

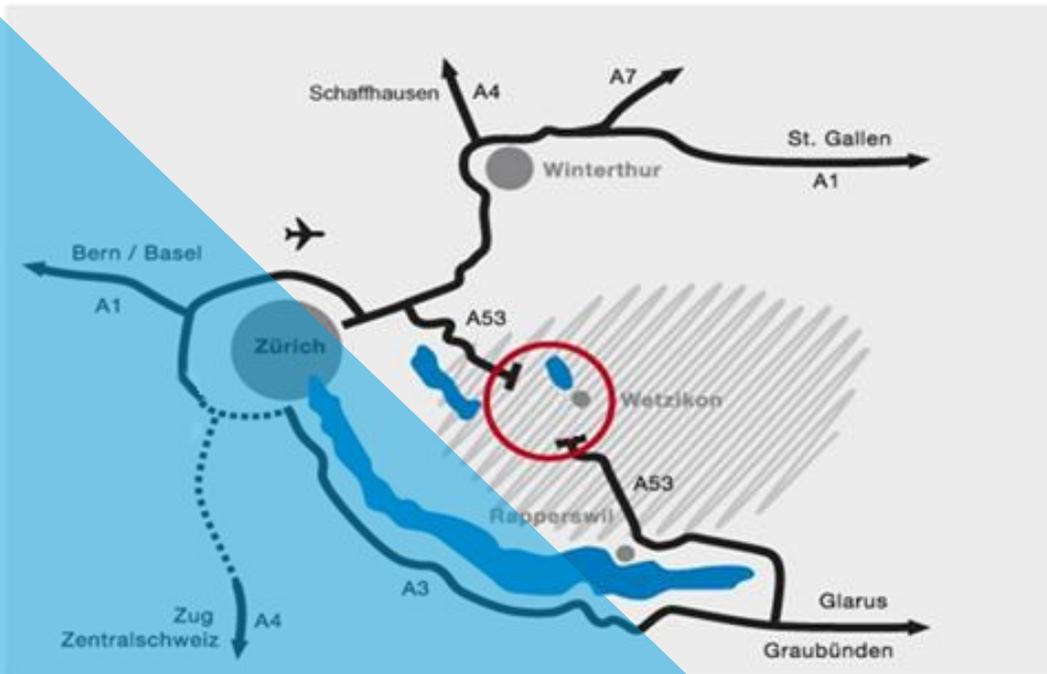


Kanton Zürich  
**Volkswirtschaftsdirektion**

# **Richtplanaufgabe**

## **Linienführung Oberlandautobahn**

**Informationsveranstaltung Gossau, 25. Juni 2014**



- **Begrüssung**  
Regierungsrat Ernst Stocker,  
Volkswirtschaftsdirektor
- **Entscheid Linienführung**  
Regierungsrat Ernst Stocker,  
Volkswirtschaftsdirektor
- **Gründe für den Entscheid**  
Markus Traber  
Chef Amt für Verkehr
- **Fragerunde / Diskussion**
- **Apéro**

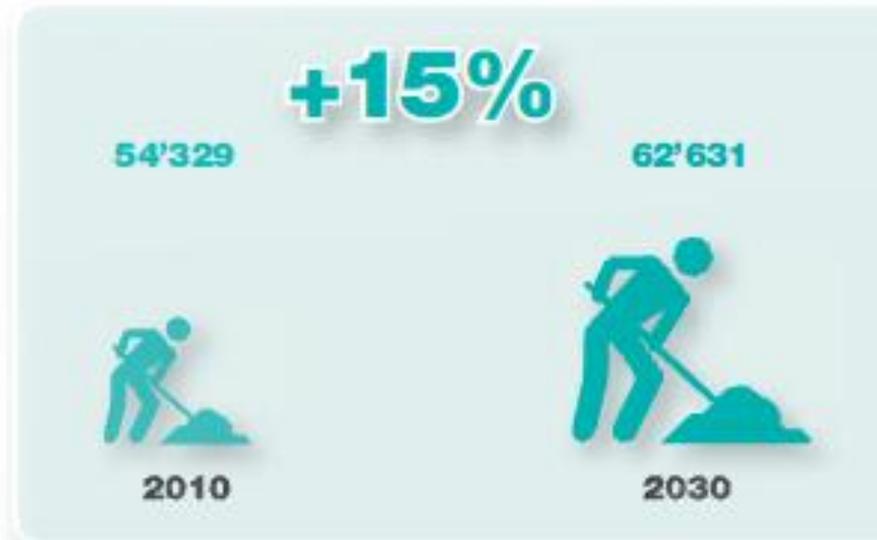


- Orientierung gewählte Linienführung
- Begründung Entscheid Linienführung
- Start Richtplanauflage



## Prognosen für das Zürcher Oberland (Agglomerationsprogramm):

### Beschäftigtenentwicklung bis 2030



### Einwohnerentwicklung bis 2030



## Prognosen für das Zürcher Oberland (Agglomerationsprogramm):

**ÖV 2030:**  
**100'000 Wege/Tag**

**MIV 2030:**  
**375'000 Wege/Tag**

**LV 2030:**  
**118'000 Wege/Tag**



**Der Motorisierte Individualverkehr (MIV) ist und bleibt das wichtigste Verkehrsmittel im Zürcher Oberland!**

## Ausgangslage Bund:

- Wichtige Netzergänzungen sind nötig und vom Bund anerkannt (z.B. Oberlandautobahn und Glattalautobahn)
- Nach Ablehnung Vignettenpreis-Erhöhung ist Finanzierung nicht gesichert und Netzbeschluss nicht in Kraft
- Bund zeigt mit vorgesehenem Nationalstrassenfonds keine Lösung auf

## Forderungen Kanton Zürich an den Bund:

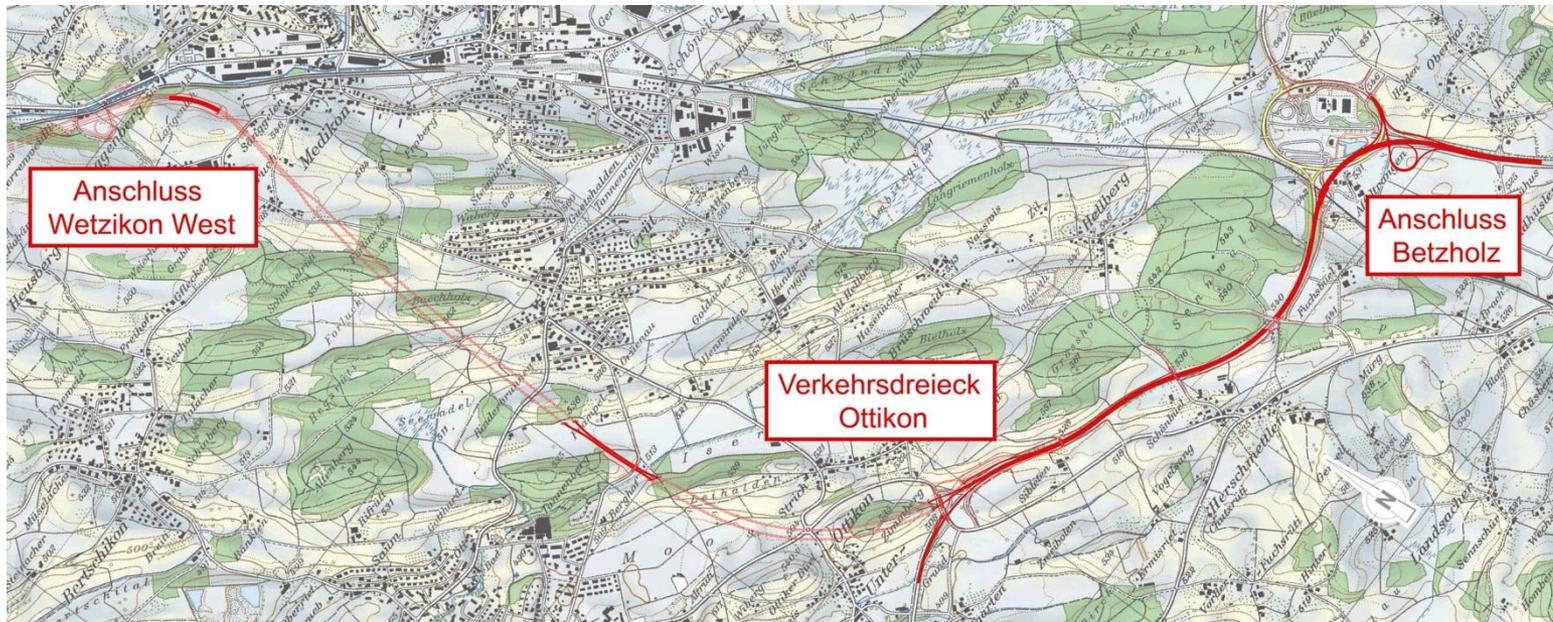
- Die Finanzierung der Nationalstrassen und des Agglomerationsverkehrs ist ausreichend sicherzustellen
- Nationalstrassennetz ist mit wichtigen Ausbauvorhaben zu ergänzen (insbesondere Lückenschluss Oberlandautobahn und Glattalautobahn)



## Entscheidungsgrundlagen

- Studie Linienführung mit Umweltbericht
- Stellungnahmen der kantonalen Umweltfachstellen sowie BAFU und ASTRA
- Augenschein vor Ort mit Baudirektion

## Entscheid: Variante 2



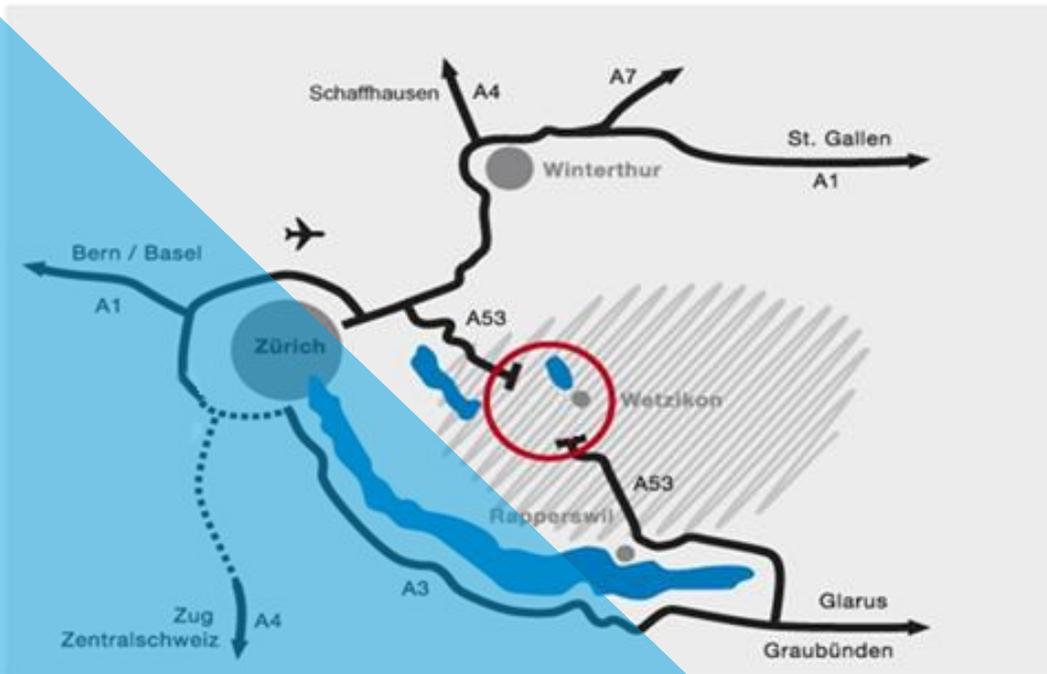


Kanton Zürich  
**Volkswirtschaftsdirektion**

# **Richtplanaufgabe**

## **Linienführung Oberlandautobahn**

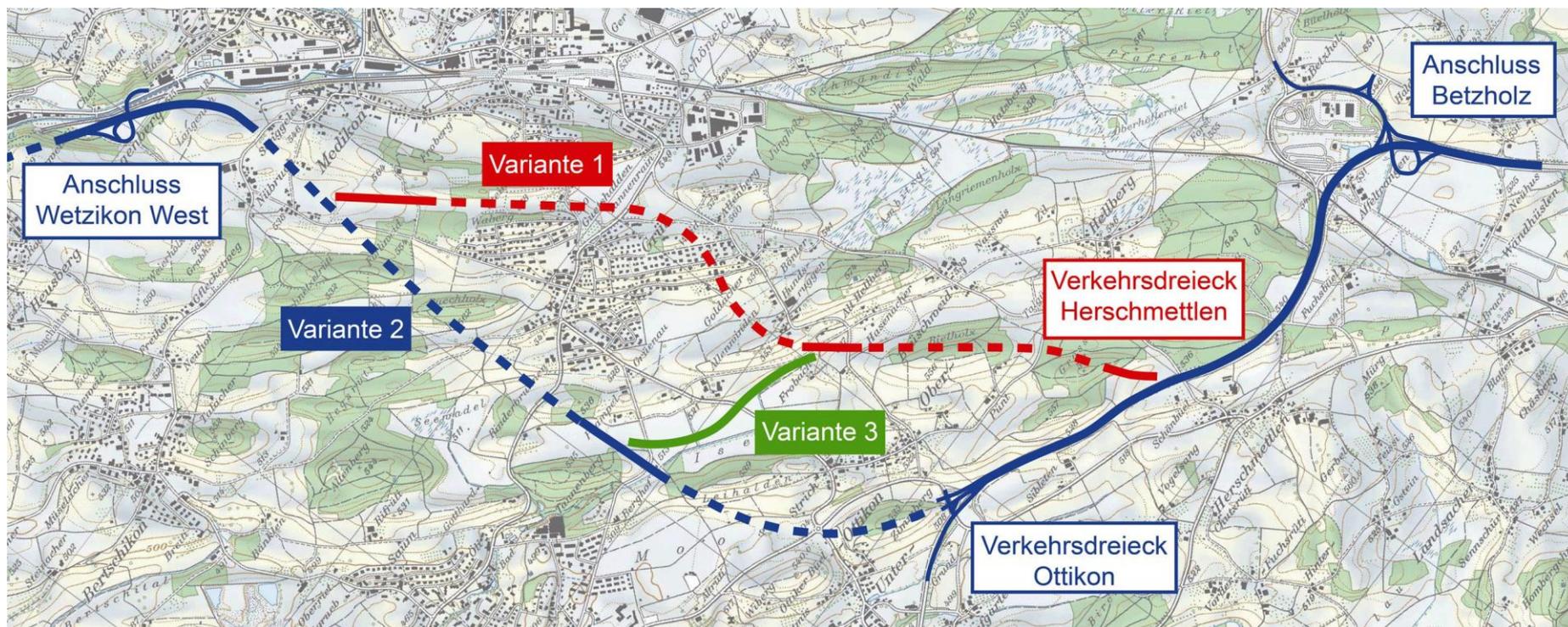
**Markus Traber, Chef Amt für Verkehr**



# Neuere Projektgeschichte Oberlandautobahn seit 2012

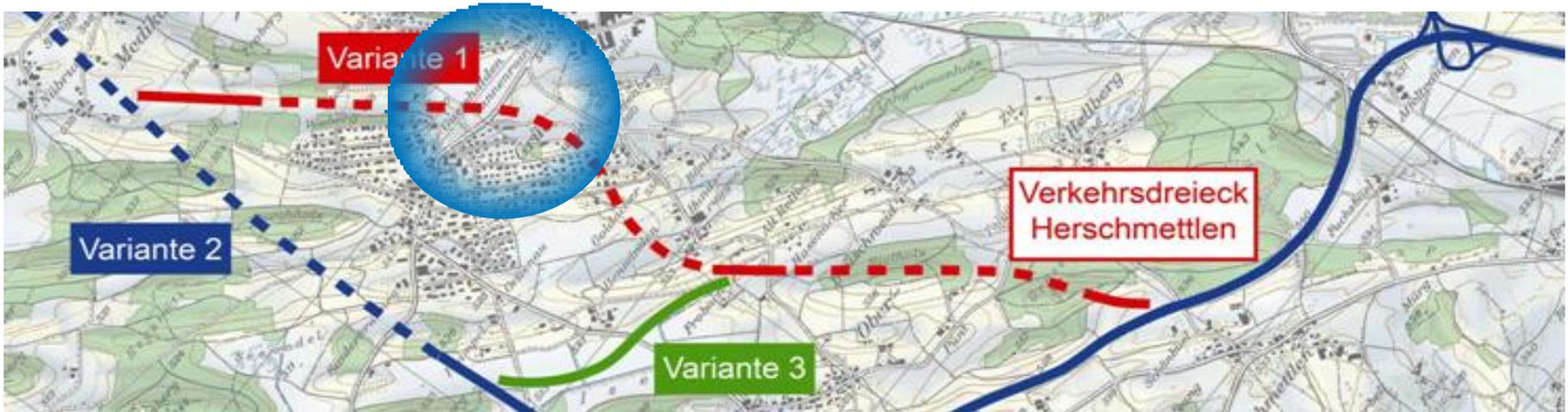
- **Juni 2012:** Bundesgerichtsentscheid:  
Direkte Linienführung zum Kreisel Betzholz wegen Moorschutz nicht möglich
- **September 2012:** Regierungsratsbeschluss:  
Ausarbeitung mindestens einer bewilligungsfähigen Variante bis 1. Januar 2014  
(Annahme, dass Projekt per 1. Januar 2014 an den Bund übergeht)
- **März 2013:** Infoveranstaltungen in den Gemeinden Gossau und Wetzikon:  
Vorstellung der beiden ausgearbeiteten Grob-Varianten mit Anschluss an die Forchautostrasse
- **November 2013:** Ablehnung der Vignetten-Preiserhöhung:  
Anpassung des Nationalstrassennetzes tritt nicht in Kraft  
→ keine Übernahme der Oberlandautobahn durch den Bund

# Geprüfte Varianten: Übersicht



# Geprüfte Varianten

## Detail Variante 1

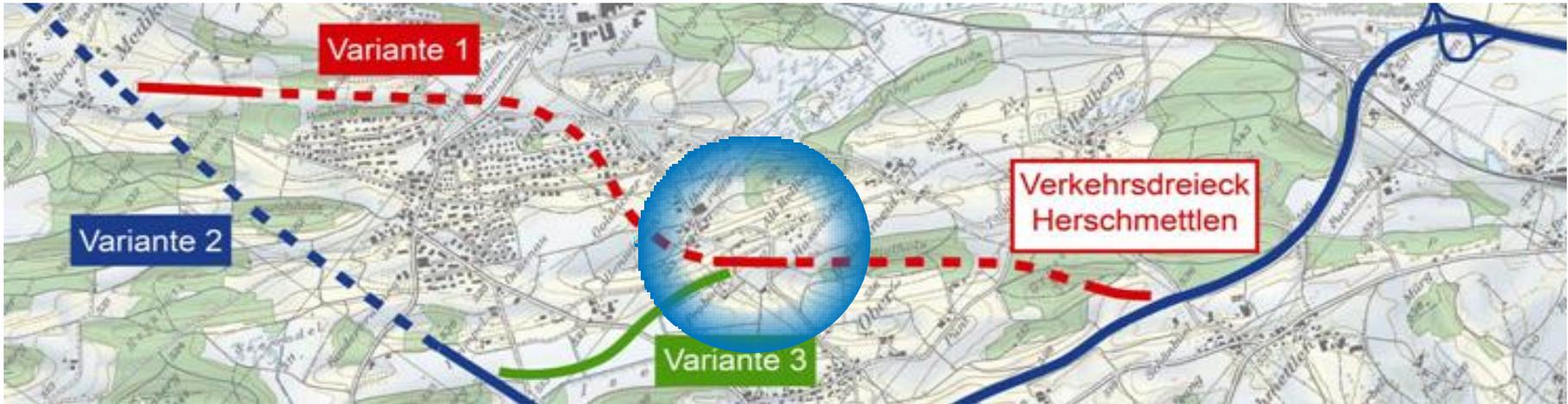


### Anschluss Wetzikon Ost

- Nur bei Variante 1 möglich

# Geprüfte Varianten

## Detail Variante 1

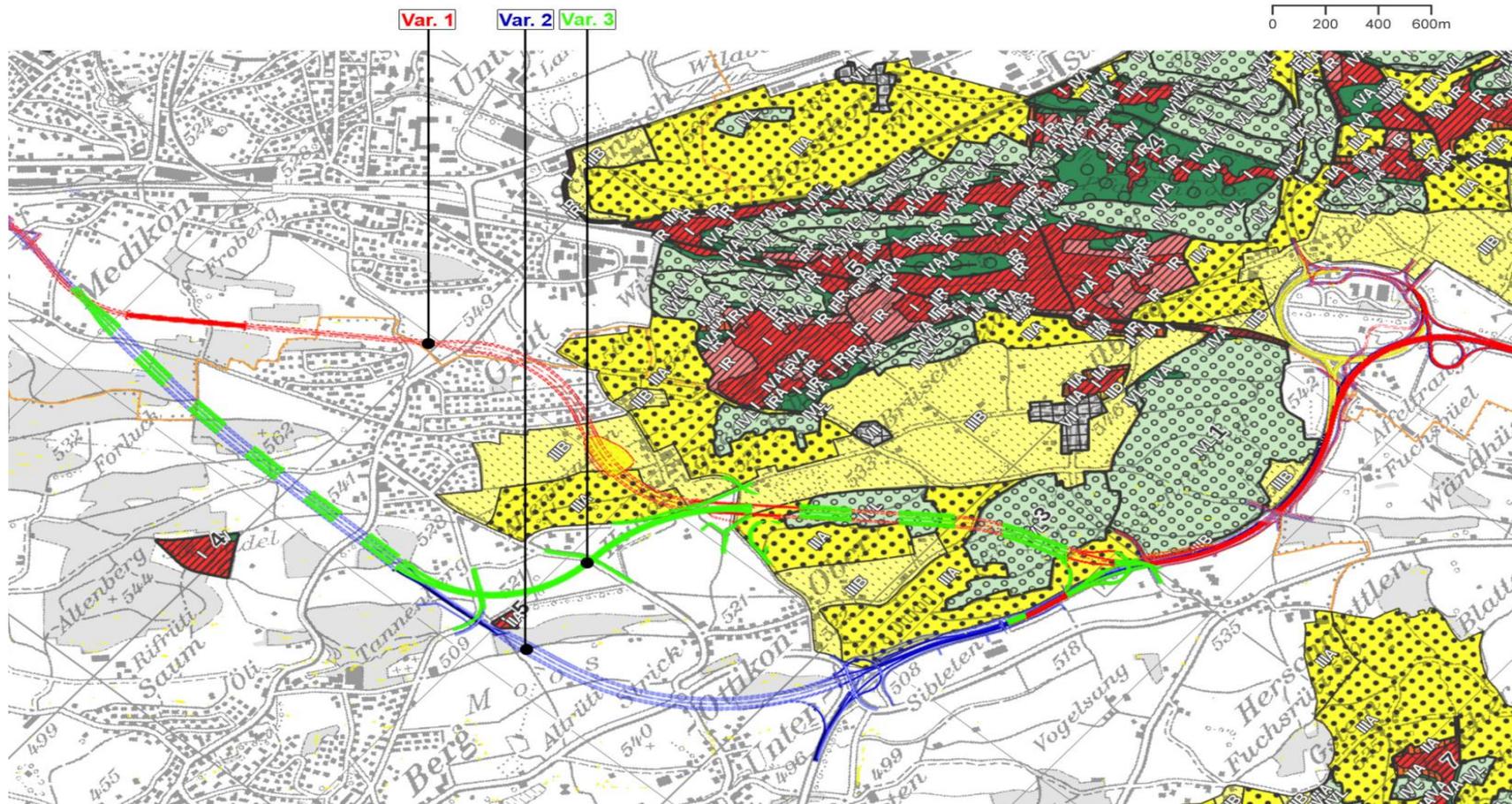


### Verschiedene Untervarianten zur Querung des Gebiets Hasenacher

- Untervariante 1A: Offener Streckenabschnitt (à niveau)
- Untervariante 1B: Tunnel
- Untervariante 1C: Überdeckung / Geländeaufschüttung
- Untervariante 1D: Brücke

# Beurteilung Umweltfachstellen Aspekt Landschaft und Natur

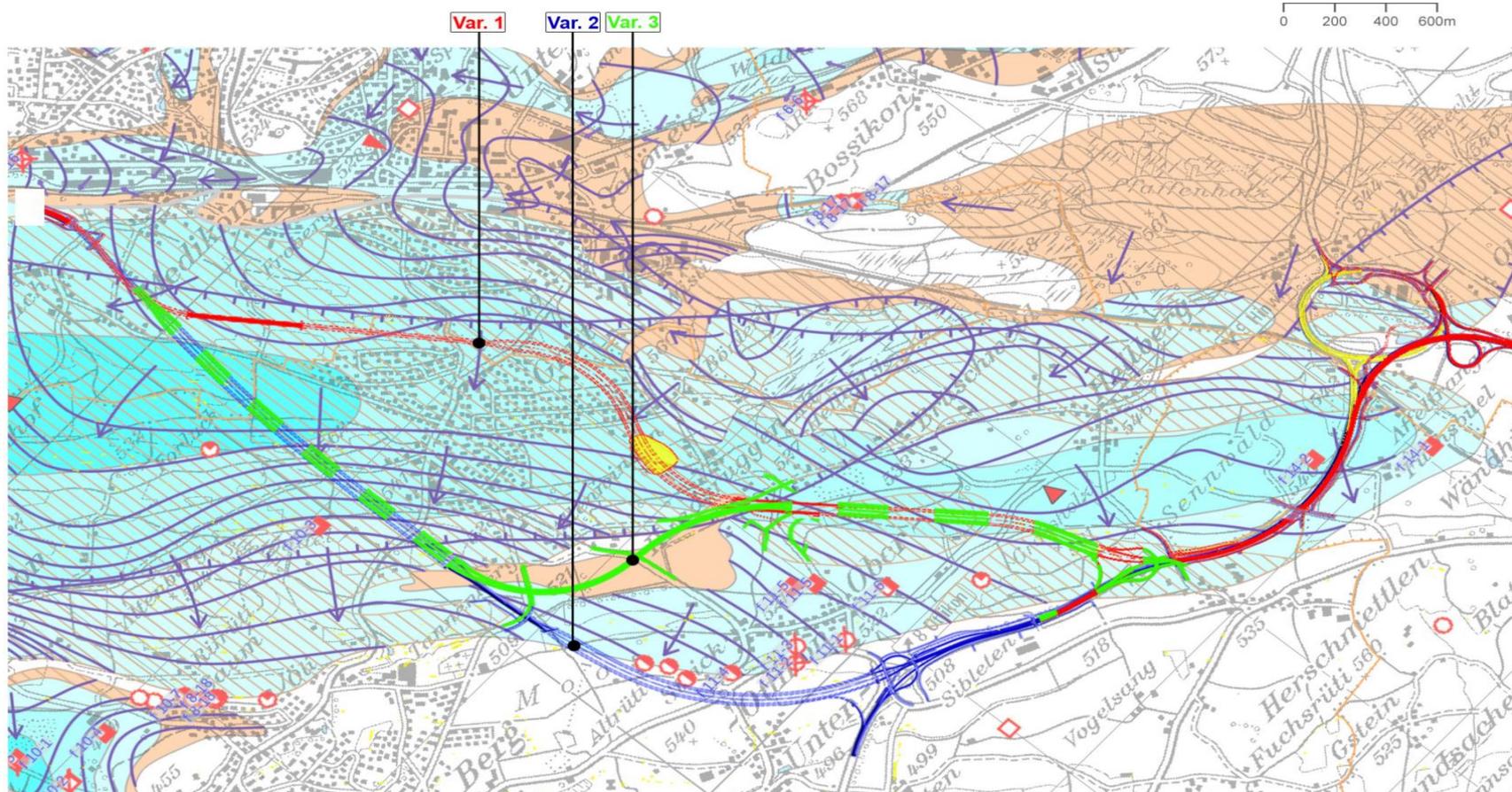
- Rücksichtnahme auf Drumlinlandschaft (kantonale Schutzverordnung)
- Beeinträchtigung der Moorlebensräume (Übergangs- und Hochmoore)



# Beurteilung Umweltfachstellen

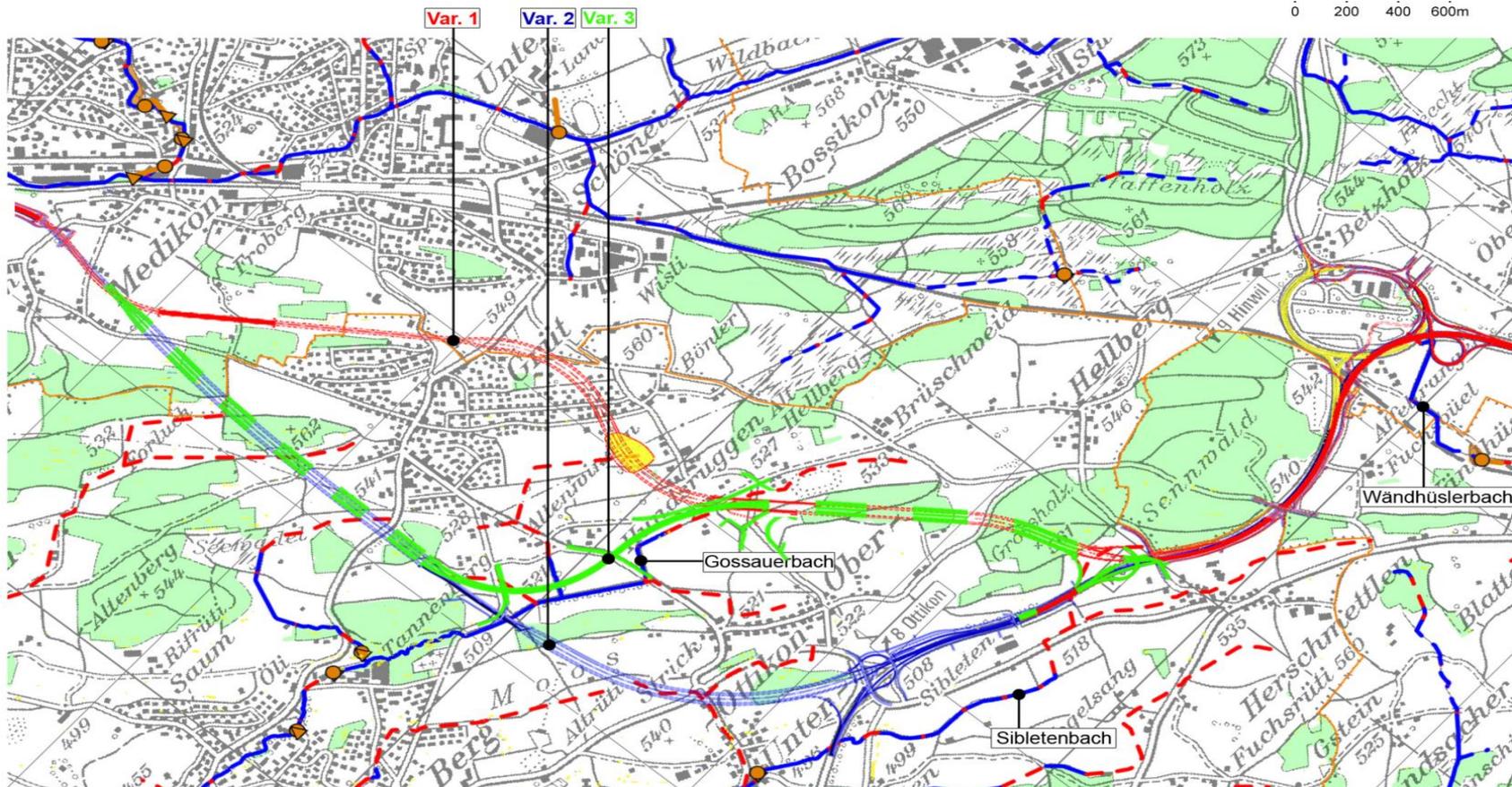
## Aspekt Grundwasser

- Gewässerschutzbereich Au
- Einbauten ins Grundwasser (GSchG, Praxis AWEL) bezüglich mittlerer / hoher GW-Spiegel (vertikale Linienführung)
  - Variante 1B (Tunnel) nicht bewilligungsfähig



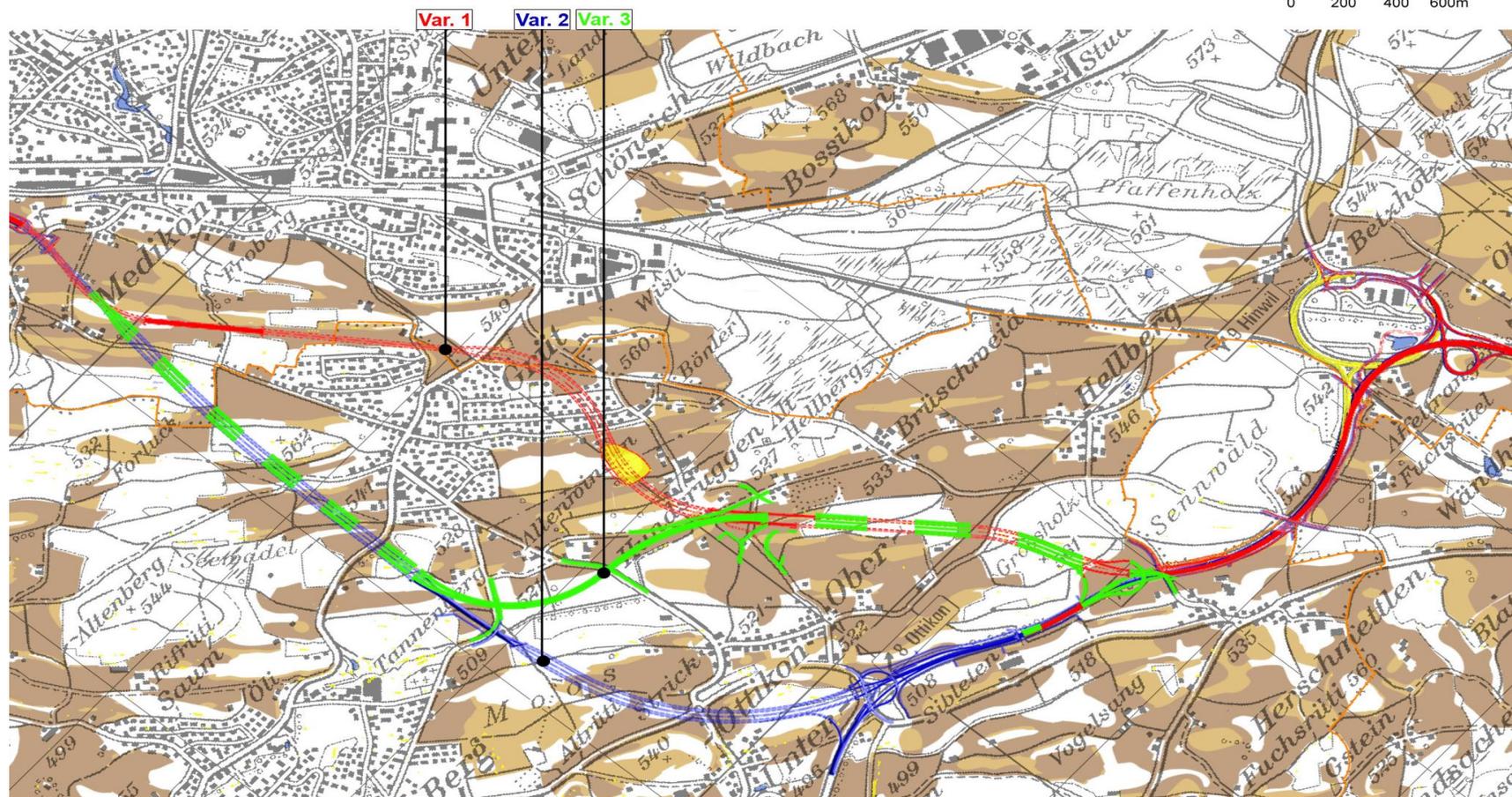
# Beurteilung Umweltfachstellen Aspekt Oberflächengewässer

- Keine Gewässerdükerung (Unterquerung Bauwerk mit Gewässer)  
→ Variante 1C (Überdeckung / Geländeaufschüttung) nicht bewilligungsfähig
- Revitalisierungspotential von Bächen



# Beurteilung Umweltfachstellen Aspekt Boden

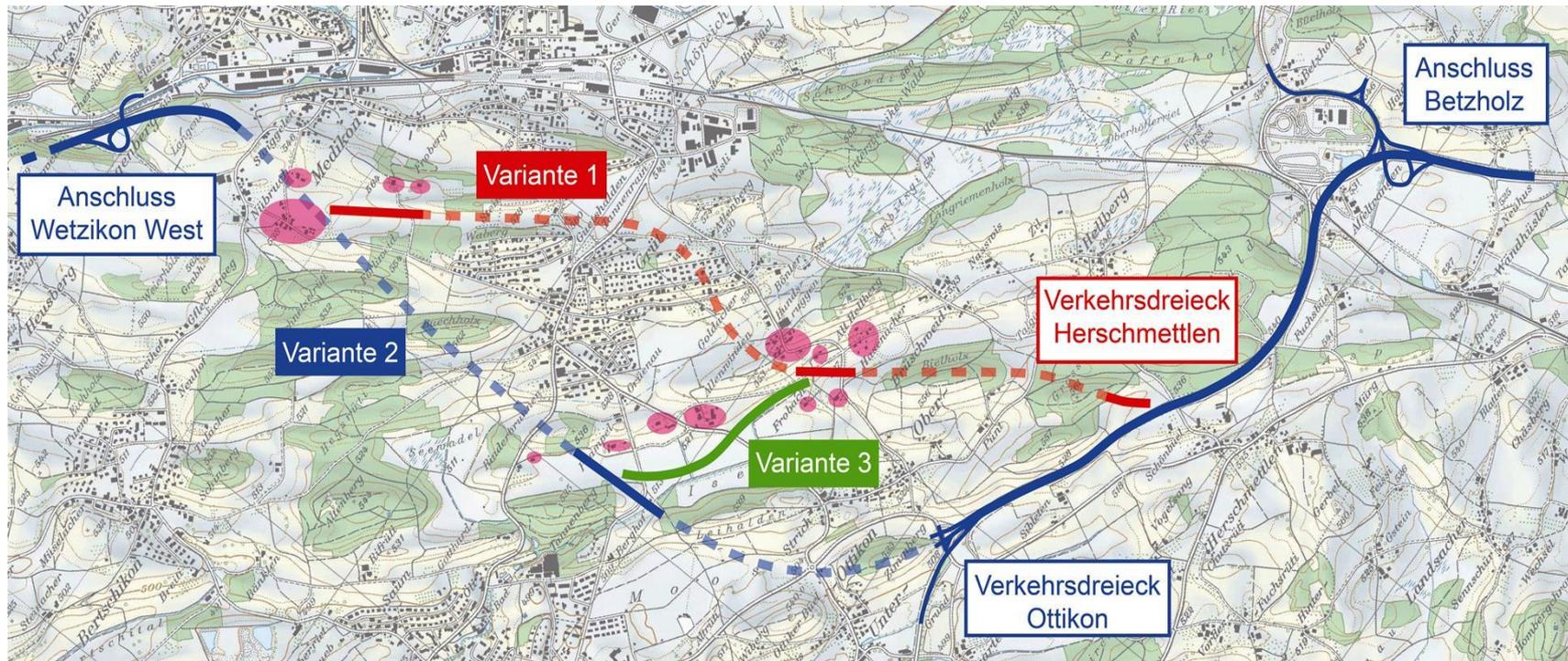
- Fruchtfolgeflächen
- Boden-Beanspruchung



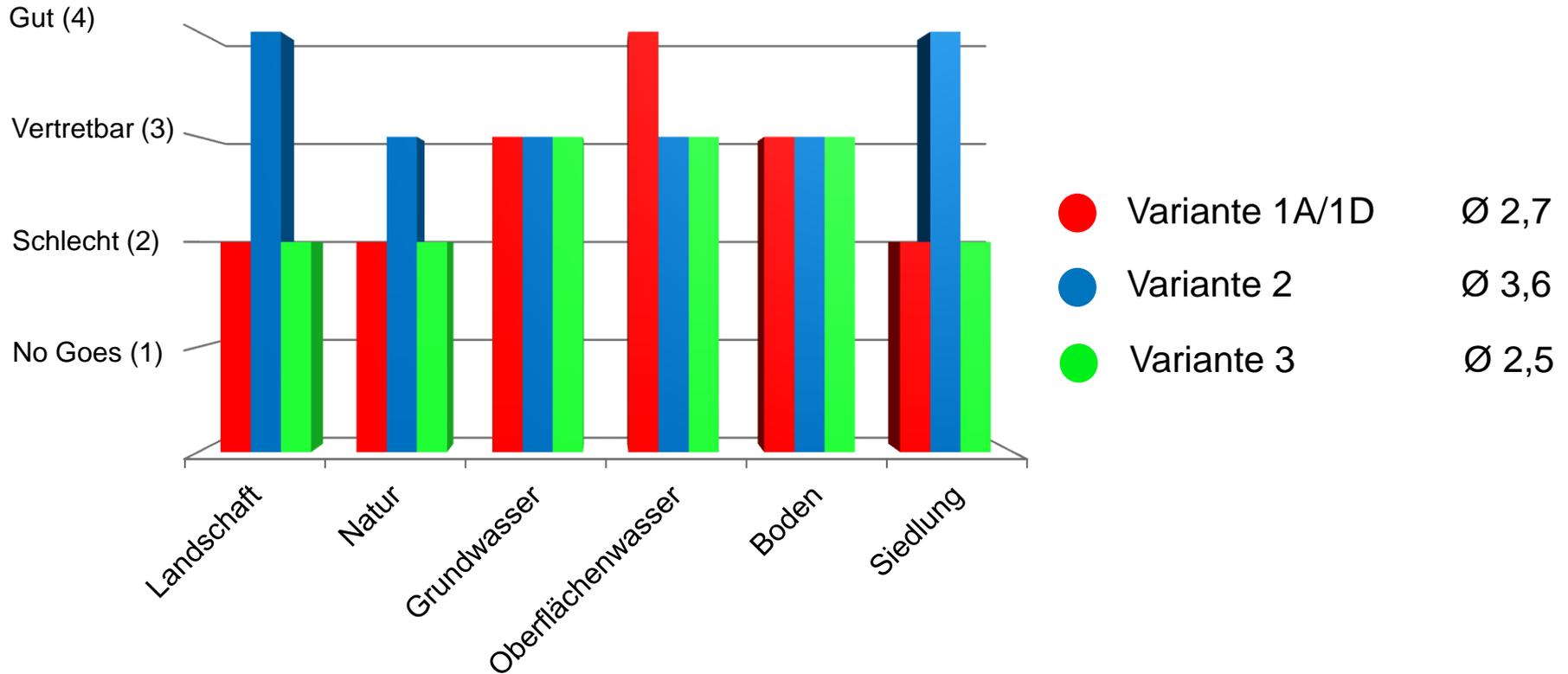
# Beurteilung Umweltfachstellen

## Aspekt Siedlung

- Beeinträchtigung Siedlungsgebiet
- Lärmschutz



# Fazit Variantenbeurteilung

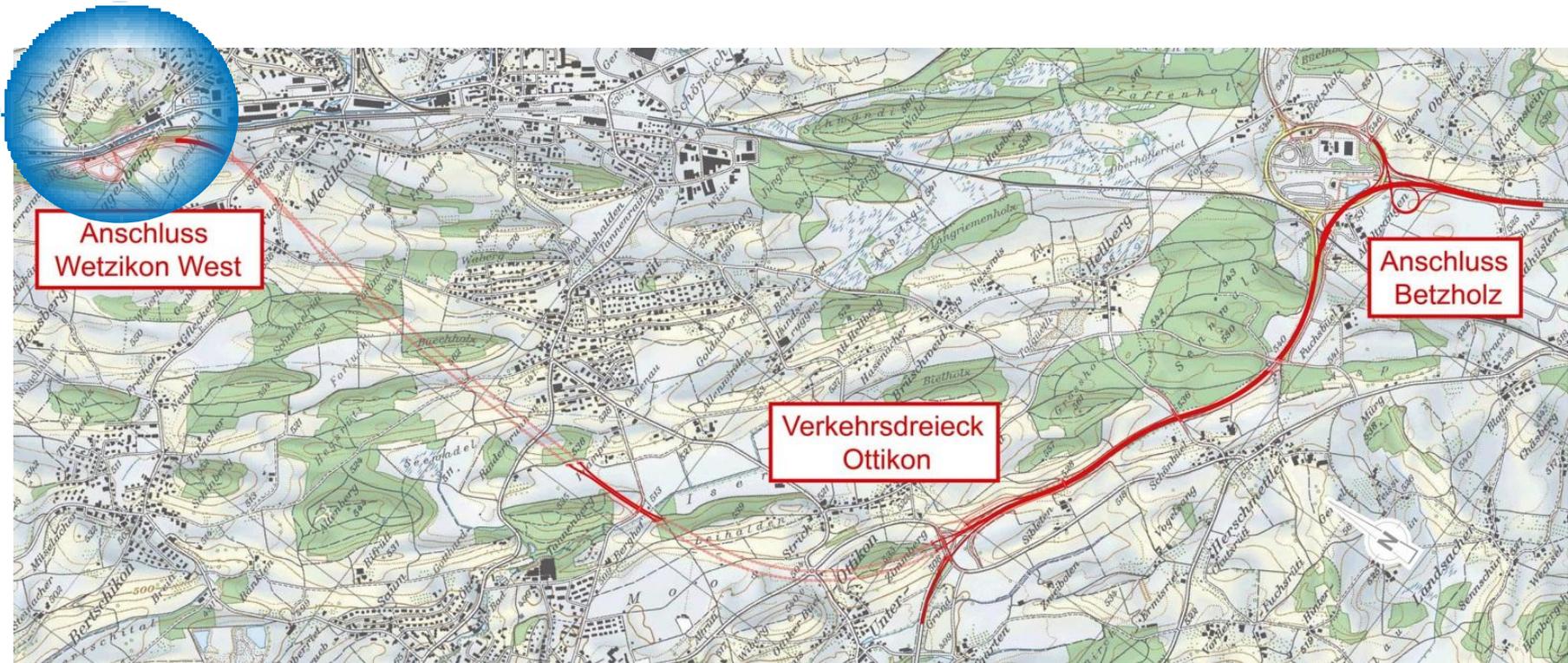


## Resultat

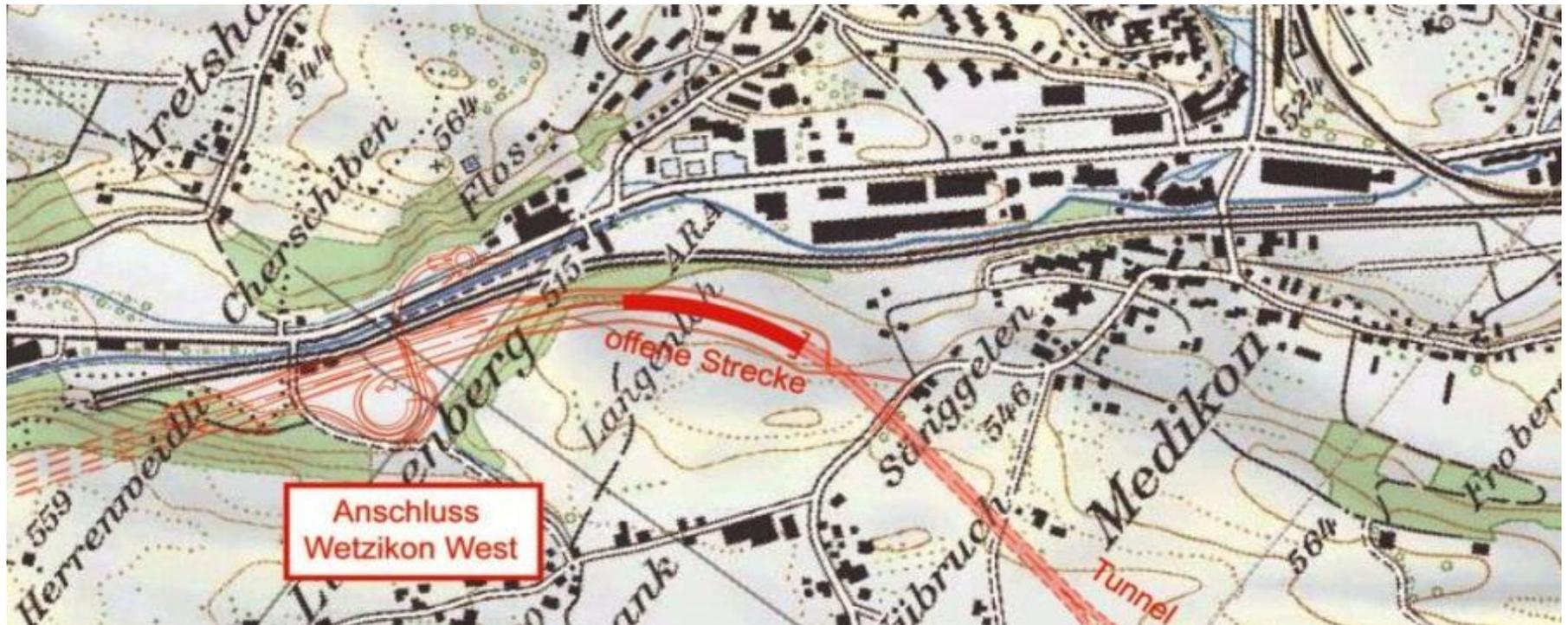
Variante 3 fällt überall ab und wird ausgeschlossen

Variante 1 (1A und 1D) fällt gegenüber Variante 2 deutlich ab

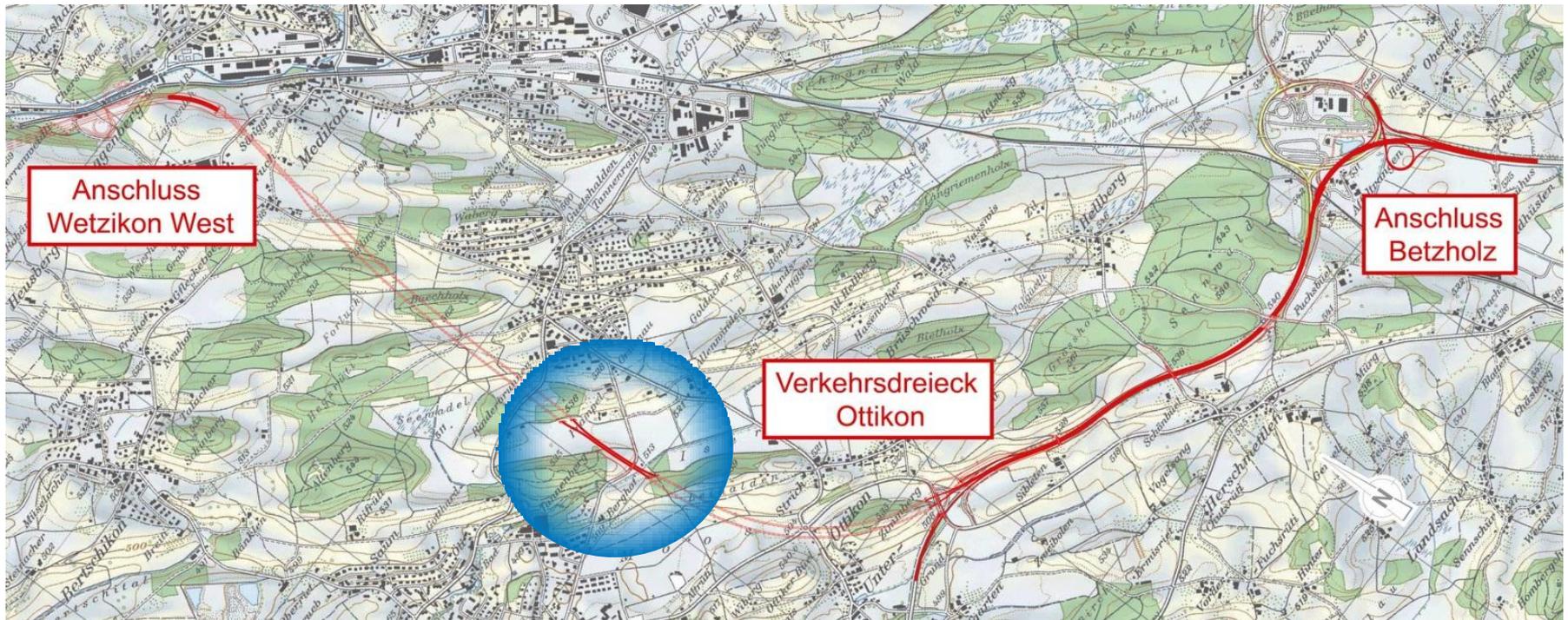
# Variante 2 Überblick



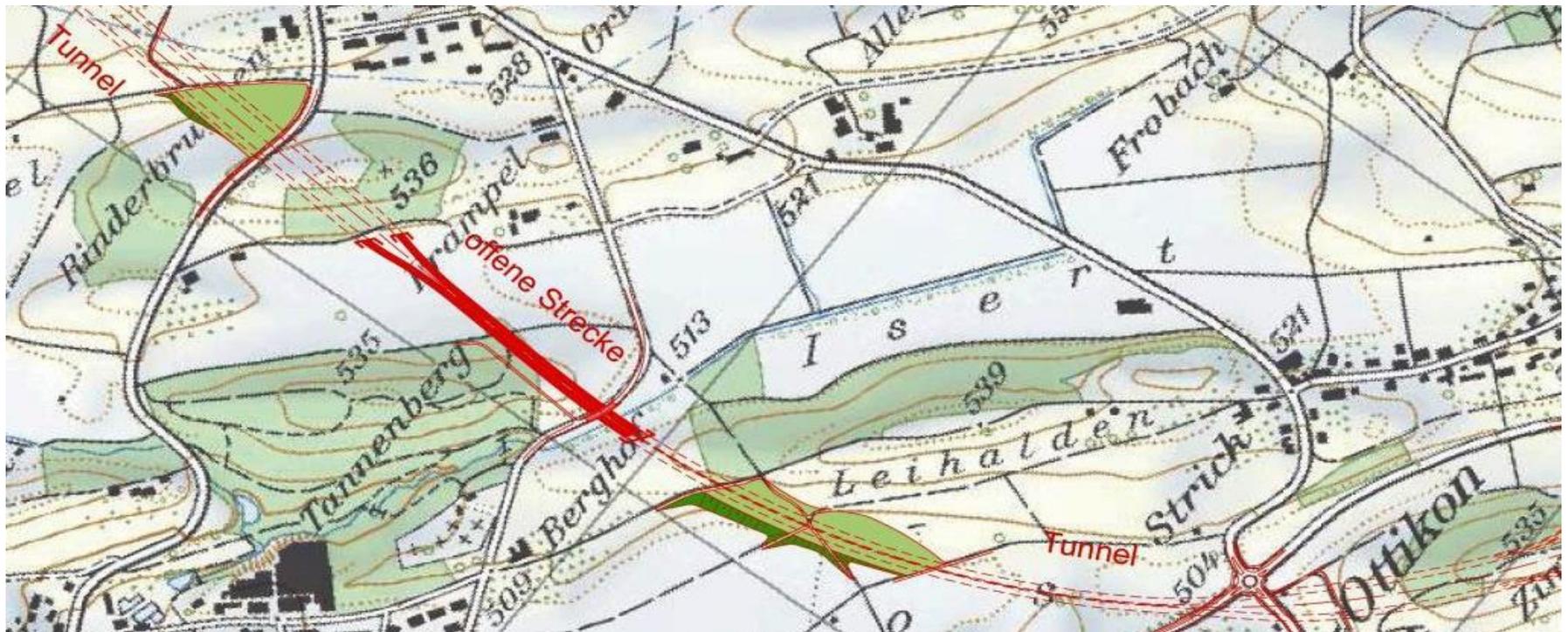
# Detail Anschluss Wetzikon West



# Variante 2 Überblick



# Detail offene Strecke Isert



# Standort Böschacherstrasse Grüt

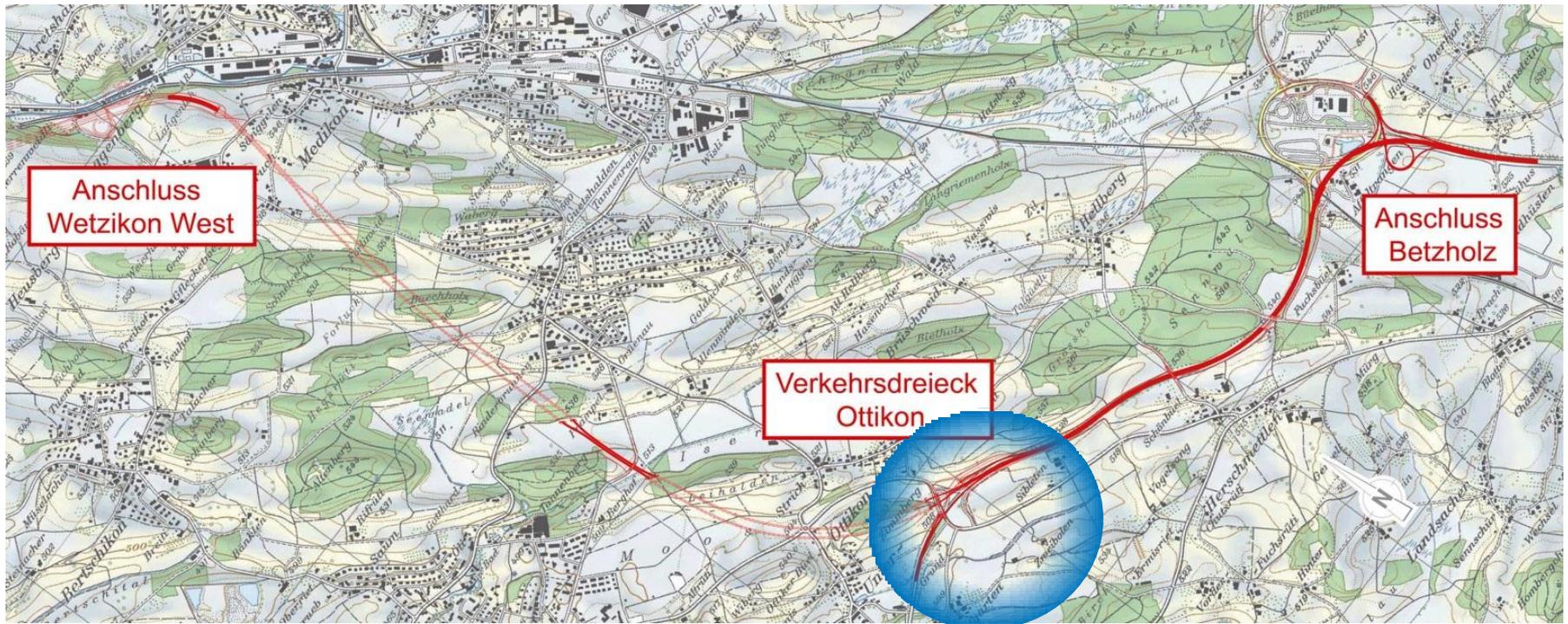


Kanton Zürich  
Volkswirtschaftsdirektion

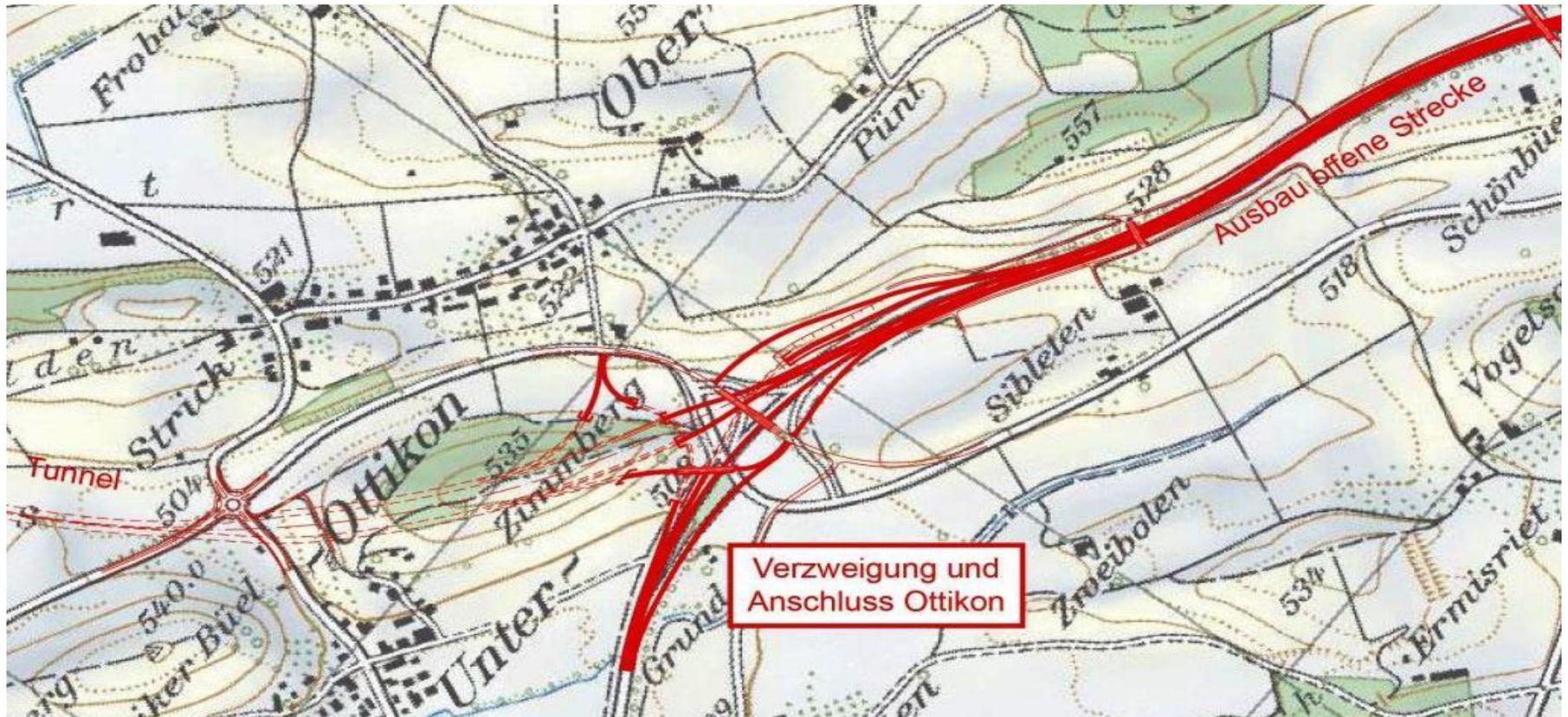
25. 06. 2014 / Folie 24



# Variante 2 Überblick



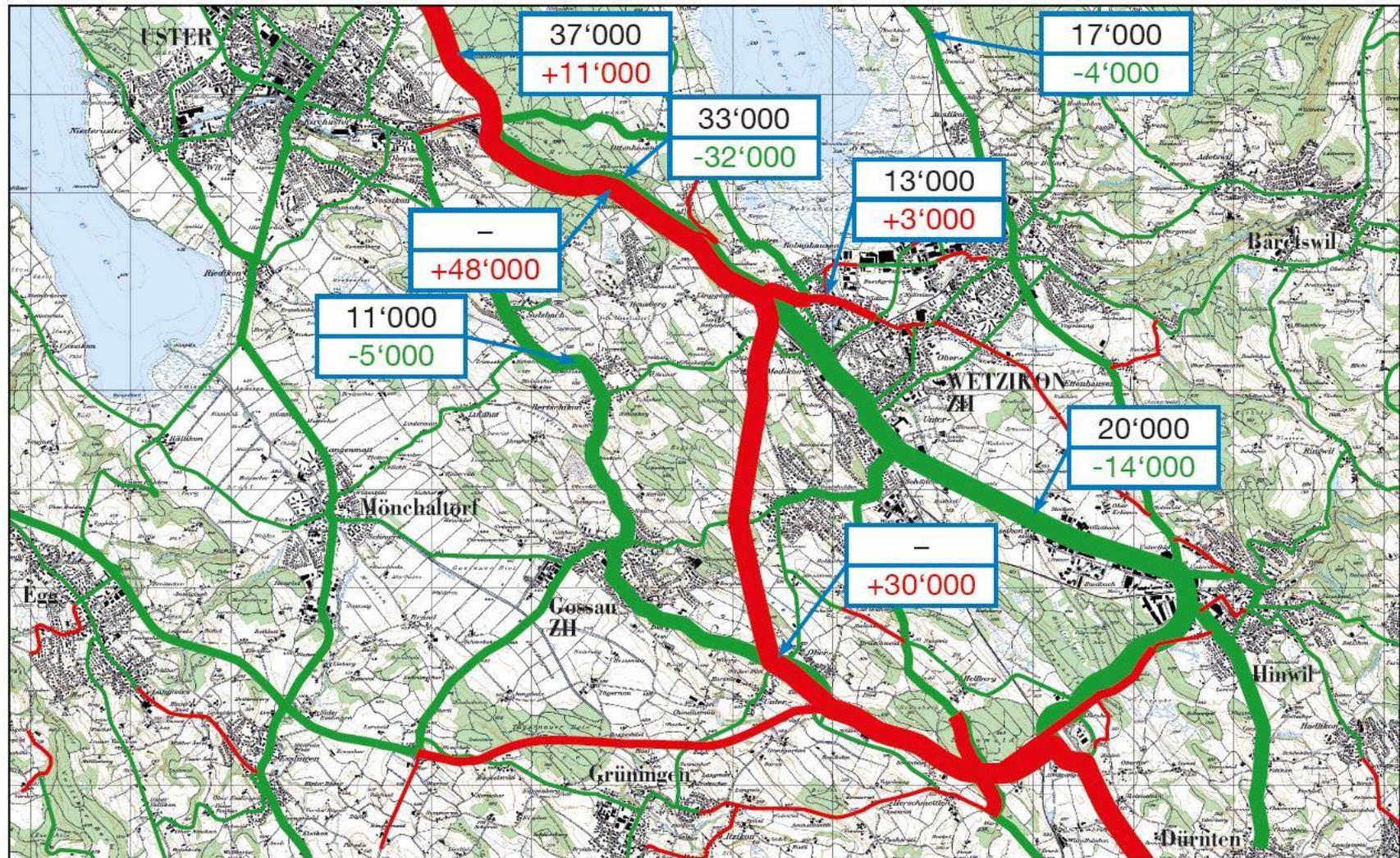
# Detail Verzweigung Ottikon



# Verzweigung und Anschluss Ottikon



# Verkehrsentwicklung



Kanton Zürich  
Volkswirtschaftsdirektion  
Amt für Verkehr

**Legende**

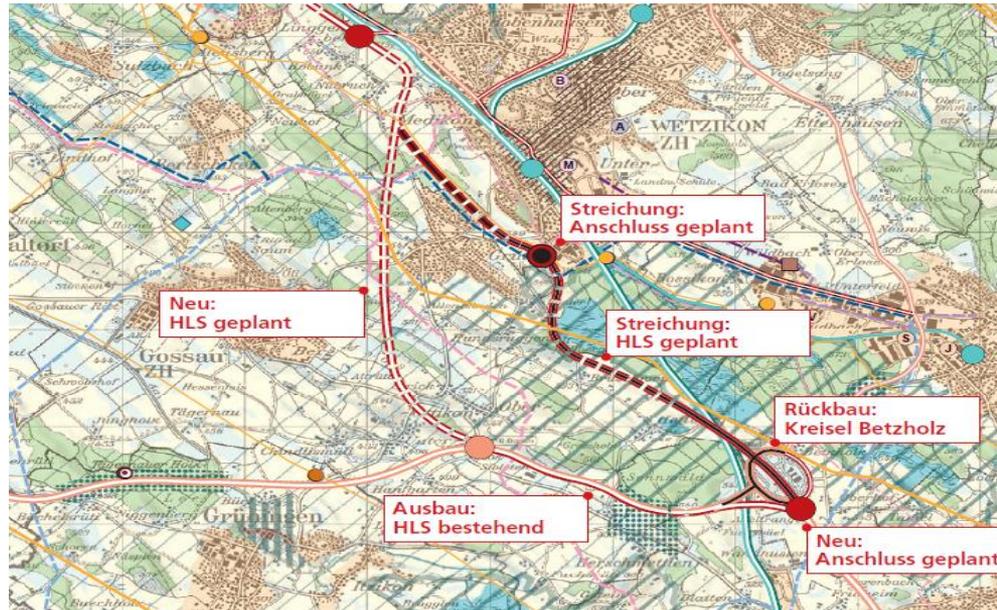
Differenz der Streckenbelastungen mit Oberlandautobahn - 2030 (Trend)

- █ Verkehrsabnahme
  - █ Verkehrszunahme
- [Anz. Fzg an durchschn. Werktag]

Querschnittsbelastungen mit und ohne Oberlandautobahn 2030 (Trend)

- 11'000 ohne Oberlandautobahn
  - 5'000 Veränderung mit Einführung
- [Anz. Fzg an durchschn. Werktag]

Quelle:  
Gesamtverkehrsmodell Kt. Zürich



- Festlegung der Variante 2 im Richtplan
- Neue Linienführung ersetzt bisherigen Richtplaneintrag
- Aufhebung bzw. teilweiser Rückbau nördlicher Teil Kreisel Betzholz
- Geeignete verkehrslenkende Massnahmen zur Entlastung des Strassennetzes
- Abklassieren bestehende Kantonsstrasse zwischen Uster-Ost und Hinwil (ausser Abschnitt Flos bis Abzweigung Weststrasse)

- Öffentliche Auflage vom 27. Juni bis Ende September 2014  
([www.richtplan.zh.ch](http://www.richtplan.zh.ch))
- Erfassung und Auswertung der Einwendungen
- Überarbeitung Richtplandokumente und Erläuterungsbericht
- Regierungsratsbeschluss zur Überweisung Richtplanvorlage an Kantonsrat
- Festsetzung durch Kantonsrat
- Genehmigung durch Bundesrat

Variante 2 ist in den Kantonalen Richtplan aufzunehmen, weil...

- sie alle bekannten umweltrechtliche Vorgaben berücksichtigt
- keine nennenswerten Prozessrisiken aufweist
- eine nachhaltige Verkehrsentlastung auf dem Strassennetz im Oberland
  - zur Schonung der Siedlungsgebiete
  - zur Verbesserung der Zuverlässigkeit des strassengebundenen ÖV ermöglicht
- wir von der – mittel- bis langfristigen – Realisierung dieses Lückenschlussprojektes überzeugt sind

# Fragen / Diskussion

