

Wetzikon und Uster, 15. Dezember 2019

## Medienmitteilung zu den Oberlandautobahn-Plänen

---

### Unterwetzikon endlich entlasten

#### Hilflose Volkswirtschaftsdirektorin

Ob all der Diskussionen über die unzähligen Linienführungsvarianten zur Oberlandautobahn hat die hilflos wirkende Zürcher Volkswirtschaftsdirektorin vergessen, dass es ursprünglich darum ging, den Ortsteil Unterwetzikon vom Strassenverkehr zu entlasten. Anstelle einer vernünftigen Lokal-Lösung ist bei der Baudirektion das grössenwahnsinnige Projekt einer vierspurigen Autobahn-Transitachse Zürich-Nord-San Bernardino-Italien entstanden.

#### Engpass Brütisellen bleibt bestehen

Weiterhin wird in Zürich die Tatsache nicht zur Kenntnis genommen, dass mit dem so genannten «Lückenschluss» im Oberland der stets überlastete Knoten Brütisellen den entstehenden Mehrverkehr überhaupt nicht bewältigen könnte.

#### Kurzumfahrung Wetzikon endlich prüfen

Da Regierungsrätin Walker-Späh neuerdings mit der Tunnellösung Flos – Betzholz dem Bund eine völlig neue Variante vorschlägt, die nicht der Festlegung im kantonalen Richtplan enthalten entspricht, wird LEO dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) die Kurzumfahrung von Unterwetzikon einreichen (*Siehe beiliegendes Plänchen*). LEO hat diese Lösung immer wieder ins Spiel gebracht, weil damit das Problem gelöst würde und weil sie vor allem bezahlbar und mittelfristig realisierbar ist. Die Kurzumfahrung wurde jedoch in all den Jahren von den kantonalen Strassenbauern nie ernst genommen. Man wollte unbedingt das vierspurige, superteure und zudem nicht mehr realisierbare Wahnsinnsprojekt aus den 1960-er Jahren durchstieren.

#### SBB-Doppelspur Uster-Aathal dringender als milliardenschwere Strassenprojekte

LEO empfiehlt der hilflos herum rudernden Volkswirtschaftsdirektorin, sich statt dessen für die unverzügliche Realisierung der seit mehr als vierzig Jahren vom Zürcher Regierungsrat stets als dringlich bezeichneten Doppelspur Uster-Aathal der S-Bahn einzusetzen.

Mit diesem Infrastrukturausbau kann die Express-S-Bahn-Linie vom Oberland nach Zürich-Oerlikon verwirklicht werden. Zudem kann die seit Inbetriebnahme der S-Bahn (1990)

in Uster endende S 9 nach Wetzikon weitergeführt werden. Mit der Doppelspur kann die Wirtschaftlichkeit der S-Bahn gesteigert werden, weil mit der gleichen Anzahl von Kompositionen und mit demselben Personal eine grössere Leistung erbracht werden kann. Dank diesem Ausbau könnte dann das Strassennetz entsprechend reduziert und der Wechsel von Strasse zu Schiene endlich einen grossen Schritt voran gebracht werden. Das wäre eine aktive Klimapolitik und hier könnte sich Regierungsrätin Carmen Walker-Späh (FDP) echte Lorbeeren verdienen.

**Für weitere Auskünfte:**

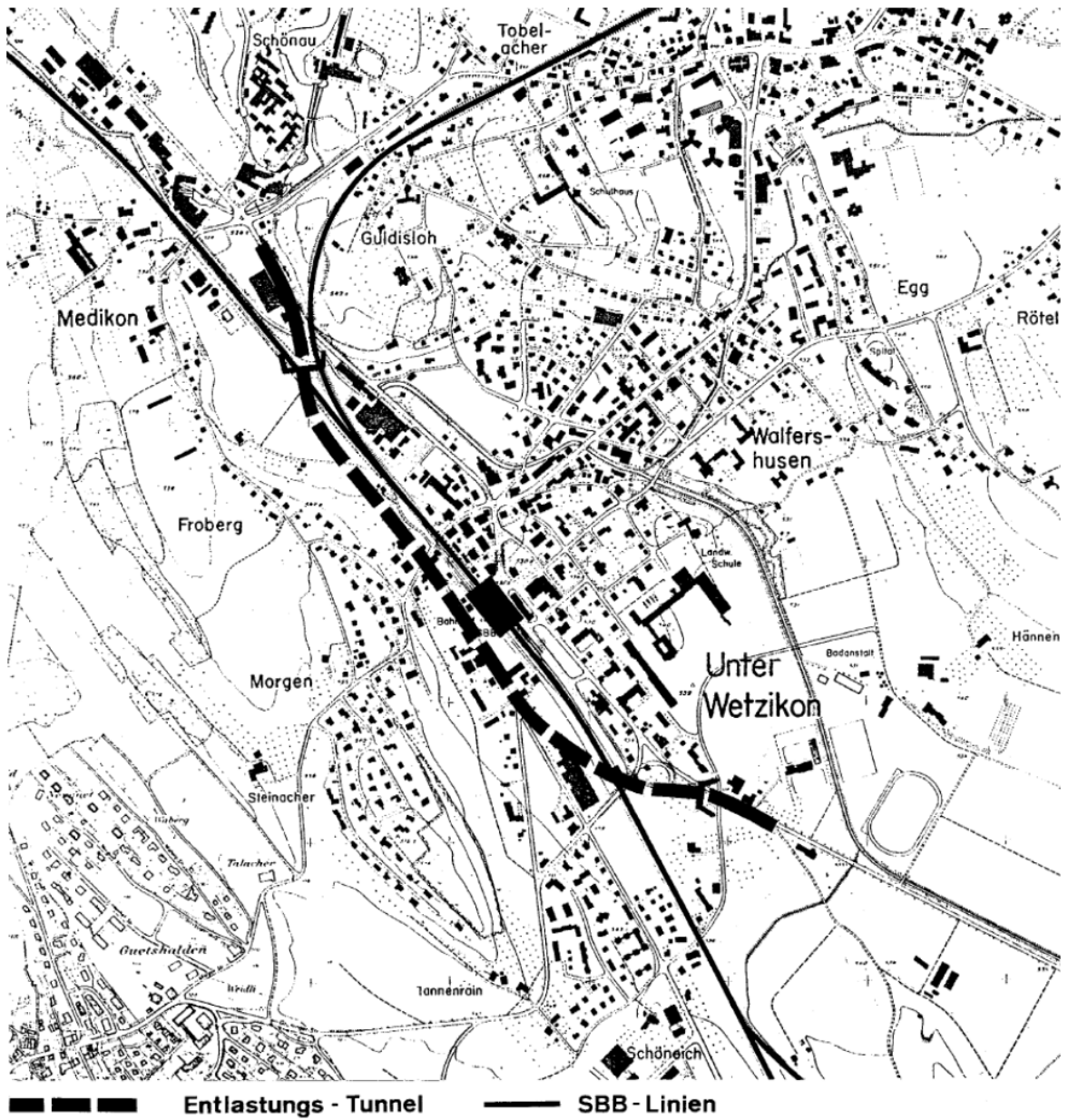
Paul Stopper, Dipl. Bauing. ETH / Verkehrsplaner, Falmenstrasse 25, CH-8610 Uster  
Mobile +41 (0)76 330 92 91, [paul@stopper.ch](mailto:paul@stopper.ch)

und

Uwe Scheibler, Dipl. Ing. Landschaftsplanung, Usterstr. 10, CH-8620 Wetzikon  
Mobile +41 (0)79 156 82 78, [uscheibler@me.com](mailto:uscheibler@me.com)

**Beilagen:**

- 1 Kurzumfahrung von Wetzikon
- 2 Hintergrundbericht: Handelszeitung vom 13. Dezember 2019 «**Das Stimmvolk wurde hinters Licht geführt**»

**Beilage 1**

**Abbildung:** Kurzumfahrung Unterwetzikon

## **Das Stimmvolk wurde hinters Licht geführt**

**Die Kantone überliessen dem Bund Autobahnstrecken – oft in sanierungsbedürftigem Zustand. Nun bräuchte es neue Bundesmilliarden – Jahr für Jahr.**

Die Kantone schenken der Eidgenossenschaft 383 Strassenkilometer, darunter die Julierstrecke von Thusis nach St. Moritz oder die Südrampe im Wallis am Goppenstein. Tönt gut. Doch zum Nulltarif sind die Strassenstücke nicht zu haben, ganz im Gegenteil. Allein der Unterhaltsrückstand der neuen Strassen im Bundesbesitz beläuft sich auf 15 bis 20 Milliarden Franken.

Das sagt nicht ein Bauunternehmer, der fette Aufträge wittert. Nein, das flüstert intern der Generalsekretär des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), Matthias Ramsauer. Man rechne: Pro Kilometer wären dies Zusatzkosten von 39 bis 52 Millionen, allein um den Unterhaltrückstand aufzuholen. Ein Vergleich macht es nicht besser: Der Unterhalt der bestehenden Nationalstrassen kostet pro Kilometer gerade mal 0,7 Millionen Franken.

### **Wir müssen uns auf etwas gefasst machen**

Details zu dem sich anbahnenden Finanzdesaster will das UVEK Mitte 2020 in einem Bericht enthüllen. Nach Ramsauers Vorankündigung ist klar: Wir müssen uns auf etwas gefasst machen. Unschwer zu erkennen ist, dass Bundesrätin Simonetta Sommaruga das Terrain vorbereitet, um das Reparaturbudget für die neuen Nationalstrassen massiv zu erhöhen. Die derzeit budgetierten 116 Millionen Franken für Unterhalt und Anpassungen im Jahr 2020 reichen nirgendwohin. Ausser man dehnt die Sanierung auf 172 Jahre aus.