



Auszug aus dem substanziellen Protokoll 2. Ratssitzung vom 20. Mai 2026

78. 2025/423

Postulat von Dr. Emanuel Tschannen (FDP), Anthony Goldstein (FDP) und Andreas Egli (FDP) vom 17.09.2025:

Schliessung des Autobahn(halb)ringes mittels eines Seetunnels mit Auf- und Abfahrten in Wollishofen und Tiefenbrunnen

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements namens des Stadtrats die Entgegennahme des Postulats zur Prüfung ab.

Dr. Emanuel Tschannen (FDP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 5121/2025): Wenn man Zürich von oben anschaut, ist unschwer zu erkennen, dass der Zürichsee die Verkehrsträger unterbricht. Das führt dazu, dass es bei Anpassungen und Bauarbeiten in der Stadt, wie es zum Beispiel am Hauptbahnhof geplant ist, zu massiven Verkehrsbeschränkungen kommt. Manche begrüssen das vielleicht, weil sie lieber gar keine Autos in der Stadt hätten. Wir Freisinnigen setzen uns aber für alle Verkehrsträger und Verkehrsformen ein. Wenn man einen Weg verriegelt, muss an einem anderen Ort Platz gemacht werden, damit der Verkehr abfliessen kann. Der logische Schritt wäre es, die Autobahn, die Zürich mit ihrer Halbring-Form nicht vollständig umschliesst, zu einem Ring zu schliessen, der unter dem Zürichsee durchführt. So könnte man die Stadt und den Nordring weitgehend vom Verkehr entlasten. Letzterer muss entlastet werden, weil die Massnahmen in der Stadt Zürich damit begründet werden, dass der Verkehr problemlos über den Nordring abfliessen kann. Wir glauben nicht, dass dies so einfach möglich sein wird, wenn man alle Brücken in Zürich schliesst. Wir sind daher fest davon überzeugt, dass der Verkehrshalbring geschlossen werden muss. Es braucht einen Tunnel unter dem Zürichsee, damit der Autoverkehr fliessen kann. Wir bitten den Stadtrat, diese Idee aufzunehmen und sich nicht mit der Ausrede zurückzuziehen, dass dies eine kantonale Angelegenheit sei. Es mag zwar eine kantonale Aufgabe sein, aber die Stadt Zürich hat normalerweise kein Problem damit, sich in kantonale Belange einzumischen.

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

STR Simone Brander: Der Seetunnel ist ein alter Bekannter. Er gibt alle paar Jahre wieder zu reden. Prüfen kann man grundsätzlich alles. Man muss dazu aber festhalten, dass die Stadt die falsche Adressatin für das Anliegen einer regionalen Verbindung für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) ist. Aus städtischer Sicht ist ein solcher Tunnel



schlicht nicht nötig. Wir können das Ziel Stadtraum/Hauptbahnhof umsetzen, ohne einen Gedanken an einen solchen Tunnel zu verschwenden, indem wir den Transitverkehr weiter auf die Autobahnen verlagern. Heutzutage durchquert jedes fünfte Auto die Stadt, ohne dass es wirklich in die Stadt hineinwill. Ein weiteres dieser fünf Autos fährt zudem zu früh von der Autobahn ab und legt einen Teil seiner Strecke durch die Stadt zurück. Mit anderen Worten: Wir können und werden den Autoverkehr in der Stadt reduzieren. Dafür braucht es keine gigantischen neuen Strassen, die noch mehr Autos anziehen. Der ausgebaute Nordring steht kurz vor der Eröffnung, der Westring wird folgen. Der Bund schafft mit sehr viel Geld zudem neue Kapazitäten. Daher ist der Stadtrat der Meinung, dass das Postulat für den Moment wieder im See versenkt werden sollte.

Weitere Wortmeldungen:

Markus Merki (GLP) stellt folgenden Textänderungsantrag: *Ich kann weder mit dem Votum von Emanuel Tschannen (FDP) noch mit dem von STR Simone Brander viel anfangen. Der Seetunnel ist zwar eine kleine Planungsleiche, es wurde aber nie ernsthaft geprüft, welche Optionen oder positiven Möglichkeiten damit verbunden sein könnten. Uns geht es darum, die Chancen eines Seetunnels zu prüfen. Was könnten die positiven Effekte sein? Wir zielen dabei weniger auf das Weissbuch Hauptbahnhof ab, das ist ein anderes Thema. Wir müssen uns im Klaren sein, dass wir angesichts der neusten Entwicklungen nicht einfach Strassen und Verkehrskapazitäten abbauen können, ohne dass der Kanton sich einschaltet. STR Simone Brander schätzt das offenbar anders ein. Ich glaube, aktuell sind die Fronten so verhärtet, dass die Stadt bspw. am General-Guisan-Quai nicht einfach zwei Spuren abbauen können. Dieses Spiel haben wir mit dem Mythenquai und der Bellerivestrasse durchgespielt. Wenn man wie die GLP realistisch ist, muss man dem Kanton eine Option bieten. Zum Beispiel könnte man einen Seetunnel prüfen lassen, unter der Bedingung, dass wir im Gegenzug über den Abbau von oberirdischen Kapazitäten bzw. MIV-Spuren reden. Entsprechend schlagen wir eine Textergänzung vor, die zwei Fliegen mit einer Klappe schlagen soll. Einerseits fordern wir eine ökologisch vertretbare Tunnellösung. Es gibt bautechnische Möglichkeiten: Ein Tunnel komplett unter dem Seegrund ist für den See ökologisch unbedeutend. Es gibt aber auch Varianten, wie sie bei Meerengen angewendet werden, bei denen ein Tunnel auf dem Seeboden erstellt wird, was ökologisch einen grösseren Eingriff bedeutet. Kurz, wir fordern eine ökologisch vertretbare Variante unter gleichzeitigem Kapazitätsabbau. Der Wortlaut des Postulats soll neu heissen: «Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie der bestehende Autobahnhalbring um die Stadt Zürich mittels eines Tunnels unter dem Zürichsee (sogenannter Seetunnel) mit ökologisch vertretbaren Auf- und Abfahrtsrampen in Wollishofen und Tiefenbrunnen geschlossen werden kann und gleichzeitig die Anzahl MIV-Fahrspuren auf den Hauptverkehrsachsen entlang des unteren Seebeckens reduziert werden kann.» Wir bitten die FDP, den pragmatischen Vorschlag anzunehmen, damit wir eventuell eine Mehrheit finden. Die Seetunnel-Variante kann einen Mehrwert für das untere Seebecken und die ganze Stadt Zürich schaffen.*

Dr. Roland Hohmann (Grüne): STR Simone Brander hat bereits erwähnt, dass der See-



tunnel ein Fossil ist, das immer wieder auftaucht. Diesem Fossil bin ich zuletzt in der Debatte um die Volksinitiative Mythen-Park in der Kommission begegnet. Nun kommt dieselbe Idee im Zusammenhang mit der Vision «Stadtraum Hauptbahnhof 2050» wieder auf. Die FDP argumentiert, dass es zusätzliche Verkehrsachsen brauche und die Vision ohne diese nicht realisierbar sei. Wir finden diese Idee unsinnig. Die Untertunnelung des Seebeckens tauchte zum ersten Mal in den 1960er und 1970er-Jahren in der Diskussion zur Zürcher Stadtautobahnplanung auf. Sie ist also schon sehr alt. Seit dem Jahr 1995 ist sie im kantonalen Richtplan Verkehr verankert. Es wäre also Sache des Kantons, den Tunnel zu realisieren. Es gibt gute Gründe, warum man das nicht macht. Unsere Argumente gegen das Projekt sind genauso alt wie der Seetunnel selbst. Das erste Argument ist eine Binsenwahrheit: Mehr Strassen erzeugen mehr Verkehr. Aus diesem Grund sind wir Grüne gegen die Idee. Das zweite Argument betrifft die Kosten. Gerade heutzutage im Zuge von Sparprogrammen wäre der Seetunnel mit unsinnigen Kosten verbunden. Das sind Gelder, die man besser in andere Geschäfte investieren würde. Das dritte Argument ist verkehrspolitischer Natur: Man sollte die Prioritäten bei der Förderung des Velo- und Fussverkehrs sowie beim Ausbau des öffentlichen Verkehrs setzen. Wir Grünen sind für die Entlastung des Stadtzentrums vom MIV. Wir sehen die Lösung jedoch in einer Reduktion des Verkehrs und sicher nicht in einer neuen Strasse. Darum stimmen wir Nein.

Stephan Iten (SVP): Auf Träumereien, wie Roland Hohmann (Grüne) sie erzählt, werde ich nicht gross eingehen. Der Seetunnel hat einen Richtplaneintrag. Man kommt aber immer wieder und sagt: Ja, es gibt diesen Eintrag, aber wir wollen das Projekt nicht. Dabei wird jeder einzelne Veloweg mit der Begründung gefordert, es gebe dafür einen Richtplaneintrag. Roland Hohmann (Grüne) kann sich nicht selbst aussuchen, welcher Eintrag gilt und welcher nicht, insbesondere wenn es sich um kantonale Einträge handelt. Er spricht von hohen Kosten. Haben wir nicht vor kurzer Zeit über 350 Millionen Franken für Velowege abgestimmt? Sind das keine immensen Kosten? Die erste Velobrücke soll 20 Millionen Franken kosten. Die Kosten für die Hardbrücke belaufen sich auf 70 Millionen Franken. In diesem Bereich sind euch die Kosten völlig egal. Ich bin sehr überrascht über das Votum von STR Simone Brander. Als wir über die Volksinitiative Mythenpark geredet haben, war ihre Argumentation, dass dieses Projekt eigentlich nur umsetzbar sei, wenn wir den Seetunnel bauen, um das General-Guisan-Quai zu entlasten. Und jetzt heisst es plötzlich, das sei gar nicht unsere Flughöhe. Natürlich ist das unsere Flughöhe, da es einen Richtplaneintrag gibt, den es umzusetzen gilt. Es ist nicht anders als bei den Velowegen. Die katastrophalen Pläne, die ihr für die Seestrasse fordert, verleihen dem Seetunnel eine umso grössere Bedeutung. Der Verkehr wird nicht weniger, nur weil man sagt, man müsse ihn reduzieren. Er wird immer mehr, wir können ihn nicht einfach weg-wünschen. Der Seetunnel wird sicher nicht mehr Verkehr generieren. Er wird den Verkehr verlagern, so wie ihr es euch wünscht. Darum müsstet ihr für den Seetunnel sein.

Anna Graff (SP): Die SP lehnt das Postulat selbstredend ab. Wir wollen keinen gigantischen Tunnel unter dem Zürichsee. Das würde unweigerlich zu einer Kapazitätserhöhung des Autoverkehrs führen. Er würde insbesondere die Quartiere Wollishofen und Tiefenbrunnen belasten und diese mit grossen Auf- und Abfahrtsrampen verschandeln. Es würde sich um ein milliardenteures Infrastrukturprojekt handeln. Stephan Iten (SVP),



in einer Medienmitteilung des Kantons aus dem Jahr 2002 schätzte dieser die Kosten auf zweieinhalb bis dreieinhalb Milliarden Franken. Es wäre ein Projekt mit enormen Kosten und massiven Eingriffen in das Stadt- und Seegebiet. All das für noch mehr Autoverkehr? Ein solcher Tunnel widerspricht jeder modernen Verkehrs- und Umweltpolitik diametral. Aus gutem Grund hat Zürich diese verkehrspolitische Autoträumerei aus dem letzten Jahrtausend längst zur Planungsleiche verkommen lassen. Aus Sicht der SP müssen die Bemühungen der Stadt darin liegen, Alternativen zum Autoverkehr zu stärken, nicht im milliardenschweren Ausbau der Kapazitäten für Autos. STR Simone Brander hat es bereits erwähnt: Für eine erfolgreiche Umsetzung des Zielbilds aus dem Weissbuch Stadt-raum Hauptbahnhof 2050 braucht es keinen Autotunnel unter dem Zürichsee. Als ersten Schritt braucht es flankierende Massnahmen im Hinblick auf den Ausbau der Nordumfahrung. Es ist enorm wichtig, dass diese Massnahmen rechtzeitig und entschlossen umgesetzt werden. Diesen teuren und unrealistischen Vorstoss aus der Mottenkiste lehnen wir ab. Auch die Textänderung der GLP kann diese Idee nicht retten.

Dr. Emanuel Tschannen (FDP): *Wir nehmen zur Kenntnis, dass STR Simone Brander das Postulat gerne im Zürichsee versenken möchte. Sie hat ja neuerdings eine Affinität dafür entdeckt, Dinge im Zürichsee zu versenken. Wir werden ihr die Freude aber nicht machen, das Postulat einfach hineinzuworfen. Es wäre ja auch Umweltverschmutzung. Es freut uns sehr, dass sowohl die Grünen als auch die SP ihr finanzpolitisches Gewissen entdeckt haben und vor den hohen Investitionskosten warnen. Die Kosten belaufen sich tatsächlich auf zweieinhalb bis drei Milliarden Franken. Wenn man in der Stadt Zürich zwei oder drei Jahre darauf verzichten würde, unnötige Wohnungen zu kaufen, die keinen Beitrag zur Lösung des Wohnproblems leisten, wäre das Projekt bereits finanziert. Wenn man es möchte, dann kann man es ganz sicher stemmen. Es gibt in der Stadt Zürich definitiv Möglichkeiten zum Geldsparen, um in ein langfristig nachhaltiges Infrastrukturprojekt investieren zu können. Ich stimme Stephan Iten (SVP) zu, dass dies nicht zu mehr Verkehr, sondern zu einer Umlagerung führen wird. Das würde die Stadt Zürich und ihre Bewohner entlasten. Man kann eigentlich nur gegen dieses Postulat sein, wenn man das Auto als Feindbild erklärt und generell aus der Stadt verbannen will. Das ist jedoch keine zukunftsgerichtete Politik und behandelt die Verkehrsträger nicht gleichberechtigt. Wir halten natürlich an dem Postulat fest. Wir bedanken uns für die kritischen Gedanken der GLP. Es tut mir leid, Markus Merki (GLP), wenn ich dich mit meinem Eröffnungsreferat ein wenig enttäuscht habe. Wir versuchen, es nächstes Mal besser zu machen. Eure Textergänzung ist vernünftig, denn wenn ein solcher Ring gebaut wird, kann man in der Stadt Kapazitäten reduzieren. Das ist genau die Idee. Darum nehmen wir den Textänderungsantrag der GLP an. Diese Ergänzung macht Sinn und liegt in unserem Interesse. Das ist eine konstruktive und nachhaltige Politik für die Zukunft.*

Benedikt Gerth (Die Mitte): *Heute bin ich ausnahmsweise mit dem Kollegen Stephan Iten (SVP) zu 95 Prozent einverstanden. Nach der Argumentation auf links-grüner Seite könnte man eigentlich sagen, man müsste die Westumfahrung abbauen, weil das ein Relikt der Vergangenheit ist. Was wären die Folgen? Wir hätten auf der parallelen Schneise durch die Stadt, unter anderem über die Hardbrücke, einen riesigen Verkehrsstau. Täglich würden sich Tausende Autos durch die Stadt quälen, weil es keine Alternativen*



gäbe. Genauso ist es beim Seetunnel: Damit könnte man den Verkehr effektiv verlagern. Es geht nicht um zusätzlichen Verkehr. Kommt weg von eurem Hass auf das Auto und denkt rational statt emotional. Dann können wir Lösungen einführen, wie es die GLP will. Man kann im Gegenzug Spuren abbauen. Denkt über euren eigenen Tellerrand hinaus.

Michael Schmid (AL): Ich frage mich wirklich, ob euch das Niveau der Diskussion nicht peinlich ist, liebe FDP, Die Mitte und SVP. Es zeugt nicht nur von einem Mangel an verkehrspolitischer und verkehrsplanerischer Kompetenz, sondern auch von einer fehlenden finanzpolitischen Weitsicht. Es ist ja nicht die erste Idee aus den verstaubten Autoträumen der 1960er-Jahre, die die FDP aufwärmen will. Auch das Ypsilon wolltet ihr wiederbeleben. Im Jahr 2021 wolltet ihr anstossen, dass die Brücke am Letten gebaut wird. Das reicht anscheinend nicht aus. Es wird ein weiteres Autobahnprojekt mitten in der Stadt Zürich gefordert und an einem längst ad absurdum geführten Konzept des Individualverkehrs im urbanen Zentrum festgehalten. Dass die GLP versucht, das Ganze mit der Hoffnung auf eine ökologische Umsetzung zu retten, führt die Diskussion endgültig ins Abwegige. Nehmt doch bitte eine Excel-Tabelle zur Hand und rechnet aus, wie die Ökobilanz allein für den Bau des Tunnels aussieht; wie viel CO₂ allein für den Bau verbraucht wird und wie das jemals kompensiert werden soll. Vergleichen wir das mit der Veloinfrastruktur: 350 Millionen Franken für ein stadtweites Gesamtnetz stehen konservativ geschätzten 3 Milliarden Franken für eine einzige Autoverbindung gegenüber. Es wurde behauptet, es sei unmöglich, den Autoverkehr zu reduzieren. Der Verkehr nimmt anscheinend immer zu, als sei das ein Naturgesetz. Das kann man natürlich so sehen, wenn man gegen jede verkehrsplanerische Erkenntnis und gegen alles resistent ist, was man im Bauingenieurstudium über die Funktionsweise von Verkehrssystemen lernt. Es ist völlig klar: Menschen wählen ihren Zielort, ihr Verkehrsmittel und ihre Route aufgrund der Möglichkeiten, die ihnen zur Verfügung gestellt werden. Wenn ich mit dem Auto dank eines Seetunnels schneller am Ziel bin, dann passe ich meine Wahl des Verkehrsmittels entsprechend an. Ich nehme nicht mehr den Zug, sondern das Auto, weil es schneller ist. Oder ich ziehe weiter weg von meinem Arbeitsort, weil die Dauer meines Arbeitswegs dank der schnelleren Verbindung gleich bleibt. Durch diese Mechanismen nimmt der Verkehr zu. Mit denselben Mechanismen kann man aber auch arbeiten, wenn man Verkehr verlagern oder an gewissen Orten reduzieren will. Das ist kein Hokusfokus, sondern wissenschaftlich bestens belegt und Fachstandard. Dass die SVP darüber lacht, verstehe ich. Dass die FDP jedoch immer noch an Wahnvorstellungen aus den 1950er-Jahren festhält und völlig resistent gegenüber wissenschaftlichen Erkenntnissen ist, enttäuscht mich immer wieder. Es ist offensichtlich, dass die FDP mit diesem Vorstoss gar nichts erreichen will. Es geht nur darum, wieder einmal zu behaupten, die Linken seien gegen das Auto. Wenn ihr wirklich der Meinung seid, dass der Bau des Seetunnels eine kommunale Aufgabe ist, warum habt ihr die Vorstösse nicht in Kilchberg oder Küsnacht eingereicht? Dort hättet ihr die nötigen Mehrheiten. Versucht es doch in den Gemeinden nochmal.

Martin Busekros (Grüne): Wir liefern uns heute eine klägliche Debatte. Da vermisste ich schon die Leute aus der letzten Legislatur. Die FDP legt sich wohl einen neuen Wahlkampfeslogan zurecht: «Endlich teure Tunnel statt bezahlbarer Wohnungen.» Was die Fi-



finanzierung angeht, scheint es egal zu sein, dass das Projekt drei Milliarden Franken kostet. Das muss ja die Stadt Zürich zahlen. Versucht es beim Kanton Zürich oder in den Gemeinden rund um den See, wo ihr die nötigen Mehrheiten habt. Ein Tunnel für Leute, die nicht einmal hier wohnen: Das ist wirklich absurd. Die Verschiebung der Kosten kantonalen oder sogar nationaler Projekte auf die Stadt Zürich, wie es bei der FDP zum Trend geworden ist, ist ein Unding. Ein weiteres Beispiel ist das Vorgehen von STR Michael Baumer beim Tram Affoltern. Dagegen stellen wir uns ganz entschlossen.

Stephan Iten (SVP): *Der Stadtrat hat sich heute in einer Medienmitteilung gegen die Initiative «Keine 10-Millionen-Schweiz» ausgesprochen. Darin behauptet er, auf die Zuwanderung angewiesen zu sein. Diese masslose Zuwanderung, die der Stadtrat befürwortet, bedeutet mehr Mobilität und Verkehr. Die Bundesverfassung garantiert die freie Wahl der Mobilität. Anscheinend stellen Sie sich gegen die Bundesverfassung. Die Aufgabe des Gemeinderats ist es, die Infrastruktur für die Bedürfnisse der Bevölkerung zur Verfügung zu stellen. Es ist nicht eure Aufgabe, unmögliche Träumereien zur Politik zu machen. Wollt ihr weniger Verkehr, so stimmt ja zur Initiative «Keine 10-Millionen-Schweiz».*

Dr. Emanuel Tschannen (FDP) ist mit der Textänderung einverstanden.

Angenommene Textänderung:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie der bestehende Autobahn(halb)ring um die Stadt Zürich mittels eines Tunnels unter dem Zürichsee (sog. Seetunnel), mit ökologisch vertretbaren Auf und Abfahrten in Wollishofen und Tiefenbrunnen, geschlossen werden kann und gleichzeitig die Anzahl MIV-Fahrspuren auf den Hauptverkehrsachsen entlang des unteren Seebeckens reduziert werden können.

Das geänderte Postulat wird mit 58 gegen 58 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) gemäss dem Stimmverhalten des Ratspräsidenten abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat