

Sitzung vom 26. Februar 1992

591. Anfrage

Kantonsrätin Gabriele Petri, Zürich, und Mitunterzeichnende haben am 2. Dezember 1991 folgende Anfrage eingereicht:

Anfang Oktober hat der Bundesrat einen Entwurf zum Schutz von Moorlandschaften von besonderer Schönheit und von nationaler Bedeutung, wie er gemäss dem "Rothenthurmartikel" 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 bzw. 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?

Auf Antrag der Direktion der öffentlichen Bauten

b e s c h l i e s s t d e r R e g i e r u n g s r a t :

I. Die Anfrage Gabriele Petri, Zürich, und Mitunterzeichnende wird wie folgt beantwortet:

1985 wurde der Gesamtplan des Kantons nach Massgabe des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) genehmigt. Von dieser Genehmigung wurde indessen das Teilstück der Oberlandautobahn zwischen Oberuster und Betzholz ausgenommen und dem Kanton die Auflage gemacht, die Linienführung im Bereich des Hochmoors Ambitzgriet zu überprüfen.

Mit der Volksabstimmung über die sogenannte Rothenthurm-Initiative zum Schutz der Moore wurden erstmals auch Moorlandschaften in einem weiteren Sinn unter Schutz gestellt. Das Eidgenössische Departement des Innern hat im Oktober 1991 ein Vernehmlassungsverfahren über ein Inventar der Moorlandschaften eingeleitet.

Die Vorlage des Regierungsrates an den Kantonsrat über die Linienführung der Oberlandautobahn im kantonalen Verkehrsrichtplan wird die massgebenden Gesichtspunkte der Verkehrsplanung, des Umweltschutzes und der Raumplanung berücksichtigen. Dabei wird auch dem Schutz der Moorlandschaft im erforderlichen Umfang Rechnung getragen werden.

Ein aus dem Jahre 1983 stammender Variantenvorschlag der Naturschutzorganisationen, welcher unter anderem eine Verlegung der Strasse auf das bestehende SBB-Trassees vorsah, konnte nicht weiterverfolgt werden. Er hätte bedingt, dass sich die SBB und der Kanton über einen Abtausch der Trassees von Bahn und Strasse hätten einigen können. Die SBB standen jedoch im Vorfeld der Einrichtung der S-Bahn mit ihren Bauvorhaben im Bereich Aathal (neuer Bahnhof, Aathaltunnel) unter Zugzwang und waren daher nicht in der Lage, bis zur verbindlichen Festlegung der Strassenlinienführung zuzuwarten.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktion der öffentlichen Bauten.

Zürich, den 26. Februar 1992

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Roggwiller