

A N F R A G E von Gabriele Petri (GP, Zürich) und Mitunterzeichnende

betreffend Linienführung der Oberlandautobahn durch schutzwürdige Moorlandschaften

Anfang Oktober hat der Bundesrat einen Entwurf zum Schutz von Moorlandschaften von besonderer Schönheit und von nationaler Bedeutung, wie er gemäss dem "Rothenturm-artikel" nötig geworden ist, den Kantonen zur Vernehmlassung vorgelegt. Eine dieser Moorlandschaften ist dabei das Gebiet zwischen Wetzikon und Hinwil in der Drumlinlandschaft Zürcher Oberland. Bundespräsident Flavio Cotti schreibt im Begleitbrief zur Vernehmlassung: "Der strengen Selektion konnten von anfänglich 326 inventarisierten Moorlandschaften nur deren 91 genügen! Diese dürfen daher sicher als die besten, typischsten Moorlandschaften der Schweiz bezeichnet werden, die unbedingt unseres Schutzes bedürfen."

Im November 1991 wurde nach über dreijähriger Arbeit, ein Bericht mit Variantenstudien zur Oberlandautobahn zwischen Oberuster und dem Betzholzkreisel fertiggestellt. Beim Vergleich zwischen der Moorlandschaft und den Autobahnvarianten musste ich feststellen, dass drei von fünf Varianten (Varianten "Gesamtplan", "Mitte +" und "Mitte -") die Moorlandschaft massiv tangieren (sie führen während ca. 2,5 km quer durch die Moorlandschaft, wovon "Mitte+" und "Mitte -" teilweise unterirdisch).

Dazu meine Fragen:

1. Wie kommt es, dass der Kanton jetzt schon von den Gemeinden einen Entscheid für eine bestimmte Variante erwartet, obwohl die Vernehmlassungsfrist betreffend Moorlandschaften erst Ende September 1992 abläuft? Muss aus diesem Vorgehen geschlossen werden, dass der Kanton Zürich die Abgrenzungskriterien des Bundes nicht anerkennen will?
2. Falls der Regierungsrat grundsätzlich die Schutzwürdigkeit der Moorlandschaften anerkennt, warum werden dann leichtfertig Linienführungen durch Moorlandschaften für zwei, resp. drei (mit Gesamtplanvariante) Varianten untersucht, die nicht realisierbar sind?
3. Warum wird gleichzeitig der Vorschlag der Naturschutzorganisationen betreffend Linienführung (1983 bei Baudirektor A. Sigrist eingereicht) in diesem Bericht nicht untersucht, obwohl ein Konzept mit lokalen Umfahrungen von Wetzikon und Aathal gerade eben nicht die Moorlandschaft tangiert und deshalb bessere Realisierungschancen zur Lösung der Verkehrsprobleme in Unterwetzikon verspricht?

Gabriele Petri

Martin Bäumle
Barbara Marty Kälin
Martin Ott