

Sitzung vom 15. Dezember 2021

**1516. Anfrage (Geschwindigkeitsreduktionen am linken
Zürichseeufer – Miteinbezug der Gemeinden und Verlagerung des
Verkehrs in die Dorfzentren?)**

Kantonsrat Marcel Suter, Thalwil, Kantonsrätin Sandra Bossert, Wädenswil, und Kantonsrat Hans-Peter Brunner, Horgen, haben am 29. November 2021 folgende Anfrage eingereicht:

Am 19. November 2021 erschien in der Zürichsee-Zeitung ein Artikel betreffend Senkung der Höchstgeschwindigkeiten von heute 60 km/h auf neu 50 km/h auf der Seestrasse im Bezirk Horgen. Gemäss diesem Artikel wurde diese Reduktion der Geschwindigkeit durch die Zürcher Planungsgruppe «Zimmerberg» im Jahr 2018 beantragt.

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

1. Der Anstoss zur Senkung der Innerortsgeschwindigkeit wurde offenbar durch die Zürcher Planungsgruppe «Zimmerberg» initiiert. In welcher Form ist diese Planungsgruppe berechtigt und legitimiert, eine solche Geschwindigkeitsreduktion ohne Anstoss durch die Gemeinden zu initiieren?
2. Wie (oft) hatten die Gemeinden Gelegenheit, sich zur geplanten Geschwindigkeitsreduktion zu äussern? Wenn ja, wie waren die Stellungnahmen der einzelnen Gemeinden? Wir bitten um tabellarische Auflistung.
3. Wurde dabei unterschieden, ob es um das eigene Gemeindegebiet (St. Florian Prinzip) oder aber um die übergeordnete, regionale Sicht geht, und wie wurde mit Widersprüchen umgegangen, sei es in den einzelnen, sei es zwischen den Gemeinden?
4. Gemäss Zeitungsartikel ist die Kantonspolizei für die Festlegung der Geschwindigkeiten auf der Seestrasse zuständig. Welche rechtlichen Möglichkeiten bestehen für die Gemeinden und für die Bevölkerung, sich rechtlich gegen diese Geschwindigkeitsreduktion zu wehren?

5. Art. 108 der Signalisationsverordnung (SSV) zählt nicht abschliessende Kriterien auf, unter welchen Bedingungen die Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt werden kann. In diesem Artikel wird auf Art. 32 Strassenverkehrsgesetz (SVG) verwiesen, wonach für eine Geschwindigkeitsreduktion ein Gutachten erstellt werden muss. Wurden im Zusammenhang mit diesen Geschwindigkeitsreduktionen entsprechende Gutachten erstellt? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, mit welchen Gründen, welche zwingend zu einer Geschwindigkeitsreduktion führen müssen?
6. Als Grund für eine Geschwindigkeitsreduktion wird in Art. 108 SSV, unter anderem, die Eliminierung von besonderen Gefahren erwähnt. Sind auf den betroffenen Abschnitten Stellen mit erhöhtem Unfallaufkommen vorhanden? Wenn ja wo und in welchem Umfang?
7. Im Zeitungsartikel wird erwähnt, dass der Gemeinderat Rüslikon Bedenken bezüglich dem Erscheinungsbild der Seestrasse in Zusammenhang mit einem Geschwindigkeitsregime von 50 km/h äusserte. Es wird immer wieder von der lesbaren Strasse gesprochen, wonach der Verkehrsteilnehmer schon vom Erscheinungsbild des Strassenraums her erkennen soll, in welchem Geschwindigkeitsregime er sich befindet. Wie erachtet der Regierungsrat den Zusammenhang vom bestehenden Erscheinungsbild und der Geschwindigkeitsreduktion auf neu 50 km/h und der Erkennbarkeit des Geschwindigkeitsregimes?
8. Sind bauliche Massnahmen geplant, um das Erscheinungsbild des Strassenraums zu verändern? Falls ja, was wären die zu erwartenden Kosten?
9. Wie schätzt der Regierungsrat die Gefahr ein, dass sich der Verkehr von der Seestrasse aufgrund der Geschwindigkeitsreduktion verstärkt in die Dorfzentren Oberrieden, Thalwil, Rüslikon und Kilchberg verlagern wird?

Auf Antrag der Sicherheitsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Marcel Suter, Thalwil, Sandra Bossert, Wädenswil, und Hans-Peter Brunner, Horgen, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Bei der Zürcher Planungsgruppe Zimmerberg (ZPZ) handelt es sich um einen Zweckverband gemäss § 12 Abs. 1 des Planungs- und Baugesetzes vom 7. September 1975 (LS 700.1). Die Delegiertenversammlung des ZPZ, der Vertreterinnen und Vertreter sämtlicher Verbandsgemeinden angehören, verabschiedete am 29. November 2018 zuhanden der

Kantonspolizei den Antrag auf eine Geschwindigkeitsreduktion innerorts, von heute Tempo 60 km/h auf neu Tempo 50 km/h auf der Seestrasse im Bezirk Horgen.

Zu Fragen 2 und 3:

Die Entscheidungsfindung erfolgte in einem umfassenden partizipativen Prozess. Die ZPZ bezog alle Gemeinden der Planungsgruppe bereits vor Einreichung ihres Antrags an die Kantonspolizei in die Entscheidungsfindung ein. Die Kantonspolizei ihrerseits führte nach erfolgter verkehrstechnischer Begutachtung und Analyse der Strecke am 21. Oktober 2020 eine Informationsveranstaltung durch, zu der Vertretungen aller betroffenen Gemeinden und der ZPZ eingeladen waren. Die beabsichtigten Temporeduktionen wurden an diesem Anlass ausführlich vorgestellt, begründet und diskutiert. In der Folge wurde das erarbeitete Konzept bei den Gemeinden einzeln in die Vernehmlassung gegeben. Aufgrund der Rückmeldungen der Gemeinden – die detaillierten Antworten finden sich in den entsprechenden Stadt- und Gemeinderatsprotokollen – verzichtete die Kantonspolizei auf die Umsetzung der «Maximal-Variante» und sah namentlich von der Umsignalisation der bestrittenen Ausserortsstrecken ab. Die vorgenommenen Geschwindigkeitsanpassungen betreffen nurmehr ausschliesslich Innerortsstrecken.

Zu Frage 4:

Gemäss Art. 106 Abs. 1 Bst. b der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV, SR 741.21) kann gegen Signale, die nach Art. 107 Abs. 3 SSV weder verfügt noch veröffentlicht werden müssen, Einsprache bei der anordnenden Behörde erhoben werden.

Zu Fragen 5 und 6:

Art. 108 SSV umschreibt die Voraussetzungen für Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten. Die Bestimmung kommt vorliegend jedoch nicht zur Anwendung, da es sich bei den Geschwindigkeitsanpassungen auf der Seestrasse im Bezirk Horgen nicht um Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten handelt, sondern um die Signalisation der in Art. 4a Abs. 1 Bst. a der Verkehrsregelverordnung (SR 741.11) vorgeschriebenen allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h in Ortschaften.

Im Rahmen der Erarbeitung des Geschwindigkeitskonzepts für die betroffene Strecke nahm die Kantonspolizei eine verkehrstechnische Beurteilung vor. Die Strecke weist neben einem Unfallschwerpunkt in der Gemeinde Thalwil auch verschiedene Stellen auf, an denen es regelmässig zu gefährlichen Situationen für ungeschützte Personen wie Fussgängerinnen und Fussgänger und Fahrradlenkende kommt.

Zu Fragen 7 und 8:

Die Kantonspolizei verfolgt bei der Festlegung von Höchstgeschwindigkeiten das Prinzip der «selbsterklärenden Strasse». Die signalisierte Geschwindigkeit soll dabei dem jeweiligen Strassenbild bestmöglich angepasst werden. Das Konzept schafft mit der Geschwindigkeitsanpassung eine Grundlage für die Betriebs- und Gestaltungskonzepte der Baudirektion. Zur optischen Einengung des Strassenraumes wurden als Sofortmassnahme markierungstechnische Anpassungen beschlossen. Die Umsetzung der Markierungen erfolgt durch die Baudirektion. Bau-liche Massnahmen sind zurzeit nicht vorgesehen.

Zu Frage 9:

Die linksufrige Seestrasse ist nach wie vor eine Hauptverkehrsstrasse und bildet mit der Autobahn A3 das übergeordnete Verkehrsnetz im Bezirk Horgen. Abseits dieser Hauptverkehrsrouten, namentlich in den meisten Dorfzentren und Quartieren, bestehen bereits heute ausgedehnte Tempo-30-Zonen. Die Gefahr von unerwünschten Verkehrsverlagerungen kann als sehr gering eingestuft werden.

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

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli