

Sitzung vom 12. Februar 2014

**180. Dringliche Anfrage (Baustellenumfahrung Erlenbach–Küsnacht)**

Kantonsrätin Maria Rohweder-Lischer, Männedorf, sowie die Kantonsräte Hanspeter Göldi, Meilen, und Thomas Wirth, Hombrechtikon, haben am 20. Januar 2014 folgende dringliche Anfrage eingereicht:

Seit dem 13. Januar 2014 ist die Seestrasse zwischen dem Hotel Sonne in Küsnacht und dem Restaurant Rössli in Erlenbach für 18 Monate eine Baustelle und daher nur eingeschränkt befahrbar. Am 18. November 2013 informierten Vertreter des kantonalen Tiefbauamtes und der beiden direkt betroffenen Gemeinden in der Küsnachter Heslibachhalle über Bauplanung und das vorgesehene Verkehrskonzept. Die geplante Sanierung der Seestrasse bzw. die Erneuerung der Werkleitungen sind unbestritten. Das für die Bauzeit vorgesehene Verkehrskonzept hingegen hat wegen erheblicher Mängel zu teils heftigen Diskussionen, einer Petition an die Gemeinderäte in Erlenbach und Küsnacht und Rekursen Anlass gegeben.

In Spitzenzeiten sollen pro Stunde rund 400 in Richtung Zürich fahrende Autos über die Erlenbacher Dorfstrasse, Drusbergstrasse, Wiesenstrasse, obere Heslibachstrasse, alte Landstrasse und die Oberwachstrasse in Küsnacht wieder auf die Seestrasse geführt werden. Mit dem Argument, einen flüssigen Umgehungsverkehr zu garantieren, wurde auf dieser Strecke die verkehrsberuhigte Tempo 30-Zone in eine Tempo 50-Zone umsignalisiert. Mit der Aufhebung der Tempo-30-Limite wird nun aber ein erhebliches Sicherheitsrisiko in Kauf genommen.

Ein Augenschein der beiden Erstunterzeichnenden vor Ort ergab, dass für die Umleitungsstrecke Tempo 50 nur mit einem rücksichtslosen oder sogar halsbrecherischen Fahrstil erreicht werden kann. Und zwar erstens, weil die Strecke an vielen Stellen zu wenig übersichtlich ist (z. B. parkierte Autos) und zweitens, weil an einigen Stellen verkehrsberuhigende Massnahmen wie z. B. Kissen eingebaut sind. Die an der Anzeigetafel angegebene Zeit von 7 Minuten für die Benutzung der Entlastungsrouten konnte jedoch problemlos mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 30 km/h eingehalten werden. Die Entlastungsrouten waren somit eine attraktive Alternative zur Seestrasse, wo die benötigte Fahrzeit mit 14 Minuten angegeben war. Selbst mit einer Tempobeschränkung auf 30 km/h hätte die Fahrzeit für die Entlastungsrouten max. 10 Minuten betragen.

Die im Zürichsee-Zeitung-Artikel Verkehr ignoriert Quartierstrasse vom 16.1.2014 angegebenen Fahrzeiten bewegen sich in ähnlichem Rahmen.

*Fazit:* Die Entlastungsrouten sind auch bei Tempo-30-Signalisation in den meisten Fällen die schnellere Variante Richtung Zürich, was ja genau der Idee des Verkehrsumleitungskonzepts entspricht. Zudem würde die Beibehaltung von Tempo 30 die Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs in den betroffenen Quartierstrassen erheblich verbessern.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um Antwort auf folgende Fragen:

1. Ist der Regierungsrat nicht auch der Meinung, dass die Sicherheit der Kinder auf dem Schulweg höher zu gewichten sei als die Vermeidung eines allfälligen Rückstaus auf der Seestrasse?
2. Ist der Regierungsrat bereit, mit dem Gemeinderat von Küsnacht und Erlenbach nochmal das Gespräch aufzunehmen, um die Anliegen der betroffenen Bevölkerung – insbesondere die Anliegen, welche am 20.12.2013 in einer Petition (Seestraszen-Umleitung in Erlenbach und Küsnacht 2014–2015) formuliert worden waren – bestmöglich ins Verkehrsumleitungskonzept zu integrieren?
3. Ist der Regierungsrat bereit, die Aufhebung der Tempo-30-Geschwindigkeitsbegrenzung auf dem genannten Streckenabschnitt zu widerrufen?
4. Mit welchen Massnahmen wird während der gesamten Bauzeit gewährleistet, dass die Streckenführung der Veloroute Nr. 66, welche über die Entlastungsrouten führt, sicher zu befahren bleibt und klar signalisiert ist?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die dringliche Anfrage Maria Rohweder-Lischer, Männedorf, Hanspeter Göldi, Meilen, und Thomas Wirth, Hombrechtikon, wird wie folgt beantwortet:

Die Seestrasse ist die wichtigste Verkehrsachse am rechten Zürichseeufer. Sie weist einen durchschnittlichen täglichen Verkehr von rund 20 000 Fahrzeugen auf. Auf den Gemeindegebieten von Erlenbach und Küsnacht sind sämtliche in der Seestrasse verlegten kommunalen Werkleitungen (Kanalisation, Wasser, Gas, Strom und Telekommunikation einschliesslich Hausanschlüssen, Hydranten und Verteilkabinen) auf einer Länge von 1,8 km zu ersetzen und gleichzeitig die Strassen- und Trottoirbeläge mit der Strassenentwässerung und der Strassenbeleuchtung zu erneuern. Bauherrschaft ist demnach nicht nur der Kanton, sondern beteiligt sind auch die kommunalen Werke und die weiteren Werkleitungen-

eigentümer. Alle Beteiligten, insbesondere die Gemeinderäte von Erlenbach und Küsnacht, sind deshalb frühzeitig in das Sanierungsprojekt und die Entscheidungsprozesse mit einbezogen worden, haben dem jetzigen Verkehrsregime zugestimmt und die beiden Gemeinderäte haben selber die in ihrem Zuständigkeitsbereich liegenden signalisationsrechtlichen Beschlüsse gefasst. Mit den Ende November 2013 angeordneten Umleitungsmassnahmen kann die Bauzeit auf der Seestrasse auf 18 Monate beschränkt werden. Demgegenüber wären ohne Entlastungsrouten für die gleichen Arbeiten aufgrund der erschwerenden Bauetappierungen rund fünf Jahre nötig gewesen und unerwünschter Schleichverkehr durch die Quartiere hätte die Verkehrssicherheit entsprechend lange unnötig gefährdet.

Zu Frage 1:

Der Sicherheit auf der Entlastungsrouten wurde höchste Priorität beimessen. Entlang der Entlastungsrouten wurden zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit verschiedene Kompensationsmassnahmen ergriffen. So wurde ein Einbahnsystem in Richtung Zürich eingerichtet, es wurden zusätzliche Fussgängerstreifen angebracht sowie ein Verkehrslotsendienst im Bereich von Schulen eingesetzt. Zudem erhöhten die Gemeindepolizeien von Küsnacht und Erlenbach, die für die Schulwegsicherheit und die Verkehrsinstruktion zuständig sind, ihre Präsenz auf den fraglichen Strassenabschnitten stark und führen regelmässig Geschwindigkeitskontrollen durch. Weder die Kantonspolizei, welche die Signalisierung beratend begleitet hat, noch die beiden Gemeindepolizeien haben bis anhin ein Verkehrssicherheitsproblem festgestellt.

Zu Frage 2:

Das Tiefbauamt und die beiden Gemeinden haben bereits alle Anliegen der Betroffenen geprüft und soweit möglich in das Verkehrsumleitungskonzept integriert. Das Funktionieren des Konzepts wird ständig überwacht und wo nötig werden auch Anpassungen vorgenommen. Das Tiefbauamt steht diesbezüglich in ständigem Kontakt mit den beiden Gemeinden. Ebenso findet ein Austausch mit den Gemeinden auch auf der Ebene der Baudirektion statt. Ein Gespräch des Regierungsrates mit den Gemeinden ist deshalb nicht erforderlich.

Zu Frage 3:

Die Aufhebung der Tempo-30-Beschränkung auf den kommunalen Umleitungsstrassen beschlossen die beiden zuständigen Gemeinderäte. Es besteht kein Grund, in die Kompetenzen der Gemeinden einzugreifen. Im Übrigen kann die Entlastungsrouten die vorgesehene Funktion im fraglichen Streckenabschnitt über die erforderlichen 18 Monate nur mit den getroffenen Massnahmen aufrechterhalten. Dies haben die Unter-

suchungen des beauftragten und fachlich ausgewiesenen Verkehrsplanungsbüros mittels Verkehrsflusssimulationen ergeben. Mit einer Wiedereinführung der Tempo-30-Zone würde die Entlastungsrouten die erwartete Wirkung verlieren und es müsste mit negativen Auswirkungen auf der Seestrasse und auch auf den lokalen öffentlichen Verkehr gerechnet werden. Entscheidend ist die erreichbare Fahrzeit auf der Entlastungsrouten in der Morgen- und Abendspitze im Vergleich zu derjenigen auf der Seestrasse. Nur wenn diese den Autofahrerinnen und -fahrern attraktiv genug erscheint, wird in genügendem Mass die Umleitungsrouten freiwillig benützt und das Konzept kommt zum Tragen.

Die beiden Gemeinderäte haben im Übrigen nochmals beschlossen, an der Massnahme Tempo 50 statt 30 festzuhalten.

Im Weiteren ist darauf hinzuweisen, dass gegen die vorübergehende Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h in der Tempo-30-Zone beim Statthalteramt Meilen noch Rekurse hängig sind. Der Ausgang dieser laufenden Verfahren ist abzuwarten, bevor weitere Entscheide getroffen werden.

Zu Frage 4:

Die Veloroute Nr. 66 ist klar signalisiert. Die bestmögliche Variante wurde nach Rücksprache mit Pro Velo umgesetzt. Die jetzige Streckenführung dürfte aufgrund des damit verbundenen Einbahnsystems für die Velofahrenden eher sicherer geworden sein.

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

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
**Husi**