

4058

KR-Nr. 267/1999

**Bericht und Antrag
des Regierungsrates an den Kantonsrat
zur Motion KR-Nr. 267/1999 betreffend Seetunnel,
Umfahrung Zürich**

(vom 5. März 2003)

Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 20. März 2000 folgende von den Kantonsräten Reto Cavegn, Oberengstringen, Ueli Kübler, Männedorf, und Thomas Isler, Rüschlikon, am 23. August 1999 eingereichte Motion zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

Der Regierungsrat wird gebeten, dem Kantonsrat eine Kreditvorlage für den Bau des Seetunnels im Abschnitt unteres Seebecken betreffend Umfahrung der Stadt Zürich und Verbindung zum Üetlibergtunnel vorzulegen.

An seiner Sitzung vom 24. Juni 2002 hat der Kantonsrat, nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 12. September 2001 und der Kommission für Energie, Umwelt und Verkehr vom 11. Dezember 2001, beschlossen, nicht auf die Überweisung der Motion KR-Nr. 267/1999 zurückzukommen und diese vorläufig nicht abzuschreiben. Über eine Abschreibung könne nach Vorliegen der Zweckmässigkeitsbeurteilung und Machbarkeitsstudie beraten werden.

Der Regierungsrat erstattet hierzu folgenden Bericht:

Am 21. Juni 2000 hat der Regierungsrat für die Erarbeitung einer umfassenden «Zweckmässigkeitsprüfung Seetunnel» einen Planungskredit von 3 Mio. Franken bewilligt, als Vorstufe zur Ausarbeitung einer Kreditvorlage für die eigentlichen Projektierungskosten von rund 7 Mio. Franken.

Die entsprechenden Studien sind abgeschlossen und haben im Verbund mit den parallel dazu bearbeiteten Zweckmässigkeitsbeurteilungen (ZMB) der Nordumfahrung, der K10 im Raum Kloten/Bassersdorf/Brüttisellen sowie der Umfahrung Winterthur zu einer «Strategie Hochleistungsstrassen 2025/2030» geführt, die der Regierungsrat am 11. Dezember 2002 verabschiedet hat und die der Öffentlichkeit anläss-

lich einer Medienorientierung am 17. Dezember 2002 durch die Baudirektion vorgestellt worden ist.

Für den Entscheidungsbereich Seetunnel/Stadttunnel wurde im Beschluss des Regierungsrates vom 11. Dezember 2002 Folgendes festgehalten:

«Bewertete Varianten

Das Projekt Seetunnel/Ostumfahrung mit Anschluss zur A1 beim Neugut (im Gebiet zwischen Hochbord und Einkaufszentrum Glatt) als letztes Glied eines Umfahrungsringes um Zürich hat mit der vom Kantonsrat überwiesenen Motion betreffend Kreditvorlage für den Bau des Seetunnels (KR-Nr. 267/1999) einen besonderen politischen Entscheidungsdruck erhalten. In der Phase 2 der ZMB konnte für diese Verbindung eine baulich machbare Linienführung unter dem Seegrund gefunden werden. Für die im Nationalstrassennetz festgelegte Verbindung Allmend Brunau–Irchel («Stadttunnel Irchel») besteht bereits ein generelles Projekt. Im Rahmen der ZMB wurde eine alternative Linienführung mit Anschluss beim Neugut untersucht («Stadttunnel Neugut»). Mit dieser Linienführung besteht die Option, durch einen östlichen Ast und einen Wehrenbachtunnel die Region Pfannenstil direkt an das übergeordnete Netz anzubinden. In der Phase 3 der ZMB wurden schliesslich sechs Varianten geprüft:

- Seetunnel Brunau–Neugut mit Wehrenbachtunnel Burgwies–Waltikon;
- Seetunnel Wollishofen–Neugut mit Wehrenbachtunnel Burgwies–Waltikon;
- Stadttunnel Brunau–Sihlhölzli–Sihlquai–Irchel;
- Stadttunnel Brunau–Sihlhölzli–Sihlquai–Neugut;
- Stadttunnel Brunau–Sihlhölzli–Sihlquai–Neugut mit Ostast+Wehrenbachtunnel;
- Kombination Seetunnel Wollishofen–Neugut und Stadttunnel Brunau–Irchel.

Ergebnisse

Die ZMB ergibt einen klaren Vorrang für die Stadttunnelvariante Brunau–Neugut. Sie ist, obschon teurer, dem Stadttunnel Irchel vorzuziehen, weil dieser die schon heute vorhandenen Verkehrsprobleme

im Bereich Schöneich/Schwamendingen noch deutlich verschärfen würde. Zudem besteht mit dem Stadttunnel Neugut auch die Möglichkeit eines Anschlusses der Region Pfannenstil an das übergeordnete Strassennetz (Ostast). Gegenüber den Seetunnelvarianten zeichnet sich die Stadttunnelvariante insbesondere durch drei Vorteile aus: sie ist deutlich besser etappierbar, weist bessere Voraussetzungen für die Entlastung der vom Verkehr besonders stark beeinträchtigten Stadtteile auf und enthält ein grosses Aufwertungspotenzial für Zürich Süd dank der unterirdischen Linienführung auf dem Abschnitt der heutigen Sihlhochstrasse (Brunau–Sihlhölzli). Die Tieferlegung wäre zwar auch zusätzlich zur Variante Seetunnel möglich, würde jedoch weitere Investitionen erfordern.

Für den Stadttunnel Brunau–Neugut ist mit Investitionskosten von etwa 2,2 Mia. Franken zu rechnen; für den Ostast mit zusätzlich 0,9 Mia. Franken.

Politische Würdigung

Die Stadtregion verfügt nach Fertigstellung des Üetlibergtunnels über einen Dreiviertel-Ring mit drei Hauptachsen in Richtung Zentrum (Milchbuckeltunnel, Sihlhochstrasse und Westast/Pfingstweidstrasse). Zwischen den Endpunkten dieser Achsen bestehen heute diffuse Verbindungen auf dem städtischen Netz mit erheblichen Verkehrs- und Umweltbelastungen. Der Stadttunnel kann diesen Verkehr unterirdisch kanalisieren, zieht jedoch durch seine Verkehrsattraktivität zusätzlichen Verkehr an. Problematisch ist dabei weniger der anteilmässig geringe Durchgangsverkehr als vielmehr der potenzielle zusätzliche Verkehr mit Ziel oder Quelle im hervorragend mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossenen Stadtgebiet. Die Zweckmässigkeitsuntersuchung kommt deshalb zum Schluss, dass das Projekt in den Anschlussbereichen und mit umfangreichen Begleitmassnahmen auf dem Stadtnetz noch zu optimieren sein wird. Dabei besteht insbesondere Abstimmungsbedarf mit der aktuellen Projektierung des Westastes (SN 1.4.1) und nötigen Entlastungsmassnahmen auf der inneren Westtangente (Problembereich Rosengartenstrasse).»

Der Regierungsrat hat gestützt auf diese Ergebnisse u. a. folgende Beschlüsse gefasst:

- Die Strategie Hochleistungsstrassen (HLS) 2025/2030 wird im Sinne der Erwägungen festgelegt.
- Die Baudirektion wird beauftragt, einen Antrag an das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) vorzulegen, wonach neben der im Entwurf zum «Sachplan Strasse des Bundes» bereits enthaltenen «Oberlandstrasse Uster–Hinwil» u. a. folgende Netzergänzung in das Bundesstrassennetz aufzunehmen sei:
«Stadttunnel Zürich: an Stelle der bisherigen Linienführung Brunau–Sihlquai–Irchel eine solche Brunau–Sihlquai–Anschluss Wallisellen A1 (Neugut) mit Ostast Burgwies–Tiefenbrunnen.»
- Die Baudirektion wird weiter beauftragt, 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 dargestellten Untersuchungen zeigen, dass der vom Regierungsrat bevorzugte Stadttunnel für die Lückenschliessung der Umfahrung von Zürich gegenüber dem in der Motion verlangten Seetunnel erhebliche Vorteile aufweist. Mit den in der «Strategie Hochleistungsstrassen 2025/2030» eingeleiteten Massnahmen zur Planung und Verwirklichung des Stadttunnels Brunau–Neugut mit Ostast wird dem Anliegen der Motionäre sinngemäss und gleichwertig Rechnung getragen.

Der Regierungsrat beantragt daher dem Kantonsrat, die Motion KR-Nr. 267/1999 als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:	Der Staatsschreiber:
Buschor	Husi