

Uster

Verein
Zusammenschluss
Oberlandstrasse

Betzholz

Strassenzustand

AKTUELL

Ausgabe 2/17

Wir sind weiter



Nun sind wir zwei grosse Schritte weiter! Auf nationaler und kantonaler Ebene wurden in den vergangenen vier Monaten wichtige Beschlüsse für die Oberlandautobahn gefasst.

Einerseits wurde auf eidgenössischer Ebene die Vorlage zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) am 12. Februar klar angenommen. Diese Abstimmung legt die Basis für die Realisierung der Oberland-Autobahn: Mit Inkrafttreten des revidierten Netzbeschlusses wird die Strecke Brüttsellen-Reichenburg zur N15. Damit verbunden ist der Auftrag, die Lückenschliessung bei der heutigen A53 fertigzustellen.

Zweitens hat der Kantonsrat am 29. Mai einen wichtigen Entscheid gefällt: Im Rahmen der Teilrevision des kantonalen Richtplans wurde über das Kapitel Verkehr – und damit über die Lückenschliessung im Zürcher Oberland – befunden. Trotz Opposition aus Kreisen von SP und Grünen hat sich die klare Mehrheit des Kantonsparlaments für den geänderten Eintrag im Richtplan ausgesprochen.

Das Zürcher Oberland ist dankbar für diese wegweisenden Entscheide: Damit ist die Realisierung der Lückenschliessung entscheidend vorwärts gekommen. Der Ball liegt nun primär beim Bund. Darum hat unsere Newsletter-Redaktion Jürg Röthlisberger besucht, den Direktor des Bundesamts für Strassen (ASTRA). Als Direktor des zuständigen Bundesamts hat er in den kommenden Jahren die Fäden in den Händen, um die Fertigstellung der N15 zügig voranzutreiben. Im Interview, das wir mit ihm führen durften, nimmt er Stellung zu verschiedenen Fragen.

Mir bleibt ein grosser Dank an Sie alle: Merci für Ihr Engagement, das sicher auch mit zu den zwei wichtigen Entscheiden beigetragen hat! Wir bleiben dran – bitte unterstützen Sie uns weiterhin tatkräftig!

Mit herzlichem Gruss,

Hans-Peter Hulliger

Hans-Peter Hulliger, Präsident ZOS

«Entscheidende Bedeutung» der Oberlandautobahn

Mit dem Inkrafttreten des revidierten Netzbeschlusses wird die Oberlandautobahn zu einer Nationalstrasse. Damit ist neu der Bund bzw. das Bundesamt für Strassen (ASTRA) für die Lückenschliessung Uster-Betzholz (A53) zuständig. Jürg Kägi, langjähriges Vorstandsmitglied im Verein ZOS, hat ASTRA-Direktor Jürg Röthlisberger getroffen und mit ihm ein Gespräch geführt.



Jürg Kägi im Gespräch mit Jürg Röthlisberger

Jürg Röthlisberger, seit 1999 kämpfen wir für die Realisierung des Zusammenschlusses zwischen Uster und Betzholz. Nun sind mit dem JA zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) auf eidgenössischer Ebene und mit dem soeben erfolgten Richtpläneintrag durch den Kantonsrat zwei erfreuliche Beschlüsse gefallen. Was bedeutet dies aus Ihrer Sicht für den Stellenwert der Strasse?

Zwei sehr erfreuliche Beschlüsse, in der Tat – und zwei Beschlüsse, die als Grundvoraussetzungen für die weitere Planung dieses wichtigen Projektes zwingend sind. Über die Zustimmung zum NAF durch Volk und Stände habe ich mich sehr gefreut, denn ich interpretiere dieses Ja auch als eine Anerkennung der Wichtigkeit und Bedeutung von sicheren, gut unterhaltenen und leistungsfähigen Strassen. Damit haben Volk und Stände nicht nur der nachhaltigen Strassenfinanzierung zum Durchbruch verholfen, sondern auch die Integration von rund 400 Kilometern Kantonsstrassen ins Nationalstrassennetz beschlossen. Dies sicher vorab in der

Erwartung, dass die dringenden - und häufig langwierigen - Infrastrukturprojekte auf den «neuen» Nationalstrassen nun zügig vorangetrieben und schliesslich realisiert werden. Wir betrachten genau dies als unseren Auftrag.

Zu diesen dringenden Projekten gehört auch die Schliessung der Lücke bei der Oberlandautobahn. Diese Lücke bedeutet eine einzigartige Inkohärenz im (künftigen) Nationalstrassennetz und gehört deshalb so rasch als möglich geschlossen. Sichere, verfügbare und verträgliche Nationalstrassen haben wir nach unserem Pflichtenheft sicherzustellen – und entsprechend ist die Lücke der Oberlandautobahn ein stossender Fremdkörper.

Wichtige Termine:

27. Juni: Mitgliederversammlung

1./2. Juli: Stand an der Jubiläumsfeier «100 Jahre TCS», Betzholzkreisel, Hinwil

30. Aug. – 3. Sept.: Stand an der Zürcher Oberland-Messe (ZOM)

Uster

Verein
Zusammenschluss
Oberlandstrasse

Betzholz

Strassenzustand

AKTUELL

Ausgabe 2/17



Jürg Röthlisberger, Direktor ASTRA

Was bedeutet dies nun konkret für die fehlenden zehn Kilometer? Wer macht was?

Die verbesserte Finanzarchitektur des NAF wird per 1. Januar 2018 in Kraft treten. Per 1. Januar 2020 haben wir die 400 Kilometer Kantonsstrassen ins Nationalstrassennetz aufzunehmen. Auf diesen Zeitpunkt hin müssen wir uns personell und organisatorisch so aufstellen, dass wir die zusätzliche Verantwortung lückenlos wahrnehmen und auch die erforderlichen Unterhalts- und Erweiterungsprojekte generieren, projektieren und schliesslich realisieren können. Ab Januar 2020 sind wir folglich auch verantwortlich für die zügige Weiterentwicklung des für uns alle so wichtigen Projekts für die Oberlandautobahn.

Der Kanton Zürich legte bekanntlich im Jahr 2005 bereits ein fertiges Projekt auf, welches jedoch laut Bundesgericht dem Moorschutz nicht genügte. Muss nun lediglich die Strecke Wetzikon West bis Betzholz neu projektiert werden? Kann man das damalige Projekt von Uster Ost bis Wetzikon West übernehmen?

Grundsätzlich wollen wir die an sich unbestrittenen Projektbestandteile möglichst

unverändert vom Kanton Zürich übernehmen. Der Kanton Zürich hat bei seinen bisherigen Projektierungsarbeiten wenn immer möglich die Nationalstrassen-Standards angewendet. Damit wird es nicht erforderlich sein, das vom Kanton zu übernehmende Projekt grundlegend zu überarbeiten.

Über die diversen Variantenstudien des Kantons in der Folge des Bundesgerichtsentscheides wurden wir bisher periodisch informiert. Ich gehe deshalb davon aus, dass die massgeblichen Inhalte des Projektes - konkret die Linienführung und die Querschnitte - nicht mehr zu hinterfragen sind und für den nächsten Projektierungsschritt übernommen werden können.

Kann man eine Aussage zum Terminplan machen? Was sind die Eckpunkte?

Der nächste Projektierungsschritt wird das Erarbeiten des sog. Generellen Projektes sein, das durch den Bundesrat zu genehmigen ist. Dieses werden wir ab Januar 2020 vorantreiben können wobei ich heute von vier bis fünf Jahren ausgehe, bis zur Genehmigung durch den Bundesrat. Danach werden wir die nächste Projektstufe vorantreiben, das sog. Ausführungsprojekt. Dieses wird öffentlich aufzulegen sein und gegen dieses werden sich die Rechtsmittel (Einsprachen) richten.

Ab dem Generellen Projekt bis zur öffentlichen Auflage dürften erfahrungsgemäss rund drei Jahre vergehen. Ab der öffentlichen Auflage ist die Zeitachse nicht mehr in unseren Händen, sie wird vielmehr massgeblich durch die Anzahl der Einsprachen definiert werden und durch die Anrufung der Beschwerdeinstanzen Bundesverwaltungsgericht und Bundesgericht. Bis zur endgültigen Genehmigung ist im besten Fall mit drei und im schlimmsten Fall mit fünf bis acht Jahren zu rechnen. Schliesslich bleiben uns danach bis zum Baubeginn noch die Erarbeitung der Detailprojekte und der Ausschreibungen.

Sie sagten vor Jahresfrist, die Oberlandautobahn sei eine der drei wichtigsten Strassen im Ergänzungsnetz bzw. im Netzbeschluss. Dürfen wir davon ausgehen, dass das immer noch so ist?

Das ist so. Der Grossraum Zürich, ja der gesamte Kanton, ist nicht nur heute einer der wesentlichsten Wirtschaftsmotoren der Schweiz, er wird das gemäss allen gängigen Prognosen auch bleiben. Dynamik zeichnet den Kanton Zürich aus, auch was die Bevölkerungsentwicklung angeht. Zur Dynamik gehört auch die Mobilität. Diese wiederum findet zu über 80% auf den Strassen statt!

Im Grossraum Zürich haben wir entsprechend grosse Verbesserungs- und Erweiterungsvorhaben in Realisierung (z.B. Ausbau Nordumfahrung Zürich) und in Planung (z.B. Glattalautobahn und die Lückenschliessung der Oberlandautobahn). Die Oberlandautobahn ist vor dem Hintergrund dieser Dynamik im künftigen Nationalstrassennetz im Kanton Zürich von entscheidender Bedeutung.

Wie können unser Verein – und damit auch das Zürcher Oberland – das Projekt unterstützen und fördern, nachdem nun der Bund bzw. das ASTRA zuständig ist?

Sicher einmal, indem der Verein „Zusammenschluss Oberlandstrasse“ auch die nächsten 20 Jahre weiterbesteht! Denn solche Grossprojekte sind erstens immer umstritten und zweitens in Konkurrenz zu Projekten von ähnlicher Bedeutung in anderen Landesgegenden und in anderen Agglomerationen. Deshalb sind wir schlicht auch darauf angewiesen, mit lokal verankerten Multiplikatoren zu kooperieren, ihre kritischen und konstruktiven Koreferate zu würdigen, damit schliesslich werden kann, was werden soll. Damit danke ich dem Verein für das bisher Geleistete und für das, was er zugunsten einer sicheren und verfügbaren Oberlandautobahn noch zu leisten bereit ist!

Neuigkeiten finden Sie stets auf unserer Internetseite:

www.oberlandstrasse.ch