

Sitzung vom 5. Juli 2000

1050. Anfrage (Verschiebung des Seetunnels)

Die Kantonsräte Hartmuth Attenhofer und Ueli Keller, Zürich, haben am 17. April 2000 folgende Anfrage eingereicht:

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 65000 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».

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Hartmuth Attenhofer und Ueli Keller, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Die am 20. März 2000 überwiesene Motion KR-Nr. 267/1999 betreffend «Seetunnel (Umfahrung Zürich)» verlangt die Ausarbeitung einer Kreditvorlage für den Bau des Seetunnels im Abschnitt unteres Seebecken gemäss dem Eintrag im kantonalen Richtplan von 1995. Im Zusammenhang mit der Behandlung dieser Motion, aber auch im Rahmen der Strategien Hochleistungsstrassen (HLS) und Hauptverkehrsstrassen (HVS), die zurzeit erarbeitet werden, werden sämtliche Planungen unter Einbezug neuester Erkenntnisse und auf der Grundlage von Machbarkeitsstudien umfassenden Zweckmässigkeitsprüfungen unterzogen. Diese Untersuchungen werden als Entscheidungsgrundlage für die Revision des kantonalen Richtplanes im Bereich Verkehr dienen. Mit Bezug auf den Seetunnel sind daher im heutigen Zeitpunkt keine Aussagen über allfällig erforderliche Richtplanänderungen möglich.

Der Spielraum für die Anordnung der Anschlüsse an das Tunnelbauwerk ist auf Grund des heutigen Richtplaneintrages gering. Im Rahmen der umfassenden planerischen Bearbeitung aller mit dem Seetunnel zusammenhängenden Fragen werden verschiedene Varianten geprüft. Nebst den Bauverfahren wird dabei im Sinne der Anfrage auch die Linienfüh-

rung Gegenstand der Untersuchungen sein. Bei einer wesentlichen Abweichung muss eine Richtplanänderung vorgenommen werden. Sofern der Ring um die Stadt Zürich mit dem Seetunnel zweckmässig geschlossen werden kann, sind grundsätzlich verschiedene bautechnische Lösungen denkbar. Auf Grund des heutigen Richtplaneintrages ist der Seetunnel als «Brücke unter Wasser» vorgesehen. Hydrologische und geologische Verhältnisse lassen auch an einem Standort weiter südlich im Zürichsee kaum andere Bauweisen zu. Der Bau einer Brücke über den See dürfte aus Gründen des Landschaftsschutzes nicht in Betracht kommen.

Angaben zu Quelle und Ziel des Verkehrs im Seetunnel sowie zum neu ausgelösten Verkehr sind zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich. Bei der systematischen Neubearbeitung der Planungen werden jedoch vertiefte verkehrsplanerische Analysen mit Hilfe des kantonalen Verkehrsmodells durchgeführt. Gestützt darauf können Fragen betreffend die Verflechtung und die Verlagerung der Verkehrsströme grösstenteils beantwortet werden.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Baudirektion.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi