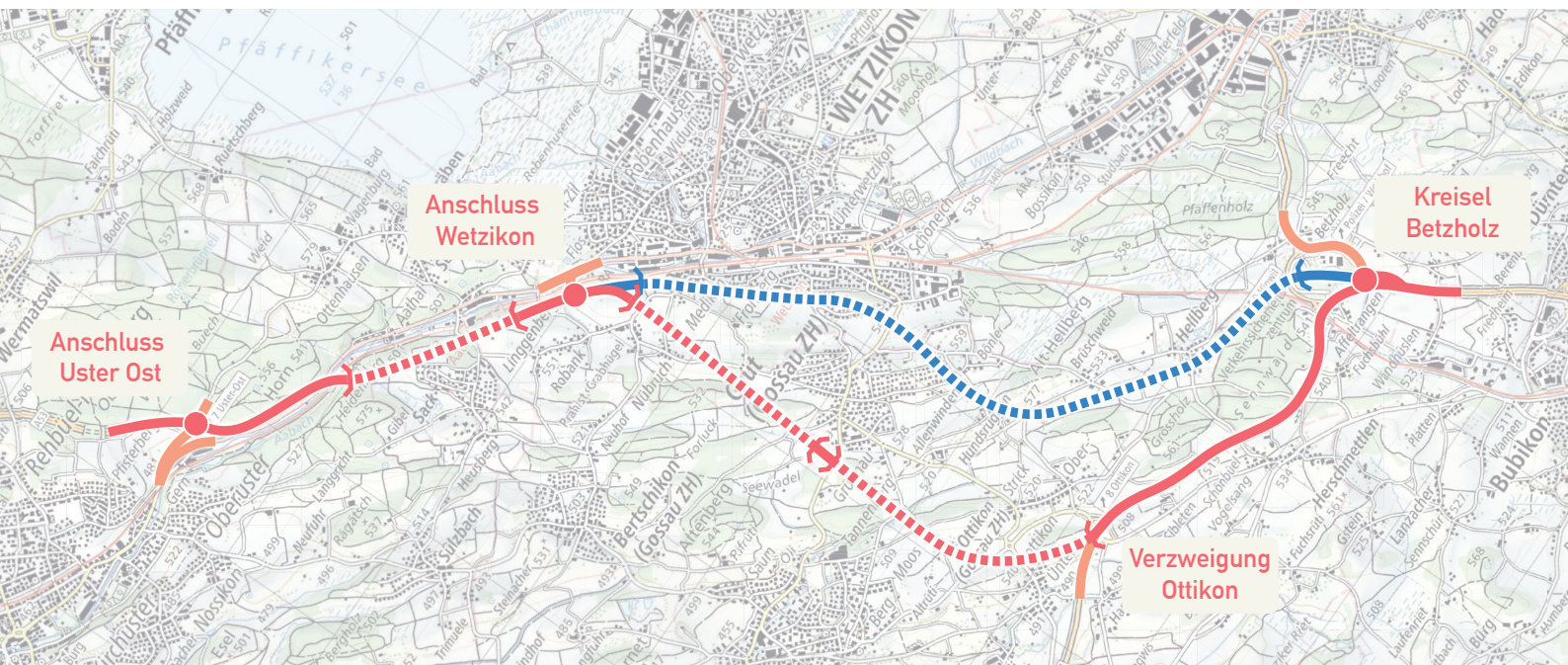




N15 Uster-Hinwil, Lückenschliessung Oberlandautobahn (OAB)



Quelle: ASTRA Infrastrukturfiliiale Winterthur

Projektübersicht

Zwischen Uster und Hinwil ist die Autobahn A15, welche das Zürcher Oberland an die wichtigen Nationalstrassen A1 und A3 anbindet, unterbrochen. Infolgedessen rollt der Auto- und Transportverkehr auf dem nachgelagerten Strassennetz der Region und belastet Mensch und Umwelt. Insbesondere in den Stosszeiten kommt es zu Stau und Ausweichverkehr in den Quartieren. Es braucht deshalb eine verträgliche und sichere Lösung.

Mit der Lückenschliessung wird ein heute fehlendes Stück der Autobahn geschlossen und das nachgelagerte Strassennetz im Zürcher Oberland vom Durchgangsverkehr entlastet. Gleichzeitig schafft die Lückenschliessung im Grossraum Zürich eine notwendige Redundanz im Nationalstrassennetz rund um den Zürichsee.

Das Vorhaben im Zürcher Oberland mit seinen schützenswerten Landschaften und verschiedenen Naturschutzgebieten erfordert eine umfangreiche, sorgfältige Planung. Dies bedeutet auch, dass in vielen Abschnitten unterirdische Linienführungen untersucht werden. Eine spezielle Herausforderung stellt dabei auch der Schutz der mächtigen Grundwasservorkommen (Aathalshotter) dar.

Projektgeschichte und laufende Arbeiten

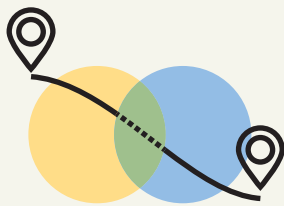
Die Lückenschliessung der Oberlandautobahn schaut auf eine lange Planungshistorie zurück. Der Kanton Zürich hat im Rahmen

der Vorarbeiten zum Generellen Projekt (GP) (2018-19) die seit 2017 im Richtplan festgesetzte Linienführung (rot) konkretisiert sowie weitere Linienführungen zur direkteren Unterquerung der Moorlandschaft «Tunnel tief» untersucht (blau). Das Bundesamt für Strassen ASTRA ist im Rahmen des Neuen Netzbeschluss (NEB) seit 2020 für die weitere Projektierung zuständig und ordnet das Projekt im Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen des Bundes (STEP) dem Zeithorizont 2040 zu.

Der Variantenentscheid zur Linienführung ist nun im Rahmen eines Generellen Projekts durch das ASTRA zu fällen. Zur Sicherstellung der Verträglichkeit für Mensch und Umwelt sowie zur bestmöglichen Eingliederung in die Landschaft sehen beide Varianten mehrheitlich Tunnelabschnitte vor. Auch im Aathal wird das ursprüngliche Projekt nochmals hinterfragt und optimiert. Eine Grobschätzung der Gesamtkosten ergibt für die Richtplanvariante rund 1.5 Milliarden und für die Variante «Tunnel tief» rund 2 Milliarden Franken.

Im Verlaufe des Jahres 2025 fällt der Variantenentscheid des ASTRA zur Linienführung des Generellen Projekts. Im Rahmen dieser Arbeiten wird die Variante «Tunnel tief» optimiert und auf den gleichen Planungsstand wie der auf den umfangreichen Vorarbeiten des Kantons Zürich basierenden Richtplanvariante gebracht. Dies im Sinne einer Vergleichbarkeit der beiden Varianten, um so eine Bestvariante bestimmen zu können. Die Phase Generelles Projekt wird voraussichtlich 2027 abgeschlossen.

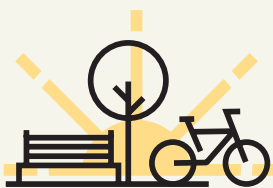
Das übergeordnete Ziel



Mit der Lückenschliessung den Verkehr im Zürcher Oberland besser organisieren

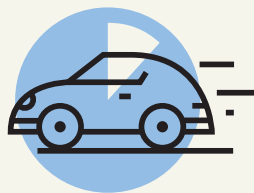
Mit der Lückenschliessung wird ein heute fehlendes Stück der Autobahn geschlossen und das nachgelagerte Strassennetz im Zürcher Oberland vom Durchgangsverkehr entlastet. Gleichzeitig schafft die Lückenschliessung im Grossraum Zürich eine notwendige Redundanz im Nationalstrassennetz rund um den Zürichsee.

Für das Zürcher Oberland - Für die Autofahrenden



Die Lückenschliessung schafft neue Möglichkeiten für die Gemeinden

Mit der Entlastung des nachgelagerten Strassennetzes können die regionalen Strassensiedlungs- und landschaftsgerecht nach den Bedürfnissen der lokalen Bevölkerung entwickelt werden. Es entstehen Potentiale für neue Frei- und Grünräume und damit verbunden bessere Aufenthaltsqualitäten.



Dank der Lückenschliessung schneller und sicherer am Ziel

Die Lückenschliessung ermöglicht eine schnelle und sichere Abwicklung des Durchgangsverkehrs auf der Autobahn. Die Nutzer dieser sind dadurch schneller am Ziel und entlasten durch die Nutzung der Autobahn das nachgelagerte Strassennetz. Auch dieses wird dadurch sicherer.

Das wird bei der Planung berücksichtigt



Integrale Planung für Siedlungs- Landschafts- und Umweltschutz

Im Vordergrund steht eine möglichst siedlungs-, landschafts- und umweltverträglich ausgestaltete Lösung. Die negativen Auswirkungen der Nationalstrasseninfrastruktur auf deren Umwelt sind so gering wie möglich zu halten und eine bestmögliche Eingliederung in die Umgebung zu gewährleisten.



Umsetzung Amtsauftrag und Normkonformität

Die Lückenschliessung ist Teil des Nationalstrassennetzes und muss daher den politischen Vorgaben und Planungszielen entsprechen, die im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms des Bundes (STEP) definiert sind. Das Nationalstrassenprojekt ist gemäss den gültigen Normen und Richtlinien zu erarbeiten.

Impressum

Bundesamt für Strassen ASTRA, Infrastrukturfiliale Winterthur,
Grüzefeldstrasse 41, 8404 Winterthur
Telefon 058 480 47 11
winterthur@astra.admin.ch