittener Planungsstudien, die eindeutige Aussagen über die Linienführung und über die Lage der unterirdisch geführten Abschnitte zulassen. Der Richtplaneintrag ist daher bezüglich Linienführung, Lage der Anschlüsse zum untergeordneten Strassennetz sowie Lage und Länge der Tunnelabschnitte verbindlich. Die konkrete bauliche Ausgestaltung ist jedoch nicht Gegenstand des Richtplanverfahrens, sondern der nachgelagerten Projektierungsschritte. Die vom Bauvorhaben betroffenen Gemeinden werden in diesem weiteren Planungsprozess umfassend einbezogen.

## 7 Schutz des Grundwassers

*Mehrere Einwendende beantragen den wirksamen Schutz der Grundwasservorkommen im Raum Seewadel. Der artesische Brunnen Seewadel sei von grosser Bedeutung für die Trinkwasserversorgung und liefere rund 70% des Bedarfs an Trinkwasser für die Gossauer Bevölkerung. Die Grundwasserversorgung Oberottikon versorge die Bevölkerung von Ottikon, Grüningen und Hombrechtikon mit Trinkwasser. Die Oberlandautobahn sei so zu bauen, dass das Grundwasser in keiner Weise, d. h. weder kurz- noch langfristig in qualitativer und quantitativer Hinsicht beeinträchtigt werde. Jemand beantragt, vor Verabschiedung des Richtplans sei die exakte Höhenlage der Strassenbaute zu bestimmen, damit die kurz- und langfristigen Auswirkungen auf die Grundwasserversorgung abgeklärt werden könnten.*

*Jemand beantragt, angesichts der Einschränkungen, die für Bauten (Bohrungen) privater oder öffentlicher Bauträger im Bereich von Grundwasserzonen gelten, sei der Bau einer vierspurigen Autobahn in diesem Gebiet, ob ober- oder unterirdisch geführt, abzulehnen.*

Die vorgesehene Linienführung der Oberlandautobahn respektiert die Grundwasservorkommen im Raum Seewadel. Sie ist das Resultat von umfassenden Planungsarbeiten, in deren Rahmen alle infrage kommenden Linienführungen untersucht, in Bezug auf ihre Umweltauswirkungen bewertet und weiter optimiert wurden. Die umsichtige,

ganzheitliche Planung hat dazu geführt, dass die nun im kantonalen Richtplan einzutragende Linienführung den Anforderungen des Grundwasserschutzes entspricht und die Trinkwassergewinnung nicht gefährdet.

Die exakte Höhenlage der Strasse ist im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten zu bestimmen. Dies ist nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans. Im Rahmen der Projektierung sowie beim Bau und Betrieb der Oberlandautobahn werden die notwendigen Massnahmen getroffen, damit der Schutz des Grundwassers sichergestellt werden kann.

## **8 Linienführung im Aathal**

*Mehrere Einwendende begrüssen die Beibehaltung des bisherigen Richtplaneintrags im Abschnitt Uster-Ost bis Wetzikon-West gemäss dem Ausführungsprojekt von 2005.*

*Jemand beantragt den Verzicht auf den bereits gemäss bisherigem Richtplaneintrag vorgesehenen Aathal-Viadukt im Bereich zwischen den Anschlüssen Uster-Ost und Wetzikon-West. Dieser sei weder umwelt- noch landschaftsverträglich und würde einen massiven Eingriff in das empfindliche Aathal darstellen.*

*Jemand beantragt die Durchführung einer Machbarkeitsstudie, welche die Verträglichkeit und Linienführung der drei Verkehrsträger Autobahn, Kantonsstrasse und Doppelspurausbau der Bahnlinie in Einklang mit dem Gewässerschutzgesetz prüft und eine verbindliche Basis für die weiteren Schritte aller beteiligten Planungsstellen schafft. Jemand beantragt die Verlegung der auf Doppelspur auszubauenden Bahnlinie in einen Tunnel in der nördlichen Talflanke.*

*Jemand weist darauf hin, dass im Rahmen der weiteren Planungen die Oberlandautobahn mit dem Leitbild «Aabach Aathal» (AWEL, 2010) abzustimmen, der hochwassersichere Abfluss zu gewährleisten und Aufwertungsmassnahmen zu prüfen sein werden.*

Der Regierungsrat hatte das Ausführungsprojekt für die Schliessung der Lücke der A 53 zwischen Uster und Hinwil mit Beschluss vom 5. März 2008 festgesetzt. Mit seinem Urteil vom 12. Juni 2012 hob das Bundesgericht diese Festsetzung integral auf. Gegen den Abschnitt vom heutigen Autobahnende bei Uster-Ost bis zum geplanten Anschluss Wetzikon-West waren jedoch keine Einwände geltend gemacht worden. In diesem Abschnitt folgt die neue Trasse zum Lückenschluss der Oberlandautobahn unverändert der bereits bisher im kantonalen Richtplan festgelegten Linienführung, sodass hier auf das vormalige Projekt zurückgegriffen werden kann.

Die Autobahn wird in diesem Abschnitt über einen Viadukt geführt und nimmt daher – abgesehen von den Brückenpfeilern – keinen Raum im Talgrund in Anspruch. Die Koordination mit dem Doppelspurausbau der Bahnlinie und den Anforderungen des Gewässerschutzes ist im Zuge der weiteren Planungsschritte sicherzustellen. Mit der Festlegung der entsprechenden Vorhaben im kantonalen Richtplan wird dieser Koordinationsbedarf zum Ausdruck gebracht.

Das Leitbild «Aabach Aathal» hat den Status eines verwaltungsanweisenden Koordinationsinstruments. Das darin enthaltene Zielbild, die Leitsätze, die Grundsätze und die Handlungsschwerpunkte sind für die kantonale Verwaltung verbindlich und fliessen in die Planung und Projektierung der Oberlandautobahn ein. Auch die weiteren erhaltenen Hinweise werden bei der weiteren Konkretisierung des Vorhabens berücksichtigt.

## 9 Verknüpfung mit der Forchautostrasse

*Mehrere Einwendende beantragen, die Verknüpfung der Oberlandautobahn mit der Forchautostrasse sei als Vollanschluss zu konzipieren, sodass alle Verkehrsbeziehungen in alle Richtungen möglich sind. Dadurch könne der Durchgangsverkehr konsequent auf die neue Autobahn verlagert und die Ortschaften wirksam vom Verkehr entlastet werden.*

*Mehrere Einwendende beantragen, die Verknüpfung der Oberlandautobahn mit der Forchautostrasse sei als Halbanschluss vorzusehen. Auf eine Verbindung von Wetzikon in die Forchautostrasse Richtung Zürich (und umgekehrt) sei zu verzichten. Dadurch könne das Bauwerk platzsparender ausgeführt werden.*

*Mehrere Einwendende beantragen, die Verknüpfung der Oberlandautobahn mit der Forchautostrasse sei im Raum Herschmettlen bzw. weiter östlich als geplant bzw. so nahe wie möglich beim Betzholz vorzusehen. Mehrere Einwendende beantragen, die Verknüpfung mit der Forchautostrasse sei nicht unmittelbar neben bewohntem Gebiet von Unter- bzw. Oberottikon vorzusehen bzw. diese sei so auszugestalten, dass die Bevölkerung von Unter- und Oberottikon vor Immissionen geschützt werde. Mehrere Einwendende beantragen, die Verknüpfung der Oberlandautobahn mit der Forchautostrasse sei vollständig unterirdisch zu erstellen.*

Mit der vom Kanton Zürich erarbeiteten Planungsstudie wurde nachgewiesen, dass die Verknüpfung der Oberlandautobahn mit der Forchautostrasse so ausgestaltet werden kann, dass alle Verkehrsbeziehungen möglich sind. Auch der bestehende Anschluss Ottikon kann beibehalten und in die neue Verzweigung integriert werden. Dazu

wurde eine platzsparende Lösung ausgearbeitet, bei der die Übereckbeziehung Wetzikon-Forch (und umgekehrt), die ein geringeres Verkehrsaufkommen aufweist, über die ohnehin notwendigen Aus- bzw. Einfahrten des Autobahnanschlusses geführt wird.

Die Verknüpfung als Vollanschluss weist verschiedene Vorteile auf. So kann mit dieser Lösung ein grösserer Anteil der regionalen Verkehrsbeziehungen über die Autobahn abgewickelt werden. Dadurch werden die umliegenden Ortschaften besser vom Durchgangsverkehr entlastet, wovon namentlich Gossau-Dorf und Grüt profitieren.

Mit dem vorgesehenen Richtplaneintrag wird die Verzweigung von Oberlandautobahn und Forchstrasse als Vollanschluss im Bereich des bestehenden Anschlusses Ottikon planerisch gesichert. Die Ausgestaltung des Bauwerks ist jedoch nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans. Die genaue Ausgestaltung der Verzweigung sowie des Anschlusses auf das lokale Strassennetz kann daher im Rahmen der weiteren Planungsschritte nochmals vertieft untersucht werden. Dabei wird der siedlungs- und landschaftsverträglichen Einbettung des Bauwerks und den Auswirkungen auf das lokale Strassennetz eine grosse Bedeutung zukommen.

Die Verzweigung mit der Forchautostrasse kommt an einen Ort zu liegen, der mit dem Anschluss Ottikon bereits heute durch Verkehrsinfrastrukturen geprägt ist. Eine mögliche Verschiebung der Verzweigung wurde geprüft, musste aber verworfen werden. Eine vollständig unterirdische Ausführung des Bauwerks ist aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht zulässig.

## **10 Anschluss Ottikon**

*Mehrere Einwendende begrüssen die Beibehaltung des bestehenden Anschlusses Ottikon und dessen Verknüpfung mit der Oberlandautobahn. Dadurch würden die in der Region nachgefragten Verkehrsbeziehungen auf die neue Autobahn gelenkt und könne das regionale Strassennetz dementsprechend entlastet werden.*

*Mehrere Einwendende beantragen die Aufhebung des bestehenden Anschlusses Ottikon. Durch den Verzicht auf die Ein- und Ausfahrten könne die Flächenbeanspruchung des Verzweigungsbauwerks verringert werden.*

*Mehrere Einwendende beantragen verkehrliche Begleitmassnahmen zum Schutz der Ortschaften im Einzugsbereich des Anschlusses Ottikon vom ortsfremden Durchgangsverkehr. Jemand beantragt, der Anschluss Ottikon sei aufzuheben, um zu verhindern, dass der Schwerverkehr vom und zum Industriegebiet Schöneich über Ottikon und Grüt gelenkt werde.*

Die Oberlandautobahn dient zu einem wesentlichen Teil dem regionalen Ziel- und Quellverkehr. Damit die Oberlandautobahn ihre beabsichtigte Wirkung entfalten kann, müssen daher die entsprechenden Anschlüsse vorgesehen werden. Diese dienen zur Aufnahme des Verkehrs auf die Autobahn und ermöglichen damit eine wirksame Entlastung des regionalen Strassennetzes.

Die genaue Ausgestaltung der Verzweigung Ottikon sowie des Anschlusses auf das lokale Strassennetz wird im Rahmen der weiteren Planungsschritte vertieft untersucht. Es soll jedoch eine flächensparende Lösung realisiert werden. Dabei wird der siedlungs- und landschaftsverträglichen Einbettung des Bauwerks und den Auswirkungen auf das lokale Strassennetz eine grosse Bedeutung zukommen.

Der Verkehr aus den Industriegebieten von Wetzikon und Hinwil wird mit verkehrlichen Begleitmassnahmen, die einen integralen Bestandteil des Vorhabens zum Lückenschluss der Oberlandautobahn bilden, auf die dafür vorgesehenen Anschlüsse Wetzikon-West und Hinwil (beim bisherigen Kreisel Betzholz) gelenkt.

## 11 Weitere geplante Anschlüsse

*Mehrere Einwendende begrüssen den Verzicht auf den – gemäss bisherigem Richtplaneintrag vorgesehenen – Anschluss Wetzikon-Ost.*

*Jemand beantragt die Aufnahme eines Koordinationshinweises für eine Parkierungsanlage im Bereich des Anschlussbauwerks beim Anschluss Wetzikon-West; vorzusehen sei eine kurz- bis mittelfristige Übergangslösung sowie ein mittel- bis langfristig zu realisierendes Parkhaus für das Areal der Spinnerei Floos.*

Auf den gemäss bisherigem Richtplaneintrag vorgesehenen Halbanschluss Wetzikon-Ost muss verzichtet werden, weil die neue Linienführung der Oberlandautobahn weiter westlich verläuft und diesen Raum daher nicht mehr erschliessen kann. Dadurch entfallen auch die bisher geplanten offenen Autobahnabschnitte zwischen Wetzikon und Grüt (Gemeinde Gossau) sowie die mit dem Autobahnanschluss verbundene Mehrbelastung der Grüningerstrasse.

Die Anschlüsse Uster-Ost und Wetzikon-West bleiben unverändert gemäss bisherigem Eintrag im kantonalen Richtplan. Sie dienen dazu, den regionalen Quell- und Zielverkehr aufzunehmen und auf die neue Autobahn zu leiten.

Im Bereich des geplanten Anschlusses Wetzikon-West besteht Bedarf zur landschafts- und ortsbildverträglichen Regelung der Parkierung für die Spinnerei Floos. Bei den Gebäuden der ehemaligen Spinnerei Floos handelt es sich um einen Teil des im Bundesinventar der schützens-

werten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) erfassten Ortsbildes Aathal, das gemäss Art. 6 des Natur- und Heimatschutzgesetzes (NHG) die ungeschmälernte Erhaltung verdient. Unter Einbezug der kantonalen Natur- und Heimatschutzkommission (NHK) konnte eine den verschiedenen Schutzinteressen Rechnung tragende Lösung gefunden werden, die ein kreisrundes Parkhaus über dem Anschlusskreisel vorsieht. Ein Gestaltungsplan für das Gebiet der Spinnerei Floos stellt die sorgfältige Einordnung von Neu-, Um- und Ersatzbauten samt den dazugehörigen Aussenraumflächen und Parkierungsanlagen in das denkmalgeschützte Fabrikensemble sicher. Nach ausführlicher Interessenabwägung empfiehlt die NHK, die Parkierungsvariante Autobahnkreisel weiterzuverfolgen. Als Übergangslösung bis zum Bau des geplanten Autobahnanschlusses ist eine oberirdische Parkierung im Bereich des späteren Anschlusskreisels vorgesehen. Diese Lösung wird als zweckmässig erachtet. Der Richtplanteil unter Pt. 4.2.2, Nr. 26, wurde daher im Sinne des Antrags um einen entsprechenden Koordinationshinweis ergänzt. Zudem wurde die Studie «Parkierungskonzept Spinnerei Floos» in das Grundlagenverzeichnis unter Pt. 4.9 aufgenommen.

## **12 Verkehrliche Begleitmassnahmen**

*Mehrere Einwendende beantragen, mittels geeigneter flankierender Massnahmen sei sicherzustellen, dass der Verkehr tatsächlich auf die neuen Autobahnabschnitte verlagert werde. Mehrere Einwendende beantragen, es seien Begleitmassnahmen zu definieren, die sicherstellen, dass die Siedlungsgebiete nachhaltig vom motorisierten Individualverkehr entlastet werden. Mehrere Einwendende beantragen ergänzende Massnahmen zur Rückverlagerung des auf das untergeordnete Strassennetz verdrängten Durchgangsverkehrs sowie die Förderung von Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr.*

*Mehrere Einwendende beantragen verkehrliche Begleitmassnahmen für das Gebiet der Gemeinde Gossau. Mehrere Einwendende beantragen, die Einwohner von Grüit sowie von Ober- und Unterottikon seien durch geeignete Massnahmen vor Emissionen zu schützen. Mehrere Einwendende beantragen flankierende Massnahmen auf der Achse Effretikon–Illnau–Fehraltorf–Pfäffikon–Kempton–Hinwil. Jemand beantragt Begleitmassnahmen für das Aathal, damit die nachhaltige Entlastung der Siedlungsgebiete vom motorisierten Individualverkehr sichergestellt werden kann.*

*Mehrere Einwendende beantragen den Ausbau der Weststrasse sowie Massnahmen zur Beruhigung der Zürcher-, Rapperswiler- und Grüningerstrasse in Wetzikon. Mehrere Einwendende beantragen den Bau der ge-*



*planten Moosackerstrasse, den Ersatz des Bahnübergangs Aathalstrasse durch eine Unterführung sowie eine Anpassung der Talacker-, Flora- und Aathalstrasse in Uster. Mehrere Einwendende beantragen die verbindliche Festlegung der verkehrlichen Begleitmassnahmen und die Sicherstellung ihrer Finanzierung.*

Gemäss Pt. 4.2.2 des kantonalen Richtplans bilden verkehrliche Begleitmassnahmen, die für das Erreichen und dauerhafte Sichern der Entlastungswirkung oder zur Begrenzung negativer Auswirkungen eines Strassenbauvorhabens erforderlich sind, einen integralen Projektbestandteil und sind spätestens mit der Inbetriebnahme der Neuanlage zu realisieren. Die Begleitmassnahmen unterstützen insbesondere die Bündelung des Verkehrs auf der neuen Hochleistungsstrasse, sichern die angestrebte Entlastung des nachgeordneten Strassennetzes in den Siedlungsgebieten und dienen zur Steigerung der Verkehrssicherheit.

Ein Verweis auf diese notwendigen Begleitmassnahmen ist auch im vorgesehenen Richtplaneintrag für den Lückenschluss der Oberlandautobahn enthalten. Im Rahmen der bisherigen Planungsarbeiten wurden auch die Begleitmassnahmen bearbeitet. Diese sind aber im Einzelnen nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans. Die definitive Ausarbeitung und Umsetzung der Begleitmassnahmen erfolgt in Hinblick auf den Realisierungszeitpunkt der Oberlandautobahn in enger Abstimmung zwischen Bund, Kanton, Region und den betroffenen Gemeinden.

Die Realisierung der Westtangente Wetzikon (Objekt Nr. 27) erfolgt unabhängig von den Arbeiten zur Oberlandautobahn. Auch die Realisierung der Moosackerstrasse Uster (Objekt Nr. 30) steht in keinem direkten Zusammenhang zum Lückenschluss der Oberlandautobahn. Die verkehrlichen Begleitmassnahmen zur Oberlandautobahn werden jedoch auf diese geplanten Strassenbauvorhaben abgestimmt.

### **13 Realisierung der geplanten Landschaftsverbinding Herschmettlen**

*Mehrere Einwendende begrüssen die geplante Realisierung der Landschaftsverbinding Herschmettlen (Wildtierüberführung Fuchsbüel). Jemand beantragt, die Landschaftsverbinding Herschmettlen solle als Wildtierkorridor und zur erholungsbezogenen Vernetzung genutzt werden können.*

*Jemand beantragt, es seien verbindliche Aussagen zur Projektlösung und zum Realisierungshorizont der Landschaftsverbinding Herschmettlen zu machen. Jemand beantragt, die im vorgesehenen Richtplaneintrag für den Lückenschluss der Oberlandautobahn enthaltene Formulierung «in Koordination mit Pt. 3.9.2 Nr. 31» sei zu ersetzen durch «mit gleich-*

*zeitiger Realisierung von Pt. 3.9.2 Nr. 31». Jemand beantragt, die Autobahn sei auf der ganzen Länge zwischen Wetzikon und der bestehenden Autobahnbrücke Sennwald bei Fuchsbüel zu überdecken.*

Die im kantonalen Richtplan festgelegte Landschaftsverbindung Nr. 31 (Herschmettlen) liegt am auszubauenden Abschnitt der Forchautostrasse östlich der neuen Verzweigung Ottikon. Die Landschaftsverbindung Herschmettlen ist daher im Rahmen des Vorhabens zum Lückenschluss der Oberlandautobahn zu realisieren. Ein entsprechender Querverweis ist im vorgesehenen Richtplaneintrag für den Lückenschluss der Oberlandautobahn bereits enthalten. Die Formulierung «in Koordination mit ...» entspricht der in anderen vergleichbaren Fällen verwendeten Formulierung. Eine andere Formulierung des Querverweises würde zudem an der Verbindlichkeit der in Kapitel 3.9 (Landschaftsverbindung) bereits getroffenen Festlegungen nichts ändern.

Die geplante Landschaftsverbindung Herschmettlen dient der ökologischen und erholungsbezogenen Vernetzung und stellt den heute unterbrochenen Wildtierkorridor ZH 45 wieder her. Sie quert die Forchautostrasse an einer Stelle, an der diese im Einschnitt verläuft, sodass sich ein entsprechendes Bauwerk gut in die Landschaft einfügen lässt. Der Umfang der vorgesehenen Massnahmen ist im Planungsbericht zur Zürcher Oberlandautobahn dargestellt. Die Realisierung der Landschaftsverbindung erfolgt zum Zeitpunkt des Ausbaus der Forchautostrasse im Rahmen des Vorhabens zum Lückenschluss der Oberlandautobahn.

Die neue Autobahn durchquert landschaftlich empfindliches Gebiet. Der neu geplante Abschnitt zwischen dem Anschluss Wetzikon-West und der Verknüpfung mit der Forchautostrasse soll deshalb grösstenteils unterirdisch erstellt werden. Der vorgesehene Ausbau der Forchautostrasse zwischen der Verzweigung Ottikon und dem heutigen Kreisel Betzholz rechtfertigt jedoch keine durchgehende Überdeckung dieses bereits bestehenden Strassenabschnitts. Die Querungsmöglichkeit für Wildtiere und die erholungsbezogene Vernetzung ist vielmehr gezielt dort wiederherzustellen, wo der ausgewiesene Bedarf besteht. Dies erfolgt mit der Realisierung der im kantonalen Richtplan festgelegten Landschaftsverbindung Herschmettlen.

## 14 Weitere geplante Landschaftsverbindungen

*Jemand beantragt, gleichzeitig mit dem Lückenschluss der Oberlandautobahn sei auch die im Richtplan festgelegte Landschaftsverbindung Nr. 33 (Hinwil) zu realisieren.*

Die geplante Landschaftsverbindung Nr. 33 (Hinwil) liegt im Bereich der bestehenden Hauptverkehrsstrasse vom heutigen Kreisel Betzholz nach Hinwil. Diese Strasse wird nicht ausgebaut. Sie wird im Zusammenhang mit dem Lückenschluss der Oberlandautobahn auch keine Mehrbelastung erfahren, sondern im Gegenteil von einem Teil des Durchgangsverkehrs entlastet werden. Ein direkter Zusammenhang dieser Landschaftsverbindung mit dem Vorhaben zum Lückenschluss der Oberlandautobahn ist somit nicht gegeben. Die Landschaftsverbindung wird dann zu realisieren sein, wenn eine Sanierung oder ein Neubau des betreffenden Strassenabschnitts ansteht.

## 15 Abstimmung mit dem Wildtierkorridor ZH 42 Seegräben

*Jemand beantragt, es sei aufzuzeigen, wie der Konflikt zwischen dem neuen Anschluss bei Linggenberg und dem Wildtierkorridor ZH 42 Seegräben gelöst werden könne. Zudem sei zu prüfen, ob ein Konflikt mit dem BLN-Objekt Nr. 1409 Pfäffikersee bestehe.*

Der nationale Wildtierkorridor ZH 42 Seegräben ist im heutigen Zustand bereits beeinträchtigt. Haupthindernis bildet die Hauptverkehrsstrasse zwischen Uster und Wetzikon, die eine für Wildtiere nur schwer überwindbare Barriere darstellt (Barriere Typ II).

Mit dem kurzen oberirdisch geführten Abschnitt der Oberlandautobahn sowie dem Anschluss Wetzikon-West wird an dieser Stelle zusätzlich eine Barriere Typ I (nicht überwindbare Barriere) geschaffen. Gleichzeitig wird aber die parallel verlaufende Hauptverkehrsstrasse wesentlich entlastet, sodass sich deren Barrierewirkung stark vermindert.

Zur Lösung des Konflikts ist vorgesehen, den durch den Anschluss Wetzikon-West zusätzlich beeinträchtigten nationalen Wildtierkorridor Nr. 42 mittels integraler Ersatzmassnahmen westwärts über den Portalbereich des Aathaltunnels der Oberlandautobahn zu verschieben.

Das BLN-Gebiet Nr. 1409 Pfäffikersee wird durch das Vorhaben zum Lückenschluss der Oberlandautobahn nicht tangiert.

## **16 Abstimmung mit der Übertragungsleitung Heusberg-Betzholz**

*Jemand beantragt die Integration einer Erdverlegung der Hochspannungsleitung aus dem Raum Heusberg bis zum Kreisel Betzholz.*

Bei der Neuanlage von elektrischen Übertragungsleitungen ist die Bündelung mit anderen Infrastrukturen, wie einer Autobahn, anzustreben. Damit kann der Eingriff in die Landschaft minimiert werden. Die Verkabelung von Leitungsabschnitten stellt dabei nicht immer eine zweckmässige Lösung dar. Im Bereich von Mooren ist eine Verkabelung beispielsweise nicht zulässig. Anpassungen am Netz der Hochspannungsleitungen sind in jedem Fall mit hohen Kosten verbunden und erfordern entsprechende Planungsverfahren nach Bundesrecht.

Für den Bau der Oberlandautobahn ist voraussichtlich keine Anpassung am Netz der Übertragungsleitungen notwendig. Aus Sicht des Landschaftsschutzes und zur Behebung eines Eingriffs in die Moorlandschaft von nationaler Bedeutung Nr. 106 Wetzikon/Hinwil würde eine Verlegung der bestehenden Übertragungsleitung, die am südlichen Ortsrand von Grüt vorbeiführt und das Ambitzgriet durchquert, jedoch eine erhebliche Verbesserung darstellen. Es ist daher zu prüfen, ob langfristig eine Bündelung der Übertragungsleitung mit dem Trasse der Oberlandautobahn realisiert werden kann. Der Richtplanteil unter Pt. 4.2.2, Nr. 26, wurde im Sinne des Antrags um einen entsprechenden Prüfauftrag ergänzt.

## **17 Abstimmung mit dem Kanton St. Gallen**

*Jemand beantragt, bei der weiteren Planung der Oberlandautobahn seien die Folgen des Lückenschlusses für die zweistreifige Fortsetzung in Richtung Schmerikon zu beachten. Durch den vorgesehenen Ausbau des Zürcher Abschnittes der A53 würde der Druck auf den noch verbleibenden zweistreifigen St. Galler Abschnitt Rapperswil Kempraten (Anschluss Nr. 12) bis Eschenbach (Anschluss Nr. 14) markant ansteigen.*

*Jemand beantragt, im kantonalen Richtplan sei festzuhalten, dass der Ausbau der A53 mit dem Kanton St. Gallen abzustimmen sei.*

Im Rahmen der Erarbeitung der neuen Linienführung wurde die verkehrliche Wirkung der neuen Strassenverbindung mit dem kantonalen Verkehrsmodell überprüft. Danach beträgt das Verkehrsaufkommen am Querschnitt Aathal rund 50 000 Fahrzeuge pro Tag. Dies erfordert in diesem Abschnitt einen vierspurigen Ausbau der Hochleistungsstrasse. Etwa die Hälfte davon ist Quell-/Zielverkehr von und nach Wetzikon und Umgebung. Ein weiteres Viertel ist Quell-/Zielverkehr von und nach Hinwil und Umgebung.

Die Oberlandautobahn dient somit überwiegend zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens zwischen dem Raum Zürich und dem Zürcher Oberland. Der grossräumige Durchgangsverkehr macht einen untergeordneten Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen aus. Wesentliche Auswirkungen auf die anschliessenden Abschnitte der A 53 sind demnach nicht zu erwarten, so dass ein spezieller Koordinationshinweis aus Sicht des Kantons Zürich nicht erforderlich ist.

## **18 Einbezug der betroffenen Gemeinden**

*Mehrere Einwendende beantragen den Einbezug der betroffenen Gemeinden bei der weiteren Konkretisierung und Umsetzung der Planungen. Bei jedem Planungs- und Realisierungsschritt seien die betroffenen Gemeinden einzubeziehen.*

*Jemand beantragt, das gesamte Strassennetz sowohl bezüglich Kantons- als auch Gemeindestrassen sei vor dem Beginn der Arbeiten mit einem Zustandsbericht aufzunehmen. Seitens der Bauherrschaft sei die Instandstellung des Strassennetzes zu garantieren.*

Die betroffenen Gemeinden werden bei den weiteren Planungsarbeiten einbezogen. Ihre Mitsprache ist durch die gesetzlich vorgeschriebenen Mitwirkungsverfahren gewährleistet. Darüber hinaus sichert der Kanton der Gemeinde Gossau einen direkten Einbezug zu.

Allfällige Schäden am Strassennetz, die durch Bauarbeiten im Zusammenhang mit dem Lückenschluss der Oberlandautobahn verursacht werden, sind durch die Bauherrschaft zu beheben. Einer Aufnahme des Zustands vor Beginn der Arbeiten mit einem Zustandsbericht wird zugestimmt.