

2025/58 6.04.02 Projekte
Lückenschliessung Oberlandautobahn, allfälliger Verzicht auf den Anschluss Wetzikon, Stellungnahme

Beschluss Stadtrat

1. Aufgrund der erheblichen negativen verkehrlichen Auswirkungen und dem erforderlichen Flächenbedarf für die Infrastruktur wird bei der Lückenschliessung der Oberlandautobahn kein Anschluss Wetzikon gewünscht.
2. Die Variante "Tunnel tief lang" wird begrüsst.
3. Die Lückenschliessung der Oberlandautobahn soll schnell weiter vorangetrieben werden. Es ist erwünscht, dass die flankierenden Massnahmen auf dem nachgelagerten Strassennetz vom ASTRA frühzeitig anzugehen und eng mit dem Kanton sowie den betroffenen Gemeinden abzustimmen sind.
4. Die Abteilung Präsidiales wird beauftragt, die Öffentlichkeit mit einer Medienmitteilung über diesen Beschluss zu informieren.
5. Öffentlichkeit des Beschlusses:
 - Der Beschluss ist per sofort öffentlich.
6. Mitteilung durch Abteilung Tiefbau an:
 - Bundesamt für Strassen ASTRA, Filiale Winterthur
7. Mitteilung durch Sekretariat an:
 - Geschäftsbereichsleiter Bau, Planung + Umwelt
 - Abteilungsleiter Tiefbau
 - Leiterin Stadtplanung
 - Parlamentsdienste (zuhanden Parlament)

Ausgangslage

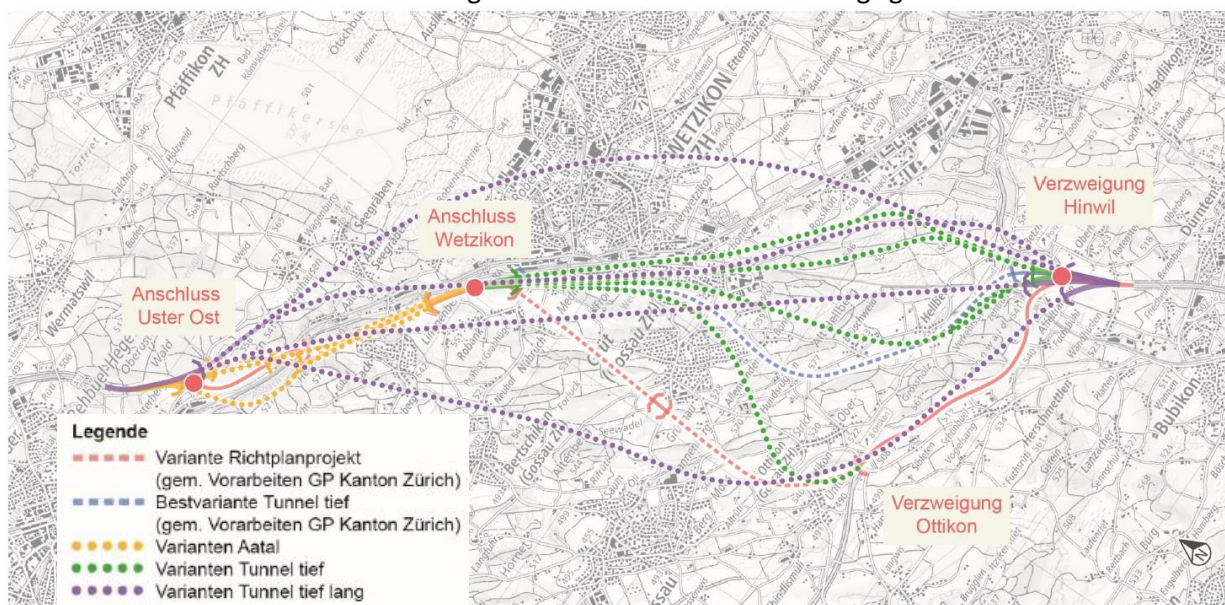
Zwischen Uster und Hinwil ist die Autobahn A15 unterbrochen. Infolgedessen fliesst der gesamte Durchgangsverkehr auf dem nachgelagerten Strassennetz der Region und belastet Mensch und Umwelt. In der Stadt Wetzikon ist die Achse Rapperswiler-/Zürcherstrasse äusserst stark vom Durchgangsverkehr betroffen, aber auch auf andere Strassenachsen gibt es insbesondere in den Stosszeiten Ausweichverkehr. Um diesen Missstand zu beheben ist schon seit vielen Jahren die Lückenschliessung der Oberlandautobahn (OAB) geplant. Aufgrund der komplexen Planungs- und Projektierungsarbeiten sowie des Genehmigungsverfahrens ist die Fertigstellung und somit Eröffnung der durchgängigen Oberlandautobahn auf 2047 vorgesehen.

Zuständig für Planung, Projektierung und Bau der Oberlandautobahn ist das Bundesamt für Strassen ASTRA. Das ASTRA hat Anfang 2023 mit den Arbeiten zur ersten Planungsphase, dem "Generellen Projekt", gestartet. Dieses legt die Eckwerte des Bauprojekts fest, wie die Linienführung und die Gestal-

tung der Anschlüsse. Das Bauvorhaben erfordert aufgrund der schützenswerten Landschaften und verschiedenen Naturschutzgebiete im Planungsperimeter einen sorgfältigen Umgang.

Das ASTRA prüft zurzeit drei Grundsatzvarianten ("Richtplanprojekt", "Tunnel tief" und neuerdings auch "Tunnel tief lang") mit jeweils unterschiedlichen Linienführungen als Untervarianten:

- **Richtplanprojekt** (gelb/rot dargestellt): Die bereits vorliegenden Plangrundlagen für die vom Kanton Zürich festgelegte Richtplanvariante wird auf Optimierungen geprüft und an die gültigen Vorgaben und Normen des ASTRA angepasst. Die Richtplanvariante sieht ab dem Anschluss Wetzikon eine grossräumige Umfahrung Wetzikons vor über Grüt/Gossau bis zur Verzweigung Ottikon und von dort weiter auf der Forchstrasse bis zum Betzholz-Kreisel (Verzweigung Hinwil).
- **Tunnel tief** (gelb/blau/grün dargestellt): Es wird ein umfangreiches Variantenstudium mit verschiedenen Linienführungen der Variante "Tunnel tief" durchgeführt. Diese Varianten sehen zwischen dem Anschluss Wetzikon und dem Betzholz-Kreisel (Verzweigung Hinwil) einen Tunnel vor.
- **Tunnel tief lang** (violett dargestellt): Es wird eine neue Grundvariante "Tunnel tief lang" mit einem Tunnel direkt vom Anschluss Uster-Ost bis zum Betzholz-Kreisel (Verzweigung Hinwil) geprüft. Dabei werden verschiedenen Linienführungen der Variante "Tunnel tief lang" genauer untersucht.



Voraussichtlich im Verlaufe des Jahres 2026 fällt der Variantenentscheid des ASTRA zur Linienführung des "Generellen Projekts". Im Rahmen dieser Arbeiten wird die Variante "Tunnel tief" vertieft und auf den gleichen Planungsstand wie die optimierte Richtplanvariante gebracht. Damit können die beiden Varianten verglichen werden, um so eine Bestvariante bestimmen zu können. Dieser Bestvariante wird danach die neue Variante "Tunnel tief lang" gegenübergestellt, falls sich diese als bautechnisch und verkehrlich machbar erweisen sollte.

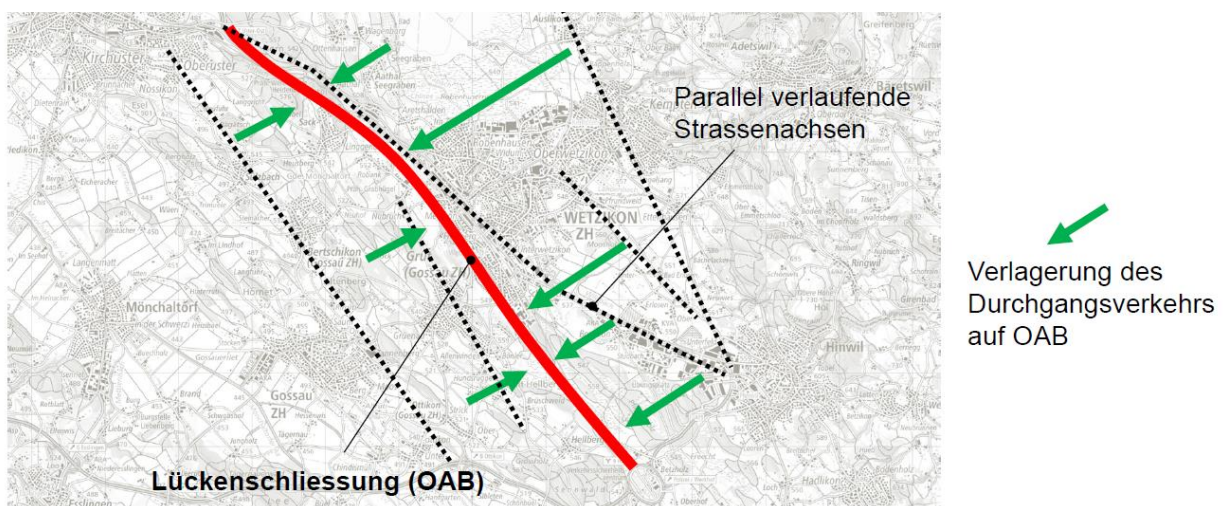
Mit der Variante "Tunnel tief lang" wird es keinen Anschluss Wetzikon geben. Die Stadt Wetzikon und die übrigen davon direkt betroffenen Gemeinden wurden vom ASTRA eingeladen, ihre Haltung zum all-fälligen Verzicht auf den Anschluss Wetzikon im ersten Quartal 2025 mitzuteilen. Das ASTRA wird bei der Variantenwahl die Haltung der Region einfließen lassen. Die Haltung der Region ergibt sich aus den Stellungnahmen der Gemeinden und der Würdigung dieser durch den Kanton Zürich.

Verkehrliche Auswirkungen Anschluss Wetzikon

Das ASTRA hat grundlegend festgestellt, dass der Verzicht auf den Anschluss Wetzikon die Stadt besser vom Verkehr entlastet als Varianten mit einem Anschluss. Daraufhin wurden die vorhandenen Datengrundlagen zum Verkehr erweitert und verfeinert, sodass für die direkt betroffenen Gemeinden konkrete Aussagen zur Verkehrsentwicklung mit/ohne Anschluss Wetzikon möglich wurden. Das ASTRA hat Untersuchungen zur Verkehrslenkung angestellt, welche auch den Verzicht auf den Anschluss Wetzikon untersuchen und die damit verbundenen verkehrlichen Auswirkungen (Entlastung bzw. Mehrbelastung) aufzeigen.

Allgemeine verkehrliche Wirkung der Lückenschliessung

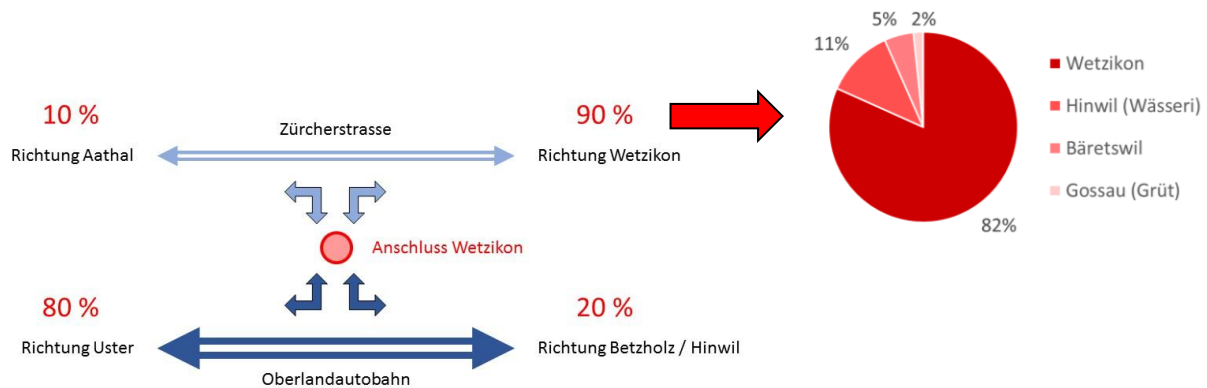
Die Lückenschliessung im Hochleistungsstrassennetz führt zu einer Entlastung der parallel zur Oberlandautobahn verlaufenden Strassenachsen.



Weiter führt die Lückenschliessung sowohl mit als auch ohne neuem Anschluss Wetzikon zu einer Veränderung der Einzugsgebiete der einzelnen Anschlüsse. Denn mit der durchgängigen Oberlandautobahn ist davon auszugehen, dass beispielsweise Ottikon und Teile von Hinwil neu via Betzholz nach Brüttsellen/Zürich fahren werden. Heute führen diese Wege über Wetzikon zum Autobahnanschluss Uster-Ost.

Mit einem Anschluss in Wetzikon ergeben sich zusätzliche räumliche Verlagerungen der Einzugsgebiete. Die Veränderung der Einzugsgebiete der Anschlüsse in Kombination mit der ausgeprägten Lastrichtung des Anschlusses Wetzikon von/nach Brüttsellen führt zu einer "Magnetwirkung". Konkret zieht der Anschluss Wetzikon Quell-/Zielverkehr aus dem Raum Grüt/Wetzikon/Bäretswil an. Die damit veränderte Routenwahl führt zu einer Veränderung der Betroffenheit im Siedlungsgebiet. Im Raum Wetzikon wird die Verkehrsentslastung, welche infolge der Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Oberlandautobahn zu erwarten ist, durch den vom Anschluss angezogenen zusätzlichen Verkehr "verpuffen".

Die Verteilung der Verkehrsströme beim Anschluss Wetzikon würde sich wie folgt zeigen:



Der Anschluss Wetzikon wird im Prognosehorizont 2050 von über 30'000 Fahrzeugen pro Tag befahren. Für den Anschluss, welcher im Gebiet Flos mit seinen engen Platzverhältnissen geplant ist, sind aufwändige Bauwerke zu erstellen. Weiter ist zwecks einer siedlungsverträglichen Abwicklung des Verkehrs zwischen dem Anschluss Wetzikon und dem Siedlungsgebiet Stauraum bereit zu stellen. Dies bedingt einen Ausbau der Zürcherstrasse auf Wetziker Stadtgebiet.

Verkehrliche Auswirkungen im Raum Wetzikon

Mit der Realisierung der Oberlandautobahn erfahren der Raum Unterwetzikon, sowohl Zürcher- als auch Rapperswilerstrasse, der Raum Oberwetzikon und der Raum Kempten Verkehrsentlastungen durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Autobahn. Dies geschieht unabhängig davon, ob ein Anschluss Wetzikon erstellt wird. Allerdings gibt es raumspezifisch auch Unterschiede in Bezug auf das Verkehrsaufkommen, welche direkt mit einem allfälligen Anschluss Wetzikon zusammenhängen:

- Mit einem Anschluss Wetzikon "verpufft" diese Verkehrsentlastung in der Nähe des Anschlusses (Raum Unterwetzikon West) durch die Überlagerung des vom Anschluss angezogenen Verkehrs. Zudem stellen sich Routenwähländerungen ein, welche in Oberwetzikon zu Mehrverkehr führen.
- Ohne einen Anschluss Wetzikon fällt die Verkehrsentlastung durch die Oberlandautobahn auf der Rapperswilerstrasse (Raum Unterwetzikon Ost) etwas geringer aus. Die "Verpuffung" der Verkehrsentlastung im Raum Unterwetzikon West kann ohne Anschluss Wetzikon unterbunden werden.
- Der Umfang der Verkehrsentlastung im Aathal ist massgeblich vom Anschluss Wetzikon abhängig. Mit einem Anschluss Wetzikon kann der Verkehr zwischen dem Anschluss Wetzikon und dem Anschluss Uster-Ost massiv reduziert werden. Mit dem Verzicht auf einen Anschluss Wetzikon wird es zwar weniger Verkehr als heute haben, es wird jedoch noch immer viele Fahrzeuge geben, welche vom/zum Anschluss Uster-Ost über das Aathal fahren.

Die Relation Brüttsellen/Zürich macht in der Region den Grossteil des Autobahnverkehrs aus. Dieser Verkehr verläuft ohnehin auf der Achse Aathal – mit einem Anschluss Wetzikon nur zwischen Wetzikon und diesem neuen Anschluss, ohne Anschluss Wetzikon zwischen Wetzikon und dem Anschluss Uster-Ost. Mit einem Anschluss Wetzikon wird zusätzlich Verkehr aus anderen Gemeinden angezogen. Da es bereits heute eine Herausforderung ist, den vorhandenen Verkehr siedlungsverträglich abzuwickeln, wird sich die Situation mit einem Anschluss Wetzikon zusätzlich verschärfen.

Schlussfolgerungen für die Stadt Wetzikon aus fachlicher Sicht

- Die Lückenschliessung bewirkt eine Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Oberlandautobahn. Davon profitiert auch die Stadt Wetzikon (u.a. Achse Hinwil – Unterwetzikon – Aathal – Uster-Ost und Achse Hinwil – Kempten – Pfäffikon).
- Der Anschluss Wetzikon führt zu regionalen Verkehrsverlagerungen (u.a. Raum Bäretswil), sodass die Verkehrsbelastung innerhalb Wetzikon zum Anschluss hin zunimmt.
- Innerörtlich kommt es zu Verlagerungen von Verkehrsströmen in Relation zum Anschluss Wetzikon.
- Der verkehrliche Nutzen der Lückenschliessung "verpufft" in Nähe des Anschlusses.
- Ein Anschluss Wetzikon erfordert im Bereich Flos (teils bis Weststrasse) einen grossen Flächenbedarf für die Autobahn-Infrastruktur und Stauräume zur Bewirtschaftung der Verkehrsmengen. Dadurch steigt das Risiko von Ausweichverkehren in den Quartieren wieder an.

Variante "Tunnel tief lang" ohne Anschluss Wetzikon

Der mögliche Verzicht auf einen Anschluss Wetzikon wurde vom ASTRA der Stadt gegenüber erstmals im Sommer 2024 thematisiert. Für das ASTRA stellt sich die Frage der Zweckmässigkeit des Anschlusses Wetzikon für die Region, denn die räumliche Einbettung des Anschlusses Wetzikon ist eine grosse Herausforderung. Das ASTRA hat deshalb entschieden, ergänzend zu den sich bereits in Planung befindenden Varianten "Richtplanprojekt" und "Tunnel tief", auch Linienführungen ohne einen Anschluss Wetzikon zu untersuchen. Diese Arbeiten laufen unter dem Arbeitstitel "Tunnel tief lang".

Die neue Grundvariante "Tunnel tief lang" hat verschiedene Vorteile. Durch den Wegfall des Anschlusses Wetzikon ermöglicht sie mehr Freiheitsgrade bei der Linienführung und so eine bessere Berücksichtigung der Geologie sowie der Aspekte des Moor- und Landschaftsschutzes. Zudem entlastet sie die Stadt besser vom Verkehr, weil kein Anschluss Wetzikon erstellt wird.

Sollten die Linienführungen "Tunnel tief lang" aus geologischer oder bautechnischer Sicht nicht machbar sein, so könnten auch die Grundvarianten "Richtplanprojekt" und "Tunnel tief" ohne einen Anschluss Wetzikon gebaut werden, um die damit verbundenen verkehrlichen Vorteile dennoch zu nutzen. Dies stellt für das ASTRA zurzeit allerdings nur eine Rückfallebene dar, weil die Grundvariante "Tunnel tief lang" auch diverse weitere Vorteile aufweist.

Schlussfolgerungen für die Stadt Wetzikon aus fachlicher Sicht

- Ein Verzicht auf den Anschluss Wetzikon entlastet die Stadt besser vom Verkehr als Varianten mit einem Anschluss.
- Ein Tunnel ohne "Zwangspunkt Anschluss Wetzikon" ermöglicht mehr Freiheitsgrade bei der Linienführung.
- Vorteile der lokalen Geologie können für Aspekte des Moorschutzes besser genutzt werden.
- Die Auswirkungen auf die Landschaft können durch die Erhöhung des Tunnelanteils minimiert werden.

Erwägungen

Die Realisierung der Lückenschliessung der Oberlandautobahn ist längst überfällig, denn die Wetziker Bevölkerung leidet seit Jahrzehnten unter Verkehr und Lärm. Der Stadtrat setzt sich dafür ein, dass die Lückenschliessung der Oberlandautobahn schnell weiter vorangetrieben wird. Dabei befürwortet er eine verträgliche Lösung, welche die Lückenschliessung sicherstellt und so die Stadt Wetzikon vom

Durchgangsverkehr entlastet. Die Untersuchungen zur Verkehrslenkung des ASTRA zeigen, dass der überregionale Durchgangsverkehr gut auf die Oberlandautobahn verlagert werden kann.

Dieser Entlastung stehen auf gewissen Strassenzügen innerhalb der Stadt jedoch auch Mehrbelastungen gegenüber, welche durch die "Magnetwirkung" eines Anschlusses Wetzikon ausgelöst werden. Die Vorteile durch den Verzicht auf den Anschluss Wetzikon sind im Vergleich zum einzigen Nachteil erheblich. Dieser besteht darin, dass mit einem Anschluss Wetzikon die Wetziker Bevölkerung und das Gewerbe möglicherweise einige Fahrminuten einsparen könnten. Diese Einsparung steht aufgrund der neuen Erkenntnisse in keinem Verhältnis zu den negativen Auswirkungen der Verkehrszunahme aufgrund der "Magnetwirkung" eines Anschlusses Wetzikon. Auch die Siedlungsverträglichkeit des Anschlusses Wetzikon mit den erforderlichen Baumassnahmen (z.B. Anschlussbauwerke, Stauräume, Strassenverbreiterungen) im Gebiet Flos/Raum Unterwetzikon West und die damit verbundenen Eingriffe in die Landschaft haben für die Stadt Wetzikon erhebliche Nachteile. Es muss gar damit gerechnet werden, dass der Ausweichverkehr durch Quartiere zunimmt, wenn auf der Zürcherstrasse mehr Stauräume geschaffen werden müssen. Der Stadtrat wünscht daher, dass bei der Lückenschliessung der Oberlandautobahn auf einen Anschluss Wetzikon verzichtet wird.

Die neue Grundvariante "Tunnel tief lang" ermöglicht mehr Freiheitsgrade bei der Linienführung und so eine bessere Berücksichtigung der Geologie sowie der Aspekte des Moor- und Landschaftsschutzes. Diese Punkte sind der Stadt Wetzikon ebenfalls ein grosses Anliegen, weshalb eine bestmögliche Lösung für die Linienführung gefunden werden soll. Der Stadtrat unterstützt mit Nachdruck die Variante "Tunnel tief lang".

Unabhängig davon, welche Variante realisiert wird, sind für die Stadt Wetzikon die flankierenden Massnahmen auf dem nachgelagerten Strassennetz entscheidend. Das ASTRA hat mit den Untersuchungen zur Verkehrslenkung bereits erste Auswirkungen aufgezeigt. Die Planung der flankierenden Massnahmen soll vom ASTRA frühzeitig angegangen und eng mit dem Kanton sowie den betroffenen Gemeinden abgestimmt werden.

Für richtigen Protokollauszug:



Stadtrat Wetzikon

Melanie Imfeld, Stadtschreiberin