

Sitzung vom 22. Oktober 2025

1047. Anfrage (Was läuft verkehrt beim Verkehr am rechten Zürichseeufer?)

Kantonsrat Tumasch Mischol, Hombrechtikon, sowie die Kantonsrätinnen Marion Matter, Meilen, und Corinne Hoss-Blatter, Zollikon, haben am 18. August 2025 folgende Anfrage eingereicht:

Im unteren Teil des Bezirks Meilen ist das Vorwärtskommen für den Individualverkehr in Richtung Stadt Zürich stark eingeschränkt. An den Zufahrtsachsen am Zürichsee und von der Forchstrasse finden grosse Sanierungsarbeiten statt.

Von Mai 2025 bis Dezember 2025 wird der Kreuzplatz in der Stadt Zürich saniert. In der Regel wird der Verkehr im Einbahnregime geführt bzw. via Quartierstrassen umgeleitet, teilweise ist der Platz für den Verkehr komplett gesperrt. Von August 2025 bis Herbst 2026 werden die Wasserleitungen und Abwasserkanäle in der Bellerivestrasse erneuert. Für vierzehn Monate werden zwei der vier Fahrspuren im Abschnitt Kreuzstrasse bis Badstrasse temporär aufgehoben. Zudem erschweren weitere Baustellen die Durchfahrt. Beispielsweise ist die Zollikerstrasse im Abschnitt Mühlebachstrasse bis Stadtgrenze von Juni 2025 bis Juli 2026 aufgrund von Strassen- und Werkleitungsbauarbeiten durchgehend gesperrt. Die Folge sind unter anderem erschwerte Bedingungen für Pendler und das Gewerbe oder die Überlastung der Quartierstrassen.

Zudem überraschte der Kanton während der Sommerferien mit einer generellen Tempoangleichung auf der Seestrasse in den Gemeinden Erlenbach, Küsnacht und Zollikon auf 50 km/h. Die Seestrasse erfüllt am rechten Zürichseeufer eine wichtige überkommunale Verkehrerschliessungsfunktion, da keine Autobahn zur Verkehrsentlastung gebaut wurde. In Anerkennung dieser Tatsache galt deshalb trotz der Einführung der generellen Tempo-50-Pflicht innerorts im Jahr 1983 eine permanente Ausnahme für Tempo 60. Eine generelle Reduktion der Geschwindigkeit senkt die Kapazität der Seestrasse und kann den Verkehrsfluss behindern und zu längeren Reisezeiten führen – insbesondere im Berufsverkehr für Pendler und das Gewerbe. Im weiteren Verlauf der Seestrasse, sowohl in Richtung Zürich als auch in Richtung Rapperswil gibt es nach wie vor weitere Tempo-60-Abschnitte.

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

1. Gemäss § 43 ff. Strassengesetz sind die Städte Zürich und Winterthur zuständig für das Erstellen, den Ausbau und den Unterhalt der Strassen mit überkommunaler Bedeutung auf ihrem Gebiet. Welche Aufgaben haben diese Städte, damit die Bauprojekte koordiniert und zeitlich versetzt realisiert werden, um Einschränkungen möglichst gering zu halten? Inwiefern sind die Städte verpflichtet, Projekte auf diesen Strassen mit dem Kanton bzw. den Nachbargemeinden abzusprechen? Wie geht der Kanton in seinem Zuständigkeitsbereich diesbezüglich vor?
2. Welche Strategie hat der Regierungsrat in Bezug auf das Tempo-Regime an der Seestrasse am rechten Zürichseeufer? Will er weitere Tempoangleichungen durchführen? Was ist die Begründung und welchen Zeitplan verfolgt die Regierung?
3. Die Tempo-Reduktionen auf der Seestrasse sind ein Thema, welches Teile der Bevölkerung bewegt. Wie wurden die Gemeinden Erlenbach, Küsnacht und Zollikon in den Entscheid eingebunden? Wie wurde die Bevölkerung informiert und welche Mitwirkungsmöglichkeit hat diese?

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:

Gemäss §§ 43 ff. des Strassengesetzes (LS 722.1) obliegen die Planung, Projektierung und Realisierung von Strassen mit überkommunaler Bedeutung auf dem Gebiet der Städte Zürich und Winterthur den jeweiligen Städten. Der Kanton prüft die städtischen Projekte im Hinblick auf die übergeordneten und kantonalen Interessen, genehmigt die festgesetzten Projekte und finanziert sie im Rahmen der Bau- und Unterhaltungspauschale. Zwischen dem Tiefbauamt der Stadt Zürich und dem Tiefbauamt des Kantons findet jährlich eine Koordinationssitzung statt. Dabei werden sämtliche laufenden und anstehenden Strassenbauprojekte gemeinsam besprochen und möglichst effizient aufeinander abgestimmt. Die Koordination zwischen der Stadt Zürich, dem Kanton und den umliegenden Gemeinden erfolgt im gegenseitigen Interesse möglichst umfassend. Insbesondere im Bereich der Bauplanung werden die Projekte sorgfältig und präzise aufeinander abgestimmt. Ziel dieser Koordination ist es, Einschränkungen für die Bevölkerung und den Verkehr möglichst gering zu halten.

Auflagen oder Verpflichtungen des Kantons, die städtischen Strassenbauprojekte gesamtheitlich zu koordinieren, bestehen jedoch nicht. 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 2:

Der Regierungsrat verfolgt in der Region Pfannenstil das Ziel, ein leistungsfähiges, umweltverträgliches und bezahlbares Gesamtverkehrssystem für alle Verkehrsteilnehmenden zu schaffen (Regionaler Richtplan Pfannenstil, Kapitel 4 «Verkehr»).

Im Spannungsfeld dieser Anforderungen stehen folgende verkehrsplanerische Lösungsansätze im Zentrum:

- die Abstimmung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung,
- die Verlagerung des Verkehrsaufkommens vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr,
- eine verträgliche Verkehrsabwicklung für Mensch und Umwelt.

Bei der Planung des Verkehrssystems sind die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden sowie der ansässigen Bevölkerung und Unternehmen angemessen zu berücksichtigen. Für die Seestrasse als Hauptverkehrsachse in der Region bedeutet dies, dass der Verkehr unter Wahrung ihrer Funktion im Strassennetz möglichst siedlungsverträglich abgewickelt werden soll. Neben gestalterischen Aspekten – wie der Minderung der Trennwirkung oder der Verbesserung der Aufenthaltsqualität – stehen insbesondere die Verbesserung der Verkehrssicherheit und die Einhaltung der Grenzwerte für Strassenlärm im Vordergrund.

Grundlage für die verkehrliche Weiterentwicklung des rechten Zürichseeufers bildet das regionale Gesamtverkehrskonzept Pfannenstil (rGVK Pfannenstil).

Die regionalen Gesamtverkehrskonzepte konkretisieren die vom Regierungsrat mit dem kantonalen Gesamtverkehrskonzept 2018 (RRB Nr. 25/2018) festgelegten Ziele und Handlungsschwerpunkte für die sie betreffenden Regionen. Sie werden nicht vom Regierungsrat beschlossen, sondern von den jeweiligen Zweckverbänden der Planungsregionen, die unter Federführung der zuständigen kantonalen Fachämter die Grundlagen und die Ziele der räumlichen Entwicklung ihres Gebietes erarbeiten (§§ 12 f. Planungs- und Baugesetz [LS 700.1]). Das rGVK Pfannenstil soll zu einer raum- und umweltverträglicheren Abwicklung des Verkehrs beitragen. Aufbauend auf dem Zukunftsbild des regionalen Raumordnungskonzepts wurden Ziele für die Zeit bis 2040 definiert. Daraus wurden rund 100 Massnahmen, aufgeteilt in elf Einzelmassnahmen und zehn Massnahmenpakete, abgeleitet.

Mit der Massnahme M2 wurde eine «Harmonisierung Geschwindigkeit Seestrasse» definiert. Ein harmonisiertes Geschwindigkeitsregime trägt zur Umsetzung mehrerer Strategien des regionalen Gesamverkehrskonzepts bei: Es verbessert die Verträglichkeit des Verkehrs mit Siedlung und Landschaft, sichert die Funktionsfähigkeit des Strassenetzes und fördert sowohl den Veloverkehr als auch den Fussverkehr. Entsprechend ist im Rahmen geplanter Umgestaltungsmassnahmen des Strassenraums das Geschwindigkeitsregime zu harmonisieren und gemeindeübergreifend zu koordinieren. Dabei sind auch die Vorgaben bezüglich des Lärmschutzes zu berücksichtigen und entsprechend umzusetzen (vgl. RRB Nrn. 1314/2024 und 20/2025).

Weitere Anpassungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Abschnitt zwischen Herrliberg und Feldbach (Gemeinde Hombrechtikon) sollen ebenfalls abschnittsweise im Rahmen von Strassenbauprojekten erfolgen – möglichst in grossen, selbsterklärenden Abschnitten. Der konkrete Zeitpunkt der Umsetzung sowie die genaue Abschnittsbildung hängen direkt von den anstehenden Strassenbauprojekten ab und sind zurzeit noch nicht festgelegt. Hinsichtlich der generellen Vorgehensweise sowie weiterer Anpassungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird auf die Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 264/2023 betreffend Tempo 60 auf der Seestrasse im Bezirk Meilen verwiesen.

Zu Frage 3:

Das rGVK Pfannenstil wurde 2021–2023 unter Federführung des Amtes für Mobilität und unter Einbezug der Zürcher Planungsgruppe Pfannenstil, der kantonalen Fachstellen, der Gemeinden der Region und der Stadt Zürich erarbeitet. Des Weiteren wurden die betroffenen Gemeinden im Rahmen von jährlich stattfindenden Gesprächen zwischen Kanton und Gemeinden über die geplante Harmonisierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vorinformiert.

Das Anbringen der Signalisation «Höchstgeschwindigkeit 50 generell» muss gemäss Art. 107 Abs. 3 Bst. b Ziff. 8 der Signalisationsverordnung (SSV, SR 741.21) nicht verfügt und veröffentlicht werden, eine Einsprache dagegen ist gemäss Art. 106 Abs. 1 Bst. b SSV möglich.

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

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli