

**Kanton Zürich, Richtplan, Eintrag der Oberlandautobahn Oberuster – Betzholz in neuer Linienführung im Richtplan;**

**Antrag auf Nichtgenehmigung des Richtplaneintrages wegen Widersprüchen zu übergeordnetem Recht**

**Antrag auf Prüfung von (finanzierbaren) Alternativen durch den Kanton Zürich**

---

**Dokumentation**

Der Zürcher Kantonsrat hat an seiner Sitzung vom 29. Mai 2017 einen Richtplaneintrag für die Fortsetzung der sog. Oberlandautobahn zwischen Oberuster und Betzholz via Wetzikon – Ottikon – «Forchautobahn» beschlossen. Demnach soll die nach wie vor vier-spurige Autobahn ab Oberuster immer noch das naturschützerisch und historisch bedeut-same Aathal mit einem langen Viadukt queren und anschliessend in einem Tunnel nach «Wetzikon West» (Flos) führen sowie anschliessend – aufgrund des Bundesgerichtsent-scheides vom 12. Juni 2012 – ab «Wetzikon West» weitgehend unterirdisch nach Ottikon und von dort unter Mitbenützung der bestehenden, offenbar auszubauenden, kantonalen Forchautobahn ins Betzholz gelangen. Die frühere durch das Bundesgericht quittierte Linienführung via «Wetzikon Ost» direkt in den Betzholzkreisel wird definitiv gestrichen (siehe Abbildung 1).

Der dazugehörige Text im Kantonalen Richtplan lautet:

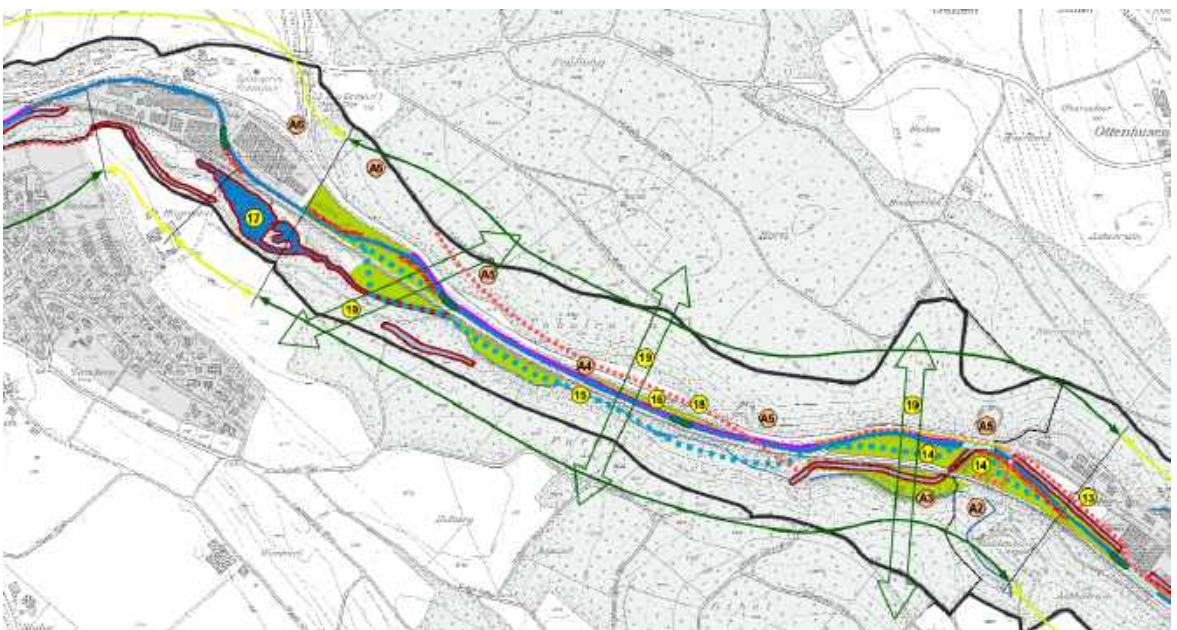
26	A53, Oberlandau-tobahn, Anschluss Oberus-ter– Kreisel Betz-holz	Hochleistungsstrasse (als Nationalstrasse vorzusehen)	Neubau von 4-streifiger Autobahn zwi-schen Anschluss Uster-Ost und Verzwei-gung mit der Forchautostrasse beim An-schluss Ottikon sowie Ausbau der Forch-autostrasse zwischen Anschluss Ottikon und Anschluss Betzholz zur Natio-nalstrasse (in Koordination mit Pt. 3.9.2 Nr. 31); landschafts- und siedlungsver-trägliche Einbettung insbesondere im Be-reich der Tunnelportale; im Bereich Isert Weiher in Koordination mit dem Amphi-bienlaichgebiet von nationaler Bedeutung Nr. ZH 322; Anschluss Wetzikon-West in Koordination mit geplantem Parkhaus für die Spinnerei Floos (oberirdische Parkie-rung als Übergangslösung); Prüfung ei-ner Integration der Übertragungsleitung Heusberg–Betzholz in das neu zu erstel-lende Autobahntrasse; Rückbau Kreisel Betzholz, Abklassierung Aathalstrasse (Uster), Zürichstrasse (Seegräben), Zür-cher- und Rapperswilerstrasse (Wet-zikon) sowie Zürichstrasse (Hinwil), Be-gleitmassnahmen	mittelfristig
----	---	---	--	---------------



**Abbildung 1:** Richtplan Kanton Zürich, gemäss Beschluss des Zürcher Kantonsrates vom 29. Mai 2017

## 1 Widerspruch zum Leitbild Aabach Aathal des AWEL

**Leitbild Aabach Aathal des Amtes für Wasser, Energie und Luft des Kantons Zürich AWEL.** Das Amt für Wasser, Energie und Luft (AWEL), eine Abteilung der Zürcher Baudirektion, hat in den Jahren 2008 – 2010 das **Leitbild Aabach Aathal** erarbeitet. In diesem Leitbild werden im Bereich Oberuster – Aathal des Aathals u.a. Vernetzungskorridore von der einen Talseite zur anderen vorgeschlagen. Die trennende Wirkung der beiden Verkehrsträger Kantonsstrasse und Eisenbahn sollte gemildert, im Idealfall ausgemerzt werden.



**Abbildung 2:** Auszug aus „Plangrundlage 10, Handlungsschwerpunkte Aathal“



**Abbildung 3:** Fotomontage des ca. 2 km langen, sog. Aathalviaduktes, Grafik Kanton Zürich

Der geplante Aathal-Viadukt zwischen dem Anschluss „Oberuster“ und dem Tunneleingang in der südlichen Talflanke stellt keine Aufwertungsmassnahme dar, zumal gemäss Kanton die bestehende Kantonsstrasse zwischen den Stützen der Autobahn weiter bestehen und betrieben werden soll. Zur bestehenden Strasse würde also noch der Koloss in der Höhe kommen.

## 2 Widerspruch zur Strategie der nachhaltigen Entwicklung

**Artikel 2 der Bundesverfassung** bindet die Entwicklung der Schweiz klar an die Grundsätze der Nachhaltigkeit an:

<sup>2</sup> Sie fördert die gemeinsame Wohlfahrt, die nachhaltige Entwicklung, den inneren Zusammenhalt und die kulturelle Vielfalt des Landes.

Die relevanten Indikatoren im Bereich Raumentwicklung und Verkehr zeigen allerdings im Widerspruch dazu ein sehr negatives Bild: **der Flächenverbrauch steigt weiterhin an, der Modal Split und die Verlagerung des Güterverkehrs kommen nicht voran und die negativen Auswirkungen (Lärm, Schadstoffe, direkte Gefahren, Belastung der Finanzen der öffentlichen Hand) nehmen zu.** Anders ausgedrückt: in diesem Bereich sind wir von einer nachhaltigen Entwicklung noch sehr weit entfernt.

Die Oberlandautobahn stammt aus einer Zeit der Wachstumsideologie der Sechziger-Jahre des letzten Jahrhunderts, die typisch für eine sektorale Politik stand. Das Strassenprojekt – für welches der Kanton Zürich offenbar keine finanziellen Mittel bereitstellen will – zeigt in erschreckender Weise, wie der Kanton an überkommenen Denkmustern der Vergangenheit festhält.

### 3 Staus sind auch mit neuen Strassen nicht wegzubringen

Als Beispiel dafür, dass mehr Strassen keine Verbesserung der Stausituation bringen, belegt eine Medienmitteilung des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) vom 9. September 2010 mit folgender Aussage:

*Die Eröffnung des Westrings Zürich auf der A3 hat keine Entlastung gebracht. Im Gegenteil: Der ungehinderte Zufluss des Verkehrs aus dem Südwesten der Stadt Zürich und der Zentralschweiz ist eine der Ursachen für die tägliche Überlastung beim Limmattaler Kreuz und dem Gubristtunnel.*

Die Eröffnung der vier Milliarden Franken teuren Westumfahrung hat demnach keine Entlastung gebracht.

### 4 Netzbeschluss des Bundes enthält bestehende Strassen

Im Netzbeschluss der vereinigten Bundesversammlung vom 11. März 2011 ist bezüglich der Strasse Brüttisellen – Wetzikon – Reichenburg folgendes festgehalten:

Nationalstrassennetz. BB

Strassenzug und Strecke		Klasse
<b>N 15</b>	<b>Brüttisellen – Wetzikon – Rapperswil – Reichenburg</b>	
	Brüttisellen (N1) – Uster (Ost)	2
	Uster (Ost) – Wetzikon – Hinwil	3
	Hinwil – Reichenburg (N3)	2

Bezgl. Übernahme von Projekten durch den Bund wird folgendes festgehalten:

#### **Übernahme durch den Bund von Projekten bei Anpassung des Nationalstrassennetzes nach Artikel 8a des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen**

Strassenzug und Strecke	
<b>N15</b>	<b>Brüttisellen – Wetzikon – Rapperswil – Reichenburg</b>
	Das Projekt «Lückenschliessung der Zürcher Oberlandautobahn» wird vom Bund übernommen.

Art. 8a des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen lautet wie folgt:

V. Übergang des Eigentums und Übernahme von Projekten bei Anpassung des Nationalstrassennetzes.

*Art. 8a (neu)*

1 Werden bestehende Strassen neu ins Nationalstrassennetz aufgenommen, so geht das Eigentum an ihnen auf den Zeitpunkt der Aufnahme entschädigungslos auf den Bund über.

2 Werden bestehende Nationalstrassen aus dem Nationalstrassennetz entlassen oder durch eine Nationalstrasse mit anderer Linienführung ersetzt, so geht das Eigentum an ihnen auf den Zeitpunkt der Entlassung beziehungsweise auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der neuen Strasse entschädigungslos auf den jeweiligen Kanton über.

3 Liegt für eine neu ins Nationalstrassennetz aufgenommene Strasse ein rechtskräftig bewilligtes kantonales Projekt vor, so entscheidet die Bundesversammlung, ob das Projekt vom Bund übernommen wird. Die kantonale Bewilligung gilt als Plangenehmigung im Sinne von Artikel 26. Die bis zum Zeitpunkt der Übernahme der Strecke ins Nationalstrassennetz aufgelaufenen Kosten des Projekts gehen zulasten der Kantone.

Für die Oberlandautobahn lag oder liegt weder heute ein rechtskräftig bewilligtes kantonales Projekt vor, noch wird 2019 – d.h. bei der voraussichtlichen Inkraftsetzung des NAF – ein solches vorliegen.

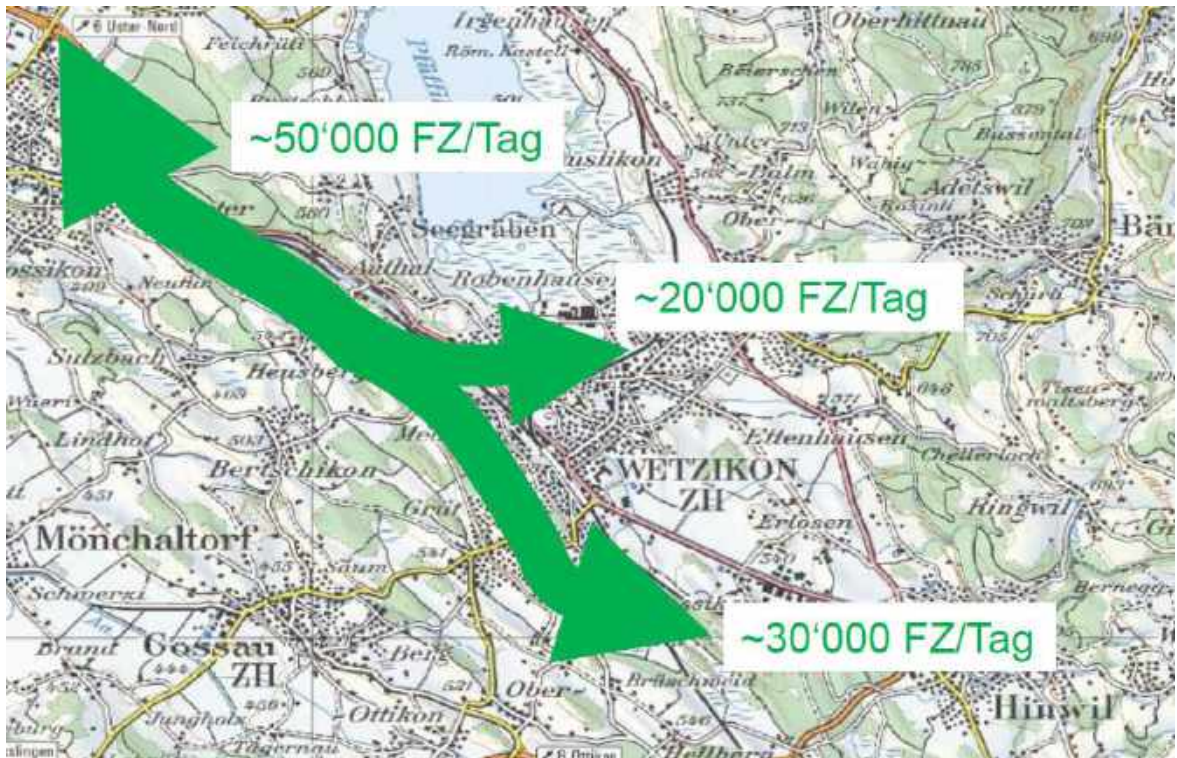
Somit gilt gemäss Netzbeschluss über die N 15 für die Linienführung zwischen Uster Ost und Betzholz die bestehende Kantonsstrasse via Wetzikon – Hinwil.

**Aus diesem Grunde kann die Änderung des Richtplanes gemäss KR-Beschluss vom 29. Mai 2017 nicht genehmigt werden. Alles andere wäre eine Missachtung der klaren Rechtslage, des Willens der eidg. Räte und auch der Beschlüsse des Volkes.**

## **5 Kantonales Verkehrsmodell: Ohne Autobahn keine Verkehrszunahme, mit Autobahn Erhöhung des Verkehrs um bis zu 35 Prozent.**

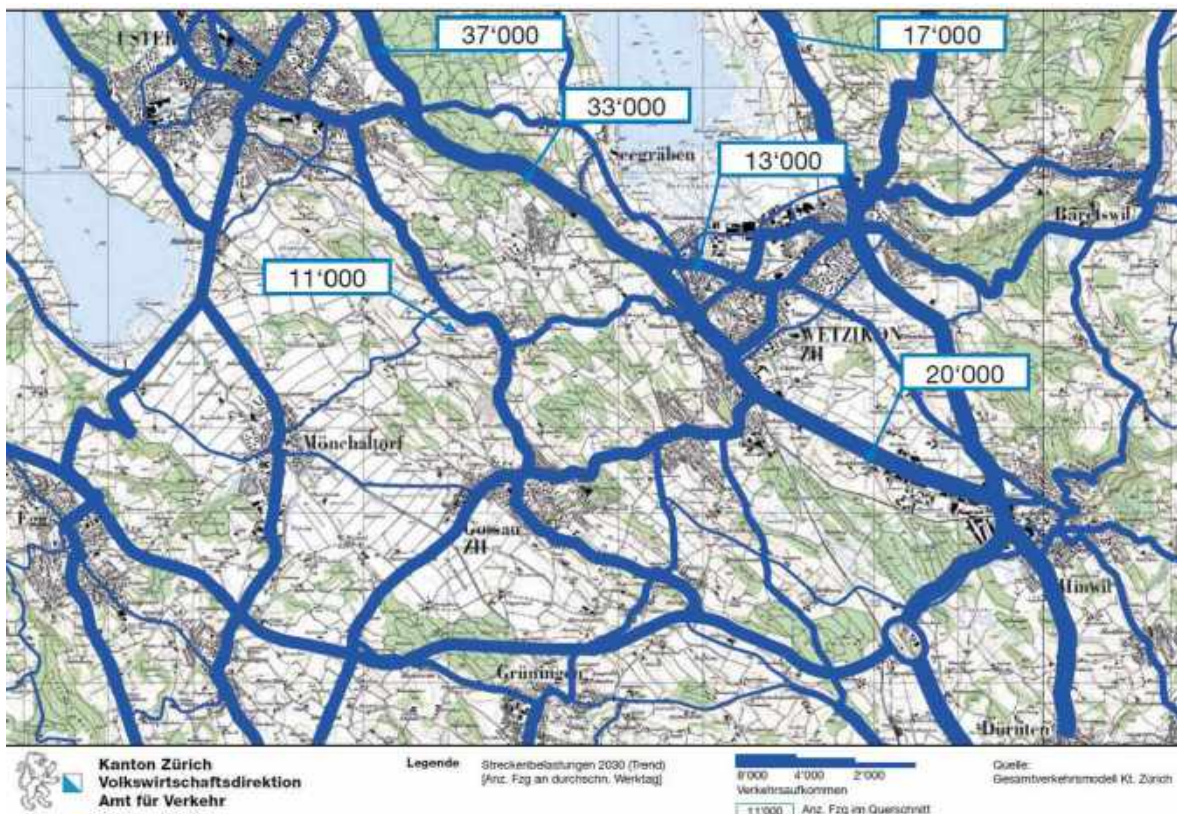
Der Abschnitt Oberuster – Betzholz der Oberlandautobahn wurde und wird immer noch als «Entlastung von Wetzikon» angepriesen. Mit der neuen Linienführung wird statt einer «Entlastung» ohne Zweifel eine gewaltige Neubelastung von Wetzikon eintreten. Mit dem Anschluss «Wetzikon West» wird der gesamte Strassenverkehr vom Oberland durch Wetzikon d.h. via Zürcherstrasse hindurchgeschleust.

Auf der Autobahn würde der Verkehr im Bereich von Uster von 37'000 auf 50'000 Fahrzeuge pro Tag anwachsen, also um 35 Prozent. Das wollen wir ganz eindeutig nicht. Im Stadtzentrum von Wetzikon verblieben 20'000 Fahrzeuge pro Tag, also etwa so viele wie heute in Wetzikon zirkulieren.

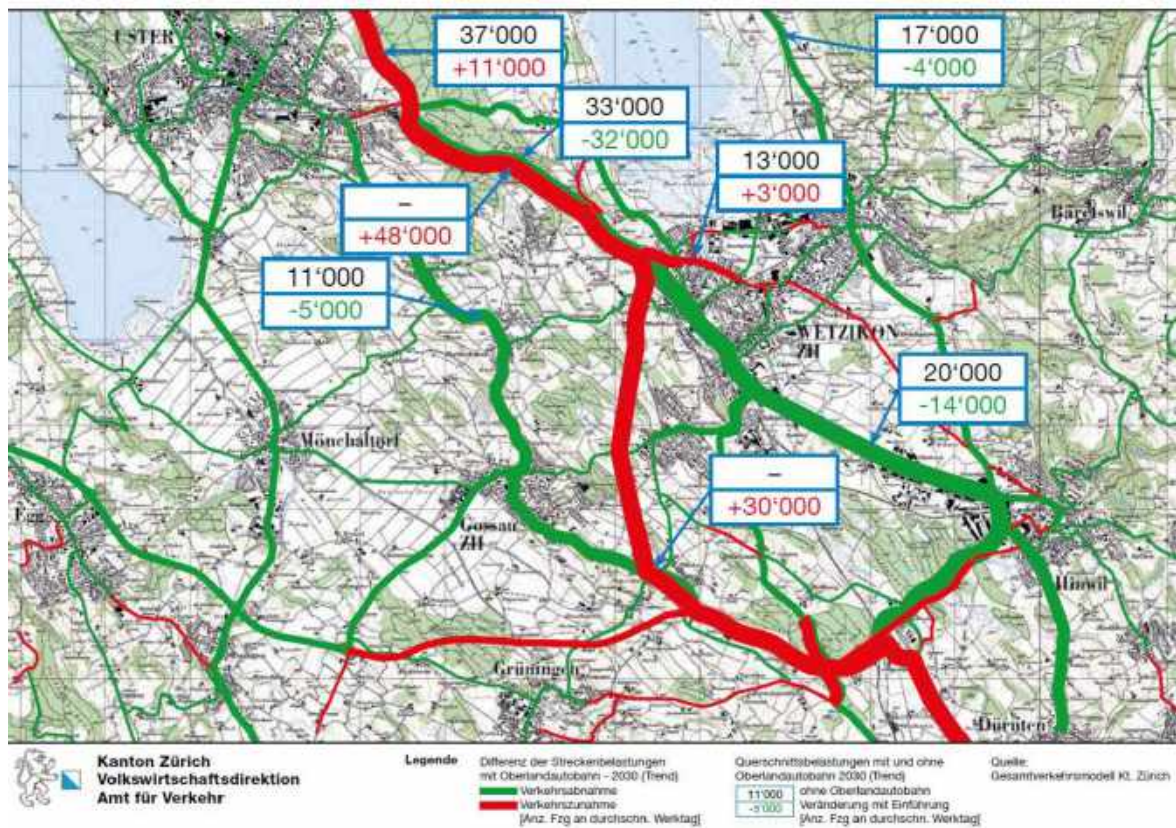


**Abbildung 4:** Verkehrszustand 2030 (kant. Gesamtverkehrsmodell). Quelle: Powerpoint-Präsentation Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Verkehr, Informationsveranstaltung in Gossau, 11. März 2013

Am 25. Juni 2017 stellte das Amt für Verkehr in Gossau der Bevölkerung folgendes Verkehrsmodell vor:



**Abbildung 5:** Verkehrsentwicklung Trend 2030 **ohne** Lückenschliessung Oberlandautobahn.  
 Quelle: Powerpoint-Präsentation Amt für Verkehr, Informationsveranstaltung Gossau, 25. Juni 2014



**Abbildung 6:** Verkehrsentwicklung Trend 2030 **mit** Lückenschliessung Oberlandautobahn.  
 Quelle: Powerpoint-Präsentation Amt für Verkehr, Informationsveranstaltung Gossau, 25. Juni 2014

Daraus ist ersichtlich, dass der Kanton davon ausgeht, dass **ohne** Lückenschluss keine grosse Verkehrszunahme eintreten wird. Das wünscht sich LEO auch.

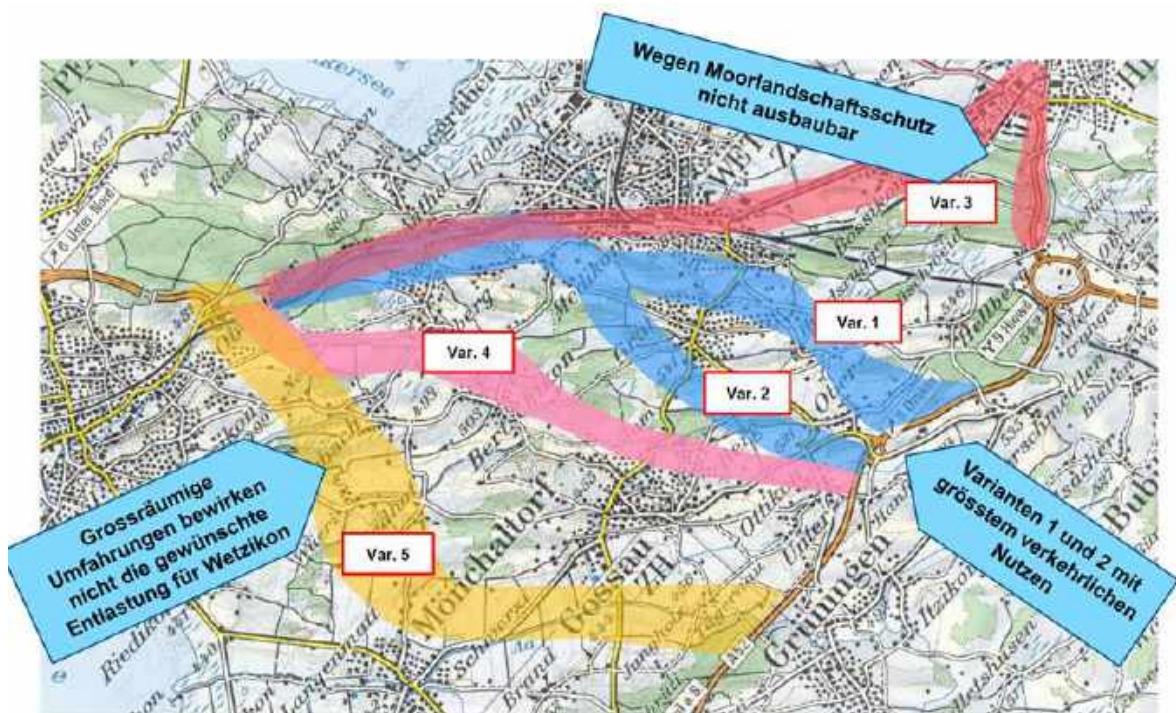
**Dieses Szenario (keine Verkehrszunahme auf der Strasse) ist unbedingt anzustreben, soll die Schweiz die versprochenen Klimaziele überhaupt je einmal erreichen.**

Das bestehende Strassennetz ist zwar am Limit angelangt. Die Automobilisten und damit auch die Politik müssen nun endlich anerkennen, dass die Entwicklung nicht einfach so weiter geführt werden kann wie nach dem zweiten Weltkrieg.

Falsch ist die Begründung des Kantons, der Anschluss Wetzikon West sei für die Entlastung von Wetzikon zwingend. Das Gegenteil wäre der Fall: Durch diesen Anschluss würde Wetzikon zur richtigen Einfallsachse in Richtung Zürich. Der Verkehr auf Wetzikons Strassen würde massiv zunehmen. Auch die Behauptung des Kantons, zur Bewältigung der grossen Verkehrsmenge bräuchte es vier Spuren ist nicht nachvollziehbar.

Das heutige Strassennetz ist am Limit angelangt. Dadurch wird verhindert, dass noch mehr Autos (sinnlos) auf den Strassen zirkulieren. Die bestehende Zweispurigkeit des Strassennetzes östlich von Uster trägt zu einer Stabilisierung des Verkehrs bei, insbesondere im Brüttseller Kreuz.

Der Kanton Zürich will glauben machen, dass bei einer Führung der Strassen via Hinwil die Strecke Hinwil – Betzholz ausgebaut werden müsste und das sei aus Moorschutzgründen nicht machbar.



**Abbildung 7**

Es trifft richtigerweise zu, dass ein Ausbau zwischen Hinwil und Betzholz nicht möglich ist. Das ist aber nicht allein die Frage, sondern die Frage wäre zu stellen, ob dies überhaupt erwünscht oder gar sinnvoll sei.

Die Kapazität dieses Streckenabschnittes ist vollauf genügend, um einen erträglichen Verkehr aufnehmen zu können.

Der sog. Lückenschluss via Ottikon berücksichtigt auch nicht, dass die grössten Verkehrserzeuger im Industriegebiet von Hinwil sind. Das würde also bedeuten, dass mit dem angedachten Lückenschluss der Transitverkehr gefördert würde, wogegen der Ziel- und Quellverkehr auf dem bestehenden Strassennetz vollständig gleich bleiben würde.





Abbildung 8

## 6 Fehlende Gesamtschau

### 6.1 Direkte Linienführung Wetzikon-West – Ottikon untauglich

Die vom Kantonsrat beschlossene Änderung der Linienführung der Oberlandautobahn von Wetzikon-West (Flos) statt ins Betzholz nach Ottikon ist ebenso untauglich wie alle anderen, früher untersuchten Varianten. Neben den unverhältnismässig hohen Kosten von nunmehr 1.2 – 1.4 Milliarden Franken (1'400 Millionen Fr.) würde diese Variante einen unerwünschten Bauboom im Anschlussbauwerk Ottikon auslösen, wie das überall in der Welt bei Autobahnkreuzen der Fall ist (zB Härkingen).

### 6.2 Lückenschluss nicht zwingend

Die fixe Idee der Strassenplaner und gewisser Kantonal-Politiker, im Oberland müsse nun unbedingt eine Lückenschliessung auf der Basis einer vierspurigen Autobahn erfolgen, ist schon lange nicht mehr zeitgemäss. Die „neue“ Lösung missachtet eines grundlegend: Die „Einkaufsmeile Hinwil“ würde von der Autobahn via Ottikon „umfahren“. Der ganze Strassenverkehr würde sich also weiterhin auf dem bestehenden Strassennetz abwickeln!

### 6.3 Oberlandautobahn und Tunnel Rapperswil: Druck gewaltig erhöht

Die Stadtbehörden von Rapperswil-Jona «basteln» seit mehr als vierzig Jahren an einem Tunnelprojekt zur «Entlastung» des Stadtkernes von Rapperswil. Die bisherigen Projekte waren weder finanzierbar noch vom Volk genehmigt worden. Trotzdem wird an dieser Tunnel-Utopie weiter gewerkelt. Sollte diese trotzdem einmal Wirklichkeit werden würde diese als neue Schleuse einen weiteren, unerträglichen Druck auf das Strassensystem im Zürcher Oberland ausüben. Das ist unerwünscht.

### 6.4 Vierspurig nach Ottikon, vierspurig zur Kantonsgrenze ZH/SG, «nur» zweispurig bis Uznach Ost?

Eine Mengenüberlegung zum übergeordneten Verkehr zeigt die Unausgegorenheit der kantonalen Strassenplanung: Von Brütisellen via Oberuster – Ottikon wäre die Autobahn

vierspurig, in Ottikon würde die vierspurige Forchautobahn von Zürich her in die neue Achse einmünden und bis zum Betzholz resp. bis zur Kantonsgrenze ZH/SG wäre die Autobahn durchgehend vierspurig. Zwischen der Kantonsgrenze und «Uznach Ost» ist die heute kantonale Strasse zweispurig.

Der Flaschenhals wäre also vorprogrammiert.

### **6.5 Strassen-Entlastung von Unterwetzikon durchaus erwünscht**

Es gibt Gründe für eine Entlastung des Dorfteils Unterwetzikon vom Durchgangsverkehr. Dazu benötigt es jedoch keine vierspurige Autobahn von Oberuster via Wetzikon-West – Ottikon zum Betzholz, sondern eine lokale Tunnellösung in Unterwetzikon, gepaart mit Entlastungsmassnahmen im Ortsteil Unteraathal. Eine solche Lösung wurde bereits in den 80-er Jahren – also vor rund 35 Jahren – von den kantonalzürcherischen Umweltverbänden (Zürcher Naturschutzbund, heute Pro Natura, Zürcher Heimatschutz, Zürcher Vogelschutz, heute BirdLife, und Pro Oberland) vorgeschlagen. Leider traten weder die Zürcher Behörden noch die Oberländer Gemeinden je auf diese Variante ein.

Mit einer kantonalen Kredit-Vorlage für den Bau einer Entlastungstrasse in Unterwetzikon könnte das Zürcher Volk seinen Willen kundtun, ob es die Strassenverhältnisse in Wetzikon auch so einstuft, dass in Unterwetzikon und in Unteraathal eine lokale Lösung zu suchen ist.

Eine umweltfreundliche Verkehrspolitik im Zürcher Oberland bedeutet aus Sicht von LEO, dass der schienengebundene öffentliche Verkehr weiter ausgebaut werden muss. Dazu gehört der rasche Ausbau der Oberländer SBB-Linien auf Doppelspur, wie sie im kantonalen Richtplan enthalten sind. Insbesondere ist der immer noch einspurige Flaschenhals Uster – Aathal rasch auf Doppelspur auszubauen. Dazu ist seit eineinhalb Jahren die Einzelinitiative des Wetziker Gemeinderates Martin Wunderli hängig. Diese gilt es nun beschleunigt zu behandeln und dem Volk vorzulegen.

## 6.6 Alternativ-Projekt: Kurztunnel Unterwetzikon, Entlastung in Unter-Aathal

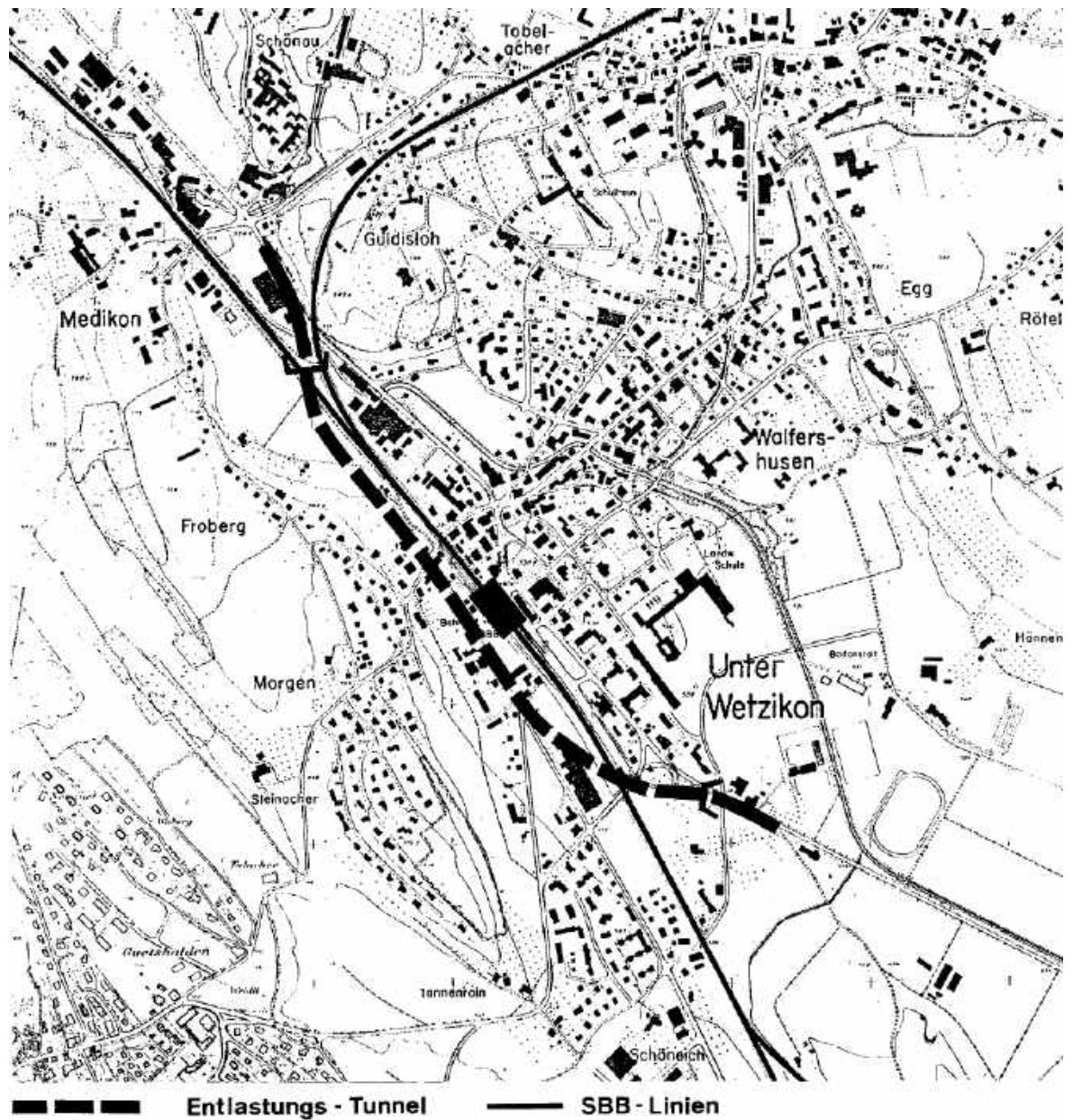


Abbildung 9: Kurztunnel in Unterwetzikon zur Entlastung von Unterwetzikon

## 7 Entlastung nur durch Ausbau des schienengebundenen ÖV

Eine nachhaltige Verkehrspolitik verlangt die Prüfung aller Massnahmen auf dem Sektor öffentlicher Verkehr, um eine maximale Verlagerung der Verkehrsströme von der Strasse auf die Schiene zu erreichen.

Für das Zürcher Oberland existieren seit Jahrzehnten Vorschläge, wie der – durchaus effiziente – Schienenverkehr ausgebaut werden könnte, ja müsste.

Eine umweltfreundliche Verkehrspolitik im Zürcher Oberland bedeutet aus Sicht von LEO, dass der schienengebundene öffentliche Verkehr weiter ausgebaut werden muss. Neben dem raschen Ausbau aller SBB-Linien auf Doppelspur (wie sie im kantonalen Richtplan enthalten sind), sind auch neue Ideen zu prüfen und in den Richtplan aufzunehmen. Ein nicht unbeträchtlicher Teil des Strassenverkehrs im Zürcher Oberland rührt von den Quellgebieten in der Linthebene/Gaster und vom Seedamm Pfäffikon – Rapperswil her. Diese Gebiete sind mit dem öffentlichen Verkehr schlecht angebunden. So muss z.B. für die Fahrt von Uznach nach Wetzikon immer in Rapperswil umgestiegen werden. **Die Anschlüsse sind überhaupt nicht gewährt.** Zudem ist die Reisedstrecke via Rapperswil eine längere als auf der Strasse. Der Berufsverkehr reagiert auf spürbare Fahrzeitreduktion sofort.

### 7.1 Neubaustrecke Rüti/ZH – Schmerikon/SG

Zur Behebung dieser Missstände wird vorgeschlagen, vom Linthgebiet zum Zürcher Oberland (Wetzikon) und zum Flughafengebiet eine neue ÖV-Verbindungen anzudenken (z.B. in Form einer neuen Bahnlinie Schmerikon – Rüti).

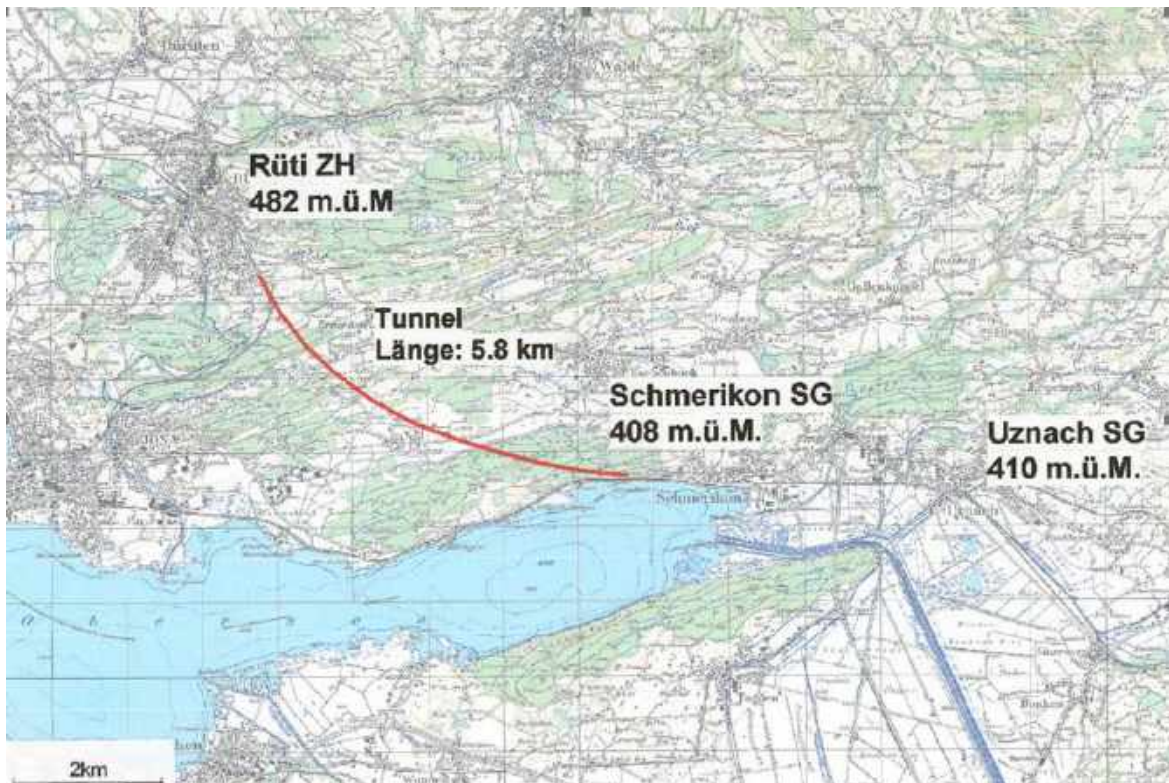
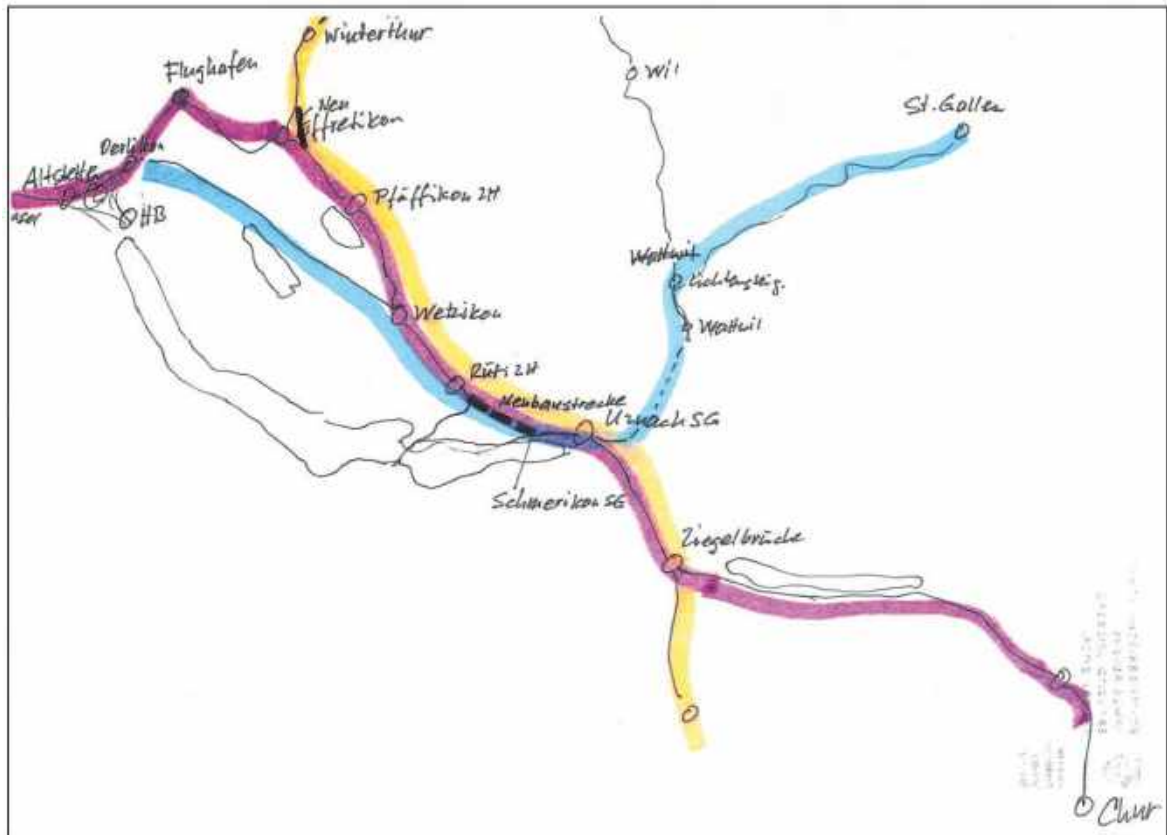


Abbildung 10: Neubaustrecke Rüti/ZH – Schmerikon/SG

Mit der relativ kurzen, direkten Neubaustrecke zwischen Rütli/ZH und Schmerikon/SG kann das ganze Gebiet mit neuen Fern- und S-Bahn-Linien wesentlich aufgewertet werden. Die positive Wirkung kann verglichen werden mit der Zürichberglinie (1990) oder mit Lenzburg nach Eröffnung der Heitersberglinie im Jahre 1975.



**Abbildung 11:** Mit der Neubaustrecke Rütli/ZH – Schmerikon/SG kann u.a. auch der Wunsch von Graubünden nach umsteigefreien Verbindungen zum Flughafen Zürich erfüllt werden.

**Die Einführung von Direktzügen vom Flughafen über das Zürcher Oberland nach Ziegelbrücke–Landquart/Chur wird die Geografie des öffentlichen Verkehrs stark verändern; grosse Siedlungsgebiete werden direkt an die neue Achse Flughafen–Graubünden angeschlossen, so zum Beispiel:**

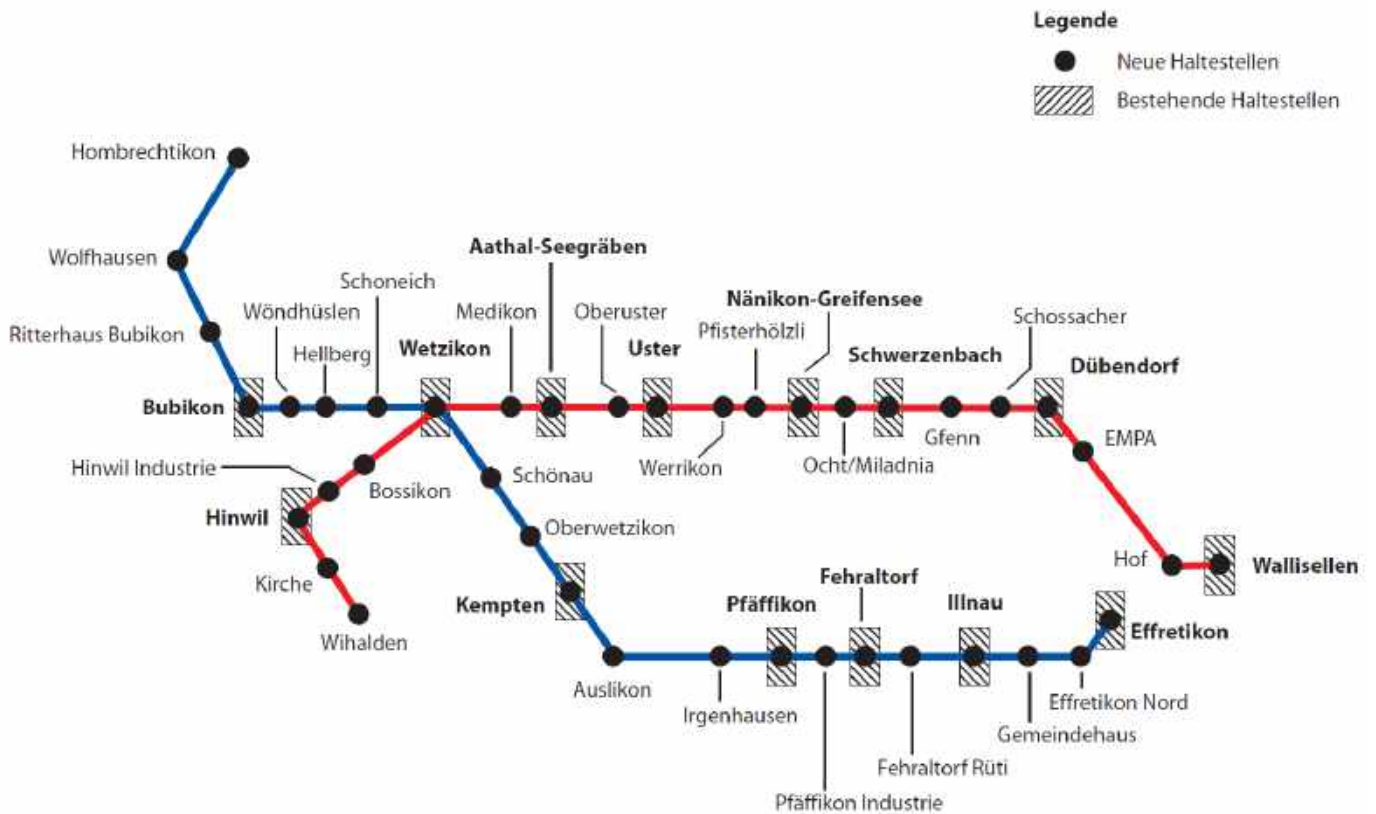
<i>Effretikon</i>	Anschlusszüge von Winterthur gewährleisten Anbindung des ganzen Raumes Winterthur/ Weinland, evtl. auch noch Frauenfeld/Thurgau
<i>Pfäffikon ZH</i>	Zahlreiche Postautolinien führen vom/zum Bahnhof Pfäffikon
<i>Wetzikon</i>	Anschlüsse: – S-Bahn von Dübendorf–Uster (S5) und von Hinwil (S14) – mehrere VZO-Buslinien mit grossem Hinterland bis zum Pfannenstiel (Gossau, Esslingen, Grüningen, Hombrechtikon usw.)
<i>Rüti</i>	Anschlüsse: – Tösstallinie von Bauma–Wald (S26, S43) – diverse VZO-Buslinien
<i>Rapperswil</i>	Die S-Bahn-Linie S7 stellt den Anschluss vom rechten Seeufer her (keine Rückwärtsfahrt mehr nach Zürich und kein zweimaliges Umsteigen in Rapperswil und Pfäffikon SZ resp. Ziegelbrücke mehr nötig)
<i>Uznach</i>	Anschluss der Regionen/Räume: – Wil SG / unteres Toggenburg / Wattwil (SBB/BT-Linien) – Ricken/Goldingen (zahlreiche Anschluss-Buslinien) – St. Gallen

## 7.2 Stadtbahn Oberland auf dem Schienennetz der SBB

Bei einer Wahlumfrage des Anzeigers von Uster vom März 2011 wurde den Parteien die Frage zur Haltung gegenüber einer „*Stadtbahn Oberland*“ gestellt. Das durchwegs spürbare Wohlwollen für dieses künftige Verkehrssystem war erfreulich. Eine normalspurige Stadtbahn soll nach folgenden Grundsätzen aufgebaut werden:

- Mitbenützung vorhandener SBB-Schieneninfrastrukturen, d.h. keine neuen Trassen
- Einsatz von einstöckigen, gut beschleunigenden und bremsenden Fahrzeugen (siehe Bild der Stadtbahn Zentralschweiz, Beilage 1)
- Bedienung von neuen, nahe bei den Siedlungen liegenden Haltestellen
- Haltestellenlängen von lediglich ca. 100 – 150 Metern (S-Bahn-Haltestellen müssen zwingend 320 Meter lang sein)
- Relativ unabhängig von den übrigen S-Bahn-Linien, ausser in den Knoten
- Umsteigepunkte zum bestehenden S-Bahn-Netz in Effretikon, Fehraltorf, Pfäffikon, Wetzikon, Wallisellen, Uster
- Aufwärtskompatibel: z.B. Wiederinbetriebnahme und Elektrifikation der ehemaligen UeBB-Strecke Bubikon – Wolfhausen.

2007 wurde vom *Pfäffiker Siedlungsplaner Heinz Meier* eine Stadtbahnlinie (Effretikon) Fehraltorf – Wetzikon – Hinwil-Wihalden vorgeschlagen. Diese Stadtbahn Oberland soll mit neuen Haltestellen als Mittel- resp. Feinverteiler der S-Bahn dienen.



### Beilagen:

- Powerpoint-Präsentation Amt für Verkehr Informationsveranstaltung Gossau, 11. März 2013
- Powerpoint-Präsentation Amt für Verkehr, Informationsveranstaltung Gossau, 25. Juni 2014