

Sitzung vom 6. Mai 2026

**486. Anfrage (Strassenbau koordinieren, Leistungsfähigkeit sichern – Verkehr am rechten Zürichseeufer II)**

Kantonsrat Tumasch Mischol, Hombrechtikon, sowie die Kantonsrätinnen Marion Matter, Meilen, und Corinne Hoss-Blatter, Zollikon, haben am 2. März 2026 folgende Anfrage eingereicht:

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, Belle-rivestrasse, 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?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Tumasch Mischol, Hombrechtikon, Marion Matter, Meilen, und Corinne Hoss-Blatter, Zollikon, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Seit der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 247/2025 betreffend Was läuft verkehrt beim Verkehr am rechten Zürichseeufer? waren diesbezüglich keine zusätzlichen Abklärungen erforderlich.

Zu Frage 2:

Die verkehrlichen Auswirkungen wurden unter Beizug eines Verkehrsplaners für die einzelnen Bauvorhaben individuell berechnet, simuliert und mit allen beteiligten kommunalen und kantonalen Stellen sowie Betreibern des öffentlichen Verkehrs abgestimmt. Im Nachgang wurden die Verkehrsführung und die Bauphasen festgelegt. Als Grundlage dieser Planung dienten aktuelle Verkehrszählungen, das Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich und das integrale Daten- und Projektmanagement des kantonalen Tiefbauamtes.

Zu Frage 3:

Es finden regelmässig Koordinationssitzungen des Tiefbauamtes mit den Städten, Gemeinden und Planungsregionen statt. Dabei werden sämtliche laufenden und anstehenden Strassenbauprojekte gemeinsam besprochen und möglichst effizient aufeinander abgestimmt. Insbesondere im Bereich der Bauplanung werden die Projekte sorgfältig und präzise aufeinander abgestimmt. Ziel dieser Koordination ist es, die

Einschränkungen für die Bevölkerung und den Verkehr möglichst gering zu halten. In diesem Zusammenhang werden auch zeitliche Verschiebungen oder Anpassungen geprüft. Trotz sorgfältiger Planung kann es zu Verschiebungen im Bauprogramm oder zu kurzfristigen Notmassnahmen kommen – etwa durch Einsparungen im Rahmen der öffentlichen Planaufgabe oder durch externe Einflüsse wie Werkleitungsbrüche. Solche Ereignisse sind nur schwer vorhersehbar und können zusätzliche Einschränkungen mit sich bringen.

Zu Frage 4:

Das Tiefbauamt kann Bauprogramme, Bauphasen und Verkehrsführungen von eigenen Bauvorhaben anpassen. Ebenso prüft das Tiefbauamt die Bauvorhaben von Gemeinden und Dritten, die direkte Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit oder den Verkehrsfluss der Kantonsstrassen haben.

Zu Frage 5:

Die Leistungsfähigkeit einer Strasse wird vor allem durch die Verkehrsstärke bestimmt, d. h. die Anzahl Fahrzeuge, die in einer bestimmten Zeitspanne einen Strassenquerschnitt passieren (z. B. Fahrzeuge pro Stunde). Zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit von Strassennetzen – vor allem im Siedlungsgebiet – sind die Knoten als neuralgische Punkte von massgebender Bedeutung. Aufgrund der verschiedenen Anforderungen kommt hier die sogenannte Verkehrsqualität zum Tragen. Mithilfe der Verkehrsqualität wird bewertet, wie gut ein Knotenpunkt die Nachfrage bewältigen kann. Zur Bemessung der Qualität werden Kriterien wie Geschwindigkeit, Reisezeit und Wartezeiten einbezogen und so der Verkehr in Qualitätsstufen von A bis F eingestuft. Die Anwendung allgemein definierter Schwellenwerte zur Beurteilung der Leistungs- bzw. Funktionsfähigkeit einer Strasse wäre nicht zweckmässig, denn sie können den vielfältigen Bedürfnissen und Ansprüchen, die berücksichtigt werden müssen, nicht gerecht werden. Die Beurteilung der Funktionsfähigkeit auf dem Staatsstrassennetz muss im Kontext der konkreten Situation vor Ort (Strassentyp, Raumtyp, Umfeld usw.), der angestrebten gesamtverkehrlichen Ziele und der Verhältnismässigkeit erfolgen.

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

Vor dem Regierungsrat  
Die Staatsschreiberin:  
**Kathrin Arioli**