

Zürich

Gewaltopfer

Im Mädchenhaus Zürich kamen in den letzten Monaten so viele Hilfesuchende an wie noch nie. **SEITE 16**

Staatsbesuch

Wladimir Putin und Emmanuel Macron wurden bei ihrem Treffen in Versailles nicht warm miteinander. **SEITE 21**

Jetzt zum grössten Teil unterirdisch

KANTONS RAT Die Befürworter einer durchgehenden Oberlandautobahn sind sich sicher: Nach einem halben Jahrhundert der Planungen befindet man sich nun auf der Zielgeraden. Kritiker winken ab: So weit war man auch schon.

Vom Osterfest über die Mondlandung bis hin zum Teufel: Die Debatte über die Lückenschliessung der Oberlandautobahn musste gestern im Kantonsrat für einige passende wie unpassende Vergleiche herhalten. Mit Abstand am meisten bemüht wurde die Metapher der «unendlichen Geschichte» nach dem Titel des Buches von Michael Ende. Die Befürworter der Strasse wollten damit zeigen, dass auch eine unendliche Geschichte ein Happy End haben kann. Schliesslich wird seit über 60 Jahren an der Lückenschliessung geplant – bisher erfolglos. Für die Gegner schliesslich war die Buchmetapher eine Steilvorlage, um den Bedarf der Strasse definitiv in die Märchenwelt zu verabschieden.

Eintrag im Richtplan

Das Resultat der zweistündigen Debatte: Die bürgerliche Mehrheit im Rat setzte sich mit 93 Ja gegen 57 Nein durch. Die neue Linienführung der Oberlandautobahn wird somit im kantonalen Richtplan eingetragen und ersetzt die alte, 2012 vom Bundesgericht wegen des Moorschutzes als widerrechtlich eingestufte Variante. Neu soll die Oberlandautobahn vom jetzigen Ende in Uster-Ost zwischen Grüt und Gossau hindurch führen und bei Ottikon in die Forchautstrasse münden. Der grösste Teil der Strasse soll unterirdisch durch Tunnels geführt werden. Der Kantonsrat folgte damit dem Vorschlag von Regierungsrat und vorberatender Kommission.

Obwohl das Resultat aufgrund der bürgerlichen Mehrheit im Rat erwartet werden konnte, verlief die vorgängige Debatte emotional. Rund 30 Kantonsräte meldeten sich während der zweistündigen Debatte zu Wort. Ruedi Lais (SP, Wallisellen) verlangte in einem Minderheitsantrag, gar nicht erst auf die Vorlage einzutreten. Er nannte das Projekt eine «verkehrspolitische Dummheit». Lais monierte, dass für den Schwerverkehr eine neue Nord-Süd-Achse und damit eine Alternative zur Gotthardstrecke geschaffen werde. Die Strasse sei zudem schädlich für die Entwicklung der Ortskerne.

Lais blieb mit seinem Minderheitsantrag jedoch chancenlos. Da half auch die leidenschaftliche Rede von Max Homberger (Grüne, Wetzikon) nichts, der betonte, dass der Verkehr, den man umleiten wolle, zu rund drei Vierteln «hausgemacht» sei.

Tumasch Mischol (SVP, Hombrechtikon) war einer jener bürgerlichen Vertreter, die überzeugt waren, dass man auf den letzten Seiten, zumindest aber im letzten Kapitel der «unendlichen Geschichte» angelangt sei. Er pries das Projekt als einen «Meilenstein für das bevölkerungsreiche und wirtschaftlich wichtige Zürcher Oberland».

Sowohl Erich Vontobel (EDU, Bubikon) als auch Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon) setzten noch einen drauf, indem sie sagten: «Diese Lösung ist fast die Quadratur des Kreises.» Als dann Jean-Philippe Pinto (CVP, Vol-



Kreisel Betzholz: Mit der neuen Linienführung für die Oberlandautobahn bräuchte es ihn nicht mehr. *Fabio Meier*

ketswil) so weit ging, Staus als «grösste Umweltsünde in der Region» zu bezeichnen, und die neue Strasse implizit als Umweltprojekt darstellte, platzte der links-grünen Minderheit im Rat endgültig der Kragen. «Machen Sie einen auf Trump?», fragte Martin Neukom (Grüne, Winterthur). «Klimafreundliches Ölverbrennen gibt es nicht.»

Eine Kröte für Gossau

Alex Gantner (FDP, Maur) forderte nicht nur eine schnelle Realisierung, er stellte aufgrund die-

ses und anderer blockierter Grossprojekte gar die Effizienz des Verwaltungsapparats infrage. «Die Baudirektion hat keine effizienten Prozesse für Grossprojekte.» Auch er wurde gekontert – von Baudirektor Markus Kägi (SVP) höchstpersönlich. «Sie dürfen gerne bei uns ein Stage absolvieren, um zu sehen, wie bei uns gearbeitet wird.»

Interessant zu beobachten war die Haltung der sechs Kantonsräte aus Gossau. Die Gemeinde ist von der neuen Linienführung am stärksten betroffen. So zerschnei-

det die geplante Autobahn das Gemeindegebiet. Wegen des Grundwasserspiegels muss die Strasse zwischen Grüt und Gossau ein Stück weit oberirdisch geführt werden. Die Gossauer müssen also als Konsequenz des gescheiterten letzten Projekts nun buchstäblich die Kröte schlucken.

Gemeindepräsident Jörg Kündig (FDP) sagte gestern im Kantonsrat, dass Gossau hinter dem Projekt stehe. Er forderte aber auch, dass die vom Kanton ausgearbeiteten Massnahmen zur Landschafts- und Siedlungsverträglichkeit in Bern nicht zur reinen Makulatur verkommen. «Wir wollen bei der zukünftigen Planung als Partner miteinbezogen werden.» Kündig hofft zudem, dass das Problem mit dem Grundwasserspiegel «dank technischem Fortschritt» in Zukunft gelöst werden kann.

Ob der Bund die Anliegen aus Gossau ernst nimmt oder aus Kostengründen auf sie verzichtet, kann derzeit niemand sagen. Wenn aber eine unendliche Geschichte endlich wird und die Quadratur des Kreises gelingt, dann ist ja womöglich auch für Gossau ein Happy End in Sicht.

Andres Eberhard

LÜCKENSCHLISSUNG OBERLANDAUTOBAHN – DIE NEU IM RICHTPLAN EINGETRAGENE LINIENFÜHRUNG



Quelle: ©swisstopo (IM100004), Grafik: ast

Die Oberlandautobahn soll von Uster-Ost zwischen Grüt und Gossau hindurch bei Ottikon in die Forchautstrasse führen. Dabei soll ein grosser Teil unterirdisch angelegt werden (schwache rote Linie). Aufgrund des Grundwasserspiegels taucht die Autobahn bei Gossau kurz auf, bevor sie im nächsten Tunnel verschwindet. Als Zeithorizont für die früheste Realisierung wird 2035 erachtet.