



# Strassenzustand

AKTUELL

Ausgabe 2/20

*Corioji  
weiter auf*



Die Corona-Pandemie brachte dieses Jahr manches durcheinander – so auch das Programm des Vereins «Zusammenschluss Oberlandstrasse». Eigentlich hätten wir Anfang September der Bevölkerung gerne wieder an unserem Stand an der Zürcher Oberland-Messe Red und Antwort gestanden – aber die Messe musste, wie so viele Veranstaltungen, abgesagt werden. Sie soll nun vom 14. bis 18. April 2021 stattfinden.

Immerhin konnten wir am 30. Juni unsere Generalversammlung durchführen. Im Gartencenter Meier in Dürnten fand sich eine beachtliche Zahl Mitglieder ein, um den Ausführungen von Jürg Röthlisberger, Direktor des Bundesamts für Strassen, zu lauschen.

Wir haben diesen Besuch aus Bundesbern sehr geschätzt – vor allem weil Jürg Röthlisberger kein Blatt vor den Mund nahm. Er orientierte offen, klar und umfassend. Dabei sprach er auch unangenehme Themen an. Seine zeitliche Einschätzung, dass die Lückenschliessung bis 2038 dauern könnte, klingt erklärbar – aber es dauert unseres Erachtens viel zu lange. Der Bund und der Kanton müssen alles unternehmen, um die Lücke früher zu schliessen. Der systemrelevante Mangel im Autobahnssystem ist je länger je weniger zu ertragen.

Der Verein ZOS wird sich beharrlich dafür einsetzen, dass die Arbeiten so schnell wie möglich fortschreiten und vor allem keine Verzögerungen eintreten. Wir pflegen weiterhin den regelmässigen Austausch mit den verantwortlichen Ämtern. Und mit den Nationalräten Bruno Walliser und Gregor Rutz, aber auch Ständerat Ruedi Noser, haben wir Vertreter in Bundesbern, die sich mit Nachdruck für unsere Anliegen einsetzen.

Ich danke Ihnen allen für Ihren Einsatz und wünsche Ihnen weiterhin alles Gute und vor allem gute Gesundheit!

Mit herzlichem Gruss,

*Hans-Peter Hulliger*

Hans-Peter Hulliger, Präsident ZOS

## ASTRA bestätigt: Lücke Uster-Betzholz ist ein Systemfehler

An der Mitgliederversammlung des Vereins «Zusammenschluss Oberlandstrasse» orientierte Jürg Röthlisberger, Direktor des Bundesamts für Strassen, über den Stand der Dinge bei der Oberlandautobahn. In seinem Referat ging er auch auf die gesamtschweizerische Verkehrssituation ein, um aufzuzeigen, welche hohe Priorität dem Projekt der Lückenschliessung zukommt.

Der Verkehr in der Grossagglomeration Zürich beschäftigt Bundesbern seit Jahren: Die Auslastung des öffentlichen Verkehrs, aber auch der motorisierte Individualverkehr und die hohe Zahl der Stautunden sind regelmässige Diskussthematiken. In Bezug auf die Verkehrsinfrastruktur steht neben den geplanten Ausbauschritten im Nationalstrassennetz vor allem die bessere Nutzung vorhandener Verkehrsflächen im Zentrum. Zu denken ist hierbei an Massnahmen wie LKW-Überholverbote, Wechselwegweisungen, Rampenbewirtschaftung oder Geschwindigkeitsharmonisierungen. Mit einer teilweisen Umnutzung von Pannestreifen kann zudem zusätzliche Verkehrsfläche gewonnen werden.

### Lückenschluss ist Grossprojekt

Im Rahmen der Netzergänzung ist die Oberlandautobahn seit dem 1. Januar 2020 neu eine Nationalstrasse. Die Projektübergabe durch den Kanton Zürich an das Bundesamt für Strassen (ASTRA) fand im Februar statt. In Bezug auf die Lückenschliessung bei der Oberlandautobahn ist vor allem das strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen von Interesse. Im Rahmen dieser Projekte sei die Oberlandautobahn, so Röthlisberger, als Grossprojekt einzustufen. Die Projekte werden aus nationaler Sicht gewertet, geprüft und verkehrsträgerübergreifend abgestimmt.

Die Vorarbeiten des Kantons waren umfassend: Die zuständigen Stellen haben bestmögliche Voraussetzungen geschaffen, damit das Projekt durch das ASTRA weiterbearbeitet werden kann. Das Bundesamt prüft derzeit noch offene Fragen und entwickelt die Vorarbeiten des Kantons mit Hochdruck weiter, damit das Generelle Projekt baldmöglichst vom Bundesrat genehmigt werden kann. Dies soll 2024 der Fall sein. Wie der Verein «Zusammenschluss Oberlandstrasse» erkennt auch Röthlisberger in der Lücke einen schwerwiegenden Systemmangel.

### Ausführungsprojekt bis 2029

Anschliessend wird das Ausführungsprojekt erarbeitet, welches nach der öffentlichen Planaufgabe und der Behandlung allfälliger Einsprachen – es werden Verzögerungen bis zu 3 Jahren erwartet – spätestens 2029 durch das zuständige Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) genehmigt werden soll. Diese Phase ist, wie Röthlisberger erklärte, besonders intensiv. Nach Auffassung unseres Vereinsvorstands muss insbesondere diese Phase kürzer werden, indem ambitionierter geplant und nicht noch grosszügig Zeit für Einsprachen vorgesehen wird. So können auch die Erarbeitung des Detailprojekts und der Baubeginn früher erfolgen. Für die eigentliche Ausführung ist mit einer Bauzeit von maximal 5 Jahren zu rechnen.

Für das Bundesamt für Strassen sei der Bedarf für das Projekt Oberlandautobahn «völlig unbestritten», unterstrich Röthlisberger einmal mehr. Einzig die höheren Kosten für die bevorzugte Bestvariante mit tiefem Tunnel unter der Gemeinde Gossau könnte einige Fragen aufwerfen: Während das Richtplanprojekt mit knapp 1,7 Mia. Franken veranschlagt wird, dürfte der Tunnel im Fels gegen 2,1 Mia. Franken kosten. Doch mit geschickten Massnahmen könne man hier sicher noch etwas optimieren.

