

Sitzung vom 24. Februar 1993

**630. Anfrage
(Stellungnahme des Regierungsrates zum Postulat KR-Nr. 137/1991)**

Kantonsrat Mario Fehr, Adliswil, hat am 15. Dezember 1992 folgende Anfrage eingereicht:

Im Postulat KR-Nr. 137/1991 wird der Bau eines zweispurigen Basistunnels durch den Hirzel gefordert, um den Transit- und Durchgangsverkehr von der N 3 in die N 4 a und umgekehrt zu lenken. Die Realisierung eines solchen Tunnels und allein schon die Planung desselbigen wären mit erheblichen Kosten verbunden. Der Regierungsrat ist bis heute bereit, das obenerwähnte Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen. In der Volksabstimmung vom 6. Dezember 1992 haben die Stimmberechtigten des Kantons Zürich zum viertenmal in Folge die Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern deutlich abgelehnt und damit zum Ausdruck gebracht, dass sie inskünftig nicht mehr bereit sind, für neue Strassen Geld auszugeben. Im Strassenbaufonds wird deshalb in den nächsten Jahren kein Geld mehr vorhanden sein, um den Bau zusätzlicher Strassenprojekte in Angriff zu nehmen. Auch die Regierung ist sich dieser Tatsache bewusst und postuliert eine massive Reduktion des Aufwandes im Bereich des Strassenbaus.

Ich bitte den Regierungsrat in diesem Zusammenhang um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Erachtet es der Regierungsrat nach der Ablehnung der Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern nach wie vor als sinnvoll, jetzt den Bau eines zweispurigen Basistunnels durch den Hirzel zu prüfen, obwohl für den Bau eines solchen Tunnels in den nächsten Jahren ganz offensichtlich kein Geld vorhanden ist?
2. Ist der Regierungsrat bereit, auf seinen Beschluss betreffend Entgegennahme des Postulats KR-Nr. 137/1991 zurückzukommen und dieses dem Kantonsrat zur Ablehnung zu empfehlen?
3. Ist der Regierungsrat zudem bereit, rasch und unbürokratisch kostengünstige Massnahmen zur Verkehrsberuhigung im Bereich der Gemeinde Hirzel zu prüfen, damit der dortigen Bevölkerung wirklich geholfen werden kann?
4. Ist der Regierungsrat überdies bereit, in Zusammenarbeit mit dem Zürcher Verkehrsverbund eine bessere Erschliessung der Gemeinde Hirzel durch den öffentlichen Verkehr und dabei insbesondere eine Verbindung zwischen Hirzel und der SZU-Station Sihlbrugg zu prüfen?

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 Mario Fehr, Adliswil, wird wie folgt beantwortet:

Der Durchgangsverkehr zwischen der N3 (entlang dem Zürichsee) und der N 4 a (Sihlbrugg in Richtung Gotthard bzw. Brünigpass) auf der Staatsstrasse HVS L (Zugerstrasse) über den Hirzel nimmt stetig zu. Dabei fällt insbesondere ins Gewicht, dass auch der internationale Schwerverkehr aus dem süddeutschen Raum und aus Österreich in den Raum Zentralschweiz/Gotthard/Berner Oberland und umgekehrt heute über die Zugerstrasse führt, da eine adäquate Alternative nicht zur Verfügung steht. Dies hat dazu geführt, dass die Hirzelstrasse weitgehend an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt ist. Aus ökologischen Gründen fällt indessen ein Ausbau dieses Strassenzugs nicht mehr in Betracht, dies um so weniger, als bereits ein vom Kantonsrat beschlossener Sanierungskredit in der Volksabstimmung vom 23. September 1984 abgelehnt wurde. Andererseits liegt diese Strassenverbindung nach wie vor auch im Bundesinteresse, weshalb sie im Talstrassennetz des Bundes

enthalten ist (Talstrasse Nr. 338). Vor diesem Hintergrund überwies der Kantonsrat in seiner Sitzung vom 11. Januar 1993 das Postulat KR-Nr. 137/1991, mit welchem der Regierungsrat eingeladen wird, "die notwendigen Massnahmen zu treffen, um den internationalen Transit- und nationalen Durchgangsverkehr (...) von der schmalen und kurvenreichen Kantonsstrasse über den Hirzel fernzuhalten", zum Bericht und Antrag an den Regierungsrat. Damit ist über den Bau eines Basistunnels durch den Hirzel noch nichts beschlossen. Vielmehr geht es darum, eine derartige Verkehrsverbindung im Hinblick auf die weitere Verkehrsentwicklung im Auge zu behalten und zu prüfen. Auf der Stufe Richtplanung wird daher ein Hirzeltunnel auch im derzeit zur Revision anstehenden kantonalen Gesamtplan vorgesehen. Falls die Revisionsvorlage angenommen wird, ist immerhin sichergestellt, dass bei den künftigen Planungen von der Zielvorstellung eines Hirzeldurchstichs auch für die Strasse - die NEAT-Eisenbahntransversale sieht ebenfalls einen Hirzeltunnel vor - ausgegangen werden soll. Gegenwärtig kommt die Realisierung eines Strassentunnels am Hirzel allein schon aus finanziellen Gründen nicht in Frage und ist im derzeitigen Strassenbauprogramm auch nicht vorgesehen.

Die übergebürliche Inanspruchnahme der Zugerstrasse, namentlich auch der Lastwagenanteil am Durchgangsverkehr, hatte zur Folge, dass der bestehende Strassenaufbau zusätzliche Lasten nicht mehr aufnehmen konnte und daher in den letzten Jahren laufend verstärkt werden musste. Im Dorfbereich Hirzel wurde insbesondere das Teilstück vom Morgental bis "Untere Siten" in den Jahren 1991/92 verstärkt. Diese Sanierung umfasste auch den Neubau von beidseitigen Trottoiren längs der Bauzonen und die Sicherung von Fahrbahnübergängen als Ergänzung zur bestehenden Fussgängerunterführung bei der Kreuzung Zugerstrasse/Dorfstrasse. Damit sind die wesentlichen Schutzeinrichtungen für die Bevölkerung erstellt. Weitere Massnahmen zum Schutze der Bevölkerung sind nicht vorgesehen. Dies vor allem auch deshalb, weil aufgrund des negativen Ergebnisses der Volksabstimmung vom 6. Dezember 1992 (Ablehnung der Verkehrsabgabenerhöhung) auch das Budget für Sanierungen samt Fussgängerschutz erheblich gekürzt werden musste.

Was die bessere Erschliessung der Gemeinde Hirzel durch den öffentlichen Verkehr und dabei insbesondere eine Verbindung zwischen Hirzel und der SZU-Station Sihlbrugg anbelangt, ist folgendes festzustellen:

Die Gemeinde Hirzel wird heute mit drei Postautokursen pro Stunde durch den öffentlichen Verkehr erschlossen: einmal stündlich nach Wädenswil mit Anschluss an die Schnellzüge Zürich-Chur und zweimal stündlich nach Horgen mit Anschluss an die S-Bahn S8 nach Zürich bzw. S 2 nach Zürich und weiter zum Flughafen. Dieses Angebot darf im Vergleich zur Gemeindegrösse als überdurchschnittlich bezeichnet werden.

Eine Verbindung zur SZU-Station Sihlbrugg wäre gemäss § 5 der Angebotsverordnung eine Zusatzverbindung, welche nur möglich ist, wenn die Nachfrage genügend gross ist. Das kantonale Verkehrsmodell 85 rechnet mit total 45 Pendlern (davon 3 öV-Pendler) ins Sihltal bzw. in den Kanton Zug. Dieser Wert dürfte heute etwas höher liegen. Mit diesem Potential lässt sich aber eine solche Zusatzverbindung weder rechtfertigen noch wirtschaftlich verantworten.

Bis heute sind weder von der Gemeinde Hirzel noch von Privaten Begehren für eine öV-Verbindung zur SZU-Station Sihlbrugg gestellt worden. Dies erstaunt nicht angesichts der geringen Pendlerströme Richtung Sihltal und Kanton Zug und zeigt, dass das bestehende Angebot mit der Ausrichtung auf Zürich (via Horgen) die Bedürfnisse der Einwohner von Hirzel zufriedenstellt.

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

Zürich, den 24. Februar 1993

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:
Roggwiller