

Sitzung vom 14. August 1991

2929. Anfrage

Kantonsrat Dr. Ulrich E. Gut, Küsnacht, hat am 17. Juni 1991 folgende Anfrage eingereicht:

Die Attraktivität der S-Bahnlinie S7 im Vergleich mit der rechtsufrigen Seestrasse hängt wohl unter anderem davon ab, wie flüssig oder stockend auf der Seestrasse künftig gefahren werden kann. Dies wiederum wird mitbeeinflusst durch die Lichtsignalanlagen, welche die Autos auf der Seestrasse intervallmässig oder auf Veranlassung anderer Verkehrsteilnehmer anhalten. Zurzeit sind die Lichtsignalanlagen noch nicht sehr zahlreich. Im Rahmen der Sanierung der Bergstrasse (S-2) in Meilen (Vorlage 3130) soll nun eine neue erstellt werden.

Aus diesem Anlass ersuche ich den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

Wie viele weitere Lichtsignalanlagen werden für die rechtsufrige Seestrasse geplant oder geprüft? Werden weitere Massnahmen, welche den Verkehrsfluss auf dieser Strasse hemmen würden, geplant oder geprüft? Erwartet der Regierungsrat von diesen Massnahmen - auch wenn sie jeweils einem anderen Hauptzweck dienen - Auswirkungen auf das Wettbewerbsverhältnis zwischen Strasse und Schiene am rechten Zürichseeufer und damit einen Beitrag zur Steigerung der Personentransportnachfrage bei der S-Bahn S7?

Auf Antrag der Direktion der Polizei

b e s c h l i e s s t d e r R e g i e r u n g s r a t :

I. Die Anfrage Dr. Ulrich E. Gut, Küsnacht, wird wie folgt beantwortet:

Die Grundsätze der Verkehrspolitik des Kantons Zürich sind im Massnahmenplan «Lufthygiene» vom 25. April 1990 dargelegt (Einleitung, Ziffer 4.3). Sie orientieren sich an der Tatsache, dass der Kanton Zürich in den letzten Jahren mit grosser finanzieller Beteiligung zusammen mit den SBB ein S-Bahn-System erstellt hat, welches sukzessive weiter ausgebaut wird. Angestrebt wird eine dauerhafte Verlagerung zugunsten des öffentlichen Verkehrs. Bei der Neuverteilung der Knotenkapazitäten auf die verschiedenen Verkehrsträger ist dem öffentlichen Verkehr Priorität beizumessen, wobei als Folge des wachsenden öffentlichen Verkehrs Kapazitätsbeschränkungen für den motorisierten Individualverkehr möglich sind.

Zahlreiche der im Massnahmenplan «Lufthygiene» vorgesehenen Massnahmen verfolgen demgemäss das Ziel, die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen und damit das Umsteigen zu fördern. Wie weit dieses Ziel bereits erreicht wurde, wird erst die Erfolgskontrolle zum Massnahmenplan «Lufthygiene» in differenzierter Weise zeigen. Dabei ist gerade im Falle des rechten Zürichseeufers in Rechnung zu stellen, dass hier schon vor der S-Bahn eine sehr gute Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr bestand (Halbstundentakt der SBB).

Lichtsignalanlagen an Knotenpunkten verfolgen mehrere, unterschiedliche Ziele. Sie sollten in erster Linie die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer sicherstellen, darüber hinaus können sie den Verkehrsfluss unter Berücksichtigung unterschiedlicher Verkehrsaufkommen optimieren, den Verkehr durch gezieltes Einräumen von Prioritäten kanalisieren, den Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer erhöhen und gezielt den öffentlichen Verkehr bevorzugen. In den seltensten Fällen wird mit einer neuen Lichtsignalanlage nur eines dieser Ziele allein verfolgt. Dadurch können auch Lichtsignalanlagen, die nicht in erster Linie der Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs dienen, indirekt Auswirkungen auf das Wettbewerbsverhältnis zwischen Strasse und Schiene haben. Abzulehnen

sind indessen bloss «Schikanen», die leicht zu unerwünschten Nebenwirkungen durch Staus und Umwegfahrten auf Schleichwegen und damit erhöhten Immissionen führen können.

Die rechtsufrige Zürichseestrasse zählt zu den Hauptstrassen gemäss eidgenössischer Verordnung über die Durchgangsstrassen vom 6. Juni 1983. Auf dieser Strasse sieht die Baudirektion in nächster Zeit die folgenden baulichen Massnahmen vor:

- Lichtsignalanlagen: in Meilen (Seestrasse/Bergstrasse) und in Erlenbach (Seestrasse/Bahnhofstrasse). Wie bei den bereits bestehenden Anlagen in Stäfa, Küssnacht und Zollikon wird die Massnahme in Meilen die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs (Bus) ermöglichen, was in erwünschter Weise den Umsteigeeffekt fördert.
- Strassenunterhalt: in Stäfa (Schwimmbad bis Fischzuchtanstalt) und in Männedorf (Zentrum bis Gemeindegrenze Stäfa). Dabei geht es über reine Unterhaltsmassnahmen hinaus auch um Verbesserungen für Radfahrer und namentlich für Fussgänger, letzteres mittels Einbaus von Schutzinseln.

Weitere bauliche Massnahmen auf der Seestrasse sind nicht vorgesehen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktion der Polizei.

Zürich, den 14. August 1991

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Roggwiller