



Liebes GSL-Mitglied

Mit diesem Newsletter informieren wir Sie über die folgenden 4 Themen

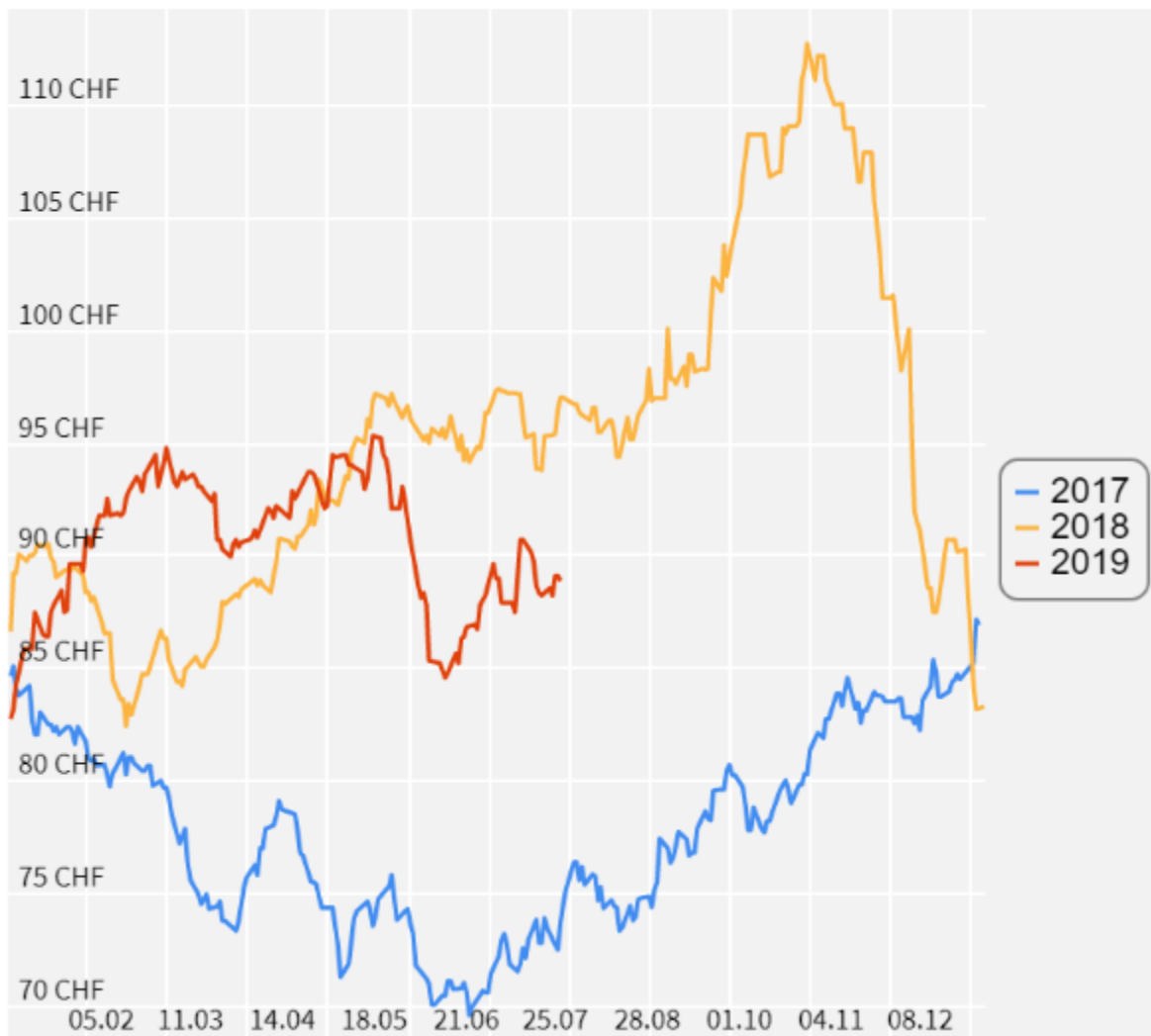
- Heizöl-Sammelbestellung 2019 - Sommer (Juli/August)
- Status Ballonaktion – Schreiben an den Kanton und an das ASTRA sowie Antworten
- Medienbericht zur A53 vom 5.7.201
- Projekt Hardstrasse (öffentliche Mitwirkung und Informationsveranstaltung am 5.9.2019)

## **1. Heizöl-Sammelbestellung 2019 - Sommer (Juli/August)**

In den letzten Jahren haben sich zwei Heizölbestellungen pro Jahr eingespielt: Januar/Februar und Juli/August, da dann in der Regel jeweils eher relativ günstigste Preise zu erwarten waren. Wie üblich kann kaum eine Prognose gewagt werden und wir bestellen deshalb im normalen Takt.

Preisentscheidend für uns ist die Abnahmemenge (Pooling) - aktuell haben wir schon Anfragen von GSL-Mitgliedern über 17'000 Liter. Die aktuelle Preisentwicklung sieht man in der folgenden Grafik:

## HEIZÖLPREISE SCHWEIZ IM JAHRESVERLAUF



Bitte beantworten Sie uns folgende Fragen:

1. Menge: Wie viele Liter benötigen Sie? .....
2. Liefertermin: In welchem Zeitraum möglich? .....
3. Ferien: Wann sind sie abwesend? .....
4. Ihre Adresse und Telefonnummer .....

Wir bestellen schwefelarmes Oeko-Heizöl (max. 50 ppm Schwefel). Das von uns früher bestellte schwefelfreie Oeko-Heizöl (max. 10 ppm Schwefel, identisch zu Winter-Diesel für Lastwagen) hatten wir beim damaligen Lieferanten zum gleichen Preis erhalten. Wie man vor zwei Jahren in den Medien lesen konnte, wird das schwefelfreie Heizöl aber nicht durch Reinigung, sondern durch Fraktionierung gewonnen, d.h. ein Teil des Heizöls wird besonders sauber, der andere umso dreckiger und geht nach

Afrika (gesetzlicher Grenzwert 3500 ppm). Nach einer erneuten Ausschreibungsrunde haben wir letztes Jahr den Lieferanten gewechselt und beziehen nun die bei ihm günstigere schwefelarme Qualität.

Nach der Bestellung werden Sie direkt vom Lieferanten kontaktiert. Wir bleiben bei unserem Takt mit zwei Bestellungen pro Jahr, die nächste Lieferung wird also ca. Januar/Februar 2020 sein.

## 2. Status Ballonaktion

Der GSL hat Mitte Juni per Mail und Brief kantonale Stellen auf die Ballonaktion aufmerksam gemacht und darum gebeten, unser Anliegen bestmöglich zu unterstützen. Zu den Angeschriebenen gehören

- die Volkswirtschaftsdirektion (Regierungsrätin Carmen Walker-Späh) mit dem
  - Amt für Verkehr (Markus Traber)
- die Baudirektion (Regierungsrat Martin Neukomm) mit
  - Tiefbauamt (Felix Muff, Kantonsingenieur)
    - Abteilung Projektieren und Realisieren (Ingitta Scapozza)
  - Amt für Landschaft und Natur (Dr. Marco Pezzati) mit
    - Fachstelle Naturschutz (Ursina Wiedmer)
    - Fachstelle Bodenschutz (Cécile Wanner)
- ASTRA (Bundesamt für Strassen) Filiale Winterthur (Projektleitung, ab 1.1.2020 offiziell zuständig, jetzt schon dabei)
- alle Kantonsräte der Wahlbezirke Hinwil und Uster
- die Kantonsrats-Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU)
- der Verein *Zusammenschluss Oberlandstrasse*

Im Text haben wir darauf hingewiesen, dass Anwohner im April das offene A53-Autobahnteilstück zwischen Grüt und Gossau ausgesteckt und die zeitgleich sicht- und hörbaren 15 Fahrzeuge visualisiert haben, so wie auf nachfolgendem Foto zu sehen ist.



Die zu erwartende Belastung steht im Widerspruch zur anvisierten Entlastung des Zürcher Oberlandes. Die Anwohner fordern deshalb, dass dieses Teilstück im Tunnel geführt wird, so wie es auch vom Gemeinderat gefordert wird. Machbarkeit und Kosten dürfen nicht alleinige Kriterien sein, weshalb die Option eines Tunnels prioritär und mit Nachdruck zu verfolgen ist. Wir haben betont, dass wir nicht die Autobahn verzögern wollen, aber bereit sind, die uns zur Verfügung stehenden Möglichkeiten für das Durchsetzen unseres Anliegens zu nutzen.

In der Zwischenzeit liegen die ersten Resultate der im Auftrage des Kantons in den Wintermonaten durchgeführten hydrogeologischen Bohrungen vor und der Kanton hat die Planungskommission der RZO (Region Zürich Oberland) informiert. Auf der Homepage der RZO ist dazu aber noch nichts zu finden. Wir

haben aber Hinweise darauf, dass unter anderem die folgenden 3 grundsätzlichen Lösungsmöglichkeiten diskutiert und geprüft werden:

1. **Offene Linienführung** mehr oder weniger so, wie von uns bei der Ballon-Aktion dargestellt. Dabei muss irgendwie das *Bächlein beim Schlachthäuschen gequert* werden.
2. Eine **oberflächennahe, überdeckte Linienführung**. Hier ist der *Grundwasserspiegel* zu beachten, welcher die Lösungsmöglichkeiten einschränkt.
3. Eine **möglichst tiefe Linienführung**, wenn möglich im Fels, direkt zwischen Wetzikon Ost und Betzholz. Allerdings dürfte bei dieser Variante hier die *Entlastungswirkung für Wetzikon* kritisch sein.

Abschliessende Entscheide sind weder gefällt noch spruchreif. Ob bzw. welche Variante momentan im Vordergrund steht, ist uns nicht bekannt. Die nächste Information seitens des Kantons ist für September geplant.

### Reaktionen auf unser Schreiben

Der GSL hat Mitte Juli einen Brief von der **Volkswirtschaftsdirektion** erhalten. Man könne unsere Bedenken nachvollziehen. Man wolle die Lücke schnellstmöglich schliessen und führe Vorarbeiten von Seiten des Kantons aus, wodurch «die lokalen Interessen z.B. betreffend der Lage und Ausgestaltung der Anschlüsse oder in Bezug auf die verkehrlich flankierenden Massnahmen besser ins Vorhaben eingebracht werden können». Die Entlastung von Wetzikon und Hinwil solle «selbstverständlich nicht zu Lasten anderer Gemeinden geschehen». Das Ziel des Kantons sei eine wo immer mögliche unterirdische Linienführung, wegen der «hohen Lage der Grundwasserträger zwischen Grüt und Gossau erscheint jedoch eine komplett durchgängige unterirdische Führung der Strasse als nicht möglich». Erst nach Beendigung der hydrologischen Messungen könne man die Höhenlage der Strasse festlegen. Parallel kläre man mit dem ASTRA aber auch ab, ob man die Grundwasserträger komplett unterfahren könne.

Von den **Kantonsräten** gab es nur wenige Rückmeldungen. Einmal wurde Unterstützung zugesichert, ohne konkret zu werden, wie dies erfolgen soll. Andere haben darauf hingewiesen, dass von Anfang an klar war, dass eine unterirdische Linienführung wegen des Wassers nicht möglich sei und dass der Einsatz für die Prüfung solcher Varianten mehr Wahlpropaganda sei. Ob dem so ist oder nicht, sei dahingestellt. Wichtig ist, dass wir kommuniziert haben, dass für uns die Variante 1 mit einer Lärmbelastung für die Anwohner nicht in Frage kommt und wir bereit sind, dafür einzustehen. Die Variante 2 wäre für Wetzikon und Grüt am besten, es wird aber auf die Ausführungsdetails ankommen.

Weitere Informationen zur genannten Ballon-Aktion findet man auf der Webseite des Dorfvereins: <https://www.gsl-gruet.ch/dorfverein/verkehr.php#tunnel>

Nachfolgend direkte Links:

- [Fernsehbericht TeleTop mit Interviews Vertreter Dorfverein und Gemeindepräsident Jörg Kündig](#)
- [Presstext des GSL](#)
- [Bericht im Zürcher Oberländer](#)

### 3. Medienbericht zur A53 vom 5.7.2019

Nachfolgend die für uns relevanten Schlüsselaussagen aus dem **ZO-Artikel vom 5.7.2019 zur Vereinsversammlung des Vereins *Zusammenschluss Oberlandautobahn***, an welcher Regierungsrätin Carmen Walker Späh als Gastrednerin auftrat:

- Der Realisierungszeitpunkt gemäss Astra-Direktor Jürg Röthlisberger ist 2033
- Die Arbeiten gehen am 1.1.2020 vom Kanton an die Winterthurer Filiale des Astra, der Kanton begleitet das Projekt dann weiterhin
- In der zweiten Jahreshälfte 2019 will der Kanton über den genauen Planungsstand der Oberlandautobahn informieren
- Die heute vorgesehene Streckenführung sei relativ landschaftsverträglich und bringe etwa die Hälfte des Verkehrs auf die Autobahn
- Ist die Forderung der am stärksten betroffenen Gemeinde Gossau nach einem Verzicht auf den Anschluss Ottikon eine Option? Gemäss Jürg Kägi (Vereinsmitglied und Bauingenieur, welcher die Brücke beim Betzholz baute) sei nicht der Verzicht ein Thema, sondern eine Redimensionierung.  
*Kommentar GSL: Die Gemeinde Gossau hatte sowohl Verzicht als auch eine Redimensionierung ins Spiel gebracht.*
- Welche Beziehungen wirklich sinnvoll sind, das hinterfragt der Kanton gemäss Jürg Kägi aktuell nochmals. Aus Wetziker Sicht fehle der Anschluss Unterwetzikon, weshalb ein Anschluss Ottikon Sinn mache. Dies sei auch im Interesse von Gossau, weil sonst der Verkehr durch Gossau oder auch durch Hinwil hindurch zum nächsten Anschluss gehe.
- Linienführungen: Gemäss Jürg Kägi sei technisch alles möglich, aber nicht alles sei sinnvoll. Er sieht kein Problem mit der geplanten Linienführung, da es nur um eine wenige hundert Meter offene Strecke gehe. Die Strasse könne man in diesem Abschnitt mit technischen Mitteln unsichtbar und unhörbar machen. Auch dieses Problem sei momentan beim Kanton im Studium zwecks Optimierung.
- Regierungsrätin Carmen Walker-Späh sagte, es brauche den Verein *Zusammenschluss Oberlandautobahn* als Zeichen dafür, dass die Oberländer Bevölkerung hinter dieser Lückenschliessung stehe.

## Chronologie der Oberlandautobahn

1965	Die Linienführung der A 53 im Oberland wird erstmals festgelegt.
1978	Eröffnung des Teilstücks von der Kantonsgrenze bei Jona bis Kreisel Betzholz.
1985	Der Bundesrat nimmt das Teilstück zwischen Uster und Betzholz (Linienführung im kantonalen Gesamtplan) von der Genehmigung aus.
1987	Suche nach Varianten, Moorschutzartikel findet Eingang in die Bundesverfassung.
1988	Eröffnung des Abschnitts Volketswil–Oberuster (Umfahrung Uster).
1993	Einigung zwischen Bund und Kanton zur Moorlandschaft Wetzikon/Hinwil.
1995	Der Kantonsrat setzt die Variante «Mitte plus» im Richtplan fest.
1998	Einreichung der Motion Kurt Schellenberg für eine Kreditvorlage zum Bau der Oberlandstrasse zwischen Oberuster und Betzholz.
1999	Der Kantonsrat überweist die Motion Schellenberg an den Regierungsrat. Der Verein «Zusammenschluss Oberlandstrasse» wird gegründet. Kanton spricht Kredit für das generelle Projekt Oberlandstrasse.
2002	Der Regierungsrat unterbreitet Kreditvorlage. Die Oberlandautobahn ist im Entwurf «Sachplan Strassen» des Bundes enthalten.
2005	Abschluss der Planung durch den Kanton und Auflageverfahren.
2006	Festlegung «Sachplan Verkehr» durch Bund mit Aufnahme der Oberlandstrasse.
2008	Der Regierungsrat setzt das Projekt für die Lückenschliessung fest.
2008	Vorlage Netzbeschluss durch Bundesrat. Netzbeschluss Nationalstrassen durch die eidgenössischen Räte.
2011	Das Zürcher Verwaltungsgericht weist 3 Beschwerden gegen die Pläne ab.
2012	Das Bundesgericht weist das Projekt wegen Verstosses gegen den Moorschutz an den Kanton Zürich zurück. Bundesrat verabschiedet Botschaft zur Anpassung des Netzbeschlusses. Die Oberlandautobahn als «national bedeutendes Bauvorhaben» wird vom Bund übernommen und soll realisiert werden. National- und Ständerat stimmen dem revidierten Netzbeschluss zu.
2014	Der Kanton Zürich präsentiert neue Varianten zur Linienführung. Die Variante 2 via Gossau setzt sich durch.
2017	Ja zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds NAF im Februar und damit zur Abtretung der Oberlandautobahn an den Bund. Der Zürcher Kantonsrat nimmt die Variante Süd in den Richtplan auf.
2018	Der Zürcher Regierungsrat spricht einen Kredit von 2,7 Millionen Franken für planerische Vorarbeiten im Hinblick auf die Übergabe an den Bund.
2020	Ab dem 1. Januar ist das Bundesamts für Strassen (Astra) und nicht mehr der Kanton Zürich für die Oberlandautobahn zuständig.

#### **4. Projekt Hardstrasse: Öffentliche Mitwirkung und Informationsveranstaltung (5.9.2019)**

Der Gemeinderat Gossau projiziert strassenbauliche Massnahmen an der Hardstrasse. Der GSL und der Dorfverein Bertschikon waren eingeladen, mit je 2 bis 4 Vertretern an einem Workshop teilzunehmen und haben diese Einladung gerne angenommen. Am Workshop wurden die Bedürfnisse aufgenommen, in Kategorien eingeteilt und priorisiert, um möglichst viele wichtige Anliegen von Anfang an im Projekt berücksichtigen zu können. Die Bedürfnisse fielen vor allem in die Kategorien Sicherheit und Naherholungsraum. Konkret ging es um 30er-Zonen, sichere Fussgängerwege vom Dorfende bis zu den ersten Feldwegen, sichere Strassenbreite, Reduktion oder Verbot von schwererem Verkehr. Die Projektverantwortlichen der Gemeinde überprüften die Ergebnisse des Workshops in der weiteren Projektentwicklung auf Machbarkeit und besprachen den überarbeiteten Projektentwurf kürzlich mit den Workshop-Teilnehmern. Weitere Abklärungen mit zuständigen Dritten (z. B. Kantonspolizei) laufen. Viele der Bedürfnisse wurden im Projektentwurf weitgehend umgesetzt, die Kantonspolizei wurde bezüglich Reduktion von schwerem Verkehr angefragt.

Der Gemeinderat hat dem Projekt Hardstrasse zugestimmt und damit kann das öffentliche Mitwirkungsverfahren starten. Involvierte Grundeigentümer wurden schriftlich informiert und direkte Gespräche sind geplant. Die 30-tägige Mitwirkungsfrist zugunsten der Gossauer Bevölkerung gemäss §12 in Verbindung mit §13 des kantonalen Strassengesetzes (StrG) startet am Freitag 23. August 2019. Eine begleitende **Informations-Veranstaltung wird am Donnerstag 5. September 2019, 19.30 Uhr im Singsaal Schulhaus Wolfrichti** stattfinden .

#### **5. Zusammenfassung der Termine**

- Information durch Kanton zur Autobahn A53: In der zweiten Jahreshälfte, wahrscheinlich Im September
- Information durch Gemeinde zur Hardstrasse: Am 5.9.2019, 19:30 Uhr im Singsaal Schulhaus Wolfrichti

Freundliche Grüsse

Für den Dorfverein **GSL Grüt - sicher - lebenswert**

Peter Pirani  
Leiter Projektgruppe Verkehr

Peter Ehrensperger  
Präsident