

Uster

Verein
Zusammenschluss
Oberlandstrasse

Betzholz

Strassenzustand

AKTUELL

Ausgabe 1/13

*Cinigi
wittenand*



Die Lückenschliessung bei der Zürcher Oberlandautobahn ist einen Schritt näher bei der Realisierung – dies ist das erfreuliche Fazit aus dem Jahr 2012. Die heutige A53 wird als N15 in den revidierten Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz aufgenommen. In diesem Punkt sind sich National- und Ständerat einig. Die letzte Differenz bezüglich des Netzbeschlusses – die Preiserhöhung für die Autobahn-Vignette – wird von den eidgenössischen Räten in der Frühjahrssession bereinigt.

Für den Verein «Zusammenschluss Oberlandstrasse» nahm das vergangene Jahr damit einen guten Abschluss. Bereits liegen seitens des Kantons Zürich für den nicht genehmigten Abschnitt fünf Varianten für eine alternative Linienführung vor. Diese Diskussion muss nun intensiv geführt und entschieden werden, damit möglichst ohne Zeitverzug ein baureifes Projekt verabschiedet werden kann.

Gewiss, das Projekt «Lückenschliessung» braucht Geduld. Doch wichtig ist: Es geht vorwärts!

Mit herzlichem Gruss,

Hans-Peter Hulliger

Hans-Peter Hulliger, Präsident ZOS

Termine

Montag, 11. März 2013

Orientierungsabend: Amt für Verkehr
19 Uhr, Festhalle Altrüti, 8625 Gossau

Donnerstag, 14. März 2013

Orientierungsabend: Amt für Verkehr
19 Uhr, Restaurant Drei Linden,
Bahnhofstrasse 73, 8620 Wetzikon

Dienstag, 2.7.2013

14. Mitgliederversammlung
ab 18 Uhr, Hotel Swiss Star,
Grubenstrasse 5, 8620 Wetzikon

Gastreferent:

Ernst Stocker, Regierungsrat

Oberlandautobahn wird Teil des Nationalstrassennetzes

Die Strecke Brüttisellen-Wetzikon-Rapperswil-Reichenburg wird als N15 Teil des Nationalstrassennetzes. So haben es National- und Ständerat beschlossen. Ein erfreulicher Beschluss für das Zürcher Oberland. Nach dem Bundesgerichtsurteil vom vergangenen Sommer muss der Kanton Zürich nun noch einen Teil der Linienführung nachbessern. Sobald ein baureifes Projekt vorliegt, erfolgt die Übernahme durch die Bundesbehörden. Der Kanton Zürich hat derweil bereits fünf Varianten für die Linienführung vorgelegt.

Die Ratsdebatte vom 10. Dezember 2012 brachte die Entscheidung: Die Strecke Brüttisellen-Reichenburg wird definitiv Teil des Nationalstrassennetzes. In diesem Punkt waren sich National- und Ständerat einig. Damit ist ein erstes Hauptziel aus Sicht des Vereins «Zusammenschluss Oberlandstrasse» erreicht. Trotzdem bleibt ein kleiner Wermutstropfen: Mit 90 zu 85 Stimmen lehnte der Nationalrat die provisorische Übernahme des Projekts durch den Bund ab. Ob dieser Schritt die Baureife des Projekts hätte beeinflussen können, ist umstritten – doch zumindest aus psychologischer Sicht wäre eine vorzeitige Übernahme begrüssenswert gewesen.

Zahlreiche Votanten meldeten sich in der nationalrätlichen Debatte zu Wort. Nationalrat Max Binder (SVP, Illnau) machte seine Ratskollegen auf die Situation im Zürcher Oberland aufmerksam. Die Bevölkerung warte dringend auf eine Lösung: «Im Fall der Zürcher-Oberland-Strasse dauert die Diskussion bezüglich dieser Lückenschliessung schon zwanzig Jahre. Am 20. November dieses Jahres haben wir in Bern eine Petition mit 15'000 Unterschriften aus dem Zürcher Oberland übergeben, gesammelt innert knapp vier Monaten. Das ist eine massive Willensbezeugung, eine Kundgebung dieser Region, dass diese Lückenschliessung eben wichtig ist, dass diese Lückenschliessung erwartet wird, gefordert wird, letztlich auch zum Wohle dieser Region.»

Binder sprach auch die Verkehrsministerin direkt an: «Frau Bundesrätin Leuthard, Sie haben gesagt, wir sprechen immer vom Gesamtverkehr. Das tun wir sehr wohl, gerade deshalb soll

dieses Projekt auch aufgenommen werden.» Doris Leuthard nahm den Ball auf. Aus ihrer Sicht bestehe keine Differenz darüber, dass das Projekt eine «wichtige Lückenschliessung» darstelle, da die Bevölkerung seit Jahren leide. Trotzdem ändere der Entscheid über die provisorische Aufnahme des Projekts nichts daran, «dass dieses Projekt übernommen wird, sobald die Situation vom Prozedere her geklärt ist, und dass der Bund mit Bauten unterstützen will. Deshalb ändert sich aus Sicht des Bundesrates nicht viel, ganz gleich, ob Sie dies gemäss Minderheit oder gemäss Mehrheit verabschieden. Denn entweder werden die Bedingungen erfüllt sein, und dann übernehmen wir das Projekt, oder aber die Bedingungen sind – mit allergrösster Wahrscheinlichkeit – nicht erfüllt, und dann passiert nichts, dann werden wir weiterfahren wie bis anhin.» Die Abstimmung über Binders Anliegen fiel knapp aus: Mit 85 Ja-Stimmen (49 SVP, 23 CVP, 8 BDP, 5 FDP) und 90 Nein-Stimmen (41 SP, 20 FDP, 13 Grüne, 12 GLP, 3 CVP, 1 Fraktionsloser) wurde der Antrag knapp verworfen.

Nun liegt der Ball in der Zürcher Volkswirtschaftsdirektion beim Amt für Verkehr, welches im Dezember bekräftigt hat, das Projekt zügig an die Hand zu nehmen. Bereits liegen für den vom Bundesgericht kritisierten Abschnitt fünf neue Varianten für die Linienführung vor, welche in den Gemeinden rege diskutiert werden. In einem ersten Schritt werden neben der Linienführung der Ausbaustandard und das Anschlusskonzept festgelegt. Hier kann der Kanton von der bisher geleisteten Projektarbeit profitieren, was dazu dient, Geld und Zeit zu sparen.