

# Fact-Sheet zum Hirzel-Strassentunnel (Stand 23. Februar 2018)

Gerne erläutern wir in kurzen Zügen chronologisch die wichtigsten Fakten. Entwicklungen, Ereignisse und Highlights unserer Bemühungen:

- 1983 Gründung **„Komitee pro Zimmerbergtunnel“**: Präsident: Otto Schärer
- 1985 Souverän des Kantons Zürich spricht sich gegen einen Ausbau der Hirzelpassstrasse aus
- 1989 Besuch vom Komitee bei Kurt Suter (Direktor Eidg. Amt für Strassenbau) in Bern. **Ergebnis: Positive Reaktion für Tunnelvariante**
- 1990 ‚Kleeblatt Initiative‘ wird abgelehnt. Annahme der N4 im Knonaueramt. In einem knappen Entscheid wird die **N4 gegenüber dem Ausbau der N3 ‚Zimmerberg-Variante‘ bevorzugt**. Dr. Gero Büttiker wird neuer Präsident und O. Schärer Ehrenpräsident. Das ‚Komitee pro Zimmerbergtunnel‘ firmiert neu als **‚Komitee pro Hirzeltunnel‘**.
- Stadtforstmeister Andreas Speich und Pro Natura Sekretär André Welti sehen mögliche Synergien zwischen einem Hirzel-Strassentunnel und einem erhöhten Schutz der Naturlandschaft Sihlwald sowie der Moränen- und Moorlandschaft Hirzel
- 1991 **Postulat von Kantonsrat Max Keller**, Richterswil, und zehn Mitunterzeichnern im ZH- Parlament: ‚Aufnahme des Hirzel-Strassentunnels in den ZH-Richtplan‘
- 1993 **Zustimmung des ZH-Kantonsrats mit 86 gegen 70 Stimmen zum ‚Postulat Keller‘** und Überweisung an den Regierungsrat
- 1994 Studie Dr. Jean Gottesmann (Initiant Rothenturminitiative) bezüglich ‚Rechtsberatung in Sachen Natur- und Landschaftsschutz‘ im Auftrag vom ‚Komitee pro Hirzeltunnel‘
- 1995 **Aufnahme vom Hirzel-Strassentunnel in den ZH-Richtplan** durch den ZH-Kantonsrat mit komfortabler Mehrheit. Reto Meyer wird Nachfolger von Dr. G. Büttiker als Präsident vom ‚Komitee pro Hirzeltunnel‘
- 1999 **Motion von Nationalrat Walter Bosshard**, Horgen, im Eidg. Parlament mit über vierzig Mitunterzeichnern, davon drei Parteipräsidenten SVP, FDP und CVP (als Postulat abgestuft)
- 2000 Gemeinsame Studie der SBB mit dem ‚Komitee pro Hirzeltunnel‘. Bundesrat Moritz Leuenberger antwortet auf die Studie und beauftragt das Bundesamt für Verkehr und das ASTRA zur Abklärung der verschiedenen Varianten
- 2001 Besuch vom Komitee zusammen mit Nationalrat Walter Bosshard beim ASTRA-Direktor Olivier Michaud in Bern. **Ergebnis: Unterstützung zur Schliessung der Autobahnlücke N4a/N3**
- 2003 **Aufnahme der Verbindung N4a/N3 in den eidgenössischen ‚Sachplan Strasse‘**. Studie Büro Emch und Berger im Auftrag vom ‚Komitee pro Hirzeltunnel‘ mit dem Ziel: Abklärung einer verkehrstechnischen Machbarkeit im Raum Sihlbrugg für einen Tunnelanschluss an die Autobahn N4a mit dem Resultat von zwei Varianten mit Unterquerung der Sihl

- 2006 Verkehrskomitee Zimmerberg löst sich auf und vermacht sein Vereinsvermögen (Fr. 18'000.-) dem ‚Komitee pro Hirzeltunnel‘
- 2007 **Eintrag des Hirzel-Strassentunnels in den ZH-Verkehrsrichtplan** durch den ZH-Kantonsrat mit 128 zu 15 Stimmen (bestes Ergebnis aller 30 Strassenbauprojekte!)
- 2008 **Jubiläumsfeier 25 Jahre ‚Komitee pro Hirzeltunnel‘**. Die 2006 vom Bund aufgeforderten Kantone ZG und ZH legen für die Verbindung N4a (Walterswil/Sihlbrugg) zur N3 (Horgen/Wädenswil) zwei gemeinsame Varianten vor
- 2009 **Erstellung einer Broschüre** mit den Argumenten für den Bau eines Hirzel-Strassentunnels
- 2010 Versand der zweisprachigen Broschüre an Bundesrat und Eidg. Parlamentarier mit persönlichem Brief ✉ → lesen
- 2011 **Wiederaufnahme (!) des Hirzel-Strassentunnels durch den ZG Kantonsrat in den ZG-Richtplan**. Besuch vom Komitee im ASTRA bei Rudolf Dieterle (Direktor) in Bern
- 2012 **Im Netzbeschluss des Bundesrates ist die Hirzelverbindung der heutigen Nationalstrassen A3/A4a enthalten**. Die Finanzierung der Netzerweiterung durch die Gebührenerhöhung der Autobahnvignette ist noch offen. Erneuter Versand der Broschüre an Bundesrat und Eidg. Parlamentarier mit persönlichem Brief
- 2013 Die Volksabstimmung über die Erweiterung des Nationalstrassennetzes endet wegen der mit ihr verbundenen Vignettenerhöhung von Fr. 40.- auf Fr. 100.- pro Jahr in einem klaren Nein. Damit ist die **Finanzierung der Netzerweiterung zumindest vorläufig gescheitert**. Davon ist auch der im Netzbeschluss aufgeführte Hirzel-Strassentunnel betroffen
- 2014 Treffen der Baudirektoren von ZH und ZG (RR Markus Kägi und Heinz Tännler), Nationalrat Ulrich Giezendanner und dem Komitee pro Hirzeltunnel zu einem Gespräch über das weitere Vorgehen. **Ergebnis: Vom ASTRA ist eine ausführungsfähige Planung des Hirzel-Strassentunnels innerhalb eines bestimmten Zeitraumes zu fordern**
- 2015 Auf Empfehlung des ASTRA wird vom Komitee der Plan, einen entsprechenden parlamentarischen Vorstoss (Motion oder Postulat) auf eidg. Ebene zu lancieren, auf später verschoben. Es beschliesst, das **Gespräch mit massgeblichen Parlamentariern auf kantonaler und nationaler Ebene** zu suchen bzw. zu vertiefen
- 2016 Der neu gewählte Zuger Baudirektor, RR Urs Hürlimann, sowie ASTRA-Direktor Jürg Röthlisberger werden vom Komitee kontaktiert. Erfreulicherweise sind beide dem Hirzel-Strassentunnel-Projekt gegenüber wohlgesinnt. **Wichtig sei aber, dass der Nationalstrassen- und Agglomerations-Fonds (NAF) im Februar 2017 vom Volk angenommen werde**
- 2017 Dank dem **Volks-Ja zum NAF** im Februar ist die Hirzelverbindung definitiv ins Nationalstrassennetz aufgenommen worden. Die Kantonsstrasse über den Hirzel geht per 1. Januar 2020 in die Obhut und Verantwortung des Bundes (ASTRA) über. Erst ab dann verfügt das ASTRA über die nötige Rechtsgrundlage, um die Planung des Hirzel-Strassentunnels an die Hand zu nehmen.

2018 Um das Projekt voranzutreiben bzw. Druck auf den Realisierungszeitpunkt zu machen, pflegt das Komitee die schon seit mehreren Jahren mit dem ASTRA bestehenden Kontakte regelmässig weiter. In der Agenda des Komitees steht zudem die erneute **Lancierung eines Vorstosses im Eidg. Parlament** nach den Erneuerungswahlen im Herbst 2019.