

ANFRAGE von Tumasch Mischol (SVP, Hombrechtikon), Marion Matter (SVP, Meilen) und Corinne Hoss-Blatter (FDP, Zollikon)

Betreffend Strassenbau koordinieren, Leistungsfähigkeit sichern – Verkehr am rechten Zürichseeufer II

Die Anfrage 247/2025 thematisierte die starke Beeinträchtigung des Individualverkehrs im unteren Teil des Bezirks Meilen in Richtung Stadt Zürich infolge zahlreicher, teilweise gleichzeitig laufender Strassen- und Werkleitungsbauprojekte auf zentralen Zufahrtsachsen. In seiner Beantwortung hielt der Regierungsrat mit RRB 1047/2025 fest, dass eine Abstimmung zwischen Kanton, Städten und Gemeinden stattfindet, verbindliche Koordinationsinstrumente jedoch nicht bestehen.

Für 2026/27 haben sich auf denselben Achsen zwischen der Stadt Zürich und dem unteren Teil des Bezirks Meilen mehrere länger dauernde Bauphasen konkretisiert, die sich zeitlich überlagern und zentrale Staatsstrassen bzw. überkommunale Achsen betreffen (u.a. Seestrasse, Bellerivestrasse, Raum Zollikon/Küsnacht sowie Lengg/Balgrist). Damit wird die Leistungsfähigkeit dieser Hauptachsen während Monaten gleichzeitig eingeschränkt. Zusätzlich führen weitere Bauprojekte im Einzugsgebiet dieser Achsen zu zusätzlichen Verkehrsverlagerungen und einer erhöhten Belastung des Gesamtnetzes. Mit der Änderung des Strassengesetzes im Zusammenhang mit der Mobilitätsinitiative wurde die Sicherstellung eines leistungsfähigen Staatsstrassennetzes ausdrücklich bekräftigt und die Zuständigkeit für Geschwindigkeitsanordnungen auf Staatsstrassen neu geregelt.

Wir ersuchen den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Welche zusätzlichen verkehrstechnischen Abklärungen hat der Regierungsrat seit Beantwortung der Anfrage 247/2025 vorgenommen, um die Auswirkungen der Überlagerung mehrerer Bauphasen zu beurteilen? Wurden dabei insbesondere verkehrsmodellbasierte Szenarien oder quantitative Prognosen wie Reisezeitverlängerungen, Staulängen oder Leistungsgrade von Knoten berücksichtigt?
2. Liegt eine Gesamtbeurteilung der verkehrlichen Auswirkungen vor (insbesondere Reisezeiten, Staulängen, Verkehrsverlagerungen in Quartiere sowie Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr und Rettungs- und Blaulichtorganisationen)? Falls ja, wird sie offengelegt? Falls nein, weshalb nicht?
3. Wie stellt der Kanton sicher, dass Bauphasen auf kantonaler und kommunaler Ebene so aufeinander abgestimmt werden, dass die Leistungsfähigkeit der überkommunalen Hauptachsen insgesamt gewahrt bleibt? Wurden in diesem Zusammenhang zeitliche Verschiebungen oder Anpassungen geprüft?
4. Welche konkreten Möglichkeiten hat der Kanton, steuernd oder koordinierend einzugreifen, wenn sich während der Bauphase zeigt, dass die Funktionsfähigkeit der überkommunalen Achsen erheblich beeinträchtigt wird? Kann der Kanton Bauprogramme anpassen oder verbindliche Vorgaben zur Baukoordination erlassen?
5. Nach welchen Kriterien oder Indikatoren beurteilt der Regierungsrat die Leistungsfähigkeit des Staatsstrassennetzes? Bestehen definierte Schwellenwerte hinsichtlich Leistungsgrad, Reisezeitverlängerung oder Rückstaulängen, ab deren Überschreitung von einer nicht mehr gewährleisteten Funktionsfähigkeit gesprochen wird? Falls keine solchen Kriterien bestehen, weshalb nicht?

Tumasch Mischo
Marion Matter
Corinne Hoss Blatter