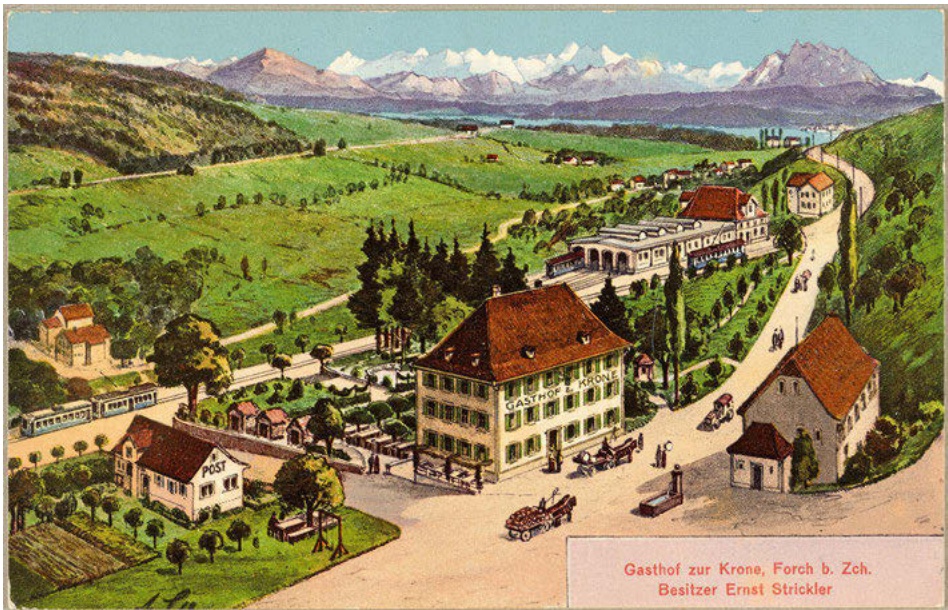


Blick zurück: Bau der Forchautostrasse

Jürg Bruppacher

Einst fuhr hier die Postkutsche vorbei

Der Verkehrsweg von Zürich über die Forch ins Zürcher Oberland hat eine lange Geschichte, wurde der Übergang doch bereits 1259 erstmals erwähnt. Immer wieder liest man in historischen Dokumenten von Gütertransporten und Truppenbewegungen über die Forch. Der Bau von Wirtshäusern entlang der Strasse ist ein deutliches Zeichen für den steigenden Verkehr. Am 1. Juli 1836 errichtete die kantonale Postverwaltung einen wöchentlich zweimal verkehrenden Postkurs von Zürich über Neumünster, Forch, Egg, Grüningen nach Wald. Die mit vier Pferden bespannte Postkutsche enthielt 12 Sitzplätze. 1844–1846 wurde dann eine neue Strasse mit teils neuer Streckenführung über die Forch gebaut.



Die Postkarte von 1914 zeigt im Hintergrund die neu erbaute Strecke der Forchbahn, im Vordergrund Kutschen und sogar ein Auto, die beim Gasthof Krone vorbeifahren. Die Forchautostrasse wurde rund 50 Jahre später gebaut. Bild: ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv

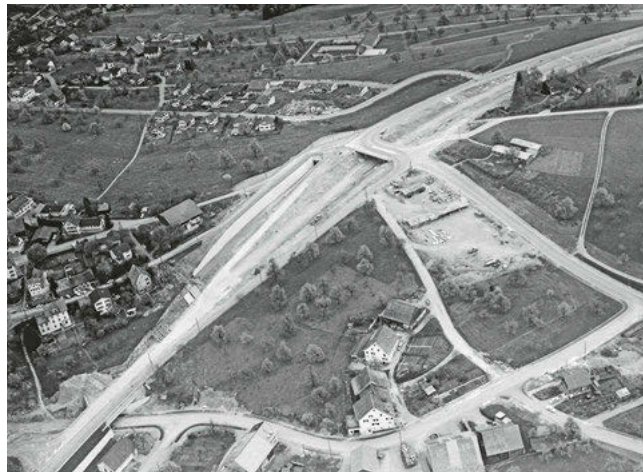
Verkehrsentwicklung im 20. Jahrhundert

Vom 1. Mai 1896 an verkehrten täglich zwei Kurse Zürich–Forch–Egg mit Anschluss an die Postkurse Uster–Egg–Meilen und Hinteregg–Esslingen–Stäfa. Der Bau der Forchbahn 1912 brachte aber keine Entlastung auf der Forchstrasse. Im Gegenteil, das Bahntrasse wurde weitgehend auf der bestehenden Strasse gebaut. Nach dem Zweiten Weltkrieg begann der Siegeszug der Mobilität, und Felix Aepli schrieb in der Geschichte der Gemeinde Maur: «Der seit den fünfziger Jahren überall stark aufkommende Privatverkehr erlaubte es, die Abgeschiedenheit der Gemeinde Maur schlagartig zu überwinden, wobei die geringe Distanz zur Wirtschaftsmetropole Zürich die Entwicklung beschleunigt hat.» Wer würde heute noch von einer «Abgeschiedenheit der Gemeinde Maur» sprechen, auch wenn Aesch, Ebmatingen und Binz durch die Stadtnähe früher von einer regen Bautätigkeit betroffen waren als die Orte am Greifensee. Insbesondere auf der Forch, aber weitgehend nur im Gemeindeteil Maur, entstanden in den 1960er- und 1970er-Jahren viele Neubauten. Heute wohnen in 8127 Forch etwas über 4000 Personen, von denen etwa 20 % zur Gemeinde Küsnacht gehören.

Der Bau der Forchautostrasse

Erstaunlich früh hat sich der Kanton Zürich um den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur bemüht, vor allem wenn man bedenkt, dass das erste Teilstück der N1 (heute A1, Grauholzautobahn) erst 1962 eröffnet wurde. Bereits neun Jahre früher, im Jahr 1953, hat der Regierungsrat des Kantons Zürich das Projekt zum Ausbau der Forchstrasse von Zollikerberg bis Esslingen, sowie zur Verlegung der Forchbahn auf ein eigenes Trasse, positiv zur Kenntnis genommen.

Und im Herbst 1958 konnte mit dem Ausbau der Forchstrasse zwischen dem Zollikerberg und der Gemeindegrenze Zumikon begonnen werden. Als Nächstes erfolgte der Strassenbau von Zumikon bis Forch mit der Einweihung in der Mitte der 1960er-Jahre, und 1971 konnte die Umfahrungsstrasse zwischen Forch und Esslingen eröffnet werden. In all diesen Jahren hat man von einer Umfahrungsstrasse oder einer neuen Hauptverkehrsstrasse gesprochen, erst später dann von einer Forchautostrasse und seit einigen Jahren von der A52. Heute ist sie als kantonale Autostrasse klassifiziert.



Das Luftbild von 1963 zeigt die Forchstrasse im Bau. Schon erstellt ist die Brücke, erkennbar auch die neue Führung der Forchbahn. Im Hintergrund das noch wenig bebaute Quartier Maiacher mit dem Schulhaus Aesch. Bild: ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv



Imposant: die neue, frisch erstellte Autostrasse.
Links das alte Forchbahndepot, rechts Kaltenstein.
In der Bildmitte sieht man die Brücke mit dem neuen
Forchbahntunnel und im Hintergrund den Greifensee.
Bild: ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv

Gesellschaftliche Reaktionen und Planungen

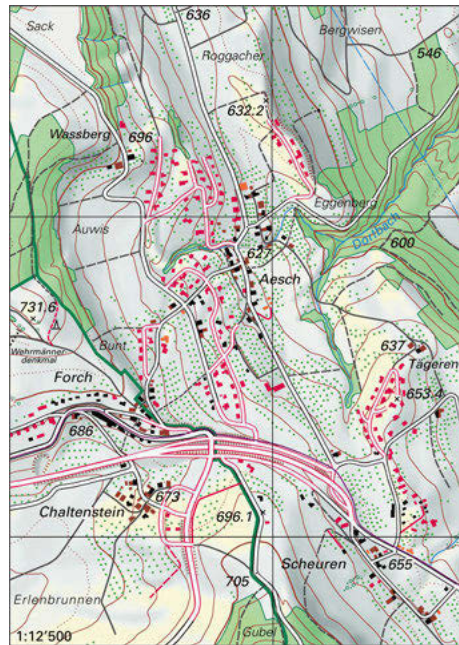
Erstaunlich, dass es damals gegen den Bau der neuen Strasse kaum Widerstand gab. Strassenlärm und Abgase waren kein Thema. Auf generell bemerkenswerte hohe Zustimmung stiessen in jener Zeit Projekte zum Ausbau der Infrastruktur.

Eigentlich grundlegend neu gestaltet wurde dabei die Forch. Umfangreiche Erdarbeiten brachten überaus starke Eingriffe ins Ortsbild. Die Weiler Kaltenstein und Forch in der Gemeinde Küsnacht, sowie Aesch und Scheuren in der Gemeinde Maur, wurden durch die Autostrasse getrennt. Es gibt Brücken und Unterführungen zwischen den Ortsteilen, und der Anschluss an die Autostrasse ist auf der Forch respektive in Scheuren mit zwei Halbanschlüssen in einer Distanz von rund 400 Metern gestaltet. Dazu zeigte es sich als sinnvoll, auch die Forchbahn zu verlegen. Der neue Bahnhof Forch und eine deutlich grössere Einstellhalle wurden in unmittelbarer Nachbarschaft zur Autostrasse erstellt. Die Forchbahn verkehrt nicht mehr oberirdisch vom Limmat- ins Glatttal, sondern in einem Tunnel unter der neuen Forchautostrasse. Damit ist die einst ländliche Forch in den 1960er-Jahren definitiv zu einem vom Verkehr dominierten Übergang geworden.

Aber es hätte noch schlimmer werden können. 1978 erfolgte der Erlass eines kantonalen Richtplans mit dem «Schreckensgespenst» einer Forchentlastungsstrasse über die Gemeinde Maur mit einer richtungstrennten, vierspurigen Hochleistungsstrasse von Forch-Scheuren nach Ebmatingen und Binz. Allerdings wurde davon aber nur die Umfahrung Binz realisiert.

Bilanz und Perspektive: Die A52 im Kontext der Mobilitätsentwicklung

Man kann zur A52 stehen, wie man will, aber wenn man bedenkt, dass zur Zeit der Planung in der ganzen Schweiz rund 300 000 Autos registriert waren und heute allein im Kanton Zürich die dreifache Menge, dann muss man den Planern sicherlich keine Kurzsichtigkeit vorwerfen. Der Anschluss an die Oberlandautobahn A53 (Brüttiseller Kreuz bis Reichenburg) ist bei Betzholz in Hinwil realisiert, auch wenn letztere noch nicht durchgängig ist und seit Jahrzehnten über die Linienführung gerungen wird. Richtung Zürich endet die Autostrasse an der Lichtsignalanlage bei der Kreuzung mit der Küssnacherstrasse in Zumikon. Dies wird voraussichtlich auf absehbare Zeit so bleiben.



Neue Strassen und Gebäude in rot und orange, die zwischen 1957 und 1966 erstellt wurden.

Bild: Ernst Spiess, «Siedlungsentwicklung von Aesch-Scheuren-Forch», in Maurmer Neujahrsblätter, 2005, S.1–24.

Anmerkungen

Dieser Artikel wurde ursprünglich in der Maurmer Post in Ausgabe Nr. 28 vom 23. August 2019 auf den Seiten 2–3 veröffentlicht. Er erscheint hier in leicht geänderter Form und mit freundlicher Genehmigung.