

Die wichtigsten Fakten, Entwicklungen und Ereignisse

- 1983 Gründung '**Komitee pro Zimmerberg tunnel**': Präsident: **Otto Schärer**
- 1985 Der Souverän vom **Kanton Zürich** spricht sich gegen einen Ausbau der Hirzelpassstrasse aus
- 1989 Besuch vom 'Komitee pro Zimmerberg tunnel' bei Kurt Suter, Direktor Eidg. Amt für Strassenbau (ASTRA), in Bern mit dem **Ergebnis**: Positive Reaktion für Tunnelvariante
- 1990 ‚Kleeblatt Initiative‘ wird abgelehnt. In einem **knappen Entscheid** wird die N4 im Knonaueramt gegenüber dem Ausbau der N3 ‚Zimmerberg-Variante‘ bevorzugt. Das ‚Komitee pro Zimmerberg tunnel‘ firmiert neu als ‚**Komitee pro Hirzeltunnel**‘ unter der Leitung von **Dr. Gero Büttiker** (Präsident) und **Reto Meyer** (Vize-Präsident). Gründer **O. Schärer** wird Ehrenpräsident. 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 KR 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 (UVEK) 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 N14 (früher A4a)/N3** im 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 Wie vom Bundesrat verlangt, erstellen die **Kantone Zürich und Zug** gemeinsam eine **«Strategieplanung Hirzeltunnel»**. Diese, nach dem damit beauftragten Basler Ingenieurbüro benannte, **Gruner-Studie** enthält zahlreiche Varianten im Korridor. Die Bandbreite reicht von

«grosser Lösung» mit einem 2x2-streifigen Netzelement (Basistunnel) bis zu einer in absehbarer Zeit (sic!) zu realisierender Entlastung der Gemeinde Hirzel vom aktuellen Durchgangsverkehr mit einer «kleinen Lösung» wie z.B. einem Scheiteltunnel oder einer Umfahrung.

Das **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‘**.
- 2009 Die Kantone Zug und Zürich sind sich endlich einig. Das jahrelange Hin und Her um den Hirzeltunnel hat ein Ende. Die Analyse der von Zug und Zürich im Auftrag des Bundes 2006 erstellten Gruner-Studie ergab, dass ein etappenweiser Ausbau einer Tunnelverbindung zwischen A3 und A14 zweckmässig sei. **Der Bundesrat bezeichnet die Hirzelverbindung als ein wichtiges Element der nationalen Ost-West-Achse.**
- Erstellung** einer zweisprachigen **Broschüre** (dt./frz.) mit den Argumenten für den Bau eines Hirzel-Strassentunnels.
- 2010 **Versand** der im Vorjahr erstellten **Broschüre** an Bundesrat und Eidg. Parlamentarier mit persönlichem Brief.
- 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 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 verwirft das Komitee den Plan, einen entsprechenden parlamentarischen Vorstoss (Motion oder Postulat) auf eidg. Ebene zu lancieren, auf später. 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. In die Obhut und Verantwortung des Bundes (ASTRA) geht die Hirzler-Kantonsstrasse aber erst per 1. Januar 2020 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. Erneutes Treffen vom Komitee mit der ASTRA-Direktion.
- 2019 Drei KR (Christina Zurfluh Fraefel, SVP Wädenswil, Astrid Furrer, FDP Wädenswil, und Hans-Peter Brunner, FDP Horgen) haben den Zürcher Regierungsrat in einer Anfrage um **Auskunft zum Hirzeltunnel** gebeten. Sie wollten von ihm u.a. wissen, was er in den vergangenen Jahren unternommen hat, um in Bundesbern und in den angrenzenden Kantonen auf die Verkehrsprobleme am Hirzel hinzuweisen und den Druck aus dem Kanton Zürich für eine Untertunnelung des strassentechnisch anfälligen und gefährlichen Hirzelübergangs zu erhöhen.
- 2020 Erneuter Besuch vom Komitee bei der ASTRA-Direktion, um sich über den **Stand des Projektes** Hirzel-Strassentunnel zu erkundigen.
- 2021 Nach der 2017 erfolgten Integration der Hirzelverbindung ins Nationalstrassennetz kommt das Projekt Hirzel-Strassentunnel in die **entscheidende Phase**. Der Bundesrat wird STEP II voraussichtlich Ende dieses Jahres veröffentlichen und bei Kantonen, Städten, Verbänden und Parteien in die Vernehmlassung geben.

Der am 27. Oktober an der 37. Generalversammlung gewählte Vorstand übernimmt die Geschäfte per 1. Januar 2022 unter der Leitung von **André Palitzsch** (Präsident) und **Beat Zürcher** (Vize-Präsident). Per 31. Dezember 2021 werden unter Verdankung ihrer langjährigen ehrenamtlichen Dienste aus dem Vorstand ausscheiden: Hanswalter Schnyder, Kurt Odermatt, Leo Ohnsorg, Reto Meyer und Robert Enz.

- 2022 Am 28. Januar titelt die Zürichsee-Zeitung „**Bundesrat erteilt Hirzeltunnel eine Abfuhr**“ und stellt zutreffend fest, dass die Landesregierung den Bau des Hirzel-Strassentunnels nicht in ihr Strategisches Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen aufgenommen hat.

Von dieser Nichtberücksichtigung schwer enttäuscht hat sich der Vorstand kurzfristig dazu entschlossen, an der vom UVEK (Eidg. Dep. für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation) dazu bekanntgegebenen **Vernehmlassung bis zum 30. April** ebenfalls teilzunehmen. Darin beantragte es, das Vorhaben Hirzelverbindung verbindlich ins STEP mit einem Realisierungshorizont 2040 aufzunehmen. Der Kanton Zürich hat sich in seiner Vernehmlassung angeblich ebenfalls dafür eingesetzt. Der Kanton Zug hingegen erklärte sich, aufgrund des zu

erwartenden Mehrverkehrs durch den Hirzeltunnel auf der Verbindung Sihlbrugg-Baar-Blegi, mit der Nichtaufnahme der Hirzelverbindung (N14) ins STEP bedauerlicherweise einverstanden.

2023 Am 22. Februar 2023 hat der Bundesrat die **Botschaft für die Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes ans Eidg. Parlament** überwiesen. Das Vorhaben Hirzelverbindung wurde leider nicht, wie vom Komitee und Kanton Zürich in ihren Vernehmlassungen beantragt, verbindlich ins STEP mit einem Realisierungshorizont 2040 aufgenommen. Aus heutiger Sicht bestehe kein Bedarf für eine zusätzliche Hochleistungsverbindung zwischen der Ost- und der Zentralschweiz. Um die Herausforderungen bezüglich Kapazität und Umweltverträglichkeit bei der Ortsdurchfahrt Hirzel zu lösen, werde der Bund eine separate Studie durchführen.

2024 Auf seine Anfrage im Februar erfährt das Komitee von der ASTRA-Direktion, dass die bestehenden Personalressourcen «ein erstes Aufsetzen der Arbeiten an der **Korridorstudie N14 Sihlbrugg – Wädenswil**» erst in der 2. Hälfte 2025 realistisch erscheinen lassen und das Komitee bei der Projektmitwirkung gerne berücksichtigt werde.

Am 24. November ist der Autobahnausbau bekanntlich an der Urne gescheitert. Könnte der Bund nun den Bau eines Hirzel-Strassentunnels priorisieren? Im Dezember haben die beiden Wädenswiler Kantonsrätinnen Christina Zurfluh Fraevel (SVP) und Astrid Furrer (FDP) den **Zürcher Regierungsrat um Auskunft gebeten**, ob er sich beim Bund für eine Priorisierung einsetzen will.

2025 Am 6. Februar hat sich der Gemeinderat Horgen mit einem Schreiben an den Bundesrat gewandt und eine klare Forderung geäussert: **Aufnahme des geplanten Hirzel-Strassentunnels in das «Strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen»**. Der Tunnel soll die Verbindung zwischen der A3 und der A14 verbessern und die bestehende Strasse über den Hirzelpass durch eine umwelt- und verkehrsfreundlichere Lösung ersetzen.

Am 12. März **beantwortete der Zürcher Regierungsrat eine Anfrage** der beiden Kantonsrätinnen Christina Zurfluh Fraevel und Astrid Furrer vom Dezember 2024 wie folgt: *Bei der Zugerstrasse (Hirzelpassstrasse) handelt es sich um eine Hauptverkehrsstrasse, die per 1. Januar 2020 an den Bund übergegangen ist. Der Bund hat entschieden, den Hirzeltunnel nicht in das Strategische Entwicklungsprogramm (STEP 2023) Nationalstrassen mit Realisierungshorizont 2040 aufzunehmen. Gemäss STEP-Botschaft sieht der Bund im Hirzel einen grundsätzlichen Überprüfungsbedarf. Das Abstimmungsergebnis vom 24. November 2024 zeigt, dass die Mehrheit der Schweizer Stimmberechtigten Infrastrukturprojekte im Strassenverkehr derzeit kritisch beurteilt. Im weiteren ist zu berücksichtigen, dass bei einer höheren Priorisierung des Hirzeltunnels andere, allenfalls für den Kanton Zürich dringlichere Vorhaben zurückgestuft werden könnten.*

Das **ETH-Gutachten Weidmann** im Auftrag von Bundesrat Rösli setzt die Prioritäten in der Verkehrsplanung auf Strasse und Schiene neu. Vorgelegt am 6. Oktober erachtet es den Hirzeltunnel als direkte Autobahnverbindung zwischen Horgen/ZH und Baar/ZG bedauerlicherweise als nicht so dringend wie andere Verbindungen im Verkehrsnetz. Seine Realisierung soll grundsätzlich erst nach 2045 erfolgen. Aufgrund der Dynamik am oberen Zürichsee und in der Gegend zwischen Zug und Luzern könne sich dies aber auch ändern.

Nach der durch Prof. U. Weidmann erfolgten Einstufung vom Hirzeltunnel als Projekt von 2. Priorität, stellt sich dem Komitee die Frage wie es nun weitergehen soll. Zu deren Beantwortung scheint es opportun, die ASTRA-Direktion ein weiteres Mal zu besuchen.

- 2026 Das Komitee besucht die ASTRA-Direktion am 9. Februar. Die von ihr ursprünglich in der 2. Hälfte 2025 geplante **Korridorstudie soll durchgeführt werden**. Dafür brauche es aber einen Parlamentsbeschluss zur vom Bundesrat in Ausarbeitung befindlichen Vorlage. Diese gehe noch im Verlauf dieses Jahres in die Vernehmlassung. Amtsdirektor J. Röthlisberger empfiehlt dem Komitee, an der Vernehmlassung wie seinerzeit 2022 teilzunehmen. Um zu verhindern, dass die Korridorstudie aus der Botschaft gestrichen werde, sei zusätzlich der Dialog mit den Akteuren in den Kantonen Zürich und Zug wichtig.

Diese Ratschläge vom ASTRA hat das Komitee befolgt und nahm inzwischen auch an der vom Bundesrat am 19. Juni eröffneten Vernehmlassung zur Vorlage Verkehr 45 teil. In unserer Stellungnahme wirken wir daraufhin, dass die 2025 in Aussicht gestellte Korridorstudie für die Hirzelverbindung möglichst bald erfolgt. Mit der **Zielsetzung des Komitees, die vom Bundesrat mehrfach anerkannten Verträglichkeits- und Sicherheitsprobleme auf der Ortsdurchfahrt Hirzel zeitnah zu lösen**.