

Sitzung vom 5. Mai 2021

**477. Interpellation (Planung des Seebeckentunnels
[gemäss Richtplan] vorantreiben)**

Kantonsrätin Nina Fehr Düsel und Kantonsrat Hans-Peter Amrein, Küssnacht, sowie Kantonsrat Domenik Ledergerber, Herrliberg, haben am 29. März 2021 folgende Interpellation eingereicht:

Eine Planungsstudie für den Seetunnel liegt dem Regierungsrat seit 2001 vor, eine Machbarkeitsstudie seit 2002.

Gemäss regierungsrätlicher Antwort auf Anfrage KR-Nr. 350/2020 liegt die Umsetzung des Seebeckentunnels grundsätzlich im Verantwortungsbereich der Stadt Zürich.

Dagegen steht, dass bei einem solch grossen Projekt der Projekt-Lead des Kantons und die Zusammenarbeit zwischen Kanton und Stadt Zürich für die Realisierung eines derart grossen Vorhabens unerlässlich ist.

Gemäss kantonalem Richtplan (Eintrag 1a, 1b, 1c) und wie auch aus der Antwort der Regierung auf Anfrage KR-Nr. 350/2020 hervorgeht, ist der Regierungsrat verpflichtet, den Bau des Seetunnels oder alternativ des See(becken)tunnels prioritär zu planen.

Vor dem Hintergrund, dass der Verkehrsfluss auf der Bellerivestrasse (zwischen Tiefenbrunnen und Bellevue) mittels eines «Versuchs» der Stadtregierung durch eine Spurreduktion eingeschränkt werden soll und die Stausituation auf dieser Hauptverkehrsachse noch unmöglicher wird, macht dies einen Tunnels als Hauptleistungsachse und Transversale aktueller denn je.

Aufgrund der täglichen Stausituation und der im kantonalen Richtplan festgehaltenen Priorisierung dieses Tunnels bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Der Seetunnel ist seit 2007 im kantonalen Richtplan und auf der Prioritätenliste weit oben. Was wurde bisher an planerischen Arbeiten unternommen und durch wen?
2. Wie weit ist die Planung fortgeschritten?
3. Wie sieht die Zusammenarbeit mit der Stadt Zürich bei der Planung des Tunnels aus?
4. Gibt es einen Terminplan zur Planung und Realisierung des Tunnels, und wenn nicht, warum?
5. Was ist der aktuelle Stand betreffend verschiedene Spurabbau-Projekten u. a. an der Bellerivestrasse?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Interpellation Nina Fehr Düsel und Hans-Peter Amrein, Küssnacht, sowie Domenik Ledergerber, Herrliberg, wird wie folgt beantwortet:

Der Regierungsrat hat im Rahmen der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 350/2020 betreffend Wo steht die Planung für den Seebeckentunnel Zürich (Kantonaler Richtplan – Eintrag 1c)? dargelegt, welche Verantwortlichkeiten hinsichtlich der verschiedenen Richtplaneinträge (1a, 1b und 1c) bestehen: Der Seetunnel (Eintrag 1b) zwischen dem Anschluss A3 Zürich-Brunau und dem Anschluss A1 Dübendorf-Neuguet ist eine städtische Hochleistungsstrasse. Hierbei handelt es sich um die Ersatzvariante, falls sich der sogenannte Stadttunnel (Eintrag 1a) als nicht realisierbar erweisen sollte. Der Seetunnel und der Stadttunnel sind als Nationalstrassen vorzusehen.

Mit dem Inkrafttreten der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen am 1. Januar 2008 wechselten u. a. die Verantwortung für Planung, Bau und Betrieb der Nationalstrassen von den Kantonen zum Bund. Für beide Vorhaben liegt die Verantwortung für Planung, Bau und Betrieb beim Bundesamt für Strassen (ASTRA).

Im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse, weist der Bund seine Planungen der Netzvollendung aus: In Verbindung der Nationalstrassen N1 und N3 sieht das langfristige Bauprogramm gemäss Nationalstrassennetzbeschluss – ausgehend von einer neuen Verzweigung Letten – drei Abschnitte zu den heutigen Nationalstrassenenden Hardturm (N1), Sihlhölzli (N3) und Milchbucktunnel (N1) vor. Vom ursprünglichen Konzept des «Zürcher Ypsilon» sind der Ausbau der Pfingstweidstrasse (N1), das Teilstück der Sihlhochstrasse bis Sihlhölzli (N3) und der Milchbucktunnel (N1) erstellt. Durch den Bau des Nordrings zwischen den Verzweigungen Limmattal und Zürich-Ost sowie der Westumfahrung zwischen den Verzweigungen Limmattal und Zürich-West wurden die Durchgangsachsen der Stadt Zürich entlastet und damit die Bedeutung einer Schliessung der Netzlücke in der Stadt Zürich relativiert. Der Bund entwirft derzeit das Strategische Entwicklungsprogramm 2023, dessen Massnahmen in seine Sachplanung übernommen werden.

Der Seebeckentunnel, Eintrag 1c, wurde im Rahmen der Neufestsetzung 2014 in den kantonalen Richtplan aufgenommen (Beschluss des Kantonsrates vom 18. März 2014, Vorlage 4882b) und ist als städtische Hochleistungsstrasse vorgesehen. Der Eintrag umfasst den Neubau eines inner-

städtischen Tunnels mit dem Ziel, den Grossraum Bellevue zu entlasten. Eine Realisierung ist unabhängig von den Einträgen 1a und 1b möglich. Das Strassengesetz vom 27. September 1981 (StrG, LS 722.1) überträgt die Zuständigkeit für die Projektierung, den Bau und den Unterhalt überkommunaler Strassen auf dem Stadtgebiet den Städten Zürich und Winterthur (§§ 43 ff. StrG). Entsprechend liegt die Umsetzung des Seebeckentunnels in der Zuständigkeit der Stadt Zürich.

Zu Fragen 1 und 2:

Beim Seetunnel (Eintrag 1b) handelt es sich um die Ersatzvariante, die nur angegangen wird, wenn sich der Stadttunnel (Eintrag 1a) als nicht realisierbar erweisen sollte. Die Planung des Seetunnels und des Stadttunnels liegen in der Zuständigkeit des ASTRA.

Zu Fragen 3 und 4:

Die für den Seebeckentunnel (Eintrag 1c) verantwortliche Stadt Zürich hat bereits 2009 eine Machbarkeitsstudie zur unterirdischen Verkehrsführung entlang dem Seebecken erarbeitet. Die Studie weist ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis für einen Tunnel im Bereich des Seebeckens aus, insbesondere weil ohne Zwischenanschlüsse nur eine geringe Entlastung des Seebeckens erreicht wird und die Kosten von über 600 Mio. Franken (plus entsprechende jährliche Unterhaltskosten) sehr hoch sind. Die Studie zeigt weiter, dass im Bereich der Portale zudem schwierige stadträumliche und städtebauliche Situationen entstehen würden, die den zentralen, international bedeutenden Stadtraum mitten im Siedlungsgebiet für die Zukunft negativ prägen würden. Die Stadt Zürich hat u. a. aus diesen Gründen bis anhin von weiterführenden Planungen einer solchen Massnahme abgesehen.

Zu Frage 5:

Die Stadt Zürich ist für die Projektierung, den Bau und den Unterhalt überkommunaler Strassen auf dem Stadtgebiet zuständig. Alle baulichen Massnahmen an diesen Strassen sind gemäss Strassengesetz durch den Regierungsrat zu genehmigen und werden u. a. auch auf die Vereinbarkeit mit Art. 104 Abs. 2^{bis} der Kantonsverfassung (LS 101) geprüft. Reine Verkehrsanordnungen kann die Stadt Zürich selbst verfügen (vgl. § 27 in Verbindung mit § 5 Kantonale Signalisationsverordnung [KSigV, LS 741.2]). Auch vorübergehende Verkehrsanordnungen fallen unter diese Bestimmung. Gemäss § 28 KSigV müssen die städtischen Behörden vorgängig die Zustimmung der Kantonspolizei einholen, bevor sie Verkehrsanordnungen, die den Verkehr auf Durchgangsstrassen ausserhalb des Stadtgebietes beeinflussen können, erlassen.

Es liegen derzeit keine «Spurabbau-Projekte» – auch nicht an der Belrivestrasse – weder dem Amt für Mobilität zur Begehrensäusserung noch dem Regierungsrat zur Genehmigung vor.

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

Vor dem Regierungsrat

Die Staatsschreiberin:

Kathrin Arioli