

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 31. Januar 2018

54. Zürcher Oberlandautobahn, Lückenschliessung (Generelles Projekt, Vorarbeiten, Ausgabenbewilligung)

A. Ausgangslage

Mit Beschluss vom 29. Mai 2017 setzte der Kantonsrat eine neue Linienführung zur Schliessung der Lücke in der Zürcher Oberlandautobahn (K 53) zwischen dem Anschluss Uster Ost und dem Kreisel Betzholz in Hinwil im Richtplan fest (Vorlage 5179c). Dieser Richtplanänderung ging eine längere Planungsgeschichte voraus. Nach mehrjähriger Projektierung setzte der Regierungsrat – auf der Grundlage der damals im kantonalen Richtplan festgelegten Linienführung – 2008 ein Ausführungsprojekt nach kantonalem Strassengesetz fest. Verschiedene dagegen erhobene Einsprachen und Beschwerden führten schliesslich zur Aufhebung des Festsetzungsbeschlusses durch das Bundesgericht (Urteil vom 12. Juni 2012, BGE 138 II 281). Der Abschnitt zwischen Wetzikon West und dem Kreisel Betzholz stand nach Auffassung des Bundesgerichts im Widerspruch zum verfassungsrechtlichen Moorlandschaftsschutz.

Der Richtplanänderung vom 29. Mai 2017 lag eine umfangreiche Planungsstudie zugrunde, mit der die technische und umweltrechtliche Machbarkeit möglicher Trassees untersucht wurde. Der im Projekt von 2008 weitgehend unbestrittene Abschnitt Uster bis Wetzikon West wurde übernommen, während für das Teilstück zwischen Wetzikon und dem Kreisel Betzholz bzw. der Forchautostrasse verschiedene Linienführungen untersucht wurden.

Die von den Schweizer Stimmberechtigten am 12. Februar 2017 angenommene Vorlage zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds sieht auch die Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz auf den 1. Januar 2020 vor. Unter anderem wird die Oberlandautobahn zwischen Brütisellen und der Kantongrenze bei Rüti Teil des schweizerischen Nationalstrassennetzes. Mit der Anpassung des Nationalstrassennetzes verfügt das Bundesamt für Strassen (ASTRA) über die Legitimation, die Projektierung der neuen Netzelemente anzugehen. Der erste formelle Schritt gemäss Bundesgesetz über die Nationalstrassen wird in einem sogenannten Generellen Projekt bestehen, das vom Bundesrat zu genehmigen ist. Bis zur Übernahme liegt die Verantwortung für die Verbindung weiterhin beim Kanton Zürich.

Der Kanton Zürich hat sich seit jeher für die Aufnahme der Oberlandautobahn ins Nationalstrassennetz eingesetzt und ist an einer raschen Schliessung der Lücke interessiert. Es ist somit von grossem kantonalem Interesse, bestmögliche Voraussetzungen für die Übergabe des Vorhabens sowie für eine beförderliche Weiterbearbeitung durch das ASTRA zu schaffen. Da die bestehenden Grundlagen des Projekts aus verschiedenen Bearbeitungsphasen stammen und unterschiedliche Detaillierungsgrade aufweisen, hat die Volkswirtschaftsdirektion die Unterlagen auf ihre Vollständigkeit und ihre Tauglichkeit als Bestandteil eines Generellen Projekts des Bundes hin von einem dafür qualifizierten Planungsbüro prüfen lassen. Im Bericht wurden verschiedene Arbeitsschritte ermittelt, die als Vorarbeit zu einem Generellen Projekt nötig sind (vgl. nachfolgend). Die verbleibende Zeit bis zum Übergang der Verantwortung an den Bund ist zu nutzen, um die empfohlenen Planungsschritte vorzunehmen.

Mit Schreiben vom 8. Dezember 2017 hat das ASTRA dem Vorgehen zugestimmt und seine volle Unterstützung zugesichert. Mit dieser Zusammenarbeit wird sichergestellt, dass die Planungsergebnisse vom Bund in sein Generelles Projekt übernommen werden können. Die Planungsmassnahmen erfolgen auf der Grundlage des kantonalen Strassengesetzes, berücksichtigen aber die sich aus der Nationalstrassengesetzgebung sowie den Richtlinien des ASTRA ergebenden Anforderungen.

B. Vorgehen und Inhalte

Das vorgesehene Programm umfasst verschiedene in sich geschlossene Module, die später in das Generelle Projekt übernommen werden können. Insbesondere für die neue Linienführung im Abschnitt zwischen Wetzikon und der Forchstrasse bzw. dem Kreisel Betzholz erweisen sich gewisse Untersuchungen als nötig. Dabei handelt es sich sowohl um verkehrsplannerische Grundlagen, um konstruktionsrelevante Dokumentationen sowie um umfangreiche Untersuchungen zur Berücksichtigung der massgeblichen umweltrechtlichen Anforderungen. Ein Hauptpunkt des Programms betrifft die Untersuchung und Definition der Anschlusskonfigurationen sowie die verkehrlich flankierenden Massnahmen. Dabei sind die örtlichen Verkehrsverhältnisse zu berücksichtigen und die Entlastung der heute stark belasteten Siedlungsgebiete sicherzustellen. Die Konstruktion des Bauwerkes betreffen Fragen zur späteren Bautechnik und die Berücksichtigung der aktuellen Entwurfsnormen für Nationalstrassen. Im Umweltbereich sind die geologischen und hydrologischen Grundlagen zu erstellen. Besonderes Augenmerk ist auf die Untersuchung des Grundwasseraufkommens zu richten, wofür vertiefte Untersuchungen nötig sind. Schliesslich werden Varianten zur Umsetzung des im kantonalen Richtplan eingetragenen Wildtierkorridors bei Herschmettlen (Querungsbau-

werk) erarbeitet. Schliesslich sollen konzeptionelle Überlegungen zur Entwässerung sowie zu den umweltrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen angestellt werden.

Mit diesen Untersuchungen wird die spätere Ausarbeitung eines Generellen Projekts durch das ASTRA erheblich unterstützt. Die Arbeiten setzen grösstenteils Kenntnisse der örtlichen Verhältnisse sowie der Planungsgeschichte voraus. Diese Kenntnisse sind bei den beteiligten kantonalen Stellen vorhanden. Es ist daher von einer erheblichen Zeitersparnis auszugehen, wenn der Kanton diese Arbeiten erbringt. Auf dieser Grundlage wird das ASTRA die Projektierung an die Hand nehmen können, sobald das Vorhaben in seine Zuständigkeit übergeht.

C. Planungsleistungen und Aufwand

Die voraussichtlichen Kosten für die beschriebenen Leistungen sind in nachstehender Tabelle aufgeführt.

Modul	Aufwand in 1000 Franken
1 Ergänzung verkehrliche Grundlagen	95
2 Anpassungen an aktuelle ASTRA-Normalien	22
3 Vervollständigung der geologischen bzw. hydrogeologischen Grundlagen	816
4 Entwässerungskonzept	55
5 Überprüfung der Vereinbarkeit mit dem neuen Gewässerschutzgesetz	17
6 Liste möglicher Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen	25
7 Optimierung der Linienführung der offenen Strecken	108
8 Variantenstudium der Anschlüsse	505
9 Konzept zu den Baumethoden (Tunnel)	177
10 Variantenstudium zum Wildtierkorridor	64
11 Verkehrlich flankierende Massnahmen	43
12 Aufarbeitung der technischen Unterlagen	63
13 Nachführen des «Pflichtenhefts Umwelt»	21
14 Verifizierung der Kostenschätzung	21
15 Schlussdokumentation	29
Zwischentotal ohne MWSt	2062
Bauherrenunterstützung	150
Sitzungswesen/Reserven	288
Total ohne MWSt	2500
Total einschliesslich 7,7% MWSt	2700

Diese Kosten sind im Budget 2018 und im KEF 2018–2021 enthalten. Aufgrund der Handlungsfreiheit des Kantons in dieser Sache handelt es sich um neue Ausgaben im Sinne von § 37 Abs. 1 CRG.

Der vom Kantonsrat am 5. Mai 2003 bewilligte Kredit für die Projektierungs- und Vorbereitungsarbeiten für das ursprüngliche, 2012 vom Bundesgericht aufgehobene Projekt (Vorlage 4024) kann abgerechnet werden. Der Regierungsrat wird dem Kantonsrat hierfür separat Antrag stellen.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Für die planerischen Vorarbeiten für ein Generelles Projekt zur Lückenschliessung der Zürcher Oberlandautobahn wird eine neue Ausgabe von Fr. 2700000 zulasten der Erfolgsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 5205, Amt für Verkehr, bewilligt.

II. Mitteilung an die Finanzdirektion, die Baudirektion und die Volkswirtschaftsdirektion.



Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:

Husi