

Sitzung vom 12. Juli 2000

**1108. Motion (Änderung des Kantonalen Richtplans im Zusammenhang mit dem Auftrag zur Ausarbeitung einer Vorlage für den Bau eines Autostrassen-Seetunnels)**

Die Kantonsräte Ueli Keller und Peter Stirnemann, Zürich, haben am 3. April 2000 folgende Motion eingereicht:

Der Regierungsrat wird beauftragt, im Zusammenhang mit dem Projektauftrag und im Hinblick auf die Ausarbeitung einer Kreditvorlage für den Bau eines Autostrassen-Seetunnels zwischen den Seeufern des unteren Seebeckens als flankierende Massnahmen folgende Änderungen im Kantonalen Richtplan, Verkehrsplan, vorzubereiten und dem Kantonsrat zum Beschluss vorzulegen:

- Festsetzung der Durchgangsstrassen auf dem Gebiet der Stadt Zürich, die dem Durchgangsverkehr vom rechten und linken Seeufer zum Nationalstrassennetz dienen, als «Bei Ersatz zur Umklassierung vorgesehen»
- Streichung der Nationalstrassenverbindung Brunau–Letten (Sihltiefstrasse)

Begründung:

Die Motion betreffend eine Kreditvorlage für den Bau eines Seetunnels (KR-Nr. 267/1999) wurde am 20. März 2000 an den Regierungsrat überwiesen. Das Komitee «pro Seetunnel», das sich auf diese Motion stützt, begründet den Bau eines solchen Tunnels unter anderem damit, dass so die Stadt Zürich vom Durchgangsverkehr entlastet werde, der sich «von allen Seiten in die Stadt Zürich» ergiesse. Diese erwünschte Entlastung wird sich jedoch nur einstellen, wenn der Durchgangsverkehr mit wirksamen Massnahmen auf die angestrebte Umfahrung gelenkt und von der Stadt möglichst ferngehalten wird. Solche, vor allem bauliche Massnahmen können nur ergriffen werden, wenn die Fortsetzung der bestehenden Durchgangsstrassen auf Stadtgebiet innerhalb der geplanten Stadumfahrung aus dem Durchgangsstrassen-System entlassen wird.

Ausserdem ist die Nationalstrassenverbindung zwischen Brunau und Letten (Sihltiefstrasse) zu streichen. Dieser schnelle Durchmesser des Umfahrungsringes (städtische Expressstrasse) ist eine äusserst attraktive Abkürzung, die Durchgangsverkehr von der Autobahnumfahrung abzieht und sinnlos durch das Herz von Zürich leitet, was dort zu absolut inakzeptablen zusätzlichen Umweltbelastungen (Abluft des «Stadttunnels») führt.

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Zur Motion Ueli Keller und Peter Stirnemann, Zürich, wird wie folgt Stellung genommen:

Mit der Motion wird verlangt, im Zusammenhang mit dem Projektauftrag und im Hinblick auf die Ausarbeitung einer Kreditvorlage für den Bau des Seetunnels sei der kantonale Verkehrsrichtplan so zu ändern, dass die vom rechten und linken Seeufer zum Nationalstrassennetz führenden Durchgangstrassen auf dem Gebiet der Stadt Zürich abklassiert werden und die als Nationalstrassenverbindung geplante Sihltiefstrasse (Brunau–Letten) gestrichen werde. Dieser Forderung kann – zumindest zum heutigen Zeitpunkt – aus folgenden Gründen nicht entsprochen werden:

Zunächst ist klarzustellen, dass es sich bei der Sihltiefstrasse um eine übergeordnete Festlegung des Bundes handelt, die nicht durch eine Änderung des kantonalen Verkehrsrichtplans «gestrichen» werden kann, sondern eine Änderung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz vom 21. Juni 1960 durch das eidgenössische Parlament bedingen würde. Insofern ist der Vorstoss nicht motionsfähig.

Bezüglich der geforderten Abklassierung der Durchgangsstrassen auf dem Gebiet der Stadt Zürich ist festzuhalten, dass diese auch nach dem Bau des Seetunnels als wichtige Verbindungsstrassen des Ziel- und Quellverkehrs von und nach Zürich bzw. in die wichtigen Wohngebiete am linken und rechten Zürichseeufer weiterhin von kantonaler Bedeutung sein werden. Entsprechend dürften diese Strassen zur Wahrung der überregionalen Verkehrsinteressen auch künftig im Sinne der Durchgangsstrassenverordnung des Bundesrates (SR 741.272) als Durchgangsstrassen und damit als Staatsstrassen bzw. als Strassen von überkommunaler Bedeutung klassiert werden müssen.

Im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption für den Kanton Zürich, die zurzeit erarbeitet wird, wird auch das heutige Konzept der Hochleistungsstrassen (Strategie HLS) und der Hauptverkehrsstrassen (Strategie HVS) untersucht. Dabei geht es letztlich auch um die Festlegung der Netzausbauten für die Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen. Die bis Ende 2001 vorliegende Gesamtverkehrskonzeption wird somit auch als Entscheidungsgrundlage für die Revision des kantonalen Richtplanes im Bereich Verkehr dienen. Vor diesem Hintergrund erscheint es zum heutigen Zeitpunkt nicht sachdienlich, Änderungen des Teilrichtplans Verkehr zu untersuchen und dem Kantonsrat vorzulegen. Dies umso weniger, als bezüglich des Seetunnels der Machbarkeits- bzw. der Zweckmässigkeitsnachweis erst noch erbracht werden muss.

Der Regierungsrat beantragt daher dem Kantonsrat, die Motion nicht zu überweisen.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

**Husi**