

**4063**

*KR-Nr. 192/2000*

**Bericht und Antrag  
des Regierungsrates an den Kantonsrat  
zum Postulat KR-Nr. 192/2000  
betreffend Vorzug der 1. Röhre (Sihltiefstrasse)**

(vom 2. April 2003)

Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 9. April 2001 folgendes von den Kantonsräten Martin Vollenwyder und Dr. Balz Hösly, Zürich, sowie Reto Cavegn, Oberengstringen, am 29. Mai 2000 eingereichte Postulat zur Prüfung und Antragstellung überwiesen:

Der Regierungsrat wird aufgefordert, die erforderlichen Schritte (Planung und Projektierung) gemäss Einführungsgesetz zum Nationalstrassengesetz abzuklären, damit der vorgezogene Bau und die vorgezogene Inbetriebnahme der 1. Röhre des Stadttunnels in Zürich (Sihltiefstrasse) in vernünftiger Frist möglich werden.

---

Der Regierungsrat erstattet hierzu folgenden Bericht:

**1. Ausgangslage**

Das Postulat zielt auf die baldige Verbesserung der Verbindung zwischen Zürich Nord bzw. dem Limmattal und der A3 am linken Seeufer hin, indem der Bau und die Inbetriebnahme der ersten Röhre des Stadttunnels in Zürich vorgezogen werden sollen.

Seit der Überweisung des Postulats legte der Regierungsrat die Strategie Hochleistungsstrassen mit Beschluss vom 9. Dezember 2002 fest. In diesem Rahmen wurden auch die Projekte Seetunnel und Stadttunnel hinsichtlich ihrer Zweckmässigkeit beurteilt. Von zuletzt noch sechs Varianten wurde ein vierstreifiger Stadttunnel von der Brunau ins Neugut mit der Option eines Ostastes nach Burgwies und Tiefenbrunnen als Bestvariante ermittelt. Das generelle Projekt 1993 für den Stadttunnel Brunau–Irchel ist damit überholt; mit der Verbindung zum Neugut beim Glattzentrum statt zum Irchel wird vermieden, dass noch mehr Verkehr auf den bereits stark belasteten Schöneichtunnel

geführt wird. Das Stadtgebiet ist direkt durch die Anschlüsse in der Brunau, den Vollanschluss im Sihlhölzli und den Halbanchluss im Sihlquai erschlossen. Auch dieses Konzept wurde durch den Regierungsrat verabschiedet.

## **2. Weiteres Vorgehen**

Im Rahmen der Festlegung der Strategie HLS 2025/30 hat der Regierungsrat die Baudirektion beauftragt,

- a) dem Regierungsrat zu beantragen, mit folgendem Antrag an das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) zu gelangen:  
Neben der im Entwurf zum «Sachplan Strasse des Bundes» bereits enthaltenen «Oberlandstrasse Uster–Hinwil» u. a. folgende Netzergänzung in das Bundesstrassennetz aufzunehmen:  
Stadttunnel Zürich: an Stelle der bisherigen Linienführung Brunau–Sihlquai–Irchel eine solche Brunau–Sihlquai–Anschluss Wallisellen A1 (Neugut) mit Ostast Burgwies–Tiefenbrunnen;
- b) beim Bundesamt für Strassen die Zustimmung zur Überarbeitung des generellen Projektes Stadttunnel zu erwirken, die entsprechende Kreditvorlage vorzulegen und die Weiterbearbeitung mit der aktuellen Projektierung des Westastes (SN 1.4.1) abzustimmen.

Die entsprechenden Arbeiten sind im Gange. Die Überarbeitung des generellen Projektes Stadttunnel hat neben der Konzipierung von Begleitmassnahmen insbesondere auch zum Ziel, sinnvolle Etappierungen auf Grund der optimalen verkehrlichen und städtebaulichen Teilnutzen festzulegen. Auf Grund verschiedener Überlegungen ist allerdings nicht davon auszugehen, dass ein «Vorzug der ersten Röhre Stadttunnel» in Betracht gezogen werden kann.

Ausschlaggebend sind insbesondere folgende Umstände:

### **2.1 Mögliche Zeiteinsparungen**

Die Erstellung von vorerst nur einer Röhre könnte – bei einer gesamthaften Projektierungs- und Realisierungsdauer des Stadttunnels von rund 20 Jahren – eine Zeiteinsparung von lediglich drei bis vier Jahren bringen. Denn die meisten Arbeitsschritte auf dem Weg zur Verwirklichung sind in ihrer Dauer unabhängig von der ein- oder zweiröhrigen Ausgestaltung des Bauwerks. Aber auch in der eigentlichen Bauausführung liegt nur ein beschränktes zeitliches Einsparpotenzial.

## **2.2 Bautechnische und hydrologische Probleme im Sihlraum**

Auch wenn das Vorziehen einer Röhre im Sihlraum machbar ist, gilt es, zu berücksichtigen, dass bei der späteren Ergänzung mit der zweiten Röhre mehr Platz für die Trennwände benötigt wird. Zudem müssten bei der Fertigstellung des Stadttunnels erneut Gruben geöffnet und das Grundwasser abgesenkt werden, um das zweite Kastenprofil einzubauen.

## **2.3 Keine Entlastung Rosengartenstrasse**

Die im Postulat geäusserte Vermutung, dass schon eine Röhre die Belastungen in wesentlichen Teilen der Stadt, insbesondere entlang der Rosengartenstrasse/Westtangente und in der Innenstadt, verringern würde, trifft nur sehr beschränkt zu. Im Besonderen genügt die Kapazität nur einer Stadttunnel-Röhre nicht, um eine wirkungsvolle Verkehrsentslastung der Rosengartenstrasse zu erreichen.

## **2.4 Kostenabschätzung**

Die Kosten des Stadttunnels Brunau–Neugut sind in der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) ohne Ostast auf rund 2,2 Mia. Franken veranschlagt worden.

Für den vorgezogenen Bau nur einer Röhre bewegen sich die Kosten mit Sicherheit über der Hälfte dieses Betrages. Insgesamt würde eine Etappierung zu wesentlich höheren Gesamtkosten führen. Dies aus folgenden Gründen:

- Die Baustelleninstallationen sind für den Bau der ersten Röhre annähernd gleich gross wie beim Gesamtprojekt; sie sind bei der zweiten Röhre nochmals erforderlich.
- Die Investitionen in Baumaschinen fallen bei einer Röhre kalkulatorisch mehr ins Gewicht, als wenn sich damit ein grösseres Bauvolumen ausführen lässt.
- Die Projektierung kostet mehr als die Hälfte, da der Koordinationsbedarf im Hinblick auf die Fertigstellung des Projekts grösser ist.
- Die Begleitmassnahmen sind aufwendiger zufolge vieler Provisorien.

- Die Grundwasserschutzmassnahmen müssen schon bei der ersten Röhre vollumfänglich getroffen werden und fallen später nochmals an.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 192/2000 als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:  
Buschor

Der Staatsschreiber:  
Husi