

Die Zürcher-Oberland-Autobahn

Autor(en): **Schweri-Reichle, V.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **68 (1973)**

Heft 2-de

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-174333>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Zürcher-Oberland-Autobahn

Für das Zürcher Oberland sind bedeutende Strassenbauten vorgesehen; von ihnen gibt vorläufig vor allem die bald zu realisierende Oberland-Autobahn Anlass zu heftigen Kontroversen.

Diese Strasse wurde einerseits zusammen mit der Weinland-Autobahn als Bindeglied für die Strecke Deutschland – Italien geplant, andererseits soll sie dem Regionalverkehr Oberland – Zürich dienen und zugleich die Orte Rapperswil, Rüti, Dürnten, Wetzikon, Uster und Dübendorf umfahren.

Die Ausmasse des Bauwerkes sind gewaltig: rund alle 1,6 km sind kreuzungsfreie Ein- bzw. Ausfahrten vorgesehen, und bei der Einmündung der Forchstrasse im Raum zwischen Hinwil und Bubikon (Betzholz) soll ein ovaler Verkehrskreisel von 550 m Länge und 400 m Breite gebaut werden.

Eine Umfahrung der Dörfer ist zum Teil dringend notwendig und liegt nicht nur im Interesse des Automobilisten. Aber hier zeigt sich das grosse Dilemma: eine echte Umfahrung ist gar nicht mehr möglich, und es wird in jedem Fall tiefgreifende Nachteile für Bewohner und Landschaft geben, weil das Gebiet bereits zu dicht besiedelt ist. Der Durchgangsverkehr wird zwar aus den Dorf- und Geschäftszentren herausgenommen, führt aber notgedrungen nahe an vielen vorläufig noch ruhigen Wohnzonen vorbei und bedeutet damit eine starke Verminderung des Wohnwertes grosser Gebiete. Viele Orte oder Ortsteile werden von den nahen Erholungsgebieten abgeschnitten, und zum Teil werden diese Erholungsgebiete auch zerstört. Beispiele: Uster, Wetzikon, Rapperswil; Dübendorf wird von Hochleistungsstrassen geradezu umzingelt; die Höhenstrasse schneidet das dichtbesiedelte rechte Zürichseeufer vom gesamten, vielbesuchten Wandergebiet am Pfannenstiel ab. Was die Gestalt der Dorfkerne betrifft, gibt es leider in den meisten Orten nicht mehr viel zu retten: viele sind bereits «saniert», d. h. verkehrsgerecht gemacht worden, und alte, zum Teil markante Gebäude (z. B. der Pfauen in Rüti) mussten breiteren Strassen und Parkplätzen weichen. Durch Uster führt gar eine vierspurige Autobahn.

Am meisten angegriffen wird die Planung des riesigen Verkehrskreisels Betzholz. Der Kreisel kommt in

eine Ried- und Waldlandschaft zu liegen, die von den umliegenden Gemeinden unter Schutz gestellt und ins Inventar der zu erhaltenden Landschafts- und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung aufgenommen worden ist. Dass in und um diese Verkehrsanlage noch ein Flugplatz, eine Schleuderpiste, eine Schiessanlage und ein Werkhof vorgesehen sind, sei nur nebenbei erwähnt.

Wie die Karte zeigt, ist das Oberland ein mit Strassen überaus gesättigtes Gebiet. Betrachten wir zum Beispiel den Querschnitt Männedorf – Wetzikon, Distanz 10,5 km. Im sogenannten «Endausbau» (Jahr 2040) sollen sieben parallele Strassen nach Zürich führen, also durchschnittlich alle 1,75 km eine: nämlich fünf Hochleistungsstrassen, eine Hauptstrasse (die bestehende Strasse Wetzikon–Uster) und eine weitere Strasse (die alte Forchstrasse). Neu zum bestehenden Strassennetz kommen also die Oberland-Autobahn und die Höhenstrasse der Pfannenstielkette entlang; die Seestrasse soll ebenfalls zur Hochleistungsstrasse ausgebaut werden (entnommen dem Transportplan «Weitere Region Zürich», herausgegeben von der Behördendelegation für den Regionalverkehr Zürich). Wer möchte in einem solchen Strassen-Irrgarten noch wohnen?

Die Planer stützen sich auf die errechneten möglichen Bevölkerungszahlen (255 000 in der Region Oberland bis im Jahr 2040), welche ein so dichtes Verkehrsnetz notwendig machen.

Die Petitionäre gegen die Landschaftszerstörung im Betzholz stellen nun nicht nur den Betzholz-Kreisel, sondern diese ganze Planung in Frage, welche aus dem Oberland eine Satellitenstadt von Zürich machen will. Sie werfen den Planern vor, solche möglichen, aber unerwünschten Entwicklungen noch zu fördern, statt der Aufgabe eines Planers nachzukommen, nämlich die Entwicklung in vernünftige Bahnen zu leiten. (Die Planer sprechen von der extrapolierten Bevölkerungszahl 255 000 als einem Plan-«Ziel», als ob dieser Zustand anzustreben wäre. Was bei Erreichen des «Endausbaus» mit der weiter wachsenden Bevölkerung geschieht, wird nicht gesagt.) Die Gegner argumentieren, dass selbst dann, wenn diese Bevölkerungszahlen erreicht würden, diese Strassenbauten ebenso unerwünscht werden könnten wie heute das Expressstrassen-Ypsilon in Zürich. Sie wehren sich gegen Landverschleiss, Immissionen, nicht wiedergutzumachende Zerstörung der letzten zusammenhängenden Naturschutzgebiete und gegen zusätzlichen Strassenverkehr, den zusätzliche Strassen erfahrungsgemäss schaffen. Vor allem empfinden sie es als unsinnig, dass der Verkehr Stuttgart–Mailand auch noch den Umweg über das dichtbesiedelte Zürcher Oberland machen muss, statt dass er auf



«Endausbau 2040» – das ist keine unverbindliche Spielerei. Das Schema zeigt vielmehr, was nach offiziellen Vorstellungen zwischen Zürich und Rüti dereinst alles an Verkehrssträngen durch diese kleinteilige, hügelige Landschaft gelegt werden soll. Im Querschnitt Männedorf–Rüti (eingezeichnet) haben sich die Verkehrsplaner durchschnittlich alle 1,75 km eine Längsstrasse gedacht, die vom Oberland nach Zürich führen würde.

dem kürzeren Weg nördlich des Bodensees durchgeleitet würde. Auch die Weiterführung der Forchstrasse bis ins Betzholz wird in Frage gestellt, besonders weil grosse Teile der bestehenden Strasse schon sehr gut ausgebaut sind. Schon damit würde der Kreisel im Betzholz überflüssig.

Als Alternativen für das Oberland werden der Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel und eine kleinere, zweispurige Umfahrungsstrasse für die Orte Rapperswil, Rüti und Dürnten gefordert, welche keine kostspieligen und landverschleissenden Anschlusswerke hätte und die Erholungsgebiete mehr schonen würde. Hinzu käme wohl auch noch eine Umfahrung von Grüningen.

Einstweilen stehen bereits einige halbfertige Brücken im Betzholz. Die Verbindungsstrecke Betzholz–Uster ist jedoch als letztes Teilstück erst in etwa 15 Jahren geplant.

V. Schweri-Reichle