

Region

Auf der langen Suche nach der perfekten Autobahnroute

Wetzikon Richtplanvariante oder «Tunnel tief»? Um die Gretchenfrage zur Oberlandautobahn zu klären, wird zwischen Uster und Hinwil derzeit gebohrt. Ein Augenschein.

Matthias Müller

Es ist nur ein Detail, eine kleine Verschiebung um ein paar Monate und in der Endabrechnung vermutlich belanglos. Und doch passt sie irgendwie zur Lückenschliessung der Oberlandautobahn zwischen Uster und dem Betzholzkreisel, diese «Never-ending Story».

Noch im April dieses Jahres hatte diese Zeitung vermeldet, dass sich der Variantenentscheid verzögern werde. Konkret sei erst gegen Ende 2024 klar, ob die im Richtplan aufgeführte Route mit einem Anschluss an die Forchautobahn in Ottikon oder die 2019 eingebrachte Alternative mit einem tiefen Tunnel zwischen Wetzikon und Hinwil weiterverfolgt werde.

Nun, im frühen September, steht Marco Knecht, zuständiger Projektleiter beim Bundesamt für Strassen (Astra), im Wald oberhalb der stark frequentierten Aathalstrasse und korrigiert: «Das ist nicht ganz richtig. Der Entscheid wird im Verlauf des Jahres 2025 fallen.»

Ein kurzes Lächeln, ein Schulterzucken – man nimmt es dem schlecht informierten Journalisten nicht übel. Wichtiger als das Tempo, das betont Knecht, sei das Endergebnis: «2012 wurde das Projekt schon einmal vom Bundesgericht zurückgewiesen. Wir müssen also alles ganz genau abklären und die machbarste Streckenführung finden. Jetzt muss es sitzen.»

Die Hürden sind hoch

Damit es eben sitzt, lässt das Astra seit Mitte August im Raum zwischen dem Autobahnende in Oberuster und dem Betzholzkreisel in Hinwil Sondierbohrungen und seismische Messungen vornehmen. Da der fehlende Abschnitt zu grössten Teilen durch Tunnels verlaufen muss, gilt es, den Untergrund bis ins Detail zu erforschen. Gestein, Grundwasser, Moorschutz, Lärm: Die natürlichen, gesetzlichen und politischen Hürden sind zahlreich und hoch. Das hat die Vergangenheit gezeigt.

Um die Öffentlichkeit über die Arbeiten zu informieren, die über weite Strecken ausserhalb des Siedlungsgebiets vorgenommen werden, haben die Verantwortlichen zur Besichtigung im Tobelrain geladen. Hier, mitten im Wald auf der nordöstlichen Seite des Aatals, wurde soeben die zweite Bohrung fertiggestellt.

«Da vorne soll eine rund 500 Meter lange und 50 Meter hohe Brücke das Tal überqueren. Da kann es relevant sein, ob die Strasse ein paar Meter weiter links oder rechts liegt», sagt Marco Knecht. Deshalb, so der Projektleiter, würden unten in der Sohle und auf der gegenüberliegenden Seite sechs weitere Bohrungen stattfinden. Auch dort wird die Linienführung noch einmal überprüft.

Das Loch, das sich jetzt direkt vor der grossen Bohrmaschine öffnet, wirkt mit seinen rund 30 Zentimetern Durchmesser re-

lativ klein. Die Vorstellung, dass es rund 50 Meter in die Tiefe reicht, fühlt sich etwas mulmig an. Tatsächlich haben die Bauarbeiter in den letzten zwei Wochen Rohrstück um Rohrstück in den Boden gestossen.

Wasserreicher Aatal-Schotter

Der Ablauf ist dabei relativ simpel. Aussen befindet sich das Futterrohr, darin wird wiederum das etwas schmalere Kernrohr platziert, welches das zu untersuchende Material nach oben befördert. An der Oberfläche direkt neben der Bohrstelle wird es ausgelegt – Meter für Meter. «So sehen wir genau, welche Zusammensetzung das Material in welcher Tiefe hat», erklärt der Geologe Thomas Schirmer. Bei Bedarf werde man bestimmte Teile auch noch im Labor untersuchen.

Von spezieller Bedeutung ist indessen das Grundwasser, das in dieser Druminlandschaft durch den darunterliegenden Aatal-Schotter fliesst und die Gemeinden der Region versorgt. Um dessen Stand zu messen, wird ein blaues, dünnes Piezometerrohr in der Bohrung fixiert. In diesem lassen sich die Veränderungen konstant beobachten.

Dass der in beiden Varianten identische und bereits durch den Kanton untersuchte erste Teilabschnitt zwischen Uster und Wetzikon weiterhin Gegenstand der Abklärungen ist, ist in erster Linie der Suche nach der perfekten Streckenführung geschuldet.

Klopfen im Quartier

Der grösste Teil der Arbeiten konzentriert sich indessen auf den Autobahnteil ab Wetzikon. Während dabei die bereits weiter erforschte Richtplanvariante geologisch nur noch punktuell untersucht wird, gibt es bei der «Tunnel tief»-Variante noch einiges zu entdecken.

Deshalb geht es jetzt eine zehnmündige Autofahrt weiter, ins Morgenhalde-Tannenrain-Gebiet westlich des Bahnhofes Wetzikon. Ein Traktor mit einem schweren Gewicht steht mitten auf der Quartierstrasse, entlang welcher im Abstand von fünf Metern Geophone positioniert sind.

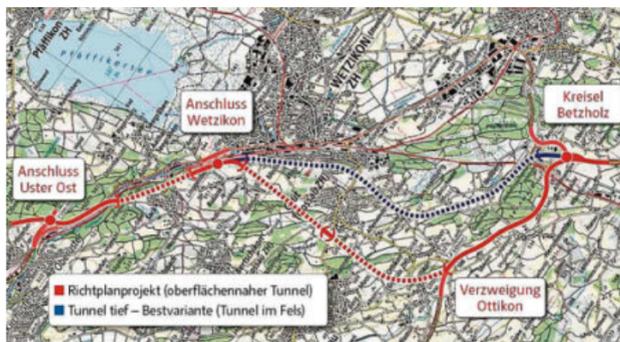
Plötzlich lässt das Gefährt ein schweres Gewicht auf den Asphalt krachen. Der Vorgang wiederholt sich dreimal, ehe der Traktor zehn Meter weiterfährt und sich das Schauspiel wiederholt. Es handelt sich hierbei um eine seismische Messung. «Die Schallwellen gehen in den Boden und werden dort vom Fels zurückgeworfen, der unter den Moränenablagerungen liegt. Je länger es dauert, bis die Geophone diese wieder erfassen, desto tiefer liegt die Felsoberfläche», erklärt der Geologe Thomas Schirmer.

Zur Ergänzung mit Strom

Ziel des Prozederes ist es, ein dreidimensionales Bild des Felses zu kreieren, der sich zwischen 20 und 50 Metern unterhalb der Erdoberfläche befindet. Diese Technik hat den Vorteil, dass sie



Man müsse die machbarste Streckenführung finden, sagt Astra-Projektleiter Marco Knecht. «Jetzt muss es sitzen.» Fotos: Roger Hofstetter



Entweder mit der Variante «Tunnel tief» (blau) oder der Variante via Ottikon soll die Lücke geschlossen werden. Karte: PD



Der Bohrkern wird neben der Baustelle sauberlich Meter für Meter ausgelegt. So ist das Gestein auf einen Blick erkennbar.

auch im dicht besiedelten Wohnquartier weit einfacher und speditiver angewendet werden kann als zeitintensive und laute Bohrungen. So werden über die Fläche vom städtischen Wetzikon bis hin zum Betzholzkreisel mehrere lange Linien abgeklopft. In Gefilden, die nicht mit dem Fahrzeug passiert werden können, wird der Untergrund von einem Team zu Fuss mittels elektrischer Messungen untersucht.

Ausserhalb des Siedlungsgebiets wird es zu weiteren Sondierbohrungen kommen. Deren 29 sind in diesem Teilstück vorgesehen, eine Vielzahl davon un-

mittelbar vor dem Ende des Tunnels in Hinwil – dem Flecken, bei dem sich bezüglich Grundwasser noch viele Fragen stellen.

Wie beim ersten Abschnitt im Aatal gilt es auch hier, eine perfekte Linienführung zu finden. Eine alles andere als einfache Aufgabe. Schliesslich muss der tiefe Tunnel durch den Fels unterhalb eines grossflächigen Moorgebiets laufen, das auf keinen Fall in Mitleidenschaft gezogen werden darf.

Anspruchsvolle Planung

Allein die Tatsache, dass es sich beim geschilderten Vorgehen



Eine rund zwölf Tonnen schwere Maschine liefert die Kraft, um die Bohrung voranzutreiben.



Die Messungen an der Wetziker Quartierstrasse sind beendet, die Geophone werden eingesammelt.

einzig um eine einfache Skizzierung der Arbeiten handelt, deutet darauf hin, wie aufwendig deren Planung ist. Wo wird seismisch untersucht? Wo geoelektrisch? Wo gebohrt? «Die entsprechenden Prüfstandorte müssen intensiv evaluiert werden», sagt Thomas Schirmer. Bei der Wahl muss freilich nicht nur der Stellenwert für die Erstellung des Gesamtbilds beachtet werden.

Auch die Topografie, der Naturschutz, die baulichen Gegebenheiten und das Einverständnis der Grundbesitzer sind Faktoren. Grundsätzlich funktioniert

das bis jetzt gut, man zeigt sich deshalb auch optimistisch, dass die Untersuchungen wie vorgesehen bis im nächsten Frühling 2024 abgeschlossen werden können.

Derweil hat der Traktor die Strasse abgefahren, die Geophone am Strassenrand werden eingesammelt. Thomas Schirmer gibt einer TV-Station noch ein Interview, daneben plaudern Journalisten, Geologen und Astra-Leute. Beiläufig erwähnt ein Medienschaffender etwas unbedarft das Jahr 2040 für eine allfällige Eröffnung. Die Runde zeigt sich amüsiert.