

Sitzung vom 18. September 2019

**839. Anfrage (Hirzel-Strassentunnel)**

Die Kantonsrätinnen Christina Zurfluh Fraefel und Astrid Furrer, Wädenswil, sowie Kantonsrat Hans-Peter Brunner, Horgen, haben am 27. Mai 2019 folgende Anfrage eingereicht:

Nach der Eröffnung der Umfahrung von Zug und Baar durch die A4a nahm der Verkehr über den Hirzelpass von durchschnittlich 8000 Fahrzeugen pro Tag innert weniger Jahre auf über 20 000 explosionsartig zu. Die Hirzelachse bewies damit ihre enorm grosse Bedeutung als direkteste Verbindung zwischen der Ost- und der Zentralschweiz.

Zwar brachte die Eröffnung des Üetlibergtunnels und der A4 durchs Säuliamt eine zwischen zeitliche Entlastung der Hirzelachse, es zeigt sich aber mit aller Deutlichkeit, dass die Verkehrsprobleme am Hirzel nach wie vor nicht gelöst sind. Täglich passieren bereits wieder 17 000 Fahrzeuge den Hirzelpass, Tendenz zunehmend. Dies entspricht in etwa dem gleichen Verkehrsaufkommen wie demjenigen im Gotthard-Strassentunnel. Auch tödliche Verkehrsunfälle gehören leider immer wieder dazu.

Ab dem kommenden Jahr wird die Kantonsstrasse über den Hirzel dem Bund übergeben und Teil des Nationalstrassennetzes (Konsequenz der Annahme des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) durch das Volk im Februar 2017.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat, uns folgende Fragen zu beantworten.

1. Was hat der Regierungsrat in den vergangenen Jahren unternommen, um auf diese Problematik in Bundesbern und in den angrenzenden Kantonen hinzuweisen und den Druck aus dem Kanton Zürich für eine Untertunnelung des strassentechnisch anfälligen und gefährlichen Hirzelübergangs zu erhöhen?
2. Wie beurteilt der Regierungsrat die Chancen für eine Realisierung des Hirzeltunnels nach dem Volks-Ja zum NAF? Hat der Druck für dessen Realisierung mit der Überführung ins Nationalstrassennetz im Interesse der Ost- und Zentralschweizer Kantone zugenommen?
3. Wurde und wird der Wunsch nach einem Hirzeltunnel mit den angrenzenden Ost- und Zentralschweizer Kantonsregierungen besprochen und koordiniert?
4. Wurden offizielle Schreiben und/oder Anträge an die zuständige Bundesverwaltung (ASTRA) geschickt?

5. Welche Möglichkeit oder Einflussnahme hat der Regierungsrat, diesem Anliegen in Bundesbern Gehör zu verschaffen?
6. Welche Möglichkeit oder Einflussnahme hat der Regierungsrat, diesem Anliegen eine höhere Gewichtung und Priorisierung beim ASTRA zu verschaffen?
7. Sieht der Regierungsrat allenfalls eine Möglichkeit, eine schnellere Realisierung des Hirzeltunnels im Rahmen eines Public-Private-Partnership-Projekts (PPP) in Betracht zu ziehen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Christina Zurfluh Fraefel und Astrid Furrer, Wädenswil, sowie Hans-Peter Brunner, Horgen, wird wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1–6:

Die Zugerstrasse über den Hirzel ist neben derjenigen über Rothen- thurm die direkteste, ganzjährig befahrbare Verbindung zwischen der Ost- und der Zentralschweiz. Sie stellt eine wichtige Netzmasche im National- strassennetz dar. Allerdings dient als leistungsfähige und entsprechend ausgebaute Hauptverbindung zwischen den Landesteilen in erster Linie der Uetlibergtunnel. Die Zugerstrasse ist als Verbindungsrouten jedoch von regionaler Bedeutung, da sie die Räume Horgen und Wädenswil so- wie Zug direkt miteinander verbindet. Zudem erfüllt sie funktional eine redundante Rolle, sollte der Uetlibergtunnel für längere Zeit gesperrt sein.

Der Ausbaustandard der Zugerstrasse ist aufgrund ihrer Bedeutung und die an sie gestellten Anforderungen bezüglich Leistungsfähigkeit sehr gut. In den vergangenen Jahren hat der Kanton Zürich notwendig ge- wordene, umfangreiche Sanierungsarbeiten an der Strassenverbindung über den Hirzel vorgenommen. Im Sommer 2019 wurde unter anderem die Fahrbahn zwischen Hirzel und Sihlbrugg erneuert, eine Radweglücke geschlossen sowie eine Fussgängerschutzinsel erstellt. Weiter wurden die Hänge entlang der Strassenverbindung gesichert, um die Risiken eines längeren Unterbruchs zu minimieren, und die Lärmsanierung umgesetzt. Mit den durchgeführten Arbeiten konnte die Sicherheit entlang der Strasse sowohl für den motorisierten als auch den Fuss- und Veloverkehr mar- kant verbessert werden. Der Kanton Zürich wird die Hirzelverbindung per 1. Januar 2020 in einem sehr guten Zustand dem Bund übergeben.

Für den Hirzeltunnel hat der Kanton Zürich zwischen 2008 und 2010 gemeinsam mit dem Kanton Zug eine Planungsstudie ausgearbeitet. Deren Ergebnisse wurden in eine umfangreiche Vernehmlassung bei Ämtern, Behörden und Gemeinden gegeben. Die Rückmeldungen waren durchwegs positiv. Infolge der Ausarbeitung der Vorlage für einen Natio-

nalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds und der damit verbundenen Übergabe der Hirzelverbindung an den Bund wurden keine weiteren planerischen Schritte in den Kantonen eingeleitet. Allerdings wurde als Folge der Planungsstudie der Hirzeltunnel in den jeweiligen kantonalen Richtplan aufgenommen. Somit wurde in den Kantonen Zürich und Zug eine wichtige planerische Voraussetzung für dessen Erstellung geschaffen. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat Kenntnis von den geleisteten Vorarbeiten. Die von den Kantonen geleistete Grundlagenarbeit und das koordinierte Vorgehen wurden ausdrücklich begrüsst.

Die Hirzelverbindung wird zusammen mit der Zürcher Oberlandautobahn per 1. Januar 2020 in das Eigentum des Bundes übergehen. In beiden Fällen betrifft dies nicht nur die heute bestehenden Abschnitte, sondern auch die Projekte zur Lückenschliessung der Oberlandautobahn und für einen Hirzeltunnel. Derzeit werden die Übergabemodalitäten mit dem ASTRA verhandelt. Daher steht das zuständige kantonale Amt für Verkehr in engem Kontakt mit dem ASTRA. Der Bund investiert derzeit jährlich etwa 350 Mio. Franken in den Neu- und Ausbau, die Engpassbeseitigung und den Unterhalt des Nationalstrassennetzes im Kanton Zürich. Diese Investitionen erfolgen auch dank der ständigen und guten Zusammenarbeit auf allen Ebenen. Der Kanton Zürich wird sich auf dieser Grundlage weiterhin für den baldigen Lückenschluss der Oberlandautobahn und, zusammen mit dem Kanton Zug, für den Bau des Hirzeltunnels einsetzen.

Zu Frage 7:

Der Kanton Zürich hat zuletzt im Rahmen von Planungsprojekten in der Stadt Zürich untersucht, ob die Finanzierung über Private Public Partnership (PPP) möglich und zweckmässig ist. Dies wurde verneint. Zunächst fehlt eine rechtliche Grundlage für eine PPP. Sodann müssten für ein solches Vorhaben eine hohe Verkehrsbelastung und eine Zahlungsbereitschaft seitens der Nutzerinnen und Nutzer vorliegen. Beides ist vorliegend nicht gegeben. Ohne die Situation am Hirzel konkret untersucht zu haben (was im Übrigen auch sehr aufwendig wäre), sieht der Regierungsrat daher keine Grundlage für ein derartiges Finanzierungs- und Betriebsmodell.

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

Vor dem Regierungsrat  
Die Staatsschreiberin:  
**Kathrin Arioli**