

2022/117 6.04.02 Projekte
Lückenschliessung Oberlandautobahn, Vernehmlassung zur Nationalstrassen-
vorlage des Bundes

Beschluss Stadtrat

1. Die Stellungnahme betreffend die Vorlage des Bundesrats zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz wird genehmigt.
2. Öffentlichkeit des Beschlusses:
 - Der Beschluss ist per sofort öffentlich.
3. Mitteilung durch Sekretariat an:
 - Geschäftsbereich Bau + Infrastruktur
 - Abteilung Tiefbau
 - UVEK (Schreiben per E-Mail als PDF und Word-Datei an netzplanung@astra.admin.ch)
 - Parlamentsdienste (zuhanden Parlament)

Ausgangslage

Die Nationalstrassen leisten einen wichtigen Beitrag zur verkehrlichen Erschliessung der Schweiz. Sie müssen in einem guten Zustand erhalten werden. Damit die Nationalstrassen auch in Zukunft verfügbar, leistungsfähig, sicher und verträglich sind, muss auch weiterhin in ihren Betrieb, ihren Unterhalt und ihre Erweiterung investiert werden.

Die Zuständigkeit dafür liegt beim Bund. Für den Betrieb, den Unterhalt und den Ausbau im Sinne von Anpassungen beantragt der Bundesrat jeweils einen vierjährigen Zahlungsrahmen. Für die Kapazitätserweiterungen im Rahmen des strategischen Entwicklungsprogrammes (STEP Nationalstrassen) beantragt er einen weiteren Verpflichtungskredit. Basis dafür bilden die sogenannten Ausbauschnitte. Diese enthalten alle Erweiterungsprojekte, die nötig sind, um die Funktionsfähigkeit der Nationalstrassen langfristig sicherzustellen und die den nötigen Planungsstand erreicht haben.

Inhalt der Vorlage des Bundesrats

1. Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen

Der Netzzustandsbericht von 2019 zeigt, dass sich das bisherige Nationalstrassennetz in einem insgesamt guten Zustand befindet. Gegenüber der letzten Berichterstattung hat sich der Zustand des bisherigen Nationalstrassennetzes leicht verbessert.

Dies belegt, dass die gezielten Unterhaltsmassnahmen in der Vergangenheit wirksam waren und fortgesetzt werden müssen. Die Qualität des Nationalstrassennetzes entspricht jedoch noch nicht in allen Belangen den Anforderungen des Bundes.

Die Zustandsbeurteilung der Strecken, die der Bund auf den 1. Januar 2020 von den Kantonen übernommen hat (NEB-Strecken), basiert auf Angaben der Kantone. Der Zustand dieser Strecken wird als «mittel» eingestuft. Er variiert von Region zu Region stark. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat 13 Objekte identifiziert, die Defizite hinsichtlich ihres Zustands und ihrer Sicherheit aufweisen. Um die Sicherheit des Nationalstrassennetzes zu gewährleisten, müssen bei diesen «kritischen Elementen» dringliche Massnahmen umgesetzt werden.

Für den Betrieb und den Unterhalt der Nationalstrassen sowie für deren Ausbau im Sinne von Anpassungen weist der Bundesrat für den Zeitraum 2024–2027 einen Finanzbedarf von 2,086 bis 2,131 Milliarden Franken pro Jahr aus. Daraus ergibt sich ein gesamter Bedarf von 8,433 Milliarden Franken. Der Löwenanteil entfällt mit Kosten von 1,113 bis 1,139 Milliarden Franken pro Jahr auf die Erhaltung der Nationalstrassen und ihrer technischen Einrichtungen. Die Anpassung der Anlagen an die aktuellen rechtlichen Vorschriften, die Normen und die Richtlinien erfordert bauliche Ergänzungen an der bestehenden Infrastruktur (Ausbau im Sinne von Anpassungen) im Umfang von 539 bis 552 Millionen Franken pro Jahr. Die verbleibenden 434 bis 440 Millionen Franken pro Jahr entfallen auf Massnahmen zur Sicherstellung der Betriebsbereitschaft und der Sicherheit des Nationalstrassennetzes, also auf den Betrieb.

2. STEP Nationalstrassen mit Ausbauschnitt 2023

Ohne Kapazitätserweiterungen werden im Jahr 2040 auf rund 453 Kilometern des Nationalstrassennetzes fehlende Kapazitäten regelmässig zu Staus führen. Rund 141 Kilometer werden stark und rund 167 Kilometer sehr stark überlastet sein. Von diesen Engpässen am stärksten betroffen werden die grossen Städte und Agglomerationen sein. Zur langfristigen Gewährleistung der Funktionsfähigkeit müssen auf dem Nationalstrassennetz gezielte Kapazitätserweiterungen vorgenommen werden.

Der Bundesrat hat die Erweiterungsprojekte, die für die Aufrechterhaltung der Funktionalität der Nationalstrassen notwendig sind, im STEP Nationalstrassen zusammengefasst. Die aus seiner Sicht prioritären Erweiterungen hat er dem Realisierungshorizont 2030 zugewiesen. Diese Vorhaben befinden sich schweremässig in den grossstädtischen Räumen, das heisst, sie lösen Probleme dort, wo der Handlungsdruck am grössten ist. Zudem leisten sie einen Beitrag zur städtebaulichen Aufwertung dichter Siedlungsgebiete und ermöglichen die Umsetzung zusätzlicher Massnahmen zur Entlastung der Siedlungsgebiete vom motorisierten Individualverkehr (MIV).

Der Bundesrat schlägt vor, aus dem Realisierungshorizont 2030 die fünf Vorhaben Kapazitätserweiterung Wankdorf – Schönbühl, Schönbühl – Kirchberg, 3. Röhre Rosenbergstunnel (inkl. Spange Güterbahnhof), Rheintunnel Basel und 2. Röhre Fäsenstaubtunnel dem Ausbauschnitt 2023 zuzuordnen.

Neu sollen drei vormals kantonale Vorhaben auf den NEB-Strecken ins STEP Nationalstrassen aufgenommen werden. Es handelt sich um die Vorhaben Autobahnverbindung Bellinzona – Locarno, **Zürcher Oberlandautobahn** und die Umfahrung Netstal.

3. Verpflichtungskredit für den Ausbauschnitt 2023 und für die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten

Der Bundesrat beantragt einen Verpflichtungskredit in der Höhe von 4,354 Milliarden Franken für den Ausbauschnitt 2023 und für die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten sowie den damit zusammenhängenden Landerwerb.

4. Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz

Der Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz (Netzbeschluss) aus dem Jahr 1960 sah vor, die N1 und die N3 mitten in der Stadt Zürich miteinander zu verbinden. Dieser Ansatz ist nicht mehr zeitgemäss und soll bereinigt werden. Der Bundesrat beantragt die dafür nötige Anpassung des Netzbeschlusses vorzunehmen.

Oberlandautobahn

Auf den im Rahmen des Netzbeschlusses am 1. Januar 2020 durch den Bund übernommenen Strassen (NEB-Strecken) hatten die Kantone insgesamt 16 Projekte erarbeitet und dem Bund übergeben. Von diesen Projekten sollen nun deren drei ins STEP Nationalstrassen übernommen werden.

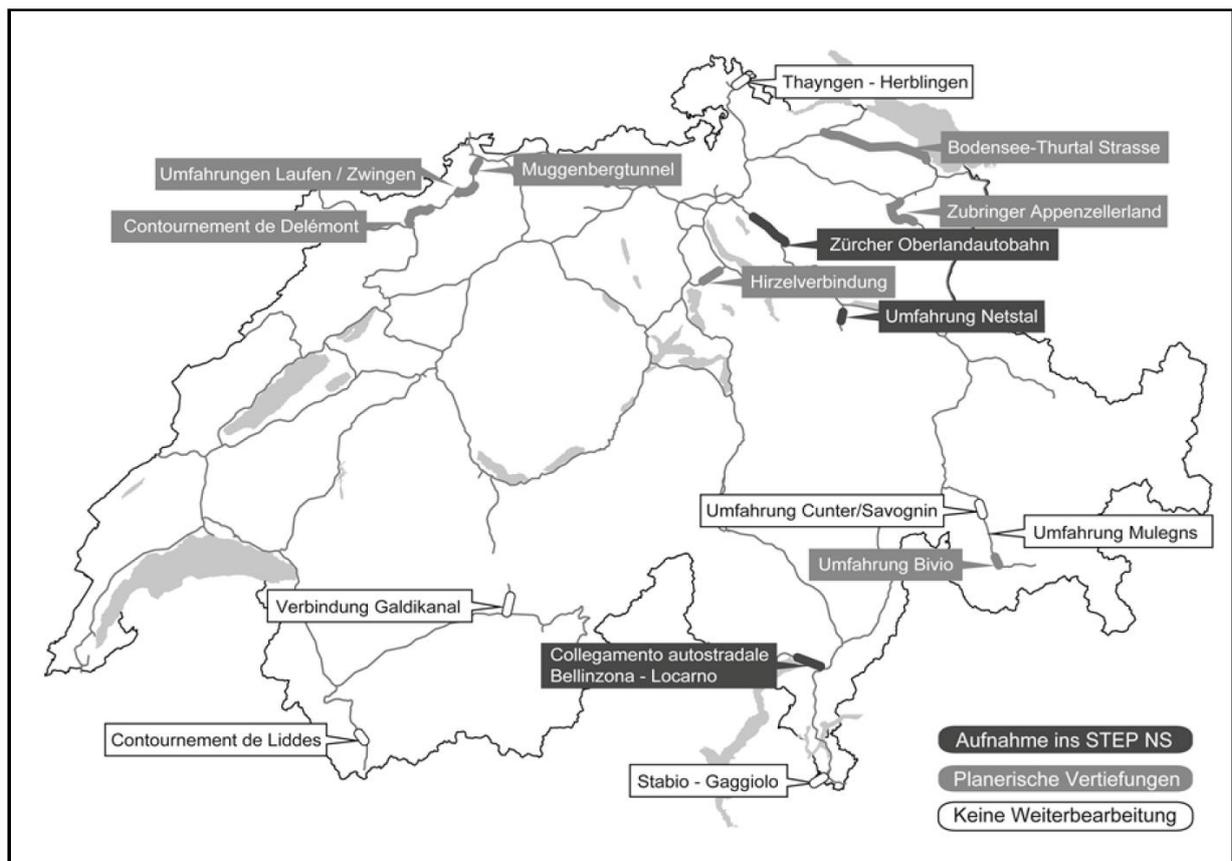


Abb. 1: Übersichtskarte zum Umgang mit den NEB-Vorhaben

Wie die obige Übersichtskarte zeigt, ist eines dieser drei Projekte die Zürcher Oberlandautobahn.

Im Erläuternden Bericht zur Vorlage begründet der Bundesrat die Aufnahme der Oberlandautobahn wie folgt:

N15, Zürcher Oberlandautobahn

Mit dem Vorhaben will der Kanton Zürich die Lücke auf der N15 zwischen dem Anschluss Uster-Ost und dem Anschluss Betzholz schliessen. Der Abschnitt ist als Hochleistungsstrasse konzipiert und verläuft mehrheitlich im Tunnel. Im östlichen Teil stehen noch zwei Linienführungen zur Diskussion.

Das Vorhaben behebt die unzumutbare Situation auf den Ortsdurchfahrten durch Wetzikon, Aathal und Hinwil, durch die der gesamte Verkehr der vor- und nachgelagerten Autobahn durchgeleitet wird. Die betroffenen Siedlungsgebiete werden aufgewertet und die Situation für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr sowie für den Fuss- und den Veloverkehr massiv verbessert. Aus nationaler Sicht behebt das Vorhaben eine noch bestehende Inhomogenität im Nationalstrassennetz mit verkehrlichen Engpässen sowie Verträglichkeitsproblemen hoher Stärke.

Das Vorhaben hat einen umfassenden Planungsprozess durchlaufen, ist räumlich abgestimmt und weist einen guten Bearbeitungsstand auf. Die Verträglichkeit mit der Umwelt (insbesondere in Bezug auf die Grundwasserschutzzonen) wird in den weiteren Projektierungsschritten sichergestellt. Trotz der hohen Kosten wiegen der monetäre Nutzen den finanziellen Aufwand auf und die Wirkungsbeurteilung ist positiv. Der Bundesrat sieht deshalb vor, das kantonale Vorhaben ins STEP Nationalstrassen aufzunehmen. In einem nächsten Schritt muss die noch offene Linienführung im östlichen Teil abschliessend festgelegt werden. Das Vorhaben wird dem Realisierungshorizont 2040 zugeordnet.

Vernehmlassung und Stellungnahme der Stadt Wetzikon

Der Bundesrat hat am 26. Januar 2022 das UVEK beauftragt, bei den Kantonen, den politischen Parteien, den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Gemeinden, Städte und Berggebiete, den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Wirtschaft und den interessierten Kreisen ein Vernehmlassungsverfahren zur Vorlage durchzuführen.

Wie auch durch den Bundesrat festgestellt, ist die Stadt Wetzikon eine der Haupt-Leidtragenden der Lücke der N15 zwischen Uster und Hinwil, weshalb Stadtpräsident und Ressortvorstand Tiefbau + Energie entschieden haben, beim ASTRA ebenfalls eine Stellungnahme einzureichen.

Die Vernehmlassungsfrist dauert bis zum 30. April 2022. Mit E-Mail vom 21. April 2022 hat das ASTRA der Stadt Wetzikon eine Fristverlängerung bis am 9. Mai 2022, 12.00 Uhr gewährt.

Die Stellungnahme der Stadt Wetzikon basiert auf derjenigen des Gemeindepräsidentenverbands des Bezirks Hinwil und lautet wie folgt:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Antwort: Ja.

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

Antwort: Ja. Bevor im Grossraum Zürich an Autobahnen irgendwelche Kapazitäten ausgebaut werden, muss die Lücke in der Oberlandautobahn geschlossen werden, ansonsten durch unsere Stadt nur noch mehr Verkehr zu erwarten ist.

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?

Antwort: Ja

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

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

Antwort: Ja. Wir begrüssen insbesondere die Aufnahme des Lückenschluss in der N15 zwischen Uster und Betzholz. Das bestehende Verkehrsproblem im Zürcher Oberland ist im Erläuternden Bericht überzeugend dargelegt. Dieser Lückenschluss ist überfällig.

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

Antwort: Die Schliessung der Lücke in der N15 gehört hier ebenfalls dazu. Nötig ist deren Aufnahme in den aktuellen Ausbauschnitt oder dann spätestens in den nächstfolgenden von 2027. Am Wichtigsten ist vor allem aber die rasche Umsetzung des Projekts.

Weitere Bemerkungen

6. Ergänzende Begründungen:

Seit dem Bestehen dieser Lücke (1989) hat der Verkehr auf der Achse Uster-Wetzikon-Hinwil um 50 % zugenommen auf zurzeit einen DTV von 30'000 Fahrzeuge pro Tag. Der Kanton Zürich hat es 50 Jahre lang nicht geschafft, die Lücke in der A53 zu schliessen. Das Zürcher Oberland wurde immer nur vertröstet. Die Einwohnerinnen und Einwohner in unserer Stadt leiden unter Verkehr, Lärm und Staus. Genauso auch die Velofahrer, die Fussgänger und der ÖV. Die aktuellen Vorschläge für die Strecke zwischen Wetzikon und Betzholz nehmen grosse Rücksicht auf Moorlandschaft und Natur. Der Stadtrat von Wetzikon ist darüber sehr erfreut, genauso aber auch über die Aussicht, dass sich die Verkehrssituation endlich bessern könnte. Es ist höchste Zeit.

Erwägungen

Die Realisierung des Lückenschlusses in der Oberlandautobahn ist längst überfällig, weshalb der Stadtrat seiner Sichtweise zu diesem Thema mit allen ihm zur Verfügung stehenden Möglichkeiten Ausdruck verleihen möchte. Mit der vorliegenden Stellungnahme nimmt er eine der seltenen Chancen wahr, ein wichtiges Anliegen der Stadt Wetzikon direkt bei der zuständigen Bundesrätin Simonetta Sommaruga anzubringen und diesem dadurch den nötigen Nachdruck zu verleihen.

Für richtigen Protokollauszug:

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Buri', is positioned above the printed name.

Stadtrat Wetzikon

Martina Buri, Stadtschreiberin