

ANFRAGE von Daniel Wäfler (SVP, Gossau)

betreffend Realisierung der Oberlandautobahn als Verkehrstunnel mit integriertem Zusatznutzen für die Erdverkabelung von 220- bis 380-KV-Hochspannungsleitungen

Die Fertigstellung der Oberlandautobahn wird bis zum Zeitpunkt der Realisierung ein Jahrhundert-Projekt, unabhängig davon, ob die Bauherrschaft beim Bund oder beim Kanton Zürich liegt. Derzeit fragen sich aber manche Bürgerinnen und Bürger, ob bei der laufenden Planung die erweiterten Synergiemöglichkeiten (mit grossem Imagegewinn bei der Bevölkerung) von den Behörden und Planern überhaupt wahrgenommen werden.

Von der im Richtplan zur Diskussion stehenden Linienführung Variante 2 sind viele Grundeigentümer direkt oder indirekt betroffen. Der Einbezug des Synergiepotenzials wäre im Interesse der Finanzlage, der betroffenen Region, des Landschafts- und Naturschutzes, und zusätzlich würden die NIS-Strahlungswerte eliminiert. Der vom Regierungsrat für die Realisierung der Oberlandautobahn aufgezeigte Zeithorizont bis 2028 spricht ganz klar für den Einbezug dieser Zusatznutzung in die laufende Planung. Im Sinne einer in der Bevölkerung breit abgestützten, zielgerichteten und umweltschonenden Realisierung der Oberlandautobahn gestatte ich mir diese Anfrage einzureichen.

Ich bitte den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Sind die 2003 von der damaligen Regierungsrätin Dorothee Fierz beim AWEL in Auftrag gegebenen und von der damaligen NOK gemessenen NIS-Anlage-(Grenz-) Werte der im Richtplan aufgeführten 220-KV-Hochspannungsleitung L620 Aathal-Betzholz-Grynau immer noch gültig?
2. Falls ja, weshalb betreibt der Regierungsrat im Hinblick auf die damals gemessenen Grenzwertüberschreitungen nicht ein forscheres und proaktiveres Auftreten gegenüber Axpo-Swiss-grid und BFE (Bundesamt für Energie) und ASTRA des Bundes, mit der Absicht, die schon seit 2003 denkbare und im Jahre 2007 von der damaligen Regierungsrätin Rita Fuhrer innerhalb des Netzbeschlusses in Betracht gezogenen Teil- oder Kombiverkabelung, zusammen mit der Linienführung der Oberlandautobahn, nachdrücklich zu verlangen und möglich zu machen?
3. Weshalb hat der Regierungsrat die Synergiemöglichkeiten, das «beschleunigende Wirkungspotenzial» und vor allem den riesigen Imagegewinn für das Planungsverfahren der Oberlandautobahn im Zusammenhang mit dieser unterirdischen Teilverkabelung bisher nicht stärker genutzt?
4. Wie beurteilt der Regierungsrat das Potenzial für integrierte Hochspannungsrohrblöcke bei Tunnel- und Strassenprojekten im Kanton Zürich und welche Erfahrungen (z.B. aktuell A1 Seebach-Affoltern-Gubrist oder Üetlibergtunnel) wurden bereits damit gemacht?
5. Ist der Regierungsrat bereit, auch gegen den Widerstand der Hochspannungs-Netzgesellschaften und des BFE die im Richtplan Teilrevision 2015 (Erläuterungsbericht zu den Einwendungen auf S. 33/34) aufgezeigte Kombiverkabelung ernsthaft zu prüfen und, falls realistisch, gegenüber BFE und ASTRA konsequent bis hin zur Realisierung zu fordern?

Daniel Wäfler