

## **2. Abrechnung Kredit für die Ausarbeitung des Ausführungsprojekts mit Umweltverträglichkeitsbericht zum Bau der Zürcher Oberlandautobahn A53, Abschnitt 3, Anschluss Uster Ost bis Kreisel Betzholz, Gemeinde Hinwil**

Antrag des Regierungsrates vom 4. Juli 2019 und gleichlautender Antrag der Kommission für Planung und Bau

Vorlage 5475, (Reduzierte Debatte)

*Andrew Katumba (SP, Zürich):* Präsident der Kommission für Planung und Bau (KPB): Vor drei Jahren beschloss der Kantonsrat mit dem Richtplaneintrag eine neue Linienführung der Oberland-Autobahn. Er setzte damit gleichzeitig einen Schlussstrich unter ein jahrelanges Rechtsverfahren. Seit Anfang 2020 ist nun das Bundesamt für Strassen (ASTRA) und nicht mehr der Kanton alleine für die Planung und Ausführung der Autobahnen im Kanton Zürich, insbesondere der Oberland-Autobahn zuständig.

Heute aber behandeln wir lediglich die Schlussabrechnung des – man kann wohl sagen – gescheiterten Ausführungsprojektes. Ich rekapituliere: Am 3. Mai 2003 bewilligte dieser Rat einen Kredit über neun Millionen Franken für die Ausarbeitung des Ausführungsprojekts mit Umweltverträglichkeitsbericht zum Bau der Zürcher Oberland-Autobahn A53. Mit diesem Projekt sollte die Autobahnlücke zwischen «Uster Ost» und dem Kreisel «Betzholz» geschlossen werden. Nach intensiven Projektierungsarbeiten, Konsultationen der Fachstellen und unter Mitwirkung der Bevölkerung gemäss Paragraf 12 und 13 des Strassengesetzes wurde das Projekt schliesslich mit RRB-Nr. 359 (*Regierungsratsbeschluss*) vom 5. März 2008 festgelegt. Das Projekt ist dann aus bekannten Gründen vor Bundesgericht gescheitert. Im Rechtsmittelverfahren vor dem Verwaltungsgericht und dem Bundesgericht wurde festgehalten, dass das Projekt als Folge des Moorschutzes so nicht realisiert werden kann – Stichwort: Rothenturm-Artikel.

Die Volkswirtschaftsdirektion und die Baudirektion wurden beauftragt, in Absprache mit dem ASTRA eine bewilligungsfähige Variante vorzulegen. Nach umfangreichen Studien wurde eine neue Linienführung als Bestvariante fixiert. Am 29. Mai 2017 beschloss daraufhin der Kantonsrat mit dem Richtplaneintrag eine neue Linienführung zur Schliessung der Autobahnlücke. Mit Beschluss RRB-Nr. 54/2018 bewilligte der Regierungsrat eine erneute Ausgabe über 2,3 Millionen Franken für Vorarbeiten zum generellen Projekt der Lückenschliessung der Zürcher Oberland-Autobahn und kündigte die Schlussabrechnung des ursprünglichen Objektkredites an, die mit vorliegendem Antrag nun erfolgt.

Kurz zusammengefasst: Die bewilligten Kosten über 9 Millionen Franken wurden infolge Projektsistierung nicht vollständig ausgeschöpft. Aufgrund des Abbruchs der Projektarbeit ergeben sich Minderkosten von 1'457'874 Franken. Man kann das Ganze wohl unter dem Motto «ausser Spesen nichts gewesen» zusammenfassen.

Die KPB beantragt Ihnen einstimmig, der vorliegenden Kreditabrechnung zuzustimmen. Ich danke Ihnen.

*Walter Honegger (SVP, Wald):* Eine lange Geschichte geht für den Kanton dieses Jahr – mindestens von der Planungsseite her – zu Ende. Seit dem Januar 2020 ist nun der Bund, ist das ASTRA für die Lückenschliessung der Oberland-Autobahn zuständig. Mit der heutigen Abrechnung des Kredites über die Projektierung des Teilstückes «Uster Ost» bis zum Kreisel «Betzholz» in Hinwil ist dieses Projekt für uns quasi beendet.

Natürlich wäre es aus unserer Sicht schöner gewesen, wenn wir heute nicht nur die Projektierung, sondern eben auch den Baukredit hätten abnehmen können. Dass der Bau von neuen Strassen in der Schweiz sehr schwierig geworden ist, zeigt dieses Beispiel exemplarisch auf. Seit gut 30 Jahren wird um die Realisierung dieses Teilstückes gefochten. Immerhin konnte der Kanton dem Bund nun ein Projekt übergeben, von dem man sagen kann, dass es über all die Jahre eigentlich gut gereift ist und für eine baldige Realisation bereit wäre. Nun sind wir natürlich sehr gespannt, wie der Bund an die Sache herangeht, und ob man die Dringlichkeit für die betroffene Region durch den Bund auch ernst nimmt. Wir bleiben an dieser Sache sicherlich dran und ergreifen allfällige notwendige Massnahmen, um diesem Projekt tatsächlich auch zur Realisierung zu verhelfen. In diesem Sinne ist die SVP mit der Abnahme der Abrechnung des Kredites für die Ausarbeitung des Ausführungsprojektes mit Umweltverträglichkeitsbericht einverstanden.

*Theres Agosti (SP, Turbenthal):* Eine Projektierung, die Bundesgesetzvorgaben ungenügend überprüft, diese leidige Geschichte darf nicht mehr vorkommen. Der Abrechnung über das ganze Debakel kann zugestimmt werden. Wir haben es gehört: Der 9-Millionen-Kredit zur Ausarbeitung eines Ausführungsprojektes mit Umweltverträglichkeitsprüfung musste gekündigt werden, weil die Linienführung den Bundesgesetzvorgaben nicht entsprach. Hier entstehen zwar Minderkosten, doch war ein zweiter Anlauf zur Projektierung einer neuen Linienführung ein erheblicher Mehraufwand. Auch wenn der Kanton nicht mehr für die Nationalstrassenplanung zuständig ist, fordern wir von der SP kein Strassenbauprojekt mehr mit unsolider Überprüfung der Bundesgesetzvorgaben. Durch das Leiturteil des Bundesgerichts wird ersichtlich, wie wichtig der Moorschutz ist. Die Geschichte erforderte nicht nur Minder-, sondern erhebliche Mehrkosten. Der vorliegenden Abrechnung stimmt die SP zu. Immerhin ist jetzt klar, wie der Rothenturm-Artikel auszulegen ist.

*Stephan Weber (FDP, Wetzikon):* Die FDP stimmt der Kreditabrechnung zu. Dennoch hinterlässt diese einen sehr, sehr bitteren Nachgeschmack. Das Oberland leidet weiterhin unter der fehlenden Lückenschliessung. Der Stau auf der Hauptachse rund um Wetzikon ist das eine, der grosse Schleichverkehr durch die Weiler, durch die Quartiere, durch die Dörfer im Oberland ist unhaltbar. Alles, was wir heute Morgen im Zusammenhang mit dem Raumplanungsbericht gefordert haben, wird hier sträflich vernachlässigt. Wir fordern den Regierungsrat auf, beim

Bund den Druck aufrechtzuerhalten. Der gegenwärtige Zeithorizont für die Lückenschliessung von 15 bis 20 Jahren ist unhaltbar und benötigt Massnahmen zur Beschleunigung. Die Bevölkerung im Oberland leidet, die Politik muss handeln – und zwar schnell. Wir fordern den Regierungsrat auf, in Bern den Druck entsprechend aufrechtzuerhalten. Danke.

*Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon):* Der Regierungsrat hat für 9 Millionen Franken eine Autobahn-Planung bestellt, bekommen hat er eine Weiterbildungsveranstaltung für 7,5 Millionen Franken. Dass die Prüfung noch nicht verstanden wurde, zeigte dann das Projekt «Uster West». Zumindest sehen wir jetzt beim Neeracherried: Die Lektion ist angekommen. Ob diese 7,5 Millionen in die Weiterbildung gut investiert waren, oder ob man das auch günstiger hätte machen können, dies zu beurteilen, überlasse ich Ihnen. Wir werden die Abrechnung genehmigen.

*David John Galeuchet (Grüne, Bülach):* «Aus dem Abbruch der ursprünglichen Projektarbeiten ergaben sich die Minderkosten von 1,457874 Millionen Franken.»; so endet die Begründung des Regierungsrats in seiner Weisung. Das ist die absolut beschönigte Variante, um die Verschleuderung von 7,5 Millionen Franken Steuergeldern zu erklären.

Das Bundesgerichtsurteil von 2012 hat bestätigt, dass der Moorschutz sehr hoch zu gewichten ist. Das hat sich auch die Mehrheit der Schweizer Bevölkerung durch die Annahme der Rothenturm-Initiative vor mehr als 33 Jahren auch gewünscht. Das Bundesgericht hat sich klar gegen ein Projekt gestellt, welches sich gegen den Schutz der Moore gestellt hätte. Dem Regierungsrat und der damaligen bürgerlichen Mehrheit im Kantonsrat war klar, dass man gegen den Moorschutz verstösst und Hoch- und Flachmoore nationaler Bedeutung wie auch eine einzigartige Landschaft zerstören wollte, welche durch den Bundesgerichtsentscheid gerettet werden konnten. Auf den leider nur 10 Prozent erhaltenen Mooren in der Schweiz lastet aber nach wie vor ein hoher Druck. Nach der Bilanz 2015 des Naturschutz-Gesamtkonzeptes nimmt die Qualität der Moore nach wie vor ab. Durch Nährstoffeinträge, Austrocknung und Verbuschung gehen die seltenen Moorarten weiterhin verloren.

Man könnte meinen, der Regierungsrat hätte etwas aus der Schmach gelernt und hätte sich von dem heiklen Projekt distanziert. Aber nein! In der Zwischenzeit hat der Regierungsrat weitere 2,7 Millionen Franken in die Hände genommen, um Vorarbeiten zu finanzieren, obwohl man genau weiss, dass man das Dossier in diesem Jahr dem Bund – also genauer dem ASTRA – übergeben wird, da der Bund alle Nationalstrassen in seine Verantwortung übernimmt. Die Zwängerei bleibt ungebrochen.

Ich hoffe, dass hier nicht noch mehr Geld verschleudert wurde, damit Träume aus den 70er Jahren noch wahr werden könnten. Auch die Grünen werden diesen Antrag annehmen.

*Jean-Philippe Pinto (CVP, Volketswil):* Ich gebe Ihnen zuerst meine Interessenbindung bekannt: Ich bin Vorstandsmitglied des Vereins «Zusammenschluss Oberlandstrasse», der sich seit Jahren für die Lückenschliessung der Oberland-Autobahn einsetzt. Dieser Kampf geht auch in den nächsten Jahren weiter. Diese Kreditabrechnung wird selbstverständlich von der CVP genehmigt. Es geht hier um reine Vergangenheitsbewältigung, einen Projektabbruch ohne positives Resultat. Das muss sich in Zukunft ändern.

Seit 1. Januar 2020 liegt die Verantwortung für die Lückenschliessung im Zürcher Oberland voll beim Bundesamt für Strassen. Das ASTRA verschafft sich zurzeit einen Überblick über die neuen Varianten. Dass Handlungsbedarf besteht, ist politisch weitgehend unbestritten. Auf Bundesebene wurde der Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrasse ohne grosse Opposition beschlossen. Dass Engpässe zu beseitigen, das Netz situativ zu ergänzen und an gewissen Orten Ausbauten vorzunehmen sind, scheint über die Parteigrenzen hinweg akzeptiert zu sein. Dies schafft auch berechtigte Hoffnung, dass es mit dem Projekt Oberland-Autobahn zügig vorwärtsgeht. Selbstverständlich muss jede getroffene Lösung bevölkerungsverträglich und ökologisch verträglich sein. Nur so lässt sich auch die Oberland-Autobahn schlussendlich auch realisieren.

Vor der Übergabe an den Bund haben auch die kantonalen Projektverantwortlichen sich noch einmal kräftig ins Zeug gelegt. Die Vorarbeiten, welche die kantonale Verwaltung geleistet hat, sind wichtig und wertvoll. Geht es nach den kantonalen Projektverantwortlichen, wird nur noch ein kurzes Stück der A53 oberirdisch geführt. Auf den Vollanschluss «Ottikon» wird verzichtet. Nun unterbreitet der Kanton Zürich dem Bund noch eine ganz neue Variante. Einen langen Tunnel von Wetzikon direkt zum Betzholz. Damit schafft der Kanton Zürich optimale Voraussetzungen für die zuständigen Bundesstellen, welche das Projekt nun ohne Zeitverzögerung übernehmen und weiterbearbeiten können.

Es bleibt meine persönliche Hoffnung, dass ich vielleicht mit Rollator der Eröffnung der Lückenschliessung Oberland-Autobahn beiwohnen kann. Besten Dank.

*Ratspräsident Roman Schmid:* Es wurde kein Antrag auf Nichteintreten gestellt. Somit haben Sie Eintreten beschlossen.

### *Detailberatung*

#### *Titel und Ingress*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

#### *I. und II.*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 144 : 0 Stimmen (bei 1 Enthaltung), der Vorlage 5475 zuzustimmen.**

Das Geschäft ist erledigt.