

### **3. Planung des Seebeckentunnels (gemäss Richtplan) vorantreiben**

Interpellation Nina Fehr Düsel (SVP, Küsnacht), Hans-Peter Amrein (parteilos, Küsnacht) und Domenik Ledergerber (SVP, Herrliberg) vom 29. März 2021  
KR-Nr. 80/2021, RRB-Nr. 477/5.5.2021

*Nina Fehr Düsel (SVP, Küsnacht):* Die Planung des Seetunnels ist im kantonalen Richtplan weit oben; die Machbarkeitsstudie liegt seit 20 Jahren vor, die Planungsstudie ebenso. Die Zusammenarbeit zwischen Kanton und Stadt Zürich ist unerlässlich.

Die Bellerivestrasse, welche den Bezirk Meilen mit der Stadt erschliesst, ist ständig überlastet. Auch geistert immer eine Tempo- und Spurreduktion herum, welche die Stausituation zusätzlich unmöglich macht. Hinzu kommt der Bau der Klinik «Lengg», der zu mehr Verkehr führt, auch über die Forchstrasse. Dies alles macht den Bau eines Tunnels aktueller denn je. Die Stellen müssen nun zusammenarbeiten, auch mit dem ASTRA (*Bundesamt für Strassen*). Es wird Zeit, den Grossraum Bellevue zu entlasten. Man muss das Projekt weiterentwickeln, auch das Kostennutzenverhältnis und die Portale können noch verbessert werden. Es gibt immer mehr Einwohner und Einwohnerinnen um Zürich. Wir fordern, dass sich der Kanton, der Regierungsrat hier einsetzt und sich einbringt. Auch für Zürich würde dies eine Entlastung bringen. Die Planung des Seebeckentunnels ist im Richtplan prioritär und muss endlich vorangetrieben werden.

Ich möchte an dieser Stelle auch noch auf die Anfrage KR-Nr. 197/2018 aufmerksam machen. Die Zürcher Planungsregion ZPP müsste in das vierte Agglomerationsprogramm des Kantons Zürich aufgenommen werden. Bisher wurde unsere Region nicht berücksichtigt, obwohl sämtliche Gemeinden im Pfannenstiel zur Agglomeration Zürich zählen.

Der Bezirk Meilen ist in der Wertschöpfungskette sehr bedeutsam. Man denke auch an den Finanzausgleich. Wir haben auch als einzige keinen Autobahnanschluss. Wir bitten, die Planungen für die zentralen Verkehrsprojekte voranzutreiben. Besten Dank.

*Hans-Peter Amrein (parteilos, Küsnacht):* Ganz besonders, liebe Kolleginnen und Kollegen von der FDP und von der FDP des Bezirks Meilen: Wirtschaft ist, wenn ÖV und Privatverkehr ein starkes Duo sind. «Moderne Lösungen auch für die Goldküste – zusammen sind wir Wirtschaft». Das stand kürzlich auf vielen, vielen, teuer eingekauften Plakatwänden in meinem Bezirk Meilen – ich bin sicher, Frau Frey-Eigenmann (*Beatrix Frey, Präsidentin der FDP-Fraktion*) wird nachher dazu noch Stellung nehmen. Verantwortlich für diese Plattitüde, wie gesagt, ist die Partei der Volkswirtschaftsdirektorin, die Freisinnigen. Vor diesem Hintergrund und der Art und Weise der Beantwortung der vorliegenden Interpellation durch die Volkswirtschaftsdirektorin und eben auch FDP-Mitglied, Frau Regierungsrätin Carmen Walker Späh, müssen Sie sich geradezu verschaukelt vorkom-

men, sehr geehrte Damen und Herren Kantonsräte der Fraktion der FDP, der Liberalen und Frau Frey-Eigenmann. Denn Frau Walker Späh und ihre wohl für die Beantwortung dieser Interpellation zuständigen Amtsstellen tun vor allem eines: Sie erklären, warum die Umsetzung der auf der Prioritätenliste des kantonalen Richtplans ganz zuoberst stehenden Einträge 1a bis 1c nicht in ihre Kompetenz fallen oder nicht an die Hand genommen werden. Doch zum Glück – da bin ich mir fast sicher –, dass jetzt gleich die Kantonsrätin aus Meilen (*Beatrix Frey*) das Wort ergreifen wird oder ihre Kollegin aus Zollikon (*Corinne Hoss-Blatter*) oder Herr Schucan (*Christian Schucan*) aus Uetikon am See, um für den am rechten Seeufer vorherrschenden Verkehrsgau am Rednerpult zu stehen und um eine Lanze für die sich so erfolgreich für die Sache der Verkehrsentslastung rund um den Zürichsee und in unserem Kanton einsetzende Volkswirtschaftsdirektorin und bald zur Wahl stehende Magistratin zu brechen.

Grundsätzlich stellen Frau Walker Späh und ihr Chefbeamter Traber (*Markus Traber, Chef des Amtes für Mobilität*) in der Interpellationsantwort fest, dass die Umsetzung der Einträge 1a, Stadttunnel, 1b, Seetunnel, und 1c, Seebeckentunnel, nicht in die Kompetenz der Kantonsregierung fällt, sondern entweder in die Kompetenz der Stadt Zürich, 1c, Seebeckentunnel betreffend, oder des Bundesamts für Strassen, ASTRA, 1a und 1b, den Stadttunnel und den Seetunnel betreffend. Der Eintrag 1c, der Seebeckentunnel, im Jahr 2014 durch diesen Rat in den kantonalen Richtplan aufgenommen, weise ein schlechtes Kostennutzenverhältnis aus. Das haben ja bereits eine 2009 erstellte Machbarkeitsstudien der Stadt offenbart, argumentieren Chefbeamter und Magistratin. Gemäss meinen Abklärungen aber haben die beiden für den Richtplan Verantwortlichen 2014 bei der Richtplandebatte nicht so argumentiert. Zu 1c, dem Seebeckentunnel, für dessen Planung – gemäss Frau Walker Späh – die offensichtlich daran nicht interessierte Stadt Zürich zuständig wäre, zitiere ich aus dem Strassengesetz 722.1, falls Sie es nicht kennen, Frau Walker Späh, des Kantons Zürich, Artikel 50: «Anstelle der Städte kann der Staat jederzeit Strassen des kantonalen Verkehrsplans in diesen beiden Gemeinden erstellen oder ausbauen, wenn er das Vorhaben aufgrund der zeitlichen Festlegung der Richtplanung oder aus verkehrstechnischen Gründen für notwendig hält und die Standortgemeinde dessen Verwirklichung ablehnt.» Frau Walker Späh, arbeiten Sie! Sie haben wahrscheinlich acht Jahre nicht gearbeitet; fangen Sie an zu arbeiten, wenn Sie wiedergewählt werden (*Zwischenrufe*). Doch bei diesem Tunnel handelt es sich halt nicht um den Rosengartentunnel; da hatte die Magistratin Interesse, nicht wahr, Frau Walker Späh? Dieser lag Ihnen, obwohl wirklich obsolet, das heisst, für nichts und wieder nichts in den Hönggerbergs hinein- und wieder herausführend, halt am Herzen. Und er hätte auch etwas mehr gekostet und Einkommen für die Zürcher Bauwirtschaft generiert, nämlich 1,4 Milliarden und nicht nur etwas mehr als die Hälfte, nämlich die für den Seebeckentunnel veranschlagten 600 Millionen. Und richtig, wir sind im Wahlkampf, Frau Frey-Eigenmann. Ihre Magistratin hat letzte Woche für die 30er-Zone in der Stadt Zürich auf Hauptverkehrsachsen eine Lanze gebrochen. Sie müssen den Kopf nicht schütteln; es stand in Ihrer Zeitung, der NZZ. Das wird ja wohl stim-

men, oder? An der Seestrasse und der Bellerivestrasse staut sich der Verkehr unnötigerweise weiter, täglich, kilometerlang. Und verantwortlich ist nicht nur ein extrem langsames, ja geradezu arbeitsverweigernd-werkelndes ASTRA. Und an nicht vorhandenem, fehlendem Steuergeld liegt es ja bestimmt auch nicht. (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

*Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon):* Irgendwie soll im Zürcher Seebecken ein Tunnel her. Das ist offensichtlich die Meinung der Interpellantinnen und Interpellanten. Es scheint egal, wo genau der Tunnel verlaufen würde, welche Strassen er verknüpfen würde und welchen Zweck er haben könnte. Jedenfalls vermischen die Interpellierenden wild den Seebeckentunnel – wie es im Titel steht – und den Seetunnel – dazu werden die Fragen gestellt. Kein Wunder, ist den Interpellierenden auch egal, wer die Federführung in dieser Sache hat. Wir haben es gehört: Beim Seebeckentunnel ist es die Stadt, beim Seetunnel der Bund. Bei beiden Tunnels ist es also nicht der Kanton. Daher braucht es gar keine kantonsrätliche Interpellation. Aber das ist den Interpellierenden genauso egal, wie es ihnen egal ist, dass ein Tunnel im unteren Seebecken keine merkliche Verkehrsentslastung im Raum Bellevue bringt, dagegen einen grösseren städtebaulichen Schaden im Bereich der Tunnelportale. Deshalb ist der Seebeckentunnel nur noch ein Symbol für eine unreflektierte verkehrstechnische Kantonsratsfantasie aus dem Jahr 2014, die sowohl im Bau als auch im Betrieb ein kolossaler Energiefresser wäre – und das nach der Information zur Energielage von heute Morgen. Wenn damit noch etwas passieren soll, dann nur noch die Entfernung aus dem Richtplan.

*Christian Schucan (FDP, Uetikon am See):* Der Regierungsrat hat mit seiner Antwort auf die Interpellation die Sachlage klar dargelegt. Kurz zusammengefasst: Beim Seetunnel liegt die Verantwortung für die Planung beim Bund, beim Seebeckentunnel liegt die Zuständigkeit bei der Stadt Zürich und Spurabbau-Projekte an der Bellerivestrasse liegen weder dem Amt für Mobilität noch dem Regierungsrat Begehrensäusserungen zur Genehmigung vor.

Alles gut also? Leider nein. Vielleicht hat die Interpellation ja hier auch nicht die richtigen Fragen gestellt. Das Problem der ungelösten Verkehrssituation besteht weiterhin. Weder ist ein Konzept ersichtlich, wie die Situation um das Seebecken und die Bellerivestrasse entlastet werden soll, noch ist eine Verbesserung der Verkehrsanbindung des Bezirks Meilen an das übergeordnete Nationalstrassennetz ersichtlich. Die Problemstellung, Andreas Hasler, ist durchaus so wichtig, dass sich der Kanton damit aktiv auseinandersetzen sollte. Dies kann man der Antwort des Regierungsrates allerdings nicht entnehmen. Es stellt sich die Frage, ob hier der Eintrag für den Seebeckentunnel so angepasst werden sollte, dass die Zuständigkeit klar zum Kanton übergehen würde. Viel Hoffnung aus Sicht des Bezirks Meilen stecken auch in dem nicht erwähnten Gesamtverkehrskonzept, welches von Kanton, Stadt Zürich und der Planungsregion Pfannenstiel zurzeit erarbeitet wird. Wie heisst es doch: Die Hoffnung stirbt zuletzt. Es wäre schön, die Stadt Zürich würde für eine positive Entwicklung Hand bieten.

Und lieber Hans-Peter Amrein: Du bietest sicher Hand aufgrund deiner Ausführungen für eine kreditgebende Vorlage, welche du dann – anders als beim Rosengartentunnel – tatsächlich auch mitträgst.

*Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach):* Geschätzter Herr Wetter und Zeter, Hans-Peter Amrein, wenn einem die verkehrspolitischen Konzepte ausgehen – das habe ich jetzt in diesem Rat schon öfters beobachtet –, dann greift man, um nicht einfach patt dazustehen, zu Utopien, von denen kaum ein Mensch weiss, ob sie etwas bringen, geschweige denn, wie sie zu realisieren sind. Dann macht man auch noch die geschätzte Frau Verkehrsdirektorin dafür verantwortlich, dass eine riesige, fantastische Idee nicht schon morgen umgesetzt wird.

Wir kennen die Zeit der Utopien in unserem Kanton, die Zeit der verkehrspolitischen Utopien. Wir haben ein paar Reste, vielleicht auch Kulturdenkmäler davon aus dieser Zeit: zum Beispiel die Sihlhochstrasse – wahrlich kein Vorzeigestück. Oder der berühmte Milchbucktunnel, der einfach irgendwo endet, und dann muss man schauen, wo man von dort in dieser Stadt hinkommt. Das sind Produkte, Bauwerke eines Grössenwahns aus der Zeit des Ypsilons (*geplanter Zusammenschluss der Autobahnen im Gebiet Letten*). Ich bitte Sie, so etwas nicht zu wiederholen.

Jetzt als Vertreter des rechten Seeufers muss ich Ihnen sagen: Wo möchten Sie denn die Tunnel-Portale? Wo möchten Sie denn die langen Einfahrten machen? Wie möchten Sie dann schon wieder die Gegend verschandeln mit solchen Riesenbauwerken, Hans-Peter Amrein? Da haben Sie uns überhaupt keine Antwort gegeben, auch Frau Fehr nicht. Sie müssen sich auch einmal fragen, woher kommt überhaupt der tägliche Stau am Bellevue? Sie fragen ja nie nach den Ursachen. Sie sagen immer, dieser Stau ist gottgegeben, und jetzt müssen wir schauen, dass wir ihn abtragen können. Vielleicht sollten Sie sich mal fragen, woher er kommt. Warum produziert der Bezirk Meilen derart viel Verkehr, der nach Zürich geht? Grundstückpreise und Mietpreise sind dermassen gestiegen, dass das Gewerbe am rechten Seeufer ausstirbt. Wenn Sie etwas einkaufen wollen: Papeterien verschwinden, zum Beispiel jetzt gerade wieder in Küsnacht, Sie müssen nach Zürich ins Niederdorf fahren, um die nächste Papeterie zu erreichen. Zum Glück gibt es in Meilen noch eine. Doch solche Beispiele kann ich Ihnen x-fache aufzählen.

Das Zweite ist: Warum müssen diese Menschen mit dem Auto in die Stadt, wenn man doch in der Stadt grundsätzlich ein Problem hat: Man findet keinen Parkplatz und dies zu Recht. Die Stadt wurde nicht für Autos gebaut, zumindest nicht das Zentrum. Warum sagen Sie nicht, dass wir die S-Bahn ausbauen sollen? Warum sagen Sie nicht, dass wir eine Veloschnellroute brauchen jetzt im Zeitalter, wo sehr viel mehr Leute E-Bike fahren und innert 15 Minuten, 20 Minuten, sagen wir von Herrliberg aus, schon am Tiefenbrunnen sind? Warum wollen Sie da nicht etwas fördern? Warum geben Sie sich zufrieden, dass die Radfahrer regelmässig den Verkehr auf der Seestrasse ausbremsen, weil man in den breiten Autos, die heute gefahren werden, die Velofahrer nicht mehr ohne Weiteres überholen kann? Das sind lauter Probleme, die wir bewältigen könnten, und das sind lauter Probleme, deren Bewältigung zu einer Verkehrsabnahme am Bellevue führen könnten.

Doch da wollen Sie nicht mit denken; Sie greifen lieber zu fantastischen Utopien. Ich muss sagen, wir Grüne, wir können selbstverständlich so etwas nicht unterstützen. Es ist eine Interpellation. Aber so wissen Sie schon, einen Folgevorstoss würden wir selbstverständlich ablehnen. Ich danke Ihnen.

*Marc Bourgeois (FDP, Zürich):* Ich werde ganz am Schluss noch auf einzelne Voten eingehen. Ich möchte aber zunächst einige Punkte zum Eintrag 1c, also zum Seebeckentunnel, erwähnen. Es geht ja dort darum, dass man die Stadtautobahn heute in der Stadt Zürich auch in meinem Wahlkreis lieber einspurig hätte und dafür einen Entlastungstunnel zwischen Rentenanstalt und Frascati (*italienisches Restaurant*) bauen möchte. In diesem Zusammenhang ist ein Verwaltungsgerichtsentscheid sehr interessant, der kürzlich die Stadt Zürich dazu gezwungen hat, auf der Badenerstrasse einen durchgehenden Radstreifen zu realisieren. Der Stadtrat hatte eine Lücke von 60 Metern vorgesehen, weil die Situation dort relativ eng ist. Das Verwaltungsgericht bezeichnet das Weglassen des Velostreifens als rechtsverletzend und begründet dies mit dem regionalen Richtplan. Das Weglassen des Streifens widerspreche direkt diesen verbindlichen Vorgaben, schreibt das Gericht und – jetzt wird es interessant – auch eine Verschiebung bis nach 2030 lasse den Richtplan nicht zu. Also wir sehen: Das Verwaltungsgericht ist der Meinung, dank des VCS – Gabi Petri lacht –, dass Richtplaneinträge zeitnah umzusetzen sind und zwingt die Stadt Zürich dazu, das zu tun. Aber offenbar gilt das nur für Velowege und nicht für Strassen, für Autos.

Die Antwort des Regierungsrates bringt es hinsichtlich des Eintrags 1c ohnehin nicht auf den Punkt; sie bezieht sich nämlich auf die Einzelinitiative Nr. 2008/309 aus dem Zürcher Gemeinderat von Bruno Kammer SP, die tatsächlich verschiedene Rampen mit sich gebracht hätte. Der Regierungsrat verweist dann auch auf eine Studie aus dem Jahr 2009. Nur, der Eintrag 1c lehnt sich an die Motion Nr. 2012/234 im städtischen Gemeinderat an – ich kenne die relativ gut, Sie dürfen drei Mal raten, wer sie geschrieben hat –, die erst drei Jahre später eingereicht wurde und mit zwei Rampen auskommt, weil nur die Hälfte des Verkehrs unterirdisch verlagert wird. Die NZZ titelte damals «neuer Anlauf für realistischeren Seetunnel».

Genauso wie 60 Meter Velowege wegen eines Eintrags im regionalen Richtplan umgesetzt werden müssen, müsste dies wohl auch für eine städtische Entlastungsstrasse gelten. Wann zwingt das Verwaltungsgericht, wann zwingt der Regierungsrat, den Stadtrat zu handeln und seine Arbeitsverweigerung zu beenden? Wir sind gespannt. In diesem Zusammenhang noch ein kleiner Hinweis: Die Spitze der städtischen SP hat sich 2017 für den Seetunnel ausgesprochen.

Und dann zu Hans-Peter Amrein: Ohne FDP wäre die Bellerivestrasse – das kann ich dir ganz genau sagen – heute einspurig. Dann zu Thomas Forrer: Ganz offen gestanden, ich möchte nicht, dass der Verkehr, der heute über den Milchbuck in die Stadt fliesst, durch die Kreise 6 und so weiter fliesst. Das wäre nicht die attraktivere Alternative. Und wenn du genau wissen möchtest, wie der Seebeckentunnel aussieht, dann schau die entsprechende Motion im Gemeinderat an. Und wenn du sagst, wir setzen uns nicht für die S-Bahn ein, dann verweise ich dich

auf einen Vorstoss von meinem Kollegen Schucan, wo es genau darum ging, dass die Qualität der S-Bahn auch in Zukunft aufrechterhalten wird. Das ist die Problematik mit dem Anschluss zum Flughafen und die ist, glaube ich, allseits bekannt. Vielen Dank

*Felix Hoesch (SP, Zürich):* Als zweiter Stadtzürcher will ich jetzt nun doch auch noch kurz sprechen. Eigentlich muss ich Nina Fehr Düsel ganz herzlich danken für diesen Vorstoss, für diese Interpellation, denn es bringt Klarheit, wo die Höhen sind. Das wissen wir nun. Beim Kanton ist nichts, und das freut mich sehr. Aber ich muss doch noch kurz sagen: Sie reden alle von einer Entlastungsstrasse. Für mich ist das keine Entlastungsstrasse, denn ich habe nicht nur den Blick für den eigenen Garten vor mir, sondern ich betrachte auch die Portale; die würden schlimm werden. Ich betrachte das Klima. Hören Sie auf, immer mehr Auto fahren zu wollen. Wir müssen vermeiden, verlagern, verbessern; das wissen Sie alle. Wir müssen in die andere Richtung. Der Stau ist nicht einfach so Stau, weil es Stau ist, sondern der Stau ist die Summe von Leuten, die das Gefühl haben, sie müssen mit ihren grossen Wagen in die Stadt reinfahren oder sonst irgendwo unterwegs sein. Damit produzieren sie Stau, womit meine Brötchen zu spät ankommen, denn, wenn nur der Gewerbeverkehr, der echte Gewerbeverkehr unterwegs wäre, dann hätten wir kein Problem. Danke für diese Interpellation. Danke, dass diese Strasse noch lange, lange nicht kommt, wahrscheinlich niemals.

*Hans-Peter Amrein (parteilos, Küssnacht) spricht zum zweiten Mal:* Hoch verehrter Thomas Forrer und Felix Hoesch. Ihr kennt den Ausdruck «der Fisch stinkt am Kopf». Das hat diese Debatte gezeigt: Der Fisch stinkt am Kopf; er stinkt in der Exekutive und er stinkt in der Legislative.

*Ratspräsidentin Esther Guyer:* Herr Amrein, ich bitte Sie, sich jetzt zu mässigen.

*Hans-Peter Amrein fährt fort:* Frau Präsidentin, ich spreche so, wie mein Schnabel gewachsen ist.

*Ratspräsidentin Esther Guyer:* Das geht eben nicht immer; das können Sie zu Hause tun, aber nicht hier.

*Hans-Peter Amrein fährt fort:* Jajaja ... Die einzelnen Verkehrsträger müssen nebeneinander funktionieren. Warum? Weil wir bald zwei Millionen im Kanton Zürich haben und vorher noch zehn Millionen in der Schweiz. Das ist das Problem, Thomas Forrer. Eure Veloschnellbähnchen, die habt Ihr ja. Es nimmt mich dann wunder, wie du im Winter mit deinem Velo in die Stadt reinfährst. Der Zug, der ist voll; die Leute stehen oder haben keinen Platz mehr.

374 Firmen haben den Kanton Zürich im letzten Jahr verlassen. Ja, da kann man Haha rufen seitens der Staatsangestellten. Aber es gibt noch Leute, die zahlen Steuern. Und da liegt das Problem. Das Problem liegt darin, dass man einzelne

Verkehrsträger nicht bevorzugen soll, sondern dass man die Wege für die Verkehrsträger – und da können Sie auch ihre Velowege ausbauen, wenn die nicht stören –, dass die ausgebaut werden sollen und müssen. Dafür gibt es unter anderem einen Richtplan. Der Richtplan ist behördenverbindlich, und 1a bis 1c sind für mich die ersten Punkte im Richtplan. Die Regierungsrätin hat in den letzten Jahren nichts gemacht; ihr Amtsleiter hat in all den Jahren nichts gemacht. Wir haben jetzt von Seiten Herrn Schucan ein sehr gutes Votum und ein richtiges Votum gehört. Er hat es sicher geschrieben, bevor ich gesprochen habe, denn er hat mir nicht mehr zurückgegeben; das hat Herr Bourgeois gemacht und vor allem Herr Forrer. Aber, schauen Sie doch einfach: Das rechte Seeufer, das steht im Stau. Das steht im Stau. Und wohin führt das, wenn man diesen Stau nicht auflöst innert – nützlicher ist nicht möglich – innert Frist? Das führt dazu, dass die Leute abwandern. Wir haben noch die Wohnfreiheit, Thomas Forrer. Wenn die Leute in deiner Gemeinde Erlenbach abwandern, dann bezahlst du einfach etwas mehr Steuern, wenn du Steuern bezahlst. Ich weiss es nicht. Ich denke, es ist enorm wichtig, dass sich dieser Kanton jetzt darauf besinnt, was er ist: Er ist der Wirtschaftsmotor dieses Landes, und der Wirtschaftsmotor dieses Landes muss gut geölt sein. Und das auch hinsichtlich des Verkehrs. Und das ist er nicht, weil immer wieder zurückgeschoben wird und richtig, so utopische Projekte wie der Rosengartentunnel, der irgendein U durch den Höggerberg machen soll, weil das einer Regierungsrätin passt, die daneben wohnt. Das haben wir abgelehnt. Und das war eine Allianz zwischen Grün und Bürgerlichen. Gabi Petri wird das bestätigen. Das ist auch richtig so. Der gesunde Menschenverstand muss führen. Und wo wir diese Rampen reinbringen, Thomas Forrer, das müssen wir jetzt hier nicht diskutieren. Der Platz ist da, unter anderem zum Beispiel im Tiefenbrunnen. Da kann man ja dann wiederkommen und sagen, es ist der Bund, oder ich weiss nicht was. Wo kein Wille, kein Weg. Aber die Wirtschaft dieses Kantons, die muss laufen. Wir sind der Wirtschaftsmotor dieses Landes, und der wird abgewürgt, indem solche Richtplaneinträge nicht befolgt werden, indem man nicht einmal daran arbeitet. Das geht nicht; das ist zu thematisieren, auch für den Wahlkampf. Und ich hoffe doch, dass die freisinnige Partei hier etwas Gas gibt. Denn richtig, Marc Bourgeois, ohne die Freisinnigen geht es nicht. Und wir haben gesehen, was in der Stadt Zürich passiert ist. Ihr habt die die bürgerliche Politik in der Stadt Zürich versenkt.

*Nina Fehr Düsel (SVP, Küsnacht) spricht zum zweiten Mal:* Ich möchte auch noch kurz etwas zum Seebeckentunnel, Eintrag 1c, ergänzen. Auch Felix Hoesch möchte ich antworten, denn es gibt doch viele, die auf das Auto angewiesen sind – für die Arbeit oder für die Gewerbler. Es ist nicht so, dass jeder nur zum Plausch das Auto nimmt. Ich selber zum Beispiel fahre auch oft mit dem E-Bike oder mit dem Zug. Aber es ist nicht so, dass alle aus den Bezirk Meilen immer das dicke Auto nehmen. Das betrifft auch Thomas Forrer. Ich habe manchmal das Gefühl, es sind ein bisschen falsche Bilder im Kopf. Aber auch mit dem Auto sollte man in die Stadt können oder durch die Stadt fahren können, ohne dass man immer in

einem grossen Stau steckt. Gegenseitig sollten sich die Regionen besser unterstützen und nicht gegeneinander ausspielen. Auch Projekte von anderen Bezirken können durchaus unterstützt werden. Ich denke auch, dass die Zusammenarbeit zwischen Bund, Kanton und Stadt hier sehr wichtig ist, gerade bei diesem Beispiel. Der Richtplan sollte unserer Meinung nach jetzt endlich vorangetrieben werden. Besten Dank.

*Alex Gantner (FDP, Maur):* Ich war ja an der Totalrevision des kantonalen Richtplans 2014 bereits beteiligt, auch bei diesem neuen Eintrag war ich beteiligt, der damals mit einem knappen Abstimmungsresultat zustande kam. Er ist zustande gekommen, weil damals diese Themen eben aufbereitet und diskutiert wurden, auch in der Stadt Zürich. Das hat mein Kollege Marc Bourgeois entsprechend erwähnt. Ich glaube, es ist immer noch ein visionäres Konzept, eine visionäre Idee, die da im Richtplan drin ist und sicher nicht gestrichen werden, sondern endlich, endlich angegangen werden soll, damit hier etwas passiert. Daher ist es für mich nicht nachvollziehbar, dass jetzt knappe zehn Jahre lang wirklich gar nichts passiert ist.

Ich möchte einfach nochmals kurz in Erinnerung rufen, was das Vorhaben genau beinhaltet. Ich zitiere hier aus dem Richtplan: «Neubau von Tunnel, um den Grossraum Bellevue zu entlasten, stadtverträgliche Begleitmassnahmen, eventuell Parkhaus beim Kongresshaus und/oder bei der Oper». Wir sehen, es hat dort schon Überlegungen gegeben, auch bezüglich der Ein- und Ausfahrten, vor allem eben auch die stadtverträglichen Begleitmassnahmen, gerade im Zusammenhang auch mit dem Fussverkehr im Grossraum Bellevue; auch im Zusammenhang mit dem Veloverkehr. Das sehe ich heute immer noch als Chance, dass man dieses zusammen angeht, Stadt und Kanton. Wenn die Stadt nicht will, dann soll der Kanton hier wirklich in die Federführung gehen, weil er das nämlich gemäss Strassengesetz auch kann. Der Realisierungshorizont war oder ist mit «mittelfristig» angegeben, das heisst, zehn bis zwanzig Jahre aus Sicht von 2014. Demnach müsste eigentlich in den nächsten jetzt zehn bis zwölf Jahren hier eine Realisierung passieren. Es ist nicht wirklich ein Notruf, aber ein lauter Ruf an die Regierung, bei diesem Richtplaneintrag vorwärtszumachen und auch bei anderen Richtplaneinträgen, sei es bei den Strassen, sei es im öffentlichen Verkehr, sei es in ganz anderen Themen, weil, sonst wird der Richtplan wirklich zur Makulatur. Wir haben verschiedentlich gehört: Der Richtplan ist behördenverbindlich. Demnach ist hier wirklich ein Auftrag gegeben. Machen Sie bitte vorwärts. Besten Dank.

*Regierungsrätin Carmen Walker Späh:* Erlauben Sie mir nochmals, die Verantwortlichkeiten für die drei Richtplaneinträge, die sie jetzt diskutiert haben, Seetunnel, Stadttunnel, Seebeckentunnel, darzulegen. Der Seetunnel, der Eintrag 1b, ist eine städtische Hochleistungsvariante, falls der Stadttunnel, das ist der Eintrag 1a, sich als nicht realisierbar erweisen sollte. Der Seetunnel und der Stadttunnel sind als Nationalstrassen vorgesehen und so eingetragen. Deshalb ist auch die Verantwortung für Planung und Bau und Betrieb beim Bund, konkret beim ASTRA.



Anders der Seebeckentunnel, Eintrag 1c: Der ist als städtische Hochleistungsstrasse vorgesehen und umfasst den Neubau eines innerstädtischen Tunnels mit dem Ziel, den Grossraum Bellevue zu entlasten. Die Realisierung ist unabhängig von den beiden Nationalstrasseneinträgen. Ich möchte an dieser Stelle anerkennen, dass wir hier in einem sensiblen Gebiet mit einer hohen Verkehrsdichte sind, in einem Gebiet mit einem grossen gegenseitigen Anspruch zwischen Stadt und Umland was eine gute Anbindung angeht. Ich möchte das wirklich anerkennen. Ich möchte auch sagen, dass es klar ist, dass man miteinander eine Lösung suchen kann, nicht ein Gegeneinander von Stadt und Umland – hier rechts Zürichseeufer –, sondern dass man miteinander Lösungen suchen muss. Nun ist es aber einfach so, dass das Strassengesetz des Kantons Zürich hier eine klare Zuständigkeit macht. Es sagt, dass die Projektierung und Bau und Unterhalt der Strassen auf den Stadtgebieten bei den Städten Zürich und Winterthur liegen. Es ist völlig klar, dass der Seebeckentunnel in der Zuständigkeit der Stadt Zürich liegt. Sie wissen auch, dass Sie eine andere Zuständigkeit anfangs dieser Legislatur abgelehnt haben. Die Strassengesetzrevision wurde von Ihnen hier abgelehnt. Das hätte dem Kanton mehr Möglichkeiten gegeben; das wollten Sie nicht. Ich bin eine Regierungsrätin, die Demokratie und Rechtsstaat hochhält und deshalb hier nicht weiter aktiv wurde.

Die Stadt Zürich hat 2009 eine Machbarkeitsstudie zur unterirdischen Verkehrsführung erarbeitet; das wurde erwähnt. Die Stadt Zürich hat von der Planung abgesehen, weil insbesondere die Kosten von über 600 Millionen Franken als zu hoch erachtet wurden. Ungeachtet, was Sie anfangs Legislatur beschlossen haben, steht es Ihnen als Legislative frei, einen Vorstoss, eine Motion einzureichen analog der Vorlage zum Rosengartentram und Rosengartentunnel, gestützt auf Paragraph 50 des Strassengesetzes. Wenn Sie hier eine Mehrheit haben, dann wird die Regierung selbstverständlich tätig werden. Die Stadt muss auch nach kantonaler Signalisationsverordnung die Zustimmung der Kantonspolizei einholen, wenn um Verkehrsanordnungen geht, die auf Durchgangsstrassen ausserhalb des Stadtgebietes Einfluss nehmen. Das ist natürlich bei der Bellerivestrasse der Fall. Diese Verantwortung, die nehmen wir sehr wohl wahr. Selbstverständlich ist es auch so, dass wenn die Stadt bauliche Massnahmen an überkommunalen Strassen, also den Strassen von kantonaler Bedeutung, trifft, sie dann auch eine Genehmigung braucht, in diesem Falle von der Volkswirtschaftsdirektion als antragstellende Direktion der Regierung. Ich möchte Sie an dieser Stelle auch darauf hinweisen, dass die Sachplanung des Bundes zum Stadttunnel und zum Seetunnel, also 1a, 1b, im Moment hängig ist. Sie haben das vielleicht auch gelesen. Der Bund möchte hier dem nationalen Parlament eine überarbeitete Sachplanung unterbreiten. Und glauben Sie, mein Engagement für eine gute Anbindung des Kantons Zürich und der einzelnen Gemeinden und Städten, für eine sachgerechte Verkehrsinfrastrukturen und auch dafür, dass die entsprechenden Mittel nach Zürich kommen, ist ungebrochen. Hier gilt es dann schon noch, die eine oder andere Stimme in Bern zu erheben. Das werde ich für den Kanton Zürich. Herzlichen Dank.

*Ratspräsidentin Esther Guyer:* Die Interpellantin hat ihre Erklärung zur Antwort des Regierungsrates abgegeben.

Das Geschäft ist erledigt.