

Antrag des Regierungsrates vom 19. Dezember 2001

3926

**A. Beschluss des Kantonsrates
über die Bewilligung eines Objektkredits
für den Bau der Zürcher Oberlandstrasse A53,
Abschnitt 3, Anschluss Uster-Ost
bis Kreisel Betzholz (Hinwil)**

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 19. Dezember 2001,

beschliesst:

I. Für den Bau der Zürcher Oberlandstrasse A53, Abschnitt 3, Anschluss Uster-Ost bis Kreisel Betzholz (Hinwil) wird ein Objektkredit von Fr. 950 000 000 bewilligt.

II. Der Kredit erhöht oder vermindert sich entsprechend der Baukostenentwicklung zwischen der Aufstellung der detaillierten Kostenschätzung (Preisstand Oktober 2000) und der Bauausführung.

III. Dieser Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum.

IV. Veröffentlichung im Amtsblatt.

V. Mitteilung an den Regierungsrat zum Vollzug.

B. Beschluss des Kantonsrates über die Erledigung eines Vorstosses

(vom

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 19. Dezember 2001,

beschliesst:

I. Die Motion KR-Nr. 111/1998 betreffend Oberlandstrasse (Umfahrung Wetzikon), Oberuster bis Betzholz, wird als erledigt abgeschrieben.

II. Mitteilung an den Regierungsrat.

Weisung

A. Ausgangslage

Verkehrsrichtplan

Die Projektierung der Zürcher Oberlandstrasse geht auf das Ende der 50er-Jahre zurück.

In den Jahren 1975 bis 1989 wurden die Abschnitte Brüttsellen (Anschluss A1) bis Uster-Ost sowie vom Kreisel Betzholz bis zur Kantonsgrenze ZH/SG etappenweise in Betrieb genommen. Offen blieb bis heute der Abschnitt Uster-Ost bis Kreisel Betzholz in Hinwil. Die Linienführung dieser rund 10 km messenden Strecke der Zürcher Oberlandstrasse wurde vom Kantonsrat erstmals 1978 festgelegt.

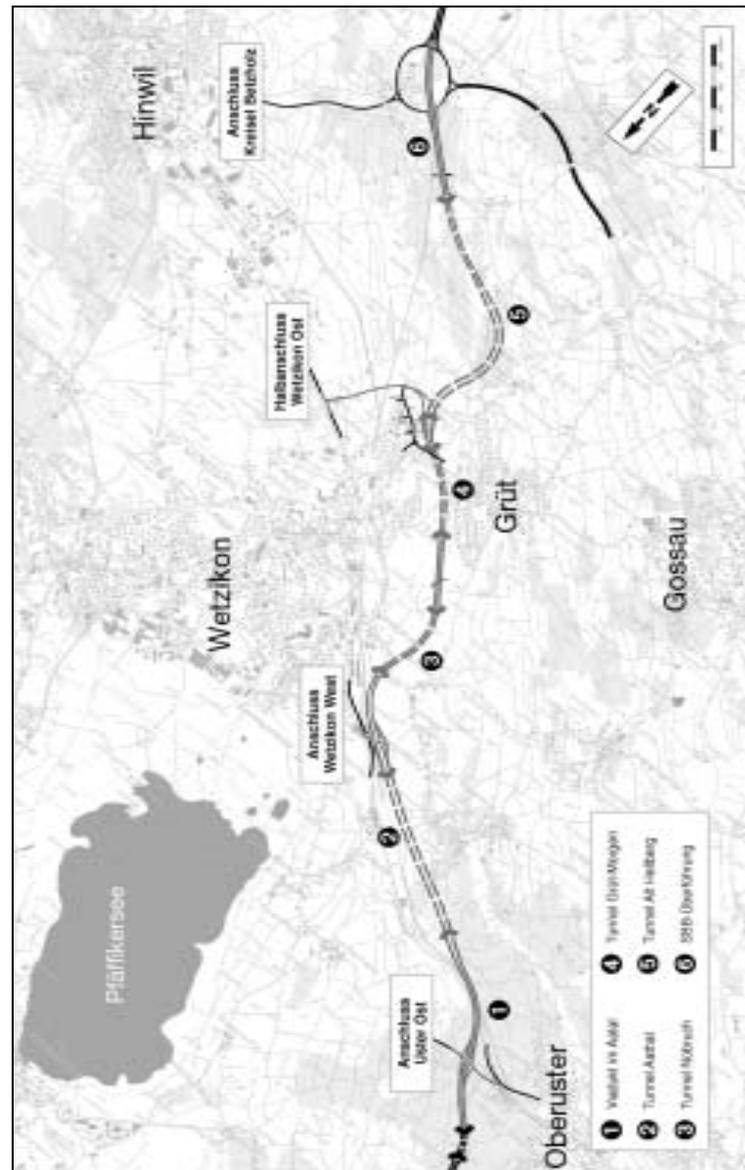
Auf Grund der zahlreichen Einwände gegen diese Linienführung im Gesamtplan 1978 – insbesondere zufolge der Beanspruchung umfangreicher Landwirtschaftsflächen und der Beeinträchtigung der Drumlinlandschaft Wetzikon und des Ambitzgiriets – wurden in den folgenden Jahren zahlreiche Alternativen bezüglich der Linienführung

untersucht. Im Rahmen einer umfassenden Studie «Entscheidungsgrundlagen für die Festsetzung der Umfahrung Wetzikon» wurden 1991 der Linienführung im Gesamtplan drei Alternativen gegenübergestellt.

Beruhend auf dieser Studie sowie einem breit abgestützten Vernehmlassungsverfahren in den betroffenen Gemeinden und bei der Planungsgruppe Zürcher Oberland hat der Kantonsrat am 31. Januar 1995 im kantonalen Richtplan Verkehr die generelle Linienführung für die Schliessung dieser Autobahnlücke gemäss Variante «Mitte+» festgesetzt. Im Textteil wird u.a. ausgeführt: *«Durch die neu vorgeschlagene Abgrenzung des Moorlandschafts-Perimeters wurde für den Abschnitt zwischen Wetzikon, südlich Gebiet Schöneich, und dem vorgesehenen Zusammenschluss mit der Forchautobahn im Betzholz, die durchgehende Festlegung der Oberlandstrasse gemäss Variante «Mitte+» möglich. Für den Fall, dass die Realisierung dieses Streckenabschnitts aus technischen Gründen bzw. auf Grund der Umweltverträglichkeitsprüfung in Frage gestellt werden sollte, wird als deren möglicher Ersatz eine Variante Süd aus dem Bereich Wetzikon/Schöneich Richtung Ottikon mit Anschluss an die Forchautobahn festgelegt.»*

Auf Grund der am 18. Januar 1999 vom Kantonsrat überwiesenen Motion KR-Nr.111/1998 ist der Regierungsrat gehalten, dem Kantonsrat bis Januar 2002 einen Kreditantrag für den Bau der Zürcher Oberlandstrasse im Abschnitt Uster-Ost bis zum Kreisel Betzholz vorzulegen.

Übersichtsplan 1:50 000 der Variante «Mitte +»



Vorabklärungen

Unter Einbezug der kantonalen Fachstellen wurde ab Mai 1999 die bautechnische Machbarkeit mit einer umfassenden Voruntersuchung Variante «Mitte +» aufgezeigt. Die im Textteil des Richtplans Verkehr als Ersatz vorgesehene Variante «Süd» kann nach einer eingehenden Beurteilung kaum ausgeführt werden, da im Bereich Hellberg bis Otikon die nutzbaren Grundwasserträger und Grundwasserschutzzonen zu stark berührt würden. Auf der Grundlage der erwähnten Machbarkeitsstudie wurde alsdann ein «erweitertes generelles Projekt» mit vertieften Untersuchungen im Bereich Ambitzgriet in Angriff genommen. Die Projektierungsarbeiten wurden durch umfangreiche geologische und hydrogeologische Untersuchungen sowie vertiefte Untersuchungen im Moorbereich – mit Wasserstandsmessungen und Wasserqualitätsuntersuchungen sowie Erhebungen zum Einzugsgebiet – begleitet. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen sind laufend in die Projektierung eingeflossen.

Verkehrssituation

Als Folge der Lücke der Oberlandstrasse zwischen Uster-Ost und Betzholz muss der gesamte Verkehr im Abschnitt Aathal–Wetzikon–Hinwil durch das Hauptstrassennetz aufgenommen werden. Das Verkehrsaufkommen an einem Werktag von teilweise über 30 000 Fahrzeugen führt zu hohen Unfallzahlen, Rückstaus mit Zeitverlusten und erheblichen Umweltbelastungen entlang der ganzen Strecke. Vor allem während der Hauptverkehrszeiten ist die Erreichbarkeit des Zürcher Oberlandes mit dem Zentrum Wetzikon für den motorisierten Individualverkehr stark behindert. Zudem führt die ungünstige Verkehrssituation auf der Hauptachse zu unerwünschtem Schleichverkehr durch Siedlungsgebiete. Hauptsächlich in den Innerortsbereichen besteht durch das heutige Verkehrsaufkommen für den Zweirad- und Fussverkehr ein erhöhtes Risiko. Im Weiteren wird in den kritischen Abschnitten auch der öffentliche Busverkehr durch die Stausituationen behindert. Dadurch kann oft der Anschluss an die S-Bahn beim Bahnhof Wetzikon nicht sichergestellt werden. Durch die allgemeine Zunahme der Mobilität und insbesondere mit der Eröffnung der T8 zwischen Schmerikon und Jona voraussichtlich im Jahr 2003 wird die Verkehrssituation zwischen Uster und Hinwil zusätzlich verschärft.

B. Einbettung in die Gesamtverkehrskonzeption

Gesamtverkehrskonzeption Kanton Zürich

Wichtige Vorgaben für die Gesamtverkehrskonzeption des Kantons Zürich sind bereits mit dem kantonalen Richtplan festgelegt worden. Unter Berücksichtigung der Ziele für den öffentlichen Verkehr soll demnach mit der Planung von Staatsstrassen der öffentliche Verkehr nicht konkurrenziert, sondern das Schienennetz sachgerecht ergänzt werden. Insgesamt ist eine überproportionale Vermehrung des motorisierten Individualverkehrs zu vermeiden. Öffentlicher Verkehr und privater Verkehr sollen sich sinnvoll ergänzen; es bedarf eines sachgerechten Einsatzes der Verkehrsmittel.

Die Vorgaben des kantonalen Richtplans sind im Rahmen der Arbeiten für die Gesamtverkehrskonzeption konkretisiert worden. Nach dem Prinzip des sachgerechten Einsatzes der Verkehrsmittel ist die Wettbewerbsposition des öffentlichen Verkehrs dort zu stärken, wo dieser grosse Chancen gegenüber dem motorisierten Individualverkehr besitzt: in grossen Verkehrsströmen und bei der Erschliessung von Siedlungsschwerpunkten. Die Funktionsfähigkeit der Hochleistungsstrassen als leistungsfähige und sichere Achsen des Individualverkehrs soll mit fortschrittlichen betrieblichen Massnahmen und einem gezielten Ausbau gesichert werden.

Öffentlicher Verkehr

Mit der S-Bahn und dem Verbundsystem besteht bereits heute ein hoher Standard im kantonalen öffentlichen Verkehr. Dies trifft auch auf den Raum Wetzikon zu, der über ein sehr gutes S-Bahn-Angebot und ein Anschlussystem verfügt, das optimal mit den Fahrplänen der regionalen Buslinien abgestimmt ist. Die Anschlüsse der Buslinien an die S-Bahn müssen mit geeigneten betrieblichen Massnahmen auch bei hoher Belastung des Strassennetzes gesichert sein. Der weitere Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist mit der positiven Volksabstimmung vom 23. September 2001 für einen zweiten Durchgangsbahnhof bereits eingeleitet worden. Dieses Bauwerk ist ein Schlüsselprojekt für die schrittweise Realisierung der S-Bahn-Vision des Zürcher Verkehrsverbundes. Der erste Ausbauschnitt soll bereits 2006 in Betrieb gehen («3. Teilergänzung S-Bahn»). Auf Grund der hohen Nachfrage auf den Verbindungen ins Oberland plant der ZVV auf diesen Zeitpunkt, die erfolgreiche S5 durch Einführung einer neuen S-Bahn-Linie auf Viertelstundentakt zu verdichten. Entsprechend wird auch das Busangebot anzupassen sein.

Strategie Hochleistungsstrassen

Die «Strategie Hochleistungsstrassen» bezweckt, mit dem Ausbau der Hochleistungsstrassen leistungsfähige Kanäle für den bestehenden und auch für den zukünftigen Strassenverkehr bereitzustellen. 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 die Auswirkungen auf das Siedlungsgebiet zu vermindern. Damit können die gewünschten Synergien zwischen den drei Aspekten der Nachhaltigkeit, d. h. der Wirtschaft, der Ökologie und der Gesellschaft berücksichtigt werden.

Die Zürcher Oberlandstrasse ist Teil der «Strategie Hochleistungsstrassen». Das starke Verkehrswachstum hat die Situation zu Lasten der Bevölkerung und der flüssigen Verkehrsabwicklung in den betroffenen Ortschaften zwischen Uster und dem Kreisel Betzholz, Hinwil, deutlich verschärft. Die neue, vierstreifige – und damit sichere und leistungsfähige – Zürcher Oberlandstrasse kann den bestehenden und zukünftig erwarteten Durchgangsverkehr aufnehmen und damit die betroffenen Gemeinden nachhaltig entlasten.

Der Anschluss der Zürcher Oberlandstrasse an die A1 beim Brütisellerkreuz wird im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung der K10, Verbindung zwischen Kloten–Bassersdorf–Brüttsellen, bearbeitet. Mit diesen Abklärungen hat das kantonale Tiefbauamt im September 2001 begonnen. In diesem Rahmen werden unter anderem Kapazitätsanpassungen an der A1 zwischen dem Autobahnkreuz Zürich Nord bis zum Brütisellerkreuz geprüft.

Nachfrageeffekte für Strasse und Schiene (intermodale Effekte)

Um die Vereinbarkeit mit den Anforderungen des kantonalen Richtplans zu überprüfen, wonach mit dem Strassenbau der öffentliche Verkehr zu ergänzen – nicht aber zu konkurrenzieren – ist, wurden die intermodalen Wirkungen des vorliegenden Strassenprojekts auf die Nachfrageentwicklung im Zeithorizont bis 2010 untersucht. Für den öffentlichen Verkehr wurde auf das Angebot einschliesslich 3. Teilergänzung S-Bahn abgestellt und dieses mit einem Zustand mit bzw. ohne Ausbau der Oberlandstrasse verglichen. Die Schätzungen zeigen, dass der öffentliche Verkehr im Zürcher Oberland – unabhängig vom Ausbau der Oberlandstrasse – im Vergleich zum übrigen Wirtschaftsraum Zürich (Kanton Zürich und angrenzende Regionen in den

Nachbarkantonen) höhere Wachstumsraten aufweist. Aus den Untersuchungen geht hervor, dass für den Wirtschaftsraum bis 2010 ein Wachstum des öffentlichen Verkehrs von rund 20 Prozent erwartet werden kann. Im betrachteten Untersuchungsgebiet wächst der öffentliche Verkehr ohne Ausbau der Oberlandstrasse um rund 26 Prozent, mit einem Ausbau der Strasse um rund 23 Prozent. Bei aller Schwierigkeit, solche zukünftigen Zustände genau zu berechnen, belegt diese in der Grössenordnung plausible Voraussage doch, dass der öffentliche Verkehr durch den Strassenausbau nicht wesentlich konkurrenziert wird, da für die Verkehrsmittelwahl noch eine Reihe anderer Faktoren massgebend ist.

In Bezug auf die Nachfrage im motorisierten Individualverkehr zeigen die Verkehrsmodellrechnungen dagegen klare Wirkungen des Ausbaus der Oberlandstrasse. Während im Falle eines Ausbaus die Nachfrage im Untersuchungsgebiet bis 2010 insgesamt mit rund 5,3 Prozent in einer gleichen Grössenordnung wächst wie im ganzen Wirtschaftsraum, bleibt ohne Ausbau der Oberlandstrasse das Wachstum mit 3,5 Prozent deutlich darunter; dies als Folge zunehmender Überlastungszustände im Strassennetz. So wird unter anderem deutlich, dass ohne eines Ausbaus der Oberlandstrasse auf Grund der trotzdem eintretenden Zunahme des motorisierten Individualverkehrs die Zuverlässigkeit des Verkehrsflusses und damit die Verkehrssicherheit weiter abnehmen werden. Entsprechende Überlastungszustände bleiben zudem nicht ohne negative Wirkung auf den strassengebundenen öffentlichen Verkehr.

Diese Ergebnisse lassen darauf schliessen, dass die Schliessung der Lücke auch mit Blick auf die verkehrspolitisch erwünschte Förderung des öffentlichen Verkehrs gerechtfertigt ist. Der öffentliche Verkehr legt auch bei einer Verwirklichung der Oberlandstrasse gegenüber der Strasse deutlich überproportional zu. Andererseits ist die Oberlandstrasse geeignet, den Individualverkehr zu kanalisieren und die Verkehrsverhältnisse im Siedlungsraum zu optimieren. Wesentliche Voraussetzung für die Verbesserung der Verhältnisse im untergeordneten Strassennetz ist, die Planung und Umsetzung der entsprechenden flankierenden Massnahmen parallel zur Projektierung der Strasse voranzutreiben. Wo immer möglich, sind die Massnahmen frühzeitig zu treffen und so auszugestalten, dass sie sich in das zukünftige Konzept einfügen. Entsprechende Grundlagen liegen bereits vor. Dies trifft auch für Massnahmen zur Busbeschleunigung zu, die vordringlich zu behandeln sind. Unter diesen Voraussetzungen erfüllt das Projekt die Anforderungen des kantonalen Richtplans und der in Bearbeitung befindlichen Gesamtverkehrskonzeption.

C. Das Projekt

Projekttablauf

Nach der Durchführung eines zweistufigen Präqualifikationsverfahrens wurden zwei Ingenieurgemeinschaften und ein Team von Fachspezialisten für das UVP-Verfahren im Frühjahr 2000 mit der Ausarbeitung des «erweiterten generellen Projekts» beauftragt.

Durch den Beizug weiterer Spezialisten – wie Verkehrsingenieur, Geologe, Hydrogeologe und Moorschutzexperten sowie eines Juristen – konnten die Umweltverträglichkeit beurteilt und verschiedene Spezialfragen gelöst werden. Die abschliessende Beurteilung der Umweltverträglichkeit erfolgt im Rahmen des Ausführungsprojekts. Verschiedenste qualitative, zum Teil kostenintensive Projektanpassungen sowie eine Reihe von Projektoptimierungen im Bereich Ambitzgriet wurden vorgenommen und im Projekt berücksichtigt.

Für die Projektierungsarbeiten wurde die Gesamtstrecke dabei in zwei Lose aufgeteilt:

- Los 1: Uster-Ost bis Wetzikon-West (einschliesslich Anschluss)
- Los 2: Wetzikon-West bis Kreisel Betzholz

Unter frühzeitigem Einbezug der massgebenden kantonalen Fachstellen sowie einer Begleitgruppe Behörden wurden die Projektierungsarbeiten in verschiedenen Phasen durchgeführt und bis Frühjahr 2001 abgeschlossen.

Linienführung

Die Gesamtlänge des Abschnitts Uster-Ost bis Kreisel Betzholz der Zürcher Oberlandstrasse beträgt 10,2 km. Gestützt auf die behördenverbindliche Linienführung der Variante «Mitte +» ist das vorliegende Projekt Ergebnis einer umfassenden Projektbearbeitung mit verschiedenen Variantenstudien, das auf die Anforderungen der Siedlungs-, Landschafts- und Erholungsgebiete sowie auf die Schutzgebiete in diesem Raum Rücksicht nimmt. Die hohen Anforderungen führen dazu, dass dieser Abschnitt der Zürcher Oberlandstrasse auf der Hälfte der Streckenlänge – also auf 5,1 km – in Tunnels verlegt werden muss. Nachfolgend werden die wesentlichen Merkmale des Projektes beschrieben:

Abschnitt Uster-Ost bis und mit Anschluss Wetzikon-West (Los 1)

Am westlichen Beginn des Abschnitts schliesst die Oberlandstrasse an die in Betrieb stehende Umfahrung Uster unmittelbar nach der Wildüberführung Oberustermer Wald an. Ab hier ist das heutige Provisorium mit dem direkten Anschluss an die Aathalstrasse für den *Vollanschluss Uster-Ost* umzubauen. Der *Vollanschluss Uster-Ost* ist als Rautenanschluss an die Ottenhauserstrasse konzipiert, die Einmündung der Ottenhauserstrasse in die Aathalstrasse wird als Kreiselschaltung ausgebildet.

Östlich des Anschlusses Uster-Ost, wo ein Trasseetiefpunkt liegt, verlaufen beide Fahrbahnen schräg versetzt zunächst in einem Einschnitt im Wald. Anschliessend überquert der *Aathalviadukt* auf einer Länge von rund 640 m die Staatsstrasse, die Aa und die Bahnlinie Uster–Wetzikon.

Der Viadukt erreicht auf der Südflanke des Aathals, vor dem Refugium Heidenburg, das Portal West des Tunnels Aathal. Durch Teilung der beiden Fahrtrichtungen des Aathalviaduktes in zwei getrennte Brückenteile Nord und Süd können diese in der Höhenlage versetzt zueinander gebaut werden, was eine bedeutend bessere Belichtung der durch den Brückenbau betroffenen Vegetationszonen erlaubt.

Der *Tunnel Aathal* besteht aus zwei unabhängigen Röhren je Fahrtrichtung von rund 1500 m Länge. Er wird zweischalig ausgebildet und vollflächig abgedichtet. Es ist vorgesehen, die beiden Tunnelröhren jeweils von Osten nach Westen in einem fallenden Vortrieb bergmännisch zu erstellen. Die letzten rund 400 m werden durch das vorgegebene Längenprofil in steigendem Vortrieb ausgebrochen. Der Tunnel wird mit einer Längslüftung mit je 14 Strahlventilatoren pro Fahrtrichtung ausgestattet.

Das Trasse der Oberlandstrasse zwischen den Tunnels Aathal und Nübruch ist stark geprägt durch den Anschluss Wetzikon-West sowie durch die Topografie. Der *Vollanschluss Wetzikon-West* kommt in die Geländekammer «Cherschiben» zu liegen. Der Zubringer überquert von der Zürcherstrasse her kommend auf einer Brücke den Fabrikkanal, die Zürcherstrasse, die Aa, die Bahnlinie Uster–Wetzikon und die beiden Fahrbahnen der Oberlandstrasse. Die nördlichen Auf- und Abfahrtsrampen werden infolge der beschränkten Platzverhältnisse ebenfalls auf einer Brücke erstellt.

Abschnitt Wetzikon-West bis Kreisel Betzholz (Los 2)

Östlich des Anschlusses Wetzikon-West biegt die Oberlandstrasse südwärts in den *Tunnel Nübruch* ein. Das Gebiet Nübruch wird aus Lärm- und Landschaftsschutzgründen mit einem rund 640 m langen, im Tagbau zu erstellenden Tunnel oberflächennah durchquert. Die Geländemulde östlich der Grossesteinstrasse wird grossflächig aufgefüllt. Der Tunnel verläuft weitgehend in der Moräne oberhalb des Grundwasserspiegels und wird auf der ganzen Länge als geschlossener, rechteckiger Doppelquerschnitt konzipiert.

Zwischen den Tunnels Nübruch und Grüt-Morgen verläuft die Oberlandstrasse auf rund 730 m Länge in einem offenen Einschnitt. Im Abschnitt Grüt-Morgen wird das Trasse – zur Vermeidung von Lärmimmissionen – wie im Gebiet Nübruch auf einer Länge von rund 760 m überdeckt.

Die Überdeckung des *Tunnels Grüt-Morgen* beträgt 1 bis 3 m. Die grosse Geländemulde östlich der Morgenstrasse wird zwischen der Grüningerstrasse im Süden und der Siedlungsgrenze im Norden grossräumig aufgefüllt. Die Konstruktion entspricht derjenigen des Tunnels Nübruch. Auf der Ostseite führt die Einfahrtsspur in Richtung Uster ab *Halbanschluss Wetzikon-Ost* in den Tunnel. Dies bedingt eine Aufweitung der nördlichen Röhre auf einer Länge von 300 m.

Zwischen den Tunnels Grüt-Morgen und Alt Hellberg ist der Halbanschluss Wetzikon-Ost angeordnet. Auf Grund der beschränkten Platzverhältnisse und der Lärmschutzanforderungen wurde hier als Änderung gegenüber dem Verkehrsrichtplan nur ein Halbanschluss (Ein- und Ausfahrten Richtung Uster) gewählt. Die Führung des geringen Anteils an Lokalverkehr zwischen den östlichen Gebieten Wetzikons und dem Kreisel Betzholz über die Rapperswilerstrasse, wie heute, wird dabei in Kauf genommen.

Die *Zufahrt zum Halbanschluss* erfolgt über eine neue zweistreifige Strasse am östlichen Rand des Industriegebiets Schöneich vorbei, mit Kreiserverknüpfung an die Rapperswilerstrasse und an die Hofstrasse.

In der Weiterführung ostwärts umfährt die Oberlandstrasse das Ambitzgiriet südlich im rund 2200 m langen *Tunnel Alt Hellberg*. In zwei bergmännisch zu erstellenden parallelen Tunnelröhren werden der Allenberg und der Alt Hellberg mit einer Überdeckung von höchstens 20 bzw. 35 m unterquert. Dazwischen liegt die Tagbaustrecke Bönler mit einer Überdeckung von 2 bis 7 m. Im östlichen Tunnelabschnitt Brüscheid–Hellberg ist der oberflächennahe Tagbautunnel als Doppelröhre konzipiert. Die Tunnelröhren weisen im Bergbau einen zweischaligen Ausbau mit dazwischen liegender Vollabdichtung

auf.

Die Tagbaustrecken werden als einschalige, abgedichtete Gewölbe erstellt. Der Tunnel verläuft grösstenteils in der dichten Moräne, während der darunter anstehende Vorstossschotter in den Bereichen Al-lenberg und Bönler mit der Tunnelsohle geringfügig angeschnitten wird. In diesen Zonen werden in der Ausführung besondere Massnahmen ergriffen, damit die Beeinflussung der hydrogeologischen Ver-hältnisse so weit minimiert wird, dass keine störenden Auswirkungen auf das Moor entstehen. Der Tunnel wird mit einer Längslüftung mit Strahlventilatoren ausgestattet.

Der östliche Bereich dieses Abschnitts der Oberlandstrasse, ab Tunnelportal Ost, nördlich von Hellberg, wird offen und mit seitlichen Sicht- und Lärmschutzwällen geführt. Die SBB-Linie Wetzikon–Bubi-kon sowie der Ast Hinwil–Forchstrasse des Kreisels Betzholz werden mit zwei einfachen, dem Gelände angepassten Überführungsbauwer-ken überquert.

Anschliessend erfolgt der *Zusammenschluss* mit der *bestehenden Oberlandstrasse*, Umfahrung Rüti. Der Anschluss an den *Kreisel Betzholz* erfolgt über zwei Rampen, die in den westlichen Bereich des Krei-sels einmünden und so die Verbindungen in Richtung Hinwil und zur Forchstrasse sicherstellen.

Verkehrliche Auswirkung

Die folgende Übersicht zeigt für den heute am stärksten belasteten Abschnitt in Unterwetzikon die *Auswirkungen der Zürcher Oberlandstrasse auf die Verkehrsbelastungen* an einem durchschnittlichen Werk-tagsverkehr. Die Ergebnisse wurden mit dem kantonalen Verkehrsmodell ermittelt.

Strasse	Verkehrsbelastung 2000 ohne Zürcher Oberlandstrasse (Fahrzeuge pro Tag)	Verkehrsbelastung 2012 mit Zürcher Oberlandstrasse (Fahrzeuge pro Tag)
Zürcherstrasse	20 900	ca. 6 000
Bahnhofstrasse	13 000	ca. 14 000
Rapperswilerstrasse vor Einmündung Grüningerstrasse	31 300	ca. 18 000
Rapperswilerstrasse nach Einmündung Grüningerstrasse	21 200	ca. 10 000

Mit dem Bau und der *Inbetriebnahme der Zürcher Oberlandstrasse* kann folgender Nutzen erreicht werden:

- Der ortsfremde Verkehr wird hinsichtlich Verkehrssicherheit und Umweltschutz auf einer nach dem neusten Wissensstand konzipierten Hochleistungsstrasse *kanalisiert*. Damit wird eine deutliche Erhöhung der Verkehrssicherheit und eine Verringerung der Umweltbelastungen erzielt.
- Die Siedlungsgebiete werden von unerwünschtem Verkehr entlastet. Die *Entlastungen auf den Hauptachsen geben Spielraum zur Förderung des öffentlichen Busverkehrs* und somit zu einer Verbesserung der Zuverlässigkeit und Attraktivität der Busverbindungen auch während der Spitzenzeiten.
- Die vom Durchgangsverkehr entlasteten Hauptachsen erlauben, den Verkehr in den Siedlungsgebieten vermehrt auf das Hauptstrassennetz zu lenken. Dadurch können die *Wohnquartiere von unerwünschtem Verkehr entlastet* werden. Zudem besteht eher die Möglichkeit, Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und Attraktivität entlang von Zweirad- und Fusswegrouten sowie zur siedlungsgerechteren Gestaltung der Strassen zu realisieren.
- Mit der Inbetriebnahme der Zürcher Oberlandstrasse erhält die *Erreichbarkeit* des Zürcher Oberlandes für den motorisierten Individualverkehr einen Stand, wie er in andern Teilen des Kantons bereits gegeben ist.

Flankierende Massnahmen

Damit die Entlastungswirkung der Oberlandstrasse nachhaltig sichergestellt werden kann, wurde in Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden im Rahmen der laufenden Projektierungsarbeiten für das erweiterte generelle Projekt bereits ein Grobkonzept für eine zweckmässige *Netzstrategie mit flankierenden Massnahmen* erarbeitet. In der weiteren Projektbearbeitung sind diese Massnahmen zu konkretisieren und als integrierende Bestandteile in das Ausführungsprojekt aufzunehmen.

Bis zur Verwirklichung der Zürcher Oberlandstrasse wird es jedoch nötig sein, dass laufend auf den Endzustand abgestimmte Optimierungsmassnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit und zur Beibehaltung einer guten Erreichbarkeit der öffentlichen Verkehrsmittel umgesetzt werden. Entsprechende Projektierungsarbeiten sind ebenfalls in Bearbeitung.

D. UVP-Voruntersuchung und Pflichtenheft

Verfahren

Das vorliegende Projekt unterliegt der UVP-Pflicht. Das massgebliche Verfahren wird durch das kantonale Recht bestimmt, und der Ablauf ist im Projektfestsetzungsverfahren gemäss § 15 ff. des Strassengesetzes vom 27. September 1981 (StrG, LS 722.1) geregelt. Es handelt sich um ein einstufiges UVP-Verfahren, in dem die UVP-Hauptuntersuchung für das Ausführungsprojekt durchgeführt wird. Für die Beurteilung des Umweltverträglichkeitsberichtes (UVB) ist die Koordinationsstelle für Umweltschutz des Kantons Zürich (KofU) als zuständige Umweltschutzfachstelle federführend.

Um die technische Machbarkeit und die umweltseitigen Auswirkungen bereits auf der Stufe des erweiterten generellen Projektes beurteilen zu können, wurden im Hinblick auf die UVP-Hauptuntersuchung folgende Unterlagen ausgearbeitet:

- UVP-Voruntersuchung mit Pflichtenheft für die Hauptuntersuchung. Diese umfasst den gesamten Streckenabschnitt, jedoch ohne die Moorschutz-Untersuchungen im Projektabschnitt Wetzikon-Ost bis Kreisel Betzholz.
- Zusatzbericht Moorschutz. Es handelt sich dabei um vertiefte Untersuchungen für die Bereiche Grundwasser, Moorhydrologie, Moorbiotop- und Moorlandschaftsschutz in der geschützten Drumlin-/Moorlandschaft südöstlich von Wetzikon. Dieser Zusatzbericht entspricht in der Bearbeitungstiefe etwa einer UVP-Hauptuntersuchung; er soll insbesondere die Frage beantworten, ob das Vorhaben in den Bereichen Moorbiotop- und Moorlandschaftsschutz sowie Grundwasser den umweltrechtlichen Vorschriften entspricht. Der Bericht enthält zudem ebenfalls ein Pflichtenheft für die weiteren Untersuchungen.

Die beiden Berichte wurden der KofU zugestellt, und bei den kantonalen Umweltschutzfachstellen wurde ein Mitberichtsverfahren durchgeführt.

Beurteilung der UVP-Voruntersuchung und des Pflichtenheftes

Der Bericht zur Voruntersuchung wird von den Fachstellen allgemein als verständlich und nachvollziehbar beurteilt. Sie erklären sich im Wesentlichen einverstanden mit dem Pflichtenheft für die Hauptuntersuchung, stellen aber zum Teil Anträge zur Ergänzung und Präzisierung des Pflichtenheftes.

Diese Anliegen der Fachstellen können alle in die Hauptuntersuchung integriert werden. Nachfolgend sind die wichtigsten Fachstellen-Anträge zuhanden der Hauptuntersuchung zusammengefasst:

Im Aspekt *Boden* sollen Abklärungen über mögliche Schadstoffbelastungen durchgeführt, Rekultivierungsziele definiert, Terrainaufschüttungen erheblich begrenzt (Änderung des Materialbewirtschaftungskonzepts) werden, und es ist eine bodenkundliche Baubegleitung vorzusehen. Für die bodenlebende *Fauna* soll der Bau einer Wildtierüberführung über den Autobahnzubringer Hinwil-Betzholz (A53) geprüft werden. Hinsichtlich *Wald* ist vertieft auf die Standortgebundenheit des Projekts einzugehen. Zudem sind waldschonendere Projektanpassungen zu prüfen (Anschluss Uster-Ost), neue Walder-schliessungswege festzulegen, und es ist auf die erhöhte Windwurfgefahr der verbleibenden Bestände einzugehen. Bei den *Altlasten* wird beantragt, alle potenziell betroffenen Verdachtsflächen zu erheben und zu beurteilen. Im Aspekt *Verkehrslärm* sollen ein Konzept für flankierende Massnahmen in den betroffenen Gemeinden erarbeitet, Materialtransportrouten vorgeschlagen und Angaben zum Bahnverlad gemacht werden.

Auch bezüglich *Lufthygiene* sind flankierende Massnahmen für die Bauphase und für eine dauerhafte Entlastung bestehender Strassen zu prüfen und Emissionsbegrenzungen in der Bau- und Betriebsphase aufzuzeigen.

Durch die vorgesehene Schliessung der Lücke in der Oberlandstrasse ergibt sich eine Umlagerung und Kanalisierung von regionalem und überregionalem Verkehr und folglich eine spürbare Entlastung im Bereich Lärmimmissionen sowie eine Verbesserung der lufthygienischen Verhältnisse auf der heute bestehenden Achse Uster–Unterwetzikon.

Beurteilung des Zusatzberichtes Moorschutz einschliesslich Pflichtenheft

Für den Zusatzbericht Moorschutz wurde wie bereits erwähnt eine Bearbeitungstiefe gewählt, welche eine Beurteilung der Umweltverträglichkeit in den kritischen Bereichen Grundwasser, Moorlandschafts- und Moorbiotopschutz erlaubt.

Auch der Zusatzbericht wird von den Fachstellen als verständlich und nachvollziehbar beurteilt. Nachfolgend sind deren wesentlichste Beurteilungen des Projekts sowie die wichtigsten Anträge zur Ergänzung und Präzisierung des Pflichtenheftes zuhanden der Hauptuntersuchung zusammengefasst:

Hinsichtlich *Grundwasser* bestehen gegen das Projekt keine grundsätzlichen Vorbehalte. In den weiteren Untersuchungen sollen aber die Auswirkungen möglicher Beeinträchtigungen der nutzbaren Grundwasservorkommen und allfällig notwendige Schutzmassnahmen zur Erhaltung der Durchflusskapazität aufgezeigt werden.

Im Aspekt *Ortsbildschutz, Erholung, Landschafts- und Moorland-schaftsschutz* wird der Aathal-Viadukt als im Widerspruch zum betreffenden kantonalen Landschaftsschutzobjekt bezeichnet und eine sorgfältige Eingliederung gefordert. Der Halbanschluss Wetzikon-Ost kann nur bei Entlassung eines Teils des Flachmoors Schwändi aus dem Moorschutzperimeter von nationaler Bedeutung erstellt werden. Im Einvernehmen mit der Fachstelle Naturschutz wurde deshalb dem Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL) im Februar 2001 auf Grund einer vorgängigen Besprechung mit Vertretern des BUWAL sowie der Bau- und der Volkswirtschaftsdirektion ein Gesuch um Anpassung der Perimeterabgrenzung beim Flachmoor Schwändi eingereicht. Die Verkleinerung dieses Moorschutzperimeters lässt sich nach Ansicht des Regierungsrates wissenschaftlich begründen. Mit Schreiben vom September 2001 hat das BUWAL nun mitgeteilt, dass die beantragte Anpassung des Flachmoor-Perimeters sachlich gerechtfertigt sei und dass das entsprechende Verfahren eingeleitet werde. Der dafür notwendige Entscheid des Bundesrates wird für das Jahr 2002 in Aussicht gestellt.

Das Pflichtenheft wird in den Punkten Ortsbildschutz im Unter-aathal und Landschaftsschutz ergänzt, um die Auswirkungen des Aathal-Viaduktes besser beurteilen zu können.

Ferner sind die Gründe gegen eine unterirdische Querung der SBB-Linie bei Hellberg genauer aufzuzeigen sowie weitere Massnahmen zur Minimierung der Eingriffe in die Landschaft auf allen offenen Streckenabschnitten umzusetzen (Terrainanpassungen).

Im Aspekt *Moorbiotopschutz* fehlen zum Projekt Aussagen zur seitlichen Unterquerung des nationalen Flachmoors Sackriet. Für die Flach- und Hochmoore Ambitzgi-/Bönlerriet im Bereich des Tunnels Alt Hellberg kann die Umweltverträglichkeit zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abschliessend beantwortet werden, da längerfristige und aufwendigere Untersuchungen notwendig sind. Die erwähnten moor- und geohydrologischen Untersuchungen laufen bereits und werden vorerst um mindestens drei Jahre verlängert. Somit können die Auswirkungen von Immissionen auf die schützenswerten Biotope mit den Pflanzen und Tieren entlang der gesamten Streckenabschnitte detailliert dargelegt und die erforderlichen Ersatzmassnahmen für geschützte und gefährdete Pflanzen aufgezeigt werden. Weiter darf das Einzugsgebiet des Hochmoors Oberhöflerriet nicht beansprucht wer-

den. Die Lage und Funktion der Unterführung Hinwilerstrasse ist deshalb zu überprüfen.

Gemäss einer Beurteilung der rechtlichen Aspekte in den Stellungnahmen der Fachstellen dürfte nach den Ausführungen des Rechtsexperten in Sachen Moorschutz vom 7. Mai 2001 die gewählte bergmännische Variante aus der Sicht des *Moor- und Moorlandschaftsschutzrechts* verwirklicht werden können.

Um auch in diesem Bereich Klarheit über die möglichen Auswirkungen zu erhalten, werden die bereits erwähnten weiteren hydrologischen Abklärungen ergänzt bzw. fortgeführt.

Somit sind für die UVP-Hauptuntersuchung im Rahmen des Ausführungsprojektes die rechtlichen Konflikte erkannt und deren Bearbeitung aufgezeigt bzw. eingeleitet worden, sodass diese Grundlagen für die weitere Projektierung mit einbezogen werden können.

Stellungnahme Natur- und Heimatschutzkommission

Die Natur- und Heimatschutz-Kommission (NHK) des Kantons Zürich wurde aufgefordert das vorliegende Projekt zu begutachten und zur Umweltverträglichkeit Stellung zu nehmen. In ihrem Gutachten Nr. 14-2001 vom 19. Juli 2001 hat die NHK – als Sachverständigenkommission mit beratender Funktion – verschiedene Anträge formuliert, die bei der weiteren Projektbearbeitung in Bezug auf die verbesserte Eingliederung in die Landschaft berücksichtigt werden können.

Im Weiteren wird beantragt, die notwendigen hydrologischen Pufferzonen auszuscheiden und dem Wasserhaushalt und der Wasserqualität der Moore besondere Beachtung zu schenken.

Hingegen ist der beantragte Verzicht auf zwei Anschlüsse im Raume Wetzikon nicht umsetzbar, da mit nur einem Anschluss im vorgeschlagenen Bereich Tannenrain oder Nübruch die Verkehrssituation in Wetzikon nicht gelöst werden kann.

Mit einem blossen Halbanschluss in Wetzikon-Ost und der gewählten Linienführung im Bereich Ambitzgriet trägt das vorliegende Projekt der Gesamtsituation besser Rechnung.

E. Bericht zu den Einwendungen

Nach der am 10. Mai 2001 in Wetzikon erfolgten Projektpräsentation wurden die umfangreichen Projektunterlagen nach Massgabe von § 13 StrG und nach ordnungsgemässer Publikation in den betroffenen Gemeinden Uster, Seegräben, Wetzikon, Gossau, Hinwil und Bubikon im Juni 2001 während 30 Tagen öffentlich aufgelegt. Ausserdem erhielten die Gemeinden Mönchaltorf und Dürnten die Unterlagen zur Einsichtnahme.

Soweit den während der Auflagefrist eingegangenen Einwendungen gemäss § 13 StrG Rechnung getragen werden kann, werden diese im Zuge der Ausführungsprojektierung und der UVP-Hauptuntersuchung berücksichtigt.

Zu den Einwendungen, denen keine Folge gegeben werden kann, ist gemäss § 13 Abs. 2 StrG durch den Regierungsrat gesamthaft Stellung zu nehmen. Die Stellungnahme bildet Bestandteil des Antrages zur Kreditbewilligung an den Kantonsrat, erfolgt aber in Form eines besonderen Berichtes. Dieser «Bericht zu den Einwendungen» ist integrierender Bestandteil dieser Vorlage.

F. Kosten / Finanzierung

Kosten

Die Kosten für den rund 10,2 km langen Abschnitt der Oberlandstrasse, Uster-Ost bis Kreisel Betzholz in Hinwil, betragen gemäss detaillierter Kostenschätzung (Preisstand Oktober 2000) Fr. 950 000 000. Dieser Betrag setzt sich entsprechend der für Nationalstrassen massgebenden Kostengliederung wie folgt zusammen:

	Fr.
I. Erwerb von Grund und Rechten	7 000 000
II. Bauarbeiten	
Trassee	217 000 000
Brücken	62 000 000
Tunnels	538 000 000
	817 000 000
III. Technische Arbeiten	124 000 000
Total (gerundet)	950 000 000

Die Gesamtaufwendungen erhöhen oder vermindern sich entsprechend der Baukostenentwicklung zwischen der Aufstellung der detaillierten Kostenschätzung und der Bauausführung.

Finanzierung

Mit dem vorliegenden Antrag kommt der Regierungsrat seiner Verpflichtung aus der überwiesenen Motion KR-Nr. 111/1998 nach, die verlangt, dass dem Kantonsrat bis Januar 2002 ein Kreditantrag für den Bau der Zürcher Oberlandstrasse im Abschnitt Uster-Ost bis zum Kreisel Betzholz vorzulegen sei. Stimmt der Kantonsrat diesem Objektkredit zu, erklärt er sich mit dem Bau dieser Strasse einverstanden und ermächtigt den Regierungsrat, im Rahmen der jeweiligen Voranschläge bis zum Betrag von 950 Mio. Franken finanzielle Verpflichtungen für diesen Zweck einzugehen. Gemäss § 28 Abs. 1 StrG sind solche Erstellungskosten aus den Mitteln des Strassenfonds zu decken. Wegen der erheblichen Verschuldung des Strassenfonds ist jedoch deutlich darauf hinzuweisen, dass die zurzeit verfügbaren Mittel für diesen Strassenbau fehlen. Das Bauvorhaben ist selbst mit einer Erhöhung der Fonds-Erträge mit Mitteln des Kantons Zürich allein nicht finanzierbar. Eine Verwirklichung der Zürcher Oberlandstrasse kann deshalb erst in Frage kommen, wenn eine Finanzierung mit Hilfe des Bundes gesichert ist.

Auf Bundesebene wird zurzeit der Sachplan Strasse erarbeitet, in welchen Strassen von nationaler Bedeutung aufgenommen werden. Mit der vorgesehen Netzfunktion und der prognostizierten Belastung von rund 35 000 Fahrzeugen pro Tag handelt es sich bei der Oberlandstrasse vom Stellenwert her um eine Strasse von nationaler Bedeutung. Das Ergebnis der Klassierung liegt allerdings frühestens 2003 vor.

Wird die Oberlandstrasse in den Sachplan Strasse des Bundes aufgenommen, würde nach dem heutigen Kostenteiler der Nationalstrassenrechnung der Bund 80% der Kosten oder rund 760 Mio. Franken übernehmen.

Um die Zeit bis zum Entscheid des Bundes zu nutzen, wird der Regierungsrat nach Rechtskraft der Kreditbewilligung und entsprechend der finanziellen Situation im Strassenfonds die Ausarbeitung des Auflageprojektes vorantreiben.

G. Erledigung eines parlamentarischen Vorstosses

Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 18. Januar 1999 die am 30. März 1998 eingereichte Motion der Kantonsräte Prof. Kurt Schellenberg, Wetzikon, Gustav Kessler, Dürnten, und der Kantonsrätin Annelies Schneider-Schatz, Bäretswil, und Mitunterzeichnenden betreffend Oberlandstrasse (Umfahrung Wetzikon), Oberuster bis Betzholz, zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen.

Mit der Motion wird der Regierungsrat gebeten, dem Kantonsrat eine Kreditvorlage für den Bau der Oberlandstrasse im Abschnitt Oberuster bis Betzholz (Umfahrung Wetzikon) vorzulegen.

Mit der vorliegenden Kreditvorlage wird der Auftrag der Motion erfüllt. Der Vorstoss kann deshalb als erledigt abgeschrieben werden.

H. Antrag

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, der Kreditvorlage zuzustimmen und die Motion KR-Nr. 111/1998 als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:
Notter

Der Staatsschreiber:
Husi