

Sitzung vom 21. Oktober 2020

988. Anfrage (Seldwylerei in Stäfa)

Kantonsrat Hans-Peter Amrein, und Kantonsrätin Nina Fehr Düsel, Küsnacht, sowie Kantonsrat Domenik Ledergerber, Herrliberg, haben am 17. August 2020 folgende Anfrage eingereicht:

Gegenwärtig sind Strassenbauten, geplant und ausgeführt durch das Kantonale Tiefbauamt, an und entlang der Seestrasse zwischen Seehaabe/Stäfa und Kehlhof/Stäfa im Gange. Diese beeinträchtigen, seit Beginn der Bauzeit im Februar 2020 (vorgesehen bis Oktober 2020), den Fluss und die Sicherheit von Schwerverkehr, Motorisiertem Individualverkehr (MIV) und Velofahrern. Die Bauten machen im Ergebnis (ausser Werkleitungersatz) überhaupt keinen Sinn, sondern führen einzig und allein, mittels Verengung dieser wichtigen Hauptverkehrsachse, zu einer massiven Beeinträchtigung der Sicherheit und einer Schikane des Verkehrsflusses von Motorfahrzeugen und Velofahrern. So ist kein Velostreifen vorgesehen, an seiner Stelle sind Rabatten geplant oder schon gebaut. Daraus resultiert, dass zukünftig alle Verkehrsteilnehmer (Schwerverkehr, MIV, Leichtverkehr und Fussgänger) auf einer stark reduzierten Strassenfläche miteinander verkehren müssen, obwohl es möglich wäre, anstatt der Rabatten, eine (abgetrennte-) Velospur zu errichten und dabei immer noch genügend Platz für die Trottoirfläche vorhanden ist.

Die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer wird durch die Strassenverengung und die neuen Rabatten massiv beeinträchtigt und es ist wohl nur eine Frage der Zeit bis es, resultierend aus diesen Bauten, zu schweren Unfällen kommt!

In diesem Zusammenhang ersuchen wir den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Was für ein verkehrsplannerisches Konzept steht hinter dieser Seldwylerei?
2. Sind weitere, ähnliche Bauprojekte im Kanton Zürich geplant und warum, durch welche Planer und aufgrund welcher Empfehlungen und Konzepte?
3. Ist die Baudirektion bereit, diesen Unsinn sofort zu stoppen und zurück zu bauen?
4. Wird die Baudirektion aufgrund dieser Seldwylerei umgehend die nötigen Korrekturen, unter allfälligen personellen Konsequenzen im Tiefbauamt des Kantons Zürich, vornehmen?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Hans-Peter Amrein und Nina Fehr Düsel, Küssnacht, sowie Domenik Ledergerber, Herrliberg, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Entgegen der Ansicht der anfragestellten Kantonsrätin und der anfragestellten Kantonsräte handelt es sich beim infrage stehenden Vorhaben nicht um eine Seldwylerei. Das Vorhaben betrifft einen Strassenabschnitt in Stäfa und nicht in der Nähe der Siedlung Seldwyla in Zumikon. Sollten die Kantonsrätin und die Kantonsräte mit dem Begriff Seldwylerei auf die historische Literatur von Gottfried Keller Bezug nehmen, und damit zum Ausdruck bringen wollen, das Vorhaben sei sachlich nicht haltbar, so ist Folgendes auszuführen: Es handelt sich vorliegend um ein normales, unverändertes Verkehrskonzept. Ausgelöst durch den Sanierungsbedarf der Seestrasse in Stäfa liess das kantonale Amt für Verkehr ein Betriebskonzept ausarbeiten. Am Projekt beteiligt waren neben den kantonalen Stellen auch die Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland sowie Vertretungen des Gemeinderates und der Verwaltung der Gemeinde Stäfa.

Das Vorhaben beruht auf Zielsetzungen zur Substanzerhaltung und zur optimalen Verträglichkeit des Strassenraums für die verschiedenen Bedürfnisse. Weitere Ziele betrafen die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (SR 151.3) bei Querungen sowie den Richtplaneintrag eines Seeuferwegs an dieser Stelle. Es verbleiben sowohl die Fläche für den motorisierten Verkehr im Rahmen der normativen Vorgaben, als auch beidseitige Velostreifen. Verbunden damit ist die Erstellung des im Richtplan vorgesehenen Seeuferwegs. Für diesen müssen denn auch die in der Anfrage genannten Rabatten erstellt werden. Durch die Abtrennung vom Verkehr wird das Trottoir wesentlich aufgewertet und sicherer. Da die Strasse an dieser Stelle zum Zeitpunkt ihrer Erstellung für eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h ausgebaut wurde, entspricht die überbreite Verkehrsfläche (Breite 10 m) nicht mehr den heutigen Anforderungen und kann überdies zu Fahrten mit übermässiger Geschwindigkeit verleiten. Deshalb wurde die bestehende Strassenbreite unter Reduktion der Verkehrsfläche auf die heutige Normbreite von 8 m ideal genutzt, damit Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrerinnen und Velofahrer einen sicheren Bereich haben. Im Weiteren wurde der Richtplaneintrag des Zürichseeweges mit der Instandsetzung der Strasse umgesetzt. Es ist vor diesem Hintergrund nicht zu erwarten, dass das Vorhaben die Verkehrssicherheit von Fussgängerinnen und Fussgängern, Velo- oder Motorfahrerinnen und -fahrern negativ beeinträchtigen wird.

Zu Frage 2:

Es besteht keine systematische Übersicht, wo im Kanton Zürich überbreite Strassen bestehen, die ohne Nachteil in ihrer Breite reduziert werden können, um Platz für andere, richtplangestützte Vorhaben zu schaffen. Der Richtplan wird bei Instandsetzungen wenn immer möglich umgesetzt. Im ganzen Kantonsgebiet sind indessen zahlreiche ähnlich gelagerte Bauprojekte in verschiedensten Planungsständen in Arbeit. Dabei werden unterschiedliche Planungsbüros beigezogen, die im kantonalen Auftrag Betriebskonzepte erstellen, die sich nach standardisierten fachlichen Vorgaben richten. Entlang der Seestrasse sind momentan Betriebskonzepte für die Seestrasse in Zollikon und in Erlenbach in Ausarbeitung, die in den nächsten drei bis vier Jahren umgesetzt werden sollen. Sie zielen darauf ab, die ganze Seestrasse im Sinne aller Verkehrsteilnehmenden sowie der betroffenen Anwohnerinnen und Anwohnern sicher und zukunftsgerecht zu sanieren.

Zu Fragen 3 und 4:

Nein.

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

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli