



Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz

Absender:

Verein "Zusammenschluss Oberlandstrasse"
Postfach 209
8494 Bauma

per E-mail: netzplanung@astra.admin.ch

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

Bauma, 27. April 2022

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Möglichkeit zur Stellungnahme bedanken wir uns bestens. Unsere Antworten auf Ihre Fragen und ergänzende Ausführungen erhalten Sie nun als PDF- und WORD-Datei. Sie lauten folgendermassen:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage:

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

JA.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

JA, denn: Die heutige Lücke in der Oberlandautobahn N15 zwischen Uster und Betzholz (Hinwil) ist ein gravierender Systemmangel im Strassennetz. Dieser wirkt sich sehr negativ im Autobahnnetz selber, ausserdem aber auch auf das Strassennetz des Zürcher Oberlandes sowie auf die Erreichbarkeit und die Zuverlässigkeit des ÖV auswirkt.

Deshalb ist es völlig falsch, dass im Raum Zürich-Glattal Kapazitäten an Autobahnen ausgebaut werden sollen, bevor die Oberlandautobahn fertiggestellt wird. Die nähere Begründung hierfür findet sich in Pkt. 6.

Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027 für den Betrieb und den Unterhalt sowie für den Ausbau im Sinne von Anpassungen:

3. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Nein, nicht in allen Teilen: Bei den zugeteilten Mitteln (s. Tabelle im Kap. 2.3.7.1 "Umfang" und Faktenblatt hierzu) ist nicht ersichtlich, dass für die planerische Bearbeitung auch Mittel für Projekte eingeplant sind, welche aktuell wohl noch nicht im Ausbauschnitt 2023 enthalten sind, jedoch aufgrund der ASTRA-eigenen Beurteilung und der Prioritäten dringendst der Bearbeitung bedürfen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen:

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

JA – gerade auch, weil der Lückenschluss in der N15 zwischen Uster und Betzholz enthalten ist. Das offenkundige, heutige Problem infolge dieser Lücke ist in den Unterlagen vom ASTRA überzeugend dargelegt. Dieser Lückenschluss ist überfällig, denn die Nationalstrasse 3. Klasse führt heute auf 6 km Länge mitten durch stark bewohnte und genutzte Siedlungsgebiete.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Grundsätzlich einverstanden, jedoch mit oberwähnten Vorbehalten. Die Fertigstellung der N15 müsste ebenfalls enthalten sein. Wir haben aber ein gewisses Verständnis, dass dies aufgrund des Bearbeitungsstands noch nicht sein kann. Weil aber ein krasser Mangel im Nationalstrassensystem generell und in der N15 selber vorliegt, fordern wir ein rascheres Vorgehen und deren Aufnahme in den nächstfolgenden Ausbauschnitt 2027!

Weitere Bemerkungen:

6. Wir begründen die Forderung nach einer schnelleren Fertigstellung der N15 im Rahmen des Ausbauschnittes 2027 wie folgt:

Rückblick und heutiger Zustand:

- Jahrzehntlang lang schaffte es der Kanton Zürich nicht, diese Autobahn fertigzustellen. So leiden das Zürcher Oberland, die hiesigen Gemeinden und deren Bevölkerung seit nunmehr 33 Jahren unter erdrückendem Verkehr und Lärm.
- Baubeginn an beiden Enden der A53 (heute N15) war im Jahr 1972! Seit 1989 klafft die Lücke von Uster Ost bis Betzholz! Unzählige Versprechungen, Varianten und Projekte seitens des Kantons versandeten. Im Jahr 2012 wurde das erfolgsversprechende Ausführungsprojekt durch eine unverständlich restriktive Auslegung des Moorschutzartikels vom Bundesgericht versenkt.
- Die N15 hat nebst kantonal gemachtem auch überregionalen Verkehr zu bewältigen. Dieser entstammt den Ferienregionen des Bündner-, St. Galler und Glarnerlandes, sowie aus der Linth-Ebene, Ricken-Pass und Ausserschwyz in Richtung der Ballungszentren Zürich-Nord, Zürich-City, Winterthur und Flughafen Kloten und umgekehrt. Dazu kommt auch Ferienverkehr aus und in Richtung Südostschweiz/Tessin.
- Dieser Verkehr zwängt sich auf der N15 durch die Oberländer Dörfer und Städte. Die Länge zwischen Autobahnabfahrt Uster Ost und Hinwil/Betzholz beträgt 9 Kilometer.

2/3 davon, somit volle 6 Kilometer führen mitten durch eingezonte und überbaute Baugebiete, darunter stark genutzte Wohn-, Gewerbe-, Industrie- und Kernzonen in 3 Gemeinden, vorbei auch an zahlreichen geschützten Bauobjekten und sogar 0.7 Kilometer durch Hochhausgebiet.

- Allein in den 33 Jahren seit dem Bestehen dieser Lücke hat der Verkehr auf der Achse Uster-Wetzikon-Hinwil um enorme 50 % zugenommen, in Wetzikon zählt man aktuell einen DTV von 30'000 Fzg./Tg.
- Wenige Meter neben der fraglichen Nationalstrasse liegt der Bahnhof Wetzikon. Wetzikon ist einer der grössten S-Bahn-Knoten im Kanton mit 4 S-Bahnlinien, 11 strassengebundenen Buslinien und täglich um die 30'000 Ein-Aussteigenden. Der Verkehr auf der Strasse behindert die eigentlich erwünschte Erhöhung der ÖV-Nutzung, sowie den Fuss- und Fahrradverkehr. Dazu ergiesst sich Schleichverkehr auf untergeordneten Strassen durch nebenliegende Gemeinden und Weiler.
- In der kantonalen Planung sind die betroffenen Gemeinden als urbane Wohnzentren definiert, darunter Wetzikon als regionales Zentrum mit heute über 26'000 Einwohnern. Die 3 hauptbetroffenen Gemeinden sind infolge der Verkehrssituation in ihrer Entwicklung behindert. Es fehlt Planungssicherheit.
- **Das alles ist untragbar und unerträglich.**

Die Fertigstellung der N15 ist die Lösung:

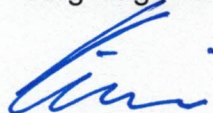
- Der Bund weist in seinen Erläuterungen darauf hin, dass dieses Vorhaben die "unzumutbare Situation auf den Ortsdurchfahrten durch Wetzikon, Aathal und Hinwil beheben werde". Das Bundesgericht erkannte in seiner Entscheid von 2012 ebenfalls das grosse öffentliche Interesse an dieser Strassenverbindung.
- Die hiesigen Dörfer und Wohngebiete müssen auch im Interesse von zu Fuss Gehenden und Velofahrenden entlastet werden. Genau zu diesem Zweck sind zahlreiche "verkehrlich flankierende Massnahmen zur dauerhaften Entlastung der Ortsdurchfahrten und zur Verknüpfung mit dem nachgelagerten Strassennetz" vorgesehen, wie im Erläuternden Bericht des ASTRA festgehalten wird.
- Vom Lückenschluss profitieren also, wie in den ASTRA-Unterlagen ausgeführt, die "teilweise stark beeinträchtigten Nutzungen entlang der Ortsdurchfahrten, der strassengebundene öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und der Veloverkehr". Ebenso werden die Verkehrssicherheit erhöht und die hiesige Wohn- und Lebensqualität erheblich und nachhaltig gesteigert.
- Unsere Landschaft ist uns wichtig! Darum sehen wir es äusserst positiv, dass dem Moor-, Landschafts- und Naturschutz in allen fraglichen Streckenteilen in hohem Masse Rechnung getragen wird und die Trassen fast ausschliesslich in Tunnels verlaufen.
- Unser Verein nimmt zur Kenntnis, dass vor der Erarbeitung des generellen Projekts die noch offene Linienführung im östlichen Abschnitt abschliessend festgelegt und mit der Region abgestimmt werden soll. Er erwartet, dass dabei die zeitlich rascher und politisch besser realisierbare Variante umgesetzt wird. Aber auch, dass dies rasch entschieden wird.
- Nicht zu verstehen ist vor dem Hintergrund der angedachte Realisierungshorizont 2040. Gemäss Ausführungen des Bundes hat der Bundesrat im Realisierungshorizont 2040 eigentlich Projekte zusammengefasst, die zur Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit notwendig, "jedoch zeitlich weniger dringend sind" (Faktenblatt STEP Nationalstrassen vom 26.01.2022). Die späte zeitliche Einordnung im Schritt 2040 für die N15 ist nicht nur widersprüchlich, sondern geradezu falsch.

Wir danken Ihnen, Frau Bundesrätin, dem Bundesrat und dem Bundesamt dafür, dass unsere Probleme in den zur Vernehmlassung stehenden Unterlagen und Anträgen erkannt werden. Gleichzeitig fordern wir den Bundesrat aber eindringlich auf, den Zeitplan noch einmal zu überarbeiten und alles daran zu setzen, das Projekt einem früheren Realisierungshorizont zuzuweisen. Schnelleres Handeln ist angezeigt. Die Situation für die Bevölkerung im Zürcher Oberland ist derart belastend, dass jedes gewonnene Jahr zählt.

Freundliche Grüsse

Hans-Peter Hulliger, Präsident

Jürg Kägi, Aktuar



Zum Absender **Verein "Zusammenschluss Oberlandstrasse"**:

Unser Verein besteht seit 1999. Er wurde damals mit dem alleinigen Zwecke gegründet, die Schliessung der Lücke Uster-Betzholz zu befördern. Seit über 20 Jahren zählt der Verein stets über 1'000 Mitglieder. Er ist ausschliesslich durch Mitgliederbeiträge finanziert, wobei alle Vorstandsmitglieder ehrenamtlich tätig sind. Web-Adresse: <https://oberlandstrasse.ch/>