

**ANFRAGE** von Marcel Suter (SVP, Thalwil), Sandra Bossert (SVP, Wädenswil) und Hans-Peter Brunner (FDP, Horgen)

betreffend Geschwindigkeitsreduktionen am linken Zürichseeufer – Miteinbezug der Gemeinden und Verlagerung des Verkehrs in die Dorfzentren?

---

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?

Marcel Suter  
Sandra Bossert  
Hans-Peter Brunner