

5. Standesinitiative betr. Optimierung Verkehrsflächen sowie bauliche Engpassbeseitigung Milchbucktunnel

Einzelinitiative Adolf Flüeli, Winterthur, vom 30. September 2025

KR-Nr. 326/2025

Ratspräsident Beat Habegger: Eintreten auf Einzelinitiativen ist obligatorisch. Gemäss Paragraf 139 des Gesetzes über die politischen Rechte ist festzustellen, ob die vorliegende Einzelinitiative von mindestens 60 Ratsmitgliedern unterstützt wird.

Wir haben am 27. Oktober 2025 beschlossen, dass der Einreicher, Adolf Flüeli, an der Beratung teilnehmen und die Initiative während höchstens zehn Minuten begründen kann.

Adolf Flüeli, Einreicher der Einzelinitiative: Ich wünsche Ihnen vorab alles Gute für 2026, vor allem gute Gesundheit und viel Erfolg.

Ich fasse mich relativ kurz, ein Bild sagt mehr als tausend Worte (*der Votant zeigt das Bild eines «Kirsch-Stängelis»*). Was Sie hier sehen, ist symbolisch die Situation des Milchbucktunnels. Sie sehen einen grossen Querschnitt, der leider nur zu zwei Dritteln ausgenutzt wird. Das ASTRA (*Bundesamt für Strassen*) hat nach der Revision vor etwa sieben Jahren die Spuren, die nutzbar sind, von drei auf zwei reduziert. Wenn man nun die Situation bei der Spurführung anschaut, lässt sich sehr einfach eine Optimierung herstellen, indem man jeweils in Lastrichtung, also in Hauptverkehrsrichtung, zwei Spuren öffnet und in der Gegenrichtung eine Spur offenlässt. Damit das funktioniert, wäre es auch sinnvoll, wenn man die Engpässe, die zum Beispiel bei der Ausfahrt des Milchbucktunnels in den Schöneichtunnel bestehen, beheben würde. Dort hätte es genug Platz, um zwei Spuren parallel zu füllen, und dann wären der Effekt, dass der Verkehr aus der Stadt Zürich abfliessen würde.

Weshalb nun eine Standesinitiative? Ich habe letzten Sommer einen Vorschlag in ähnlicher Richtung beim ASTRA gemacht, indem ich vorgeschlagen habe, dass man beim Oster-Stau – der ist ja jeweils sichtbar (*gemeint ist der Stau vor dem Gotthardstrassentunnel*) – und auch an Pfingsten und an Auffahrt beide Spuren in Lastrichtung öffnen und den Gegenverkehr über den Pass respektive via San Bernardino führen sollte. Das ASTRA hat mir dann eine ganz kurze Antwort geschrieben. Ja, seine Experten würden sich bei Handlungsbedarf bei mir melden. Es hat sich niemand gemeldet. Also nach meiner Erfahrung ist es sehr schwer, als Bürger des Kantons Zürich beim ASTRA mit einem Anliegen auf positive Aufnahme zu stossen. Deshalb habe ich auch gesehen, dass im Kantonsrat auch schon parlamentarische Initiativen beschlossen wurden, beispielsweise beim Asylwesen oder bei den Sonntagsverkäufen. Dort, wo der Bund offenbar keinen Handlungsbedarf sieht, aber die Bevölkerung des Kantons Zürich unter einer Situation leidet, wie jetzt zum Beispiel beim Milchbucktunnel – da fahre ich jede Woche einmal

durch, ich bin persönlich betroffen –, hätte man eine Möglichkeit, hier eine sinnvolle Lösung anzustossen, und ich bitte Sie höflich um die vorläufige Überweisung. Denn dann wäre der Kanton Zürich in der Lage, beispielsweise mit einer Simulation an der Zürcher Fachhochschule – dort gibt es Institute für Prozessdesign und Prozessanalyse –, das Ganze zu modellieren. Und aufgrund der Modelle könnte man auch nachweisen, dass die Effekte, die ich da beschrieben habe, eintreten würden, dass die Verkehrsführung flüssiger wäre und vor allem auch sicherer. Denn die Spurverengungen, das sind die Unfallschwerpunkte, die könnte man sehr elegant beheben. Und das Grösste ist ja: Man kann das praktisch kostengünstig – wie auch immer – beheben. Es sind reine Signalisationsänderungen, die man durchführen müsste, es liesse sich also mit minimalem Aufwand ein bestmöglicher Nutzen erzielen.

Somit bitte ich Sie höflich um eine vorläufige Überweisung und freue mich auf eine interessante Diskussion. Herzlichen Dank.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Sehr geehrter Herr Flüeli, Sie haben es der SVP/EDU-Fraktion nicht einfach gemacht. Wir anerkennen Ihren grossen Einsatz, um die Verkehrssituation grundsätzlich zu verbessern.

Ohne hier eine Mobilitätsdebatte vom Zaun zu reissen, sind wir der Ansicht, dass grundsätzlich nicht der Verkehrsfluss im Milchbuckeltunnel das Problem ist, sondern der Abfluss auf der Wasserwerkstrasse. Mit Ihrem Vorschlag befürchten wir, dass es im Milchbuckeltunnel zu mehr Spurwechseln kommt und damit der Verkehrsfluss gestört werden könnte.

Zudem haben Standesinitiativen in Bern einen sehr schweren Stand. Nach der Abstimmung über den Ausbau der Nationalstrassen (*eidgenössische Volksabstimmung vom 24. November 2024*) und der vom UVEK (*Departement für Umwelt Verkehr, Energie und Kommunikation*) in Auftrag gegebenen Studie, welche die Projekte priorisiert, ist es für Standesinitiativen in Bern nicht einfacher geworden. Dieser Umstand hat die Chance, dass Bundesbern die Standesinitiative unterstützt, nochmals reduziert. Mit der erwähnten Studie wurden aus unserer Sicht wichtige Projekte im Kanton Zürich auf die lange Bank geschoben.

Wir sind nach eingehender Diskussion zum Schluss gekommen, dass wir Ihre Einzelinitiative schweren Herzens nicht unterstützen. Wir bedanken uns aber bei Ihnen für Ihren Einsatz. Und bleiben Sie dran, wenn Sie andere Probleme sehen. Herzlichen Dank.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Lieber Herr Flüeli, vielen Dank für Ihre Einzelinitiative, die eine spannende Überlegung hat. Danke für Ihre Vorstellung. Es ist für mich sehr interessant gewesen, dass Sie primär den Verkehrsabfluss aus Zürich unterstützen, das unterstütze ich natürlich auch. Dennoch lese ich aus dieser Einzelinitiative einzig einen Blick durch die Windschutzscheibe. Interessant finde ich Ihre Überlegungen zur Sicherheit, dass man diese Spur zur Sicherheit benutzen müsste. Herr Flüeli, ich sehe das komplett anders. Diese Spur dient der Sicherheit, nämlich damit die Blaulichtorganisationen diese, je nachdem in welche Richtung,

auch benutzen können, und das ist viel wichtiger. Aber anscheinend wird Sicherheit wirklich sehr unterschiedlich verstanden. Wir haben das bei der Mobilitätsinitiative zu Tempo 30 gesehen (*kantonale Volksabstimmung vom 30. November 2025*).

Interessant finde ich Ihre Überlegungen, diese Spur mal so, mal so zu benutzen. Das ist technisch wirklich sehr spannend. Wir machen das im Kanton Zürich auch, wir haben das sehr unterstützt, aber für den öffentlichen Verkehr. Zwischen Dübendorf und Fällanden bauen wir genau aktuell so eine dritte Spur, die wechselseitig für den Bus mal so, mal so benutzt werden kann.

Die Überlegungen von Ueli Pfister zur Wasserwerkstrasse unterstütze ich sehr. Was ich hier herauslese, ist: Was Sie wollen, ist das Ypsilon. Sie kennen das Ypsilon, die drei Autobahnen mitten in der Stadt Zürich mit einem grossen Knoten hier. Ich danke dem Bundesrat, dass er das Ypsilon aus dem Netzbeschluss gestrichen hat. Ich kritisiere unseren Regierungsrat, der dieses Ypsilon weiterhin im Richtplan behalten will. Das funktioniert nicht.

Und zur Standesinitiative, da unterstütze ich Ueli Pfister: Standesinitiativen haben wirklich keine relevante Chance in Bern und darum macht das wenig Sinn. Von der SP bekommen sie auch keine Stimme für Ihre vorläufige Unterstützung.

Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich): Die FDP unterstützt grundsätzlich alle sinnvollen Massnahmen, die dem MIV (*motorisierter Individualverkehr*) zugutekommen. Der Abbau der dritten Spur beziehungsweise die Wiedereinführung war gemäss ASTRA abhängig von der Fertigstellung der Einhausung von Schwamendingen. Die Einhausung ist nun fertig, abgeschlossen, daher wäre eine Überprüfung theoretisch angezeigt.

Aber die FDP ist auch generell sehr zurückhaltend bei Standesinitiativen. Unsere Bundespolitiker sollen es richten. So einfach lässt sich auch der Wunschtraum eines vierspurigen Milchbucktunnels nicht verwirklichen, insbesondere müsste ja das Tunnelportal erweitert werden. Das in unseren Augen immer noch lösungsbringende Rosengartenprojekt mit Tunnel und Tram ist unter anderem an den Tunnelportalen gescheitert (*kantonale Volksabstimmung vom 9. Februar 2020*). Wir erinnern uns daran und sehen die Verwirklichung beim Milchbuckttunnel deshalb auch sehr fraglich. Ein vierspuriger Milchbuckttunnel löst indes auch kein Verkehrsproblem, er verlagert es höchstens, zumal es auch nicht aufgeht, weil die jeweils zwei richtungsgetrennten Spuren aus dem Schöneichtunnel sich vor dem Milchbuckttunnel aufteilen. Die jetzige dritte Spur wird bei Pannen benutzt und hilft, dass bei Pannen jeweils eine Spur aufrechterhalten wird und der Verkehr fliessen kann. Wenn sich das ASTRA, wie vorgesehen, nach der jetzigen Fertigstellung der Einhausung Schwamendingen mit dem Milchbuckttunnel auseinandersetzen will, freuen wir uns auf die entsprechenden Erkenntnisse. Heute aber wird auch die FDP diese Einzelinitiative nicht unterstützen. Besten Dank auch dir, Adolf Flüeli.

Monica Sanesi Muri (GLP, Zürich): Ich verlese Ihnen das Votum meines Kollegen Sascha Ullmann, der heute krank zu Hause ist.

Der Milchbucktunnel ist wohl wirklich eine Knacknuss. Die verkehrliche Problemlage in Zürich entsteht jedoch nicht im Milchbucktunnel selbst, sondern aufgrund der strukturellen Beschränkungen des städtischen Strassennetzes nach dem Tunnelausgang. Der Abfluss über Schöneichtunnel, Rosengartenstrasse und die Quartierachsen ist bereits heute ausgelastet. Eine zusätzliche Spur im Milchbucktunnel würde leider keine zusätzliche Kapazität bewirken, sondern den Stau lediglich verlagern und auch verstärken. Eine Umnutzung des Mittelstreifens oder Pannestreifens zu einer dritten Spur würde aus unserer Sicht erhebliche Sicherheitsnachweise und Anpassungen der Tunnelführung nach sich ziehen und Brandschutzmassnahmen sowie neue Betriebsabläufe erfordern.

Die Einzelinitiative bietet aus unserer Sicht keinen verkehrlichen Nutzen. Sie verschlechtert Klima- und Umweltziele, sie belastet auch die städtischen Quartiere, erzeugt Fehlanreize zur Verkehrszunahme und ist politisch wie technisch nicht realisierbar. Sie ist weder systemisch noch ökologisch und auch nicht effizient und damit nicht mit der Verkehrspolitik der GLP vereinbar. Wir unterstützen die Einzelinitiative nicht.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): Ich werde auch noch kurz ein Wort für die Grünen sagen, wenn jetzt über diese Einzelinitiative gesprochen wird: Wir überweisen sie selbstverständlich nicht. Wir sind nicht der Ansicht, dass wir eine Autobahnspur oder eine Tunnelspur jetzt freigeben sollten, vor allem – und das ist für uns die entscheidende Frage – weil nicht klar ist, wie dann der Mehrverkehr in der Stadt aufgefangen werden soll. Gegenwärtig stauen sich die Fahrzeuge auf der Strasse, die vierrädrigen in Zürich ohnehin. Wenn noch mehr Verkehr in die Quartiere und noch mehr in die Gegend um den Hauptbahnhof und Limmatplatz kommt, dann ist das sicher kontraproduktiv.

Wir lehnen diese Einzelinitiative aus diesen Gründen ab, aber auch aus dem Grund, dass es sich um eine Standesinitiative handelt. Es gibt ganz wenige Gründe für Standesinitiativen, nämlich dann, wenn man als Stand gegenüber den anderen Kantonen in einem Anliegen besonders betroffen ist. Das hier ist ein Einzelproblem, ist ein lokales Problem, und wir haben genügend Abgeordnete in Bern, nämlich 36, die sich darum kümmern könnten, wenn das Problem von Bedeutung ist. Ich danke Ihnen.

Ratspräsident Beat Habegger: Ich sehe keine weiteren Wortmeldungen aus dem Kantonsrat. Wünschen Sie, Herr Flüeli, noch das Wort für eine kurze Replik? Bitte.

Adolf Flüeli, Einreicher der Einzelinitiative: Herzlichen Dank für all die wertvollen Inputs. Ich möchte nochmals darauf hinweisen, dass es mir vor allem darum geht, dass man auswärts aus dem Milchbucktunnel zwei Spuren öffnen könnte, dann wäre der Verkehrsfluss konform zum Schöneichtunnel. Danke vielmals.

Abstimmung

Für die vorläufige Unterstützung der Einzelinitiative KR-Nr. 326/2025 stimmt kein Ratsmitglied. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen nicht erreicht worden. Die Initiative ist abgelehnt.

Das Geschäft ist erledigt.

Ratspräsident Beat Habegger: Ich danke Ihnen, Herr Flüeli, und wünsche Ihnen einen schönen Tag.