

Zeitschrift: Mitteilungsheft / Heimatkundliche Vereinigung Furttal
Herausgeber: Heimatkundliche Vereinigung Furttal
Band: 33 (2004)

Artikel: Furttal-Hochleistungsstrasse
Autor: Eppler, Georg
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1036687>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 04.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Furttal-Hochleistungsstrasse

Ausgangslage

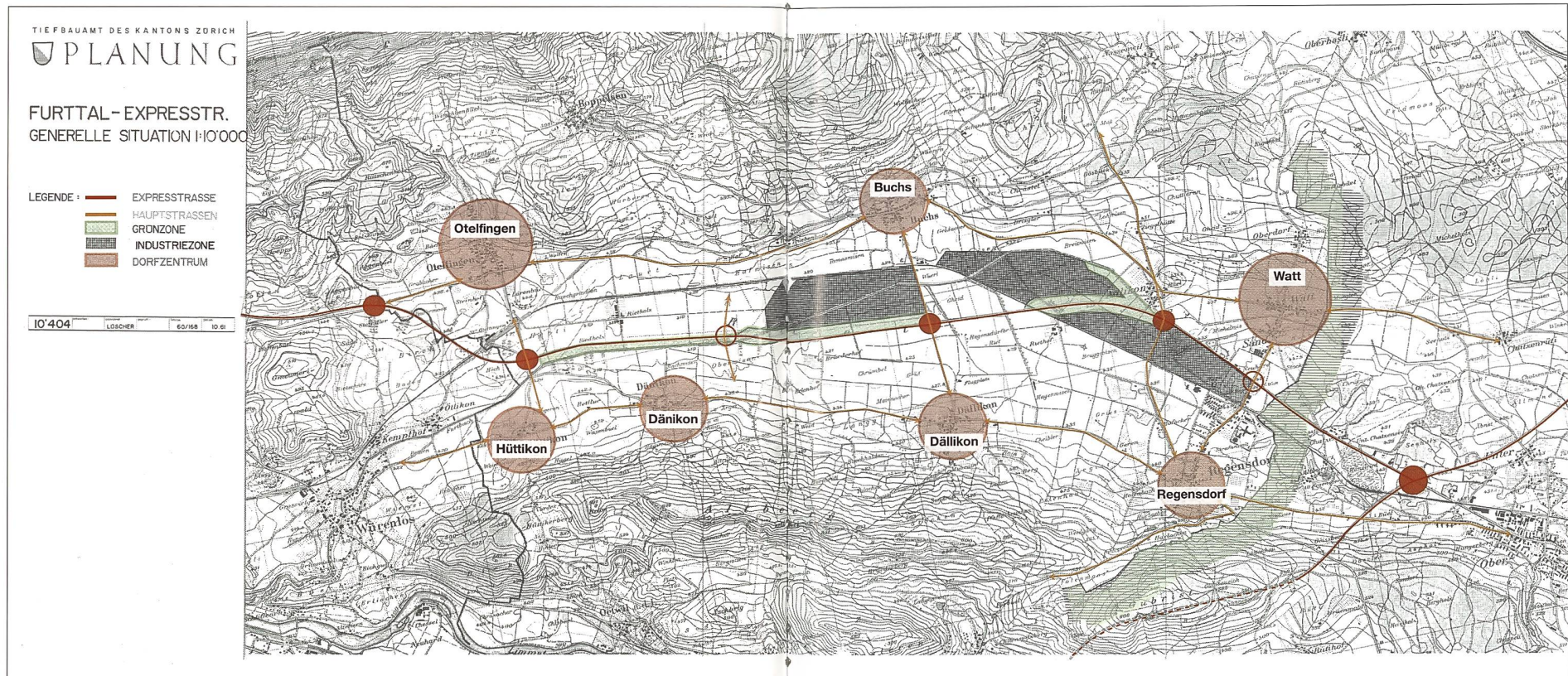
Die ZPF Zürcher Planungsgruppe Furttal rechnete in ihrem Bericht vom Juli 1962 bis zum Jahr 2000 mit einer Verzehnfachung der Bevölkerung auf 80'000 Einwohner in den zürcherischen Furttalgemeinden. Damit wäre bis zu diesem Zeitpunkt der mögliche Endausbau des Tales erreicht gewesen. Diese Annahme zwang die Planungsgremien des Kantons die zukünftigen Verkehrsverhältnisse zu analysieren und entsprechende Vorschläge auszuarbeiten. Diese fanden Eingang in die Gesamtkonzeption für Hochleistungsstrassen des Kantons Zürich (Prot. Regierungsrat vom 10.9.1964).

In erster Linie ging es im Furttal darum den Durchgangsverkehr von den Dörfern fernzuhalten. Es war zu erwarten, dass dieser nach der Erstellung des Nationalstrassennetzes beträchtlich anwachsen würde, da das Furttal als direkte Strassenverbindung zwischen den Industriezentren Baden-Brugg und dem Raum Winterthur-Ostschweiz eine Umfahrung der Grossstadt Zürich ermöglichte. Der Anschluss an die Autobahn Zürich-Winterthur und die Zürcher Oberland-Autobahn wirkt besonders verkehrsanziehend.

Trotz den Bestrebungen der Gemeinden im Furttal eigene Industrien anzusiedeln und damit ein Gleichgewicht zwischen Arbeits- und Wohnplätzen zu schaffen, besteht zwischen beiden erfahrungsgemäss kein zwingender Zusammenhang. Deshalb musste mit einem relativ grossen Pendlerstrom zu den Arbeitsplätzen in Zürich und Baden-Brugg, andererseits aber mit einer Gegenbewegung zum Ausgleich des Arbeitskräftedefizites im Furttal gerechnet werden. Diese für Pendlerströme typischen Verkehrszusammenballungen und die sich daraus ergebenden hohen Spitzenbelastungen am Morgen und am Abend ergaben einen beträchtlichen Verkehrsanteil für eine zukünftige Hochleistungsstrasse.

Projekt Furttal-Hochleistungsstrasse

Die Hauptaufgabe der neuen Verkehrsplanung lag nun darin die Hochleistungsstrasse, die im wesentlichen der Talsohle folgen sollte, mit den einzelnen Knoten- bzw. Anschlusspunkten zweckmässig in das Gesamtverkehrsnetz des Tales einzuordnen. Die vorhandenen Strassen sollen die Ortskerne verbinden und verlaufen in der Regel entlang den beiden Hangfüssen. Es war deshalb Ziel der Verkehrsplanung diese Verbindungen aus den Ortskernen zu entfernen, Umfahrungsstrassen zu erstellen und diese durch Talquerverbindungen an die Hochleistungsstrasse anzuhängen.



Streckenführung Furtal-Hochleistungsstrasse, Planung 1961

Es wurde nun ein Projekt ausgearbeitet, das eine vierspurige Autobahn vorsah, die mit Ausnahme eines Teilstückes in Regensdorf in der Talmitte verlief und keine Ortschaften direkt berührte. Von den einzelnen Ortschaften wurden direkte Anschlussstrassen, zum Teil wegen des zu erwartenden grossen Verkehrsaufkommens vierspurig, geplant. Die Furttal-Hochleistungsstrasse war Teil des kantonalen Gesamtkonzeptes und wurde als Talerschliessung und Teil der «Stadtumfahrung» bezeichnet.

Das Projekt wurde in den regionalen Richtplan aufgenommen, der jedoch nach einem emotionalen Abstimmungskampf 1982 an der Urne abgelehnt wurde. Dabei spielte in der Argumentation die Hochleistungsstrasse eine entscheidende Rolle.

Die Idee einer Furttal-Hochleistungsstrasse verschwand damit aus den Planungen, zumal sich auch die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzprognosen als weit überrissen erwiesen hatten. Lediglich der Zubringer von der A1 auf aargauischem Gebiet nördlich des Gmeumeriwaldes sowie die Umfahrung Adlikon wurden auf dem vorgesehenen Areal realisiert.

Verkehr heute

Die Furttal-Hochleistungsstrasse wäre auch aus heutiger verkehrstechnischer Sicht für die Dörfer im Furttal und deren Entlastung vom Durchgangs- und Pendlerverkehr wohl eine sehr gute Lösung gewesen. Insbesondere mit der kürzlichen Eröffnung des auf drei Spuren ausgebauten Baregg隧nells und dem damit zu erwartenden Verkehrskollaps am Gubristtunnel, dessen Ausbau noch viele Jahre auf sich warten lässt, werden die Dörfer des Furttals zukünftig mit noch grösseren Verkehrsproblemen zu kämpfen haben. Die Entlastung durch die Furttal-Hochleistungsstrasse hätte aber durch massive Eingriffe in die Natur und die praktische Zerstörung der Erholungslandschaft längs des Furtbaches teuer bezahlt werden müssen.

Georg Eppler, Watt