

**Auszug aus dem Protokoll  
des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 270/2007

Sitzung vom 28. November 2007

**1748. Anfrage (Oberlandautobahn/Ausbau öffentlicher Verkehr  
im Zürcher Oberland)**

Kantonsrätin Karin Maeder-Zuberbühler, Rüti, und Kantonsrat Peter Weber, Wald, haben am 17. September 2007 folgende Anfrage eingereicht:

Die Volkswirtschaftsdirektorin führte anlässlich der Übergabe einer Petition zur «Schliessung der Autobahnücke» 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 Bau- und Verkehrsverwaltung 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 bzw. 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-/Rappenswilerstrasse 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 bzw. 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-Mrd.-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 bzw. Grenzen des Verkehrsträgers öffentlicher Verkehr hat der Regierungsrat erstellt?
8. Welche Ausbauten des öffentlichen Verkehrs im Zürcher Oberland hat der Regierungsrat zu Grunde 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 z.B. Ausbau zur Doppelspur Uster-Aathal, Wetzikon-Bubikon (exklusiv Moorschutzgebiet) und Rüti-Rapperswil und der Linie Effretikon-Pfäffikon-Wetzikon zu Grunde gelegt?

10. Wie stellt sich der Regierungsrat zu einer Weiterführung der S14 von Hinwil nach Bäretswil–Bauma sowie zu einem Neubau einer Bahnlinie Hinwil–Hadlikon–Pilgersteg 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 (z. B. 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 Regierungsrat und den Gemeinden im Linthgebiet eine solche Lösung im Sinne der Forderungen des ASTRA näher zu untersuchen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Karin Maeder-Zuberbühler, Rüti, und Peter Weber, Wald, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Die Oberlandautobahn ist eine vierstreifige, kantonale Hochleistungsstrasse, deren generelle Linienführung auf der Grundlage des vom Kantonsrat am 31. Januar 2001 genehmigten kantonalen Richtplans Verkehr beruht. Der Eintrag wurde auch im neuen Richtplan, den der Kantonsrat mit Beschluss vom 26. März 2007 revidierte, nochmals bestätigt.

Inzwischen ist die Aufnahme der Oberlandautobahn in den Sachplan Verkehr des Bundes – als neue Nationalstrasse im Grundnetz – erfolgt und die Vorlage für einen neuen Netzbeschluss an das Parlament in Bearbeitung. Mit dem Inkrafttreten der Neugestaltung des Finanzausgleichs auf den 1. Januar 2008 wird der Bund für die vollständige Finanzierung der Oberlandautobahn zuständig sein, sofern die Bundesversammlung diese Strasse in den Netzbeschluss aufnimmt. Eine referendumsfähige Kreditvorlage an den Kantonsrat wird unter diesen Umständen nicht erfolgen.

Zu Frage 2:

Die von der Volkswirtschaftsdirektorin gemachte Aussage bezüglich eines Spatenstichs für die Oberlandautobahn im Jahr 2010 beruht auf der berechtigten Annahme, dass die Oberlandautobahn – nach der Projektfestsetzung durch den Regierungsrat und dem Abschluss eines all-

fälligen Rechtsmittelverfahrens – im neuen Netzbeschluss der Bundesversammlung enthalten sein und das Projekt vom Bund in der vorliegenden Form übernommen und ausgeführt wird. Eine konkrete Zusage seitens des ASTRA oder des Bundesrates liegt nicht vor.

Zu Fragen 3 und 4:

Die beim Kanton zuständigen Stellen kennen das Schreiben des ASTRA vom 3. Juni 2005 und «die vom Bundesamt angedeuteten» Lösungsvorschläge. Mit der Aufnahme der Oberlandautobahn in den vom Bundesrat festgesetzten Sachplan Verkehr anerkennen indessen auch die zuständigen Bundesstellen die Bedeutung der Lückenschliessung in Form der geplanten Linienführung.

Zu Frage 5:

Der Regierungsrat wird sich weiterhin – wie in dem vom Kantonsrat am 9. September 2002 dringlich erklärten und am 5. Mai 2003 im Zusammenhang mit der Bewilligung eines Objektkredits für die Projektierung der A53 (Uster-Ost–Betzholz) abgeschriebenen Postulat KR-Nr. 250/2002 gefordert – für die Festlegung der Oberlandautobahn im neuen Netzbeschluss des Bundes bei den zuständigen Stellen einsetzen.

Im Hinblick auf die Vorbereitung der Botschaft für den neuen Netzbeschluss konnten dem Bundesamt für Strassen im Rahmen einer Sitzung im März 2007 unter anderem die Unterlagen über den Stand der Projektierungsarbeiten bei der Oberlandautobahn abgegeben werden. Auf Grund dieser Sachlage rechnet der Regierungsrat mit einer definitiven Festsetzung im Netzbeschluss und mit einer Übernahme des Projektes durch das Bundesamt für Strassen. Eine Änderung dieser Ausgangslage würde zwangsläufig eine Neuurteilung des Projektes durch den Regierungsrat bedingen. Ein entsprechender Beschluss wird zu gegebener Zeit zu fassen sein.

Zu Frage 6:

Der Regierungsrat hat sich wiederholt zu den alternativen Lösungsvorschlägen und den Anträgen der Vereinigung LEO im Zusammenhang mit der Linienführung der Oberlandautobahn geäußert. Im Rahmen der Erarbeitung des generellen Projekts hat er zu den verschiedenen Anträgen von LEO ablehnend Stellung genommen und an der im kantonalen Richtplan Verkehr vorgesehenen Linienführung festgehalten.

Auch der Kantonsrat hat in seiner Sitzung vom 27. August 2001 die Linienführung gemäss Variante «Mitte+» des Richtplans bestätigt und einer Einzelinitiative Peter Meier, Grüt, betreffend Variante Nord der Oberlandstrasse (KR-Nr. 111/2001) die vorläufige Unterstützung ver-

sagt. Im behördenverbindlichen Richtplan Verkehr ist die Verbindung zwischen dem Brüttiseller Kreuz und der Kantonsgrenze St. Gallen als kreuzungsfreie, vierstreifige und richtungsgetrennte Hochleistungsstrasse eingetragen.

Das nun vorliegende Projekt Zürcher Oberlandautobahn von Uster-Ost bis Kreisel Betzholz wurde gemäss dem Auftrag bzw. der Kreditbewilligung des Kantonsrates vom 5. Mai 2003 (Vorlage 4024) auf dieser Grundlage ausgearbeitet und am 7. November 2005 in den betroffenen Gemeinden nach § 16 des Strassengesetzes vom 27. September 1981 (LS 722.1) während 30 Tagen öffentlich aufgelegt. Innerhalb der Einsprachefrist gingen rund 180 Einsprachen ein. Sie werden im Rahmen der Projektfestsetzung behandelt.

Auf Grund von Anträgen der kantonalen Fachstelle für Landschaft und Natur im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung sowie auf Grund von Einsprachen wurden Projektanpassungen vorgenommen, die eine teilweise Neuauflage in beschränktem Umfang nötig machten. Diese Projektanpassungen konnten im Frühjahr 2007 in den betroffenen Gemeinden nochmals öffentlich aufgelegt werden. Auch die dagegen erhobenen Einsprachen werden vom Regierungsrat im Rahmen der Projektfestsetzung behandelt. Das Projekt Oberlandautobahn wurde somit in den vergangenen Jahren im Hinblick auf eine Minimierung der Landschaftsbelastung und zur Gewährleistung des Moorschutzes wesentlich optimiert und genügt heute weitgehend den Ansprüchen an die Umwelt- und Landschaftsverträglichkeit. Nach Festsetzung der Oberlandautobahn im kantonalen Richtplan durch den Kantonsrat besteht kein Anlass, vor Abschluss des Übernahme- und Plangenehmigungsverfahrens durch den Bund erneut Alternativen zu suchen.

Zu Frage 7:

In Zusammenarbeit mit der Abteilung Netze des ASTRA wurde mit einem gemeinsam erarbeiteten Bewertungs- und Beurteilungssystem die im Schreiben des ASTRA vom 3. Juni 2005 geforderte Kosten/Nutzen- und Wirtschaftlichkeitsanalyse erstellt.

Diese Beurteilung diene auch als Grundlage für den Eintrag in den Sachplan Verkehr des Bundes.

Zu Fragen 8 und 9:

Das Zürcher Oberland ist eine Wachstumsregion, die vor allem seit der Einführung der Zürcher S-Bahn einen grossen Aufschwung genommen hat. So gehen allein die Planungen für den öffentlichen Verkehr von einer Zunahme von 40% im Zeitraum 2004–2015 aus.

Das heutige Strassennetz im Abschnitt Hinwil–Unterwetzikon–Aathal ist chronisch überlastet. Dadurch wird die Erreichbarkeit verschiedener Industrie- und Wohngebiete entlang dieser Achse beeinträchtigt, ergeben sich starke negative Auswirkungen (Lärm, Luftverschmutzung usw.) auf Siedlung und Umwelt und schliesslich ist mit Ausweichverkehr über das Gemeindestrassennetz (Schleichverkehr) zu rechnen. Auch musste verschiedentlich festgestellt werden, dass der strassengebundene öffentliche Verkehr insbesondere auf der Achse Hinwil–Wetzikon Bahnhof, aber auch von Grüt/Gossau her die Anschlüsse auf die S-Bahn im Bahnhof Wetzikon nicht mehr gewährleisten kann. Dadurch wird die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs deutlich geschmälert und damit auch die Umsetzung des Ziels des Regierungsrates im Gesamtverkehrskonzept, die Hälfte der Verkehrszunahme mit dem öffentlichen Verkehr abzuwickeln, in Frage gestellt.

Eine Wechselwirkung zwischen öffentlichem und privatem Verkehr ist dadurch gegeben, dass erst die Entlastung des Strassennetzes durch die Oberlandautobahn – verbunden mit den entsprechenden verkehrlich flankierenden Massnahmen – einen weiteren konkurrenzfähigen Ausbau des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs als wichtigen Zubringer zur S-Bahn ermöglicht. Die Notwendigkeit zum Bau der Oberlandautobahn wird somit auf Grund der Siedlungsentwicklung auch nach erfolgter Angebotsverbesserung beim öffentlichen Verkehr bestehen bleiben bzw. diese erst ermöglichen.

Im Rahmen der vierten Teilergänzungen zur S-Bahn wird beabsichtigt, das Angebot auf den Eröffnungszeitpunkt der Durchmesserlinie (2013/2015) nachfragegerecht auszubauen:

- Zwischen Uster und Zürich HB wird in den Hauptverkehrszeiten ein Zusatzzug via Oerlikon eingeführt (S25).
- Zwischen Pfäffikon ZH und Zürich HB wird in den Hauptverkehrszeiten ein Zusatzzug via Effretikon–Oerlikon eingeführt (S19).
- Die regionalen Buszubringer werden entsprechend der Nachfrageentwicklung ausgebaut.

Für die Angebotsverbesserungen bei der Bahn werden verschiedene Infrastrukturausbauten notwendig sein. Sie beschränken sich auf die Bahnanlagen in Uster, Pfäffikon ZH und Illnau. Weitergehende Ausbauten im Sinne von durchgehenden Doppelspuren sind für die vorgesehenen Angebotskonzepte nicht notwendig.

Eine wichtige Anforderung an den Ausbau der Hochleistungsstrassen besteht darin, das untergeordnete Netz zu entlasten, damit dort die Verhältnisse für den motorisierten Individualverkehr, den strassengebundenen öffentlichen Verkehr und den nicht motorisierten Verkehr verbessert werden können, und zugleich bei den Auswirkungen auf das

Siedlungsgebiet Entlastungen erreicht werden können. Das vorliegende Projekt ist in Bezug auf diese Anforderungen geprüft worden, wobei sich gezeigt hat, dass die Lückenschliessung der Zürcher Oberlandstrasse auch bei einem Ausbau des S-Bahn-Angebots gerechtfertigt ist.

Zu Frage 10:

Eine Weiterführung der S14 von Hinwil nach Bäretswil–Bauma wurde in der Vergangenheit wiederholt geprüft. Es zeigte sich, dass die bestehende Strecke für einen S-Bahn-Betrieb baulich erneuert werden müsste. Die heute durch Busse bewältigten Verkehrsmengen würden auf die Bahn umgelagert. Das hätte unter anderem eine Abnahme der Erschliessungsdichte zur Folge, weil die Busse in ihrer Funktion als Feinverteiler mehr Haltestellen als die S-Bahn (Grobverteiler) bedienen. Die Linienführung der Busse kann zudem besser auf die örtlichen Bedürfnisse abgestimmt werden, was zu einer dichteren Erschliessung führt. Unter Berücksichtigung der zusätzlichen betrieblichen Aufwendungen würde sich gesamthaft ein unwirtschaftlicherer Betrieb ergeben. Von einer Weiterführung der S14 nach Bäretswil–Bauma wird deshalb abgesehen.

Der Bau einer neuen Bahnverbindung Hinwil–Hadlikon–Wald wäre wegen der schwierigen topografischen Verhältnisse voraussichtlich mit sehr hohen Investitionen verbunden. Sie wird als nicht zweckmässig erachtet, weshalb weder eine vertiefte Machbarkeitsstudie durchgeführt noch eine Nachfrageprognose erstellt wurde. Die Verbindung ist zudem nicht im kantonalen Verkehrsrichtplan eingetragen.

Zu Frage 11:

Ein wichtiges Qualitätsmerkmal der S-Bahn liegt darin, dass sie grosse Fahrgastströme aufnehmen kann und mit kurzen Fahrzeiten längere Strecken zurücklegt (Grobverteiler). Zusätzliche Haltestellen können wohl lokal einen Nutzen bringen, verlängern aber für die durchfahrenden Fahrgäste die Reisezeiten und verschlechtern damit die Wettbewerbsposition gegenüber dem motorisierten Individualverkehr. Die S-Bahn soll deshalb im Allgemeinen nicht die Funktion der Feinverteilung übernehmen. Durch die Fahrzeitverlängerungen würden zudem fallweise Anschlusssituationen verschlechtert. Eine zusätzliche Haltestelle ist nur dort sinnvoll, wo grosse Mengen zusätzlicher Fahrgäste gewonnen werden können und die Auswirkungen auf die durchfahrenden Fahrgäste sich in engen Grenzen halten. Dies ist in der Regel nur in dicht bebauten Siedlungsgebieten möglich. Im Zürcher Oberland ist kein Standort für eine neue S-Bahn-Haltestelle bekannt, der den Gesamtnutzen für das S-Bahn-System erhöhen könnte.

Zu Frage 12:

Die Idee einer Bahnverbindung Rüti–Schmerikon wurde vor allem im Rahmen der Revision der Verkehrsrichtpläne der Kantone St. Gallen und Zürich diskutiert und verworfen. Die bestehenden beschleunigten S-Bahn-Verbindungen S5 und S15 schaffen sehr gute Verbindungen für die grossen Verkehrspotenziale in Rapperswil und Jona Richtung Zürcher Oberland und Zürich. Für eine sinnvolle Nutzung der vorgeschlagenen Verbindungsstrecke Rüti–Schmerikon müsste eine durchgehende direkte Linie aus dem Raum Ziegelbrücke oder Wattwil via Oberland nach Zürich eingeführt werden. Dies könnte auf Grund des heute bereits sehr dichten Angebotes und der heutigen Streckenauslastungen nur durch Umlenken einer bestehenden Linie (S5 oder S15) erfolgen, woraus sich für die Stationen Jona und Rapperswil eine Angebotsverschlechterung vom Viertel- zum Halbstundentakt ergeben würde. Sie wird deshalb weder vom Kanton St. Gallen noch vom ZVV weiterverfolgt.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Baudirektion und die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
**Husi**