

Gemeinderat von Zürich

09.02.00

Postulat

von Guido Wick (FDP)

GR Nr. 2000 / 64

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, ob er beim Kanton bzw. beim Bund vorstellig werden und nötigenfalls eine Behördeninitiative lancieren kann, um den Bau einer ersten Röhre des Stadttunnels der Sihltiefstrasse als direkte Verbindung zwischen den Nationalstrassen A1/Schöneichtunnel und der A3/Allmend Brunau rasch in die Wege zu leiten.

Begründung:

Das gültige Programm des Bundes für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes lässt eine Eröffnung des Stadttunnels (die sogenannte I-Verbindung) erst um 2020/2025 erwarten. Eines der grössten Verkehrsprobleme im Kanton Zürich bleibt daher noch lange ungelöst. Die Stadt Zürich wird für die Bevölkerung grosser Kantonsteile im Süden und im Osten auch mit der Westumfahrung von Zürich (Uetlibergtunnel) schlecht erreichbar sein. Mit der angestrebten wirtschaftlichen Entwicklung des Kantons soll unter anderem das bedeutende Stadtentwicklungsgebiet Zürich-West (Escher-Wyss-Quartier und Teile von Altstetten) beidseits der Bahnlinie genutzt werden. Damit verbunden ist der Ausbau des sogenannten Westastes, Nationalstrasse III. Klasse. Diese notwendige Erschliessung und der wegen fehlender Infrastrukturen ausgelöste Mehrverkehr verschlechtern die bereits heute bestehende prekäre Verkehrssituation noch weiter.

Mit dem vorzeitigen Bau der ersten Röhre kann die unhaltbare Verkehrssituation zwischen Zürich Nord bzw. dem Limmattal und dem linken Seeufer deutlich verbessert werden, ähnlich wie die erste Röhre des Milchbuckttunnels vor 15 Jahren Erleichterungen gebracht hat. Gleichzeitig werden die Belastungen in wesentlichen Teilen der Stadt Zürich reduziert, insbesondere entlang der Rosengartenstrasse/Westtangente und in der Innenstadt.

Für die Realisierung der ersten Röhre muss ein Projekt ausgearbeitet werden, welches auch den späteren Bau der zweiten Röhre berücksichtigt. Zudem sind Lösungen für die Verbindung zwischen Milchbuckttunnel und Stadttunnel zu untersuchen. Der Finanzbedarf für die erste Röhre wird höchstens die Hälfte des Gesamtkredites für die Fertigstellung der Nationalstrassen durch die Stadt Zürich beanspruchen. Vor diesem Hintergrund muss der Regierungsrat beim Bund die Änderung des Nationalstrassen-Bauprogramms erwirken, welche eine Inbetriebnahme auf den Zeitpunkt der Fertigstellung der Westumfahrung ermöglicht. Anderenfalls ist eine kantonale Vorfinanzierung nach einem geeigneten Modell auszuarbeiten, wobei insbesondere auch eine Finanzierung und der Betrieb eines solchen Tunnels durch eine private Trägerschaft evaluiert werden muss.

Die Wettbewerbsfähigkeit und die zukünftige Entwicklung des gesamten Kantons Zürich hängen entscheidend von der Lösung der Verkehrsprobleme in seiner grössten Agglomeration ab. Eine rasche Schliessung der Nationalstrassenlücken in der Stadt Zürich ist daher unabdingbar.

