



Sitzung vom 27. Mai 2025

## **BESCHLUSS NR. 232 / B1.01.40**

### **Oberlandautobahn N15 Anschluss Wetzikon Stellungnahme Stadt Uster**

#### **Ausgangslage**

Zwischen Uster und Hinwil ist die Autobahn A15, die das Zürcher Oberland an die A1 und A3 anbindet, unterbrochen. Der Verkehr rollt auf dem nachgelagerten Strassennetz der Region und belastet Mensch und Umwelt. Insbesondere in Stosszeiten kommt es zu Stau und Ausweichverkehr in den Quartieren. Mit der Lückenschliessung soll das heute fehlende Stück der Autobahn A15 gebaut werden, es entsteht eine durchgehende Oberlandautobahn (OAB).

Die bereits vorliegenden Plangrundlagen für die vom Kanton festgelegte Richtplanvariante wurden inzwischen an die gültigen Vorgaben und Normen des ASTRA angepasst. Das Richtplanprojekt sieht eine grossräumige Umfahrung Wetzikons über Grüt/Gossau bis zur Verzweigung Ottikon und von dort weiter auf der Forchstrasse bis zum Betzholz-Kreisel (Verzweigung Hinwil) vor. Ebenfalls geprüft werden Varianten der Linienführung im Aathal mit einem höheren Tunnelanteil.

Darüber hinaus hat das ASTRA die Datengrundlage zum Verkehr erweitert und verfeinert und auch eine Variante «Tunnel tief» erarbeitet. Diese unterfährt die Mooregebiete zwischen Wetzikon und dem Betzholz-Kreisel im darunterliegenden Felsen. Für einen allfälligen Bau dieser Variante muss allerdings noch der Nachweis des Moorschutzes erbracht werden. Bis Ende August 2024 fanden dafür 43 Sondierbohrungen auf einer Gesamtlänge von rund 2,2 Kilometern statt. Dabei wurden Zusatzbohrungen nötig, weil sich die Geologie anders präsentierte als angenommen. Deshalb verschiebt sich die Wahl der Variante um etwa ein Jahr und wird im Laufe des Jahres 2026 erwartet.

Aus verkehrlichen Gründen prüft das ASTRA zudem neu auch eine Variante «Tunnel tief lang» mit einem Tunnel direkt vom Anschluss Uster-Ost bis zum Betzholz-Kreisel. Der Verzicht auf den Anschluss Wetzikon würde die Stadt Wetzikon besser vom Verkehr entlasten als Varianten mit einem Anschluss. Deshalb hat das ASTRA vom November 2024 bis April 2025 für diese Variante weitere Sondierbohrungen vorgenommen.

Am 13. Dezember 2024 wurde die Stadt Uster im Rahmen eines Standortgesprächs durch das ASTRA informiert, welche Auswirkungen ein Verzicht des Anschluss Wetzikon für die Uster mit sich bringen würde. Es wurde sodann darum gebeten, bis Ende Mai Stellung zur Frage zu nehmen, welche Variante die Stadt Uster bei einer Entscheidung zwischen der Variante «Tunnel tief» mit einem Anschluss Wetzikon und der Variante «Tunnel tief lang» ohne einen Anschluss Wetzikon bevorzugen würde.

#### **Anschluss Wetzikon**

Im Rahmen des Standortgesprächs wurde aufgezeigt, dass die Lückenschliessung der Oberlandautobahn grossräumig betrachtet hinsichtlich Verkehrsfluss vorwiegend positive Auswirkungen auf das Strassennetz hätte. Die verkehrlichen Grundlagen für die Lückenschliessung der Oberlandautobahn durch das ASTRA zeigen gleichzeitig, dass ein Anschluss Wetzikon eine Sogwirkung hätte und viel Verkehr aus der Region anziehen würde, der auf dem nachgelagerten Strassennetz der Stadt Wetzikon nur schwerlich abzuwickeln wäre. Es ergeben sich Fragen hinsichtlich Verträglichkeit und Umsetzbarkeit. Mit dem Verzicht auf einen Anschluss Wetzikon könnten deshalb im nachgelagerten Strassennetz nachhaltigere verkehrliche Entlastungen erzielt werden.



Aus diesen Gründen werden nun Varianten ohne einen Anschluss Wetzikon geprüft. Bei dieser Variante würde ein direkt vom Anschluss Uster-Ost bis zum Betzholz-Kreisel verlaufender Tunnel gebaut. Neben dem Anschluss Wetzikon würde auch das Viadukt im Aathal wegfallen.

Die Stadt Wetzikon hat bereits kommuniziert, dass aus ihrer Sicht auf einen Anschluss Wetzikon verzichtet werden soll. Der Stadtrat Wetzikon spricht sich nachdrücklich für die neue Grundvariante «Tunnel tief lang» aus. Mit einem langen Tunnel direkt vom Anschluss Uster-Ost bis zum Betzholz-Kreisel ergäben sich mehr Spielräume bei der Linienführung und so eine bessere Berücksichtigung der Geologie sowie der Aspekte des Moor- und Landschaftsschutzes.

### **Auswirkungen Uster**

Die Verkehrslenkungsstudie des ASTRA zeigt auf, dass durch die Lückenschliessung für Uster voraussichtlich eine deutliche Entlastungswirkung eintreten wird, dies unabhängig von der Frage, ob ein Anschluss Wetzikon realisiert wird. Allerdings ergeben sich insbesondere für den Autobahnanschluss Uster-Ost unterschiedliche Einzugsgebiete.

Die Studie zeigt folgende lokalen Auswirkungen:

#### Oberuster

Für Oberuster ergibt sich gemäss der Studie eine deutliche Reduktion des Verkehrs sowohl auf der Sulzbacher- wie auch auf der Aathalstrasse. Dabei zeigt sich auf der durch das Aathal führenden Achse bei der Variante mit Anschluss Wetzikon eine mehrfach höhere Entlastung (minus 90 %) als bei einem Verzicht des Anschlusses Wetzikon (minus 35 %).

#### Sulzbach

Gemäss Studie ist mit einer Verlagerung des Verkehrs auf die Nationalstrasse via die Anschlüsse Ottikon und Betzholz zu rechnen, wodurch die Achse Gossau-Bertschikon-Sulzbach entlastet wird. Die Frage des Anschlusses Wetzikon hat auch auf der Sulzbacherstrasse ein Einfluss auf den Entlastungsgrad, allerdings eine etwas geringere (mit Anschluss Wetzikon: minus 60 %; ohne Anschluss Wetzikon: minus 50 %).

#### Wermatswil

Die OAB bewirkt gemäss Studie Routenwahländerungen des Quell-/Zielverkehrs in Wermatswil: mehr Fahrten erfolgen in Richtung Anschluss Uster-Nord, zudem eine Verkehrsabnahme in Richtung Pfäffikon ZH. Der Anschluss Wetzikon wirkt sich verkehrlich dadurch aus, dass Verkehre aus dem Raum Bäretswil/Kempen vermehrt den Anschluss Wetzikon aufsuchen und dadurch die Verbindung über Pfäffikon ZH zum Anschluss Uster-Nord entlasten.

#### Nänikon

Die OAB bewirkt eine Routenwahländerung des Quell- und Zielverkehrs in Nänikon. Es erfolgen mehr Fahrten in Richtung Anschluss Uster-West und es findet eine Verkehrsabnahme in Richtung Niederuster/Riedikon statt. Der Anschluss Wetzikon wirkt sich verkehrlich in Nänikon nicht aus.

#### Riedikon

Gemäss Studie ist mit einer Verlagerung des Verkehrs auf die Nationalstrasse via die Anschlüsse Ottikon und Betzholz, wodurch die Achse Esslingen-Mönchaltorf-Riedikon-Uster-West entlastet wird. Die Frage eines Anschlusses Wetzikon wirkt sich verkehrlich in Riedikon kaum aus.



## Fazit

Die Lückenschliessung der Oberlandautobahn bewirkt gemäss der Studie eine teilweise Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Nationalstrasse. Davon profitiert auch die Stadt Uster (u.a. Achse Gossau–Sulzbach–Oberuster). Auch verbessert sich für Uster die Erschliessungsqualität ostwärts in Richtung Rapperswil/Chur (Nutzung der in der Nähe liegenden Anschlüsse in Uster). Westwärts (mit Richtung Brüttsellen/Zürich) ergeben sich gegenüber heute kaum Veränderungen. Uster ist mit drei Autobahnanschlüssen sehr gut an die Nationalstrasse angebunden.

Betreffend der Frage eines Anschlusses Wetzikon ergibt sich auf der Aathalstrasse eine deutlich höhere Entlastung bei einem Bau des Anschlusses. Primär ist davon allerdings das Aathal betroffen, da der Anschluss Uster-Ost ausserhalb des Siedlungsgebiets von Uster liegt. Allerdings ergibt sich auf der Sulzbacherstrasse durch den Bau des Anschlusses Wetzikon ebenfalls eine leicht höhere Entlastung, wovon Sulzbach und ein Teil von Oberuster profitieren würde. Die in der Studie aufgezeigten Auswirkungen auf das nachgelagerte Strassennetz in Wetzikon sind zwar ebenfalls nachvollziehbar und stellen ohne Zweifel eine Herausforderung dar. Der Stadtrat von Uster ist aber gehalten, die Interessen der Bevölkerung der Stadt Uster höher zu gewichten. In der Abwägung ergibt sich deshalb für den Stadtrat, dass er sich aufgrund der grösseren Entlastungswirkung für die Ustermer Bevölkerung für die Variante «Tunnel tief» mit einem Anschluss Wetzikon ausspricht.

Der Vollständigkeit halber bleibt anzumerken, dass der Entscheid für die Variante «Tunnel tief» nicht als grundsätzliche Zustimmung zum Bauvorhaben Oberlandautobahn zu verstehen ist.

## Weitere Bemerkungen

Unbefriedigend ist der Stand der Überlegungen betreffend der SBB-Querung Aathalstrasse. Der von der Stadt Uster erarbeitete STEK-Ergänzungsbericht zeigt auf, dass für die Frage, ob an dieser Stelle eine Unterführung der Kantonsstrasse sinnvoll wäre oder nicht, die zur Verfügung stehenden Unterlagen noch keine Aussage erlauben. Das in der Verkehrslenkungsstudie genannte Zahlenmaterial scheint diesbezüglich ebenfalls noch nicht belastbar zu sein, insbesondere wird verkannt, dass sich die Barrierschliesszeiten an dieser Stelle mit der geplanten Taktverdichtung im Rahmen der S-Bahn 2G von rund 28 Minuten auf rund 40 Minuten erhöhen wird. Der Stadtrat bittet die zuständigen Stellen von Bund und Kanton nachdrücklich, dieser Fragestellung bei der Weiterbearbeitung des Projektes ebenfalls die nötige Aufmerksamkeit zu schenken.

## Der Stadtrat beschliesst:

1. Der Stadtrat bevorzugt die Variante «Tunnel tief» mit einem Anschluss in Wetzikon.
2. Die Abteilung Bau wird beauftragt, Bund und Kanton entsprechend zu informieren.
3. Mitteilung als Protokollauszug an
  - Abteilungsvorsteher Bau, Stefan Feldmann
  - Abteilungsleiter Bau, Hans-Ueli Hohl
  - Abteilungsleiter Sicherheit, Enrico Quattrini
  - Tiefbauamt Kanton Zürich durch Abteilung Bau
  - ASTRA Ittingen durch Abteilung Bau

öffentlich