

Zürich, 17. April 2000

KR-Nr. 167/2000

A N F R A G E von Hartmuth Attenhofer (SP, Zürich) und Ueli Keller (SP, Zürich)

betreffend Verschiebung des Seetunnels

Der im kantonalen Richtplan von 1995 festgelegte Seetunnel mit seinen Anschlussbauwerken nach Westen und Nordosten kann die vorgesehene Umfahrfunktion nicht erfüllen, weil er sich mitten in dicht besiedeltem urbanem Gebiet befindet. Um den See zu queren, also die Stadt Zürich zu umfahren, muss der Verkehr - aus beiden Richtungen - erst mitten ins städtische Siedlungskonglomerat hinein geführt und auf der anderen Seeseite hinaus geführt werden. Diese über 30 Jahre alte Verkehrsplanung ist den heutigen Anforderungen nicht mehr gewachsen. Eine Anpassung des Richtplans ist deshalb dringend notwendig.

Der Kantonsingenieur gibt - wie in Zeitungsartikeln zu lesen war - die tägliche Frequenz des Seetunnels an seinem jetzt vorgesehenen Standort mit 65'000 Fahrzeugen an. Ziel- und Quellort dieser Fahrten sind aber ebenso wenig bekannt, wie Ort und Ausmass der zu erwartenden Zu- oder Abnahme des Verkehrsaufkommens.

In diesem Zusammenhang bitten wir um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Erachtet es der Regierungsrat für richtig, eine 30 Jahre alte Verkehrsplanung weiter zu verfolgen, deren Tauglichkeit schon bei der seinerzeitigen Gesamtplan- wie auch bei der Richtplanfestlegung von 1995 äusserst fraglich war?
2. Als wie gross erachtet der Regierungsrat den Anordnungsspielraum für die genaue Lage allfälliger Tunnelportale, bevor eine Richtplanänderung nötig wird?
3. Ist der Regierungsrat bereit, eine Änderung des Richtplans in dem Sinne vorzunehmen, dass der "Seetunnel", samt den entsprechenden Anschlussbauwerken an seinen Portalen um rund drei Kilometer nach Süden verschoben werden kann?
4. Wie beurteilt der Regierungsrat den Vorschlag, die Seequerung am neuen Standort nicht nur als Seetunnel im Untertage-Verfahren, sondern auch als "Röhre im See", als Tunnel auf dem Seegrund oder als Brücke über den See zu erstellen?
5. Wird der Regierungsrat bei der Erarbeitung der Machbarkeitsstudie (Kreditvorlage; Motion Reto Cavegn, KR-Nr. 267/1999) den von uns vorgeschlagenen neuen Standort und die alternativen Ausgestaltungen der Seequerung mit einbeziehen? Wenn nein, warum nicht?
6. Wir bitten um die Angabe von Ausgangs- und Zielorten der Fahrten durch den Seetunnel, ihre ursprüngliche Route zur Querung von Limmat und Zürichsee, sowie Anteil des neu induzierten Verkehrs. Und zwar sowohl für den jetzt vorgesehenen Standort des Seetunnels als auch für unsere Variante "Verschiebung".

Hartmuth Attenhofer
Ueli Keller