

Autobahn durchs Aatal ohne Viadukt

Region Bis Ende dieses Jahrs laufen noch die Studien zur Linienführung der Oberlandautobahn. Im Aatal gibt es eine wesentliche Änderung.

Christian Brändli

Seit August 2023 wird zwischen dem Autobahnende bei Uster und dem Betzholzkreisel gebohrt, gerüttelt und geschallt. Alles mit dem Ziel, die optimale Linienführung für die Oberlandautobahn zu finden.

In diesem Frühling fokussierte sich das Bundesamt für Strassen (Astra) mit seinen Untersuchungen auf das Moorgebiet zwischen Wetzikon und Hinwil. Später hätten dort solche Arbeiten wegen der Schutzzeiten nicht mehr durchgeführt werden können.

Bis Ende Jahr wird vor allem noch beim Betzholzkreisel untersucht. Dort soll die Autobahn gemäss der Variante «Tunnel tief» wieder aus dem felsigen Untergrund ans Tageslicht kommen. Das Problem dort: Es gilt, einen Weg zu finden, der in ausreichender Distanz zum Grundwasser und zu den Mooren liegt, wie Marco Knecht, zuständiger Projektleiter beim Astra, am Mittwoch an der Mitgliederversammlung des Vereins Zusammenschluss Oberlandstrasse festhielt.

Breiter Fächer

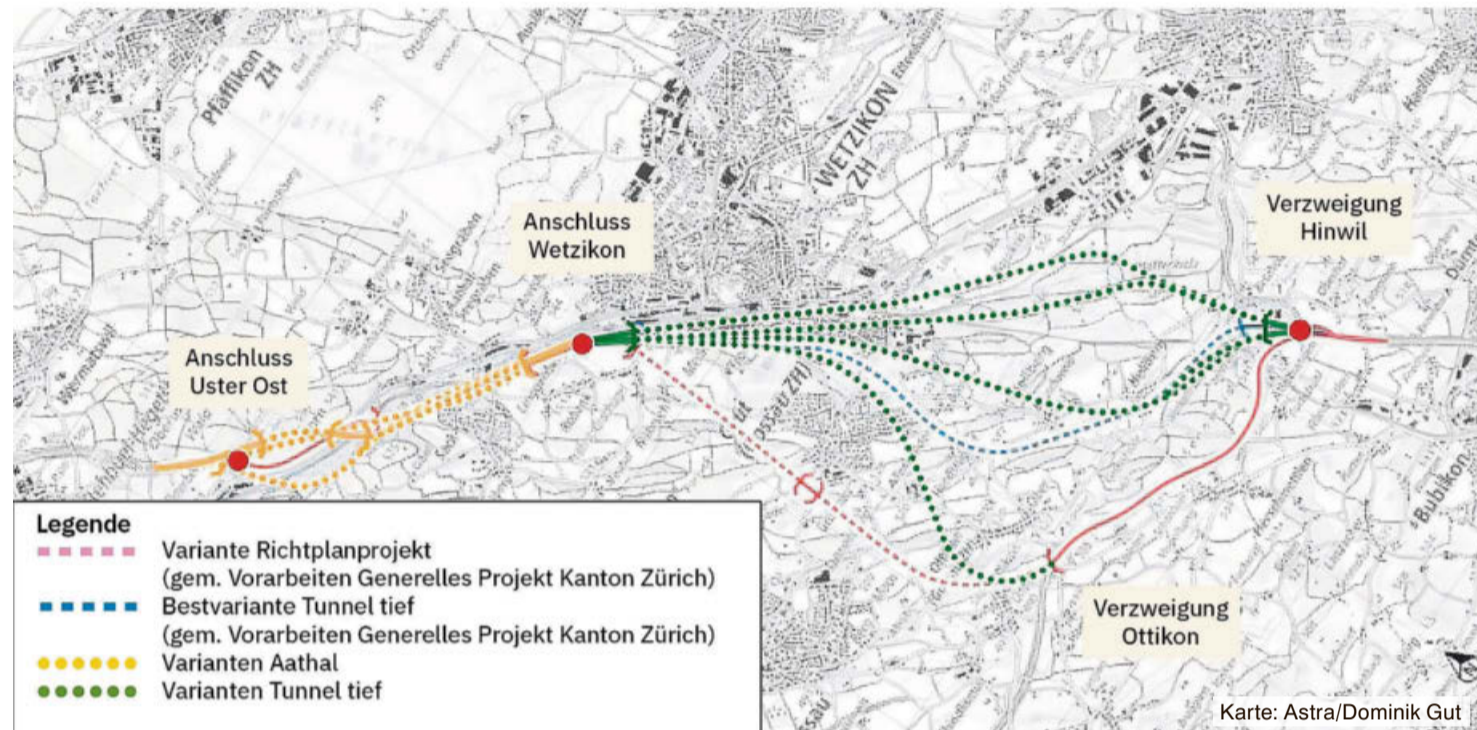
Das Astra hat bei seinen Untersuchungen den Fächer nochmals weit aufgemacht. 2020 hat der Bund vom Kanton Zürich zwei Hauptvarianten für die Lückenschliessung übernommen.

Einerseits die Richtplanvariante, die von Uster Ost über ein Viadukt und einen Tunnel durchs Aatal führt und für den Anschluss Wetzikon wieder an die Oberfläche kommt. Von dort ginge es dann durch die Tunneln Grüt und Ottikon zur Verzweigung Ottikon. Dort ginge es dann weiter auf der Forchautobahn zum Betzholz.

Und andererseits legte der Kanton einen «Tunnel tief» für die Strecke vom Anschluss Wetzikon bis zum Betzholz im Bereich Zürcherstrasse/Rapperswilerstrasse vor.

Für jenen Abschnitt hat das Astra nun neben der vom Kanton präsentierten Linie gleich vier weitere Varianten untersucht. «Wir haben vom Anschluss Wetzikon aus viele «Spaghetti» zum Betzholz wegen

Übersicht der Varianten



der Geologie», veranschaulicht Knecht die Situation. Der Aatal-Schotter ist ein grosser Grundwasserträger. Und an dessen Strom vorbei soll sich der tiefe Tunnel in den Fels legen.

«Wir haben festgestellt, dass der Fels teilweise tiefer als angenommen liegt», meint der Projektleiter. Deshalb müssten zusätzliche Abklärungen vorgenommen werden, was wiederum zu leichten Verzögerungen führen könne. Drei der zusätzlichen Untervarianten führen nun näher zur Bahnlinie entlang, tief unter dem Moor hindurch. Eine vierte Untervariante führt sogar statt ins Betzholz, das das Astra nun als «Verzweigung Hinwil» bezeichnet, hinüber zur Verzweigung Ottikon.

Der Vorteil dieser Linie gegenüber der Richtplanstrecke wäre, dass auf eine offene Strecke beim Grüt verzichtet werden könnte. Die Gossauer würden das sicher schätzen. So meint Markus Traber, Chef des zürcherischen Amtes für Mobilität, dass solche offenen Passagen für die Bevölkerung «schwierig» seien.

Kein Platz für lange Brücke

Das Astra hat sich aber auch im Aatal nochmals über das ur-

sprüngliche Projekt gebeugt. Eigentlich war die Gestaltung jenes Streckenabschnitts unbestritten. Doch Knecht hatte überraschende Neuigkeiten: Das vorgesehene, gut 600 Meter lange Viadukt, das vom heutigen Autobahnende Uster Ost durchs A-

tal führen sollte, sei heute nicht mehr passend. «Die Brücke wäre ingenieurtechnisch zwar schön, aber sie passt nicht mehr ins Umfeld.» Hinzu komme, dass es im Talgrund zwischen Strasse, Veloweg, Bahnlinie, Aabach und Schutzzonen kaum

mehr Platz für die vielen Stützen gebe.

Deshalb hat das Astra auch hier gesucht und drei Alternativen geprüft. Zwei führen unterirdisch vom Anschluss Uster Ost direkt zum Anschluss Wetzikon. Eine weitere sähe Tunnels und

zusätzlich eine kurze Brücke im Aatal vor.

Noch ein langer Weg

Ende dieses Jahrs wird das Astra dann jeweils für den Abschnitt Aatal und die tiefe Tunnelstrecke die beste Untervariante auswählen. Mitte 2025 soll dann der eigentliche Variantenentscheid zwischen Richtplanprojekt und «Tunnel tief» fallen. «Beste» bedeutet laut Knecht jenes Projekt, das am genehmigungsfähigsten ist. Die Kosten stünden erst an zweiter Stelle. Die – mittlerweile auch schon wieder vier Jahre alten – Kostenschätzungen des Kantons Zürich gehen von 1,67 Milliarden für die Richtplanvariante und von 2,08 Milliarden Franken für die Variante «Tunnel tief» aus.

Astra-Direktor Jürg Röhliberger betont, dass das Projekt auch bei einem Rekurs vor Bundesgericht standhalten müsse. «Das Schlimmste wäre, wenn das Gericht das Vorhaben nochmals in eine Schleife schicken würde.»

Basierend auf der Bestvariante, wird danach das generelle Projekt bis Ende 2026 ausgearbeitet. Dieses ist durch den Bundesrat zu bewilligen. Der Lückenschluss ist dann mit Realisierungshorizont 2040 vorgesehen.

Wichtige Abstimmung im Herbst

An der von 122 Mitgliedern besuchten Jahresversammlung des Vereins Zusammenschluss Oberlandstrasse haben mehrere Referenten auf die zentrale Bedeutung der Volksabstimmung vom 24. November zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen hingewiesen. Darin enthalten sind sechs Teilprojekte in der ganzen Schweiz. Mit diesen soll der Verkehrsfluss auf den Nationalstrassen verbessert werden.

Ein Ja zu dieser Vorlage sei wichtig, damit das strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen nicht ins Stocken gerate. Dies hätte dann nämlich auch Auswirkungen auf die Realisierung des Lückenschlusses in der Oberlandautobahn. Vereinspräsident Horst Meier erklärte, dass das 25-jährige

Bestehen des Vereins nicht gefeiert werde. Denn dieser habe ja nur den Bau der Oberlandauto-

bahn zum Ziel – und könne sich danach auflösen. Doch dieser Schritt lässt schon Jahrzehnte

auf sich warten. «Wir wollen auf keinen Fall ein 50-Jahr-Jubiläum», betonte Meier. (cb)



Die Referenten an der Mitgliederversammlung (von links): Markus Traber, kantonalen Amteschef Mobilität, Astra-Projektleiter Marco Knecht, Nationalrat Philipp Kutter, Vereinspräsident Horst Meier und Astra-Direktor Jürg Röhliberger. Foto: Christian Brändli

Russikon will Container für Asylsuchende

Russikon Die Unterkünfte für Asylsuchende in Russikon sind voll. Seit der per 1. Juli erfolgten Erhöhung der Aufnahmequote ist die Gemeinde am Anschlag. Sie muss neu rund 73 Personen aufnehmen – zuvor waren es noch 59. Die Gemeinde will deshalb künftig auf eine Containerlösung setzen, wie sie mitteilt. Derzeit würden Abklärungen über mög-

liche Standorte und Wohneinheiten laufen. Mittelfristig komme dafür nur gemeindeeigenes Land infrage. Momentan favorisiere der Gemeinderat das kommunale Grundstück am Zelgliweg.

Bisher gibt es in Russikon Unterkünfte in der Liegenschaft Wohnen im Berg und in angemieteten und nur befristet verfügbaren Liegenschaften. (lel)

In Kürze

Seifenkistenrennen

Maur Am Samstag, 6. Juli, finden von 10 bis 15 Uhr wieder die Wassberg-Seifenkistenrennen statt. Dabei wird auch der Tourenrennfahrer Fredy Bart zum ersten Mal in seinem Leben mit einer Seifenkiste die Wassbergstrasse runterrassen. (zo)

Wahl in Kirchenpflege

Fehraltorf Der Gemeinderat hat nach zwei Rücktritten in der Reformierten Kirchenpflege aufgrund des durchgeführten Wahlverfahrens Pascale Bauer und Monica Ramsperger Saxer in stiller Wahl per 1. Juni als gewählt erklärt. (zo)

Bald sollen erste Windmesstürme stehen – auch im Oberland

Region An den potenziellen Windkraft-Standorten messen bald Sensoren die Windgeschwindigkeit und -richtung.

Im kommenden Winter sollen an den potenziellen Zürcher Windkraft-Standorten die ersten Einrichtungen stehen. Geplant sind Windmesstürme. Dabei handelt es sich um Türme, die Antennen ähneln und weit in den Himmel ragen. Sie haben die Aufgabe, die Windgeschwindigkeit und -richtung zu messen. Wie es bei den Elektrizitätswerken des Kantons Zürich (EKZ) auf Anfrage hiess, sollen die Türme ein Jahr lang stehen bleiben.

Zürich Wind, so heisst der Windkraft-Zusammenschluss

von EKZ, Stadtwerk Winterthur und Elektrizitätswerk Zürich, wird ausserdem mit den Gemeinden der möglichen Standorte Kontakt aufnehmen. Das teilte die Kooperation am Donnerstag mit. Dabei werde auch zusammen mit den Gemeinden erarbeitet, welche Wertschöpfung durch Windkraftanlagen möglich sei.

Vor allem im Norden

Am Dienstag hatte Baudirektor Martin Neukom (Grüne) die möglichen Standorte für Wind-

räder präsentiert. Die geeigneten Gebiete liegen grösstenteils im Norden des Kantons, elf befinden sich im Weinland und um Winterthur.

Vier Standorte sind im Knonaer Amt und drei im Zürcher Oberland. Dazu kommen noch Wädenswil am linken Zürichseeufer sowie Wasterkingen und Hüntwangen als Unterländer Standorte.

Um die Planung der Windanlagen zu beschleunigen, schlägt der Regierungsrat ein neues Vernehmlassungsverfahren vor.

Analog zum Strassenbau würden dabei einige Schritte weggelassen, Entscheide der Gemeinden könnten teilweise übersteuert werden.

Bewilligung von Gemeinden

Bereits gibt es Opposition. SVP und FDP kritisierten, dass die Gemeinden zu wenig einbezogen würden. Windanlagen sollten nur mit Bewilligung der Gemeinde gebaut werden, forderte die SVP. SP und Grüne hingegen begrüsst die Stossrichtung der Pläne. (sda)