

Winterthur gibt Biorender noch eine Chance Seite 15

Gemeinsame Zukunft: Sternenberg und Bauma fusionieren Seite 15

Stadt Zürich sagt deutlich Ja zum Ausbau der Lagerstrasse Seite 17

Das Theater Winterthur bringt ein Tanzjuwel in die Schweiz Seite 19

## Die Macht der Gutachter

Für den Bau von kantonalen Grossprojekten und Strassen spielt die Meinung von Experten des Bundes eine grosse Rolle

Am Montag berät der Kantonsrat das Strassenbauprogramm. Ob die darin aufgeführten neuen Strassen auch einmal gebaut werden, ist aber noch offen und hängt nicht nur von einem bewilligten Baukredit ab.

Stefan Hotz

Es ist jeden Herbst das gleiche Ritual. Die rot-grüne Seite des Kantonsrats übt Kritik am Umfang des Strassenbauprogramms, das heute wieder zur Debatte steht. Die Bürgerlichen klagen, es werde doch alles verzögert und verhindert. Was aber sagen die Fakten? Es werden immer wieder Strassen saniert, manchmal erweitert. Doch wann hat der Kanton Zürich das letzte Mal in eigener Regie von A nach B eine neue Strasse gebaut? An der Westumfahrung und an der A 4 im Knonauer Amt war er zwar beteiligt, doch sie sind als Nationalstrassen Bundessache. Man muss zwei Jahrzehnte zurückblättern bis zum Autobahnzusammenschluss Kloten, der 1991 vom Volk angenommen und 2001 fertiggestellt wurde. Seither realisierte der Kanton neue Strassenabschnitte höchstens noch im Rahmen von ÖV-Projekten, so mit der Glattalbahn.

### Verspätung im Säuliamt

Die Enthaltensamkeit hatte zunächst mit dem notleidenden Strassenfonds zu tun. 1995 etwa schrieb der Regierungsrat bündig, aufgrund der prekären Finanzlage könnten neue Projekte nicht in Angriff genommen werden. Mittlerweile ist der Fonds wieder prall gefüllt, und das Programm listet mehrere Vorhaben auf. Die aber kommen nicht vom Fleck, wie der im September 2012 vom Volk angenommene Zubringer zur A 4 mit der Umfahrung von Ottenbach: Im neuen Strassenbauprogramm steht, die Planaufgabe erfolge im Herbst 2013, mit der Festsetzung des Projekts sei 2014 zu rechnen. Das ist bereits Makulatur. Inzwischen heisst es, dass sich diese Termine bis um ein Jahr verzögern.

Ursache sind Abklärungen über ökologische Ausgleichsmassnahmen. Zudem hat der Kanton ein Gutachten der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) in Auftrag gegeben. Warum dies erst so spät geschah, wird von der kantonalen Verwaltung nicht beantwortet, weil es Gegen-



Der Pfäffikersee mit seinem Schilfgürtel und den Moorgebieten ist eine vom Bund geschützte Landschaft.

STEFFEN SCHMIDT / KEYSTONE

stand einer Anfrage aus dem Parlament ist. Aber sie hat noch weitere ENHK-Gutachten zu Strassenprojekten bestellt, so zur Umfahrung von Grünigen, zum Neeracherried und zum Konzept Mobilität und Umwelt Pfäffikersee. Das ist vorgeschrieben, weil es im ersten Fall um ein vom Bund geschütztes Ortsbild sowie Objekte im Bundesinventar der Landschaften von nationaler Bedeutung (BLN) geht. Von den grösseren Strassenprojekten ist nur zu

Uster West (vielleicht noch) kein Gutachten von der ENHK angefordert worden (siehe Zusatztext).

### Gutachten haben Gewicht

Die Meinung der Experten auszuschlagen, ist ein heikles Unterfangen. Daran hat sich der Kanton vor nicht langer Zeit die Finger verbrannt. Die Fertigstellung der Oberlandautobahn hätte fraglos ein BLN-Objekt, die Drumlin-

Landschaft Wetzikon - Hinwil, tangiert. Dennoch wurde kein ENHK-Gutachten eingeholt, obwohl die zuständigen Ämter für Landschaft und Natur sowie für Raumentwicklung genau das empfohlen hatten, wie aus dem Urteil des Bundesgerichts vom Juni 2012 hervorgeht. Das Versäumnis war allerdings nicht ausschlaggebend: Die obersten Richter wiesen das Projekt noch aus anderen Gründen zurück. Das Beispiel zeigt, dass ein Gutachten zwar Zeit kos-

tet, aber Prozessrisiken aufzeigen kann. Die Bedeutung der unabhängigen, vom Bundesrat gewählten Expertenkommissionen in den Gerichten ist gross. Man könne nicht ohne Not und gute Begründung von ihren Empfehlungen abweichen, heisst es in der kantonalen Verwaltung. Und sie sind legitimiert. Im Natur- und Heimatschutzgesetz ist festgeschrieben, in welchen Fällen die ENHK beizuziehen ist.

Wirkung entfalten die Gutachten auch, wenn politische Behörden Recht anwenden. Das zeigen zwei aktuelle Beispiele ausserhalb des Strassenbaus. Die Bausektion des Zürcher Stadtrats wusste, dass ihr Entscheid über den geplanten Ersatzbau im Park des Universitätsspitals so oder anders angefochten würde. Bei ihrer Verweigerung spielten auch Expertengutachten eine Rolle, die der Kanton in Auftrag gegeben hatte.

Der hier leidtragende Regierungsrat handelte im anderen Fall sehr ähnlich. Erst erachtete er es politisch als wünschbar, auf dem Üetliberg eine Erholungszone zu schaffen und eine Lösung zu suchen, um die unbewilligten Anbauten am Uto Kulm zu legalisieren. Doch als die Regierung in der Rolle der Rekursbehörde über die Sache entscheiden musste, lehnte sie den Entwurf des Gestaltungsplans schroff ab und übernahm weitgehend die Argumente eines bereits 2008 erstellten ENHK-Gutachtens, aus dem sie ausführlich zitierte.

### Warten auf Godot

Es ist aber nicht so, dass der Beizug der Gutachter ein Grossprojekt bereits verhindert. In Zürich muss der alte Güterbahnhof, das Polizei- und Justizzentrum weichen, das Kongresszentrum am See scheiterte nicht an Experten, sondern in der Volksabstimmung. Die ENHK kann neue Strassen auch favorisieren. In Grünigen und Neerach geht es darum, ein mittelalterliches Städtchen im einen, ein Naturschutzgebiet im anderen Fall vom Verkehr zu befreien. In der Regel haben es Strassenprojekte, die zwangsläufig entweder im Siedlungsgebiet oder auf ökologisch oder landwirtschaftlich wertvollem Gebiet verlaufen, aber schwer. Deshalb kann man Terminangaben, das zeigt der Blick in das vor fünf Jahren verabschiedete Strassenbauprogramm, in der Pfeife rauchen. Die Arbeiten an der Oberlandautobahn, hiess es damals, sollen 2012 starten, der Baubeginn für Uster West war 2010 geplant, für den A-4-Zubringer ein Jahr später.

### Vorbehalte gegen Strasse Uster West bleiben bestehen

sho. · Von allen Vorhaben im Strassenbauprogramm für die Jahre 2014–16 ist Uster West am weitesten fortgeschritten und ausserdem nicht Gegenstand eines ENHK-Gutachtens. Die neue Strasse tangiert wohl ein Flachmoor, nicht aber eine Landschaft von nationaler Bedeutung. Ob die Strasse bald realisiert werden kann, ist dennoch ungewiss. Mittlerweile liegen die Stellungnahmen zu dem erst nach dem Ja des Kantonsrats ver-

kürzten Projekt vor. Die kantonale Natur- und Heimatschutzkommission beurteilt es in ihrem Gutachten dennoch wie zuvor als unverträglich und kritisiert den unsorgfältigen Umgang mit den seltenen Ressourcen Lebensraum, Landschaft und Boden. Auch die kantonale Fachstelle Naturschutz in der Baudirektion geht weiterhin von einer erheblichen und dauernden Beeinträchtigung des Moors aus. Weil andererseits die Vernet-

zung zwischen zwei Feuchtzonen verbessert wird, beurteilt das Amt für Landschaft und Natur das Projekt doch als umweltverträglich. Die Kritiker von Uster West fordern, es sei ein ENHK-Gutachten einzuholen. Auch Usters Stadtrat, der auf das Projekt drängt, ist aktiv. Soeben hat er eine frühere Hoflinde und weitere markante Bäume, die der Strasse im Weg stehen, aus dem kommunalen Inventar der Schutzobjekte entlassen.

## Glencore umwirbt Zürcher Gemeinden

Vor der Abstimmung über die Initiative «Rohstoffmillionen»

gho. · Mehrere Vertreter der Initiative «Rohstoffmillionen» und Verantwortliche der Zürcher Gemeinden Hausen, Affoltern, Kappel, Obfelden und Mettmenstetten haben ungewohnte Post erhalten: Ivan Glasenberg, CEO des in Baar (ZG) domizilierten Bergbaukonzerns Glencore Xstrata, erklärt in einem Schreiben, das der NZZ vorliegt, die unternehmerischen Grundsätze der als verschwiegen verschrienen Gesellschaft. Anlass für den Brief sind die Ende November und Anfang Dezember stattfindenden Gemeindeversammlungen in den fünf Ämtler Gemeinden, an denen über das Spenden eines Teils der sogenannten Glencore-Gelder abgestimmt werden soll.

### Geldsegen und Spenden

Aufgrund des Börsengangs von Glencore kamen alle Zürcher Gemeinden über den kantonalen Finanzausgleich zu einem Geldsegen, der sich aus den Steuerzahlungen der im Kanton Zürich wohnhaften Anteilseigner des Rohwa-

renkonzerns – allen voran Ivan Glasenberg – speiste. In der Gemeinde Hedingen wurde daraufhin die Initiative «Rohstoffmillionen – Hedingen handelt solidarisch» an einer Gemeindeversammlung angenommen, später wurde das Ergebnis – wie gefordert – noch an der Urne bestätigt. Ähnliche Anträge hatten hingegen in Rüschlikon, dem Wohnort Glasenbergs, und in wenigen anderen Gemeinden des Kantons Zürich keinen Erfolg.

### Sorgen um den Ruf

Dem Rohwarenkonzern werden problematische Geschäftspraktiken vorgeworfen: In Kongo-Kinshasa, Sambia, Kolumbien und Bolivien soll das Unternehmen laut den Initianten Menschenrechte und Umweltschutzgesetze verletzen sowie kaum Steuern bezahlen. Im Brief wehrt sich Glencore Xstrata gegen diese Vorwürfe und verweist auf interne und externe Verhaltenskodizes und Initiativen. Zudem sei Glencore ein wichtiger Investor in den Abbauländern.

Offenbar geht der Konzern nun nach dem Entscheid in Hedingen offensiver auf die Vorbehalte der Zivilgesellschaft ein. Glencore gilt immer noch als abweisend, auch wenn die Kommunikation des Unternehmens vor allem seit dem Börsengang offener wurde. So wiesen etwa im September in einer Pressemitteilung die reformierten und die katholischen Kirchen des Kantons Zugs darauf hin, dass zum ersten Mal ein Gespräch mit Vertretern Glencores und der Kirchen zustande gekommen sei.

Dass die im Brief erwähnten Argumente des Rohwarenkonzerns die Kritiker jedoch umstimmen werden, muss bezweifelt werden. Mit der öffentlichen Kritik an den Unternehmen des Rohwarenssektors und dem sogenannten Rohstoffbericht des Bundesrats, der die Stellung des Bundes zur Branche darlegen sollte, intensivierten die Rohwarenhändler zunächst den Kontakt zur Bundespolitik in Bern. Glencore und Glasenberg sind aber offensichtlich auch um den Ruf des Unternehmens auf lokaler Ebene besorgt.

## «Es kommt zu Verzögerungen»

Ernst Stocker zur Ablehnung der teureren Vignette

sho. · Mit knapp 56 Prozent Nein-Stimmen fiel die Ablehnung der Vignetten-Vorlage im Kanton Zürich etwas geringer aus als im schweizerischen Durchschnitt. Doch das ist für den Zürcher Volkswirtschaftsdirektor Ernst Stocker ein schwacher Trost. Er hatte sich vehement für die Erhöhung des Preises von 40 auf 100 Franken eingesetzt, weil damit wichtige Strassenbauvorhaben im Kanton Zürich verknüpft sind.

Für Stocker fiel das Resultat unerwartet klar aus. Aufgrund der Schlussphase im Abstimmungskampf sei der Ausgang aber absehbar gewesen, erklärte er auf Anfrage. Es sei kein Nein zum Strassenbau, sondern zur Art seiner Finanzierung. Sonst hätte die Stadt Zürich nicht zugestimmt, sagte Stocker. Taktisch ungeschickt sei gewesen, dass der Bund im Fall eines Neins eine Erhöhung des Benzinpreises angekündigt habe.

Als Folge des Ergebnisses tritt der Netzbeschluss nicht in Kraft, und die Oberlandautobahn bleibt eine kantonale Verbindung. «Es kommt zu Verzögerungen. Ich werde aber in Bern

darauf drängen, dass die Infrastrukturen bereitgestellt werden, damit der Kanton Zürich seine wirtschaftliche Funktion weiter erfüllen kann», sagte der Regierungsrat. Er ist überzeugt, dass der für sich allein weitgehend unbestrittene Netzbeschluss kommen wird. Deshalb halte Zürich an der Schliessung der Lücke in der Oberlandautobahn fest: «Es gibt keinen Anlass, die Planung zu stoppen», sagt Stocker. Zur Glattalautobahn gebe es ohnehin positive Signale des Bundes.

Enttäuscht über den Ausgang der Abstimmung ist man auch in Wetzikon. Durch den unteren Ortsteil wälzen sich täglich rund 30 000 Fahrzeuge; die Oberlandautobahn sollte Linderung bringen. Gemeindegemeinder Marcel Peter kritisiert die Verknüpfung des Netzbeschlusses mit dem Preis der Vignette. Wetzikon werde versuchen, mit bereits beschlossenen Massnahmen den Verkehr wenigstens zu verflüssigen. Aber auch die Gemeinden in der Lücke der Oberlandautobahn – Hinwil, Wetzikon und Seegraben – haben die Vorlage verworfen.