

Sitzung vom 1. November 2023

**1255. Anfrage (Tempo 60 auf der Seestrasse im Bezirk Meilen)**

Die Kantonsrätinnen Nina Fehr Düsel, Küsnacht, Corinne Hoss-Blatter, Zollikon, und Marzena Kopp, Meilen, haben am 10. Juli 2023 folgende Anfrage eingereicht:

Am 30. Juni 2023 war in der Zürichseezeitung zu lesen, dass der Kanton auf der Seestrasse im Bezirk Meilen allenfalls eine Vereinheitlichung des Tempo-Regimes plant. Dabei wird nicht etwa eine Vereinheitlichung mit Tempo 60 km/h bzw. Beibehaltung des jetzigen Tempo-Regimes angestrebt; das geplante Tempolimit soll offenbar bei 50 km/h liegen.

Die Seestrasse ist eine wichtige Verkehrsachse, welche den Bezirk Meilen mit der Stadt Zürich und weiteren Regionen verbindet. An den meisten Abschnitten der Seestrasse gilt Tempo 60. Am oberen rechten Seeufer gibt es einen Abschnitt, wo Tempo 80 km/h herrscht. Tempo 50 km/h gilt innerorts in den Dörfern und grundsätzlich nicht auf dieser Hauptverkehrsachse. Daher würde eine Beibehaltung des Status quo Sinn machen.

Gerade für die Bevölkerung im Bezirk und insbesondere für das Gewerbe würde die geplante Tempovereinheitlichung und damit Temporeduktion auf 50 km/h sehr nachteilige Auswirkungen haben und zu längeren Verkehrszeiten und Verzögerungen führen. Ausserdem könnten Lärmreduktionsmassnahmen und Sicherheitsverbesserungen auch mit generell Tempo 60 km/h umgesetzt werden. Vereinzelt bei gefährlichen Stellen sowie innerorts soll streckenweise wie bis anhin Tempo 50 gelten; aber grundsätzlich soll das Temporegime von 60 km/h oder 80 km/h ausserorts beibehalten werden. Eine Vereinheitlichung macht wenig Sinn.

Wir bitten den Regierungsrat in diesem Zusammenhang uns die folgenden Fragen zu beantworten:

1. Was ist die Meinung des Regierungsrates und der Kantonspolizei zu dieser Situation? Sind Änderungen im Tempo-Regime überhaupt erforderlich?
2. Wie sind die Entwicklungen derzeit im Kanton? Gibt es aktuelle Bestrebungen von einzelnen Gemeinden, die Tempi zu reduzieren?

3. Wieso braucht es eine Tempovereinheitlichung? Macht es nicht viel mehr Sinn, bei einzelnen kurzen Streckenabschnitten Tempo 50 km/h zu prüfen, die Geschwindigkeiten in anderen Abschnitten aber weiterhin bei 60 km/h beizubehalten?
4. Welche andere bauliche Anpassungen (wie z. B. für Lärmreduktion bzw. Sicherheit) gäbe es, ohne das Tempo reduzieren zu müssen?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Nina Fehr Düsel, Küsnacht, Corinne Hoss-Blatter, Zollikon, und Marzena Kopp, Meilen, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Übermässige Lärmbelastung ist schädlich und lästig. Aus diesem Grund sind in der Lärmschutz-Verordnung (LSV, SR 814.41) Grenzwerte festgelegt, die einzuhalten sind. An der Seestrasse im Bezirk Meilen werden diese Grenzwerte beinahe flächendeckend überschritten. Die Umweltschutzgesetzgebung verpflichtet die Strasseneigentümerin bzw. den Strasseneigentümer daher, im Rahmen von Lärmsanierungsprojekten Lärmschutzmassnahmen an der Quelle zu untersuchen. Dazu gehören Temporeduktionen sowie lärmarme Beläge.

Nach verschiedenen Gerichtsurteilen setzt der Kanton Zürich diese Vorgabe konsequent um und lässt bei jedem Strassenprojekt im Rahmen von Lärm- und Verkehrsgutachten die Notwendigkeit, Zweckmässigkeit und Verhältnismässigkeit sowohl von lärmarmen Belägen sowie von Temporeduktionen überprüfen.

Im Bezirk Meilen sind in den nächsten Jahren verschiedene Instandsetzungen geplant, die diese Verpflichtung auslösen. Bei allen Abschnitten zeigen die entsprechenden Gutachten, dass bezüglich Lärm Handlungsbedarf besteht. Nur mit dem Einbau von lärmarmen Belägen allein können die Strassen häufig nicht rechtsgenügend saniert werden. Daher sind auch Temporeduktionen zwingend zu prüfen und, soweit sie sich als verhältnismässig erweisen, umzusetzen. Demzufolge ist aus Sicht des Regierungsrates Handlungsbedarf für die Überprüfung des Geschwindigkeitsregimes an der Seestrasse gegeben.

Zu Frage 2:

Wie in der Beantwortung der Frage 1 erläutert, ist die Strasseneigentümerin bzw. der Strasseneigentümer bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der LSV von Gesetzes wegen verpflichtet, Temporeduktionen zu prüfen. Die Gemeinden werden vor Tempoentscheiden auf Kantonsstrassen jeweils einbezogen, wobei die Haltungen der Gemeinden zu Temporeduktionen sehr unterschiedlich sind.

Zu Frage 3:

Aus polizeilicher Sicht ist es für die Akzeptanz und die Einhaltung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit nötig, dass Temporegime und Strassenbild in grösstmöglichem Umfang korrespondieren, damit das Verkehrssicherheitsprinzip der «selbsterklärenden Strasse» zum Tragen kommt. Häufige Geschwindigkeitswechsel innerhalb kurzer Strecken sind nach Möglichkeit zu vermeiden. Häufige Tempowechsel werden von den Verkehrsteilnehmenden als störend empfunden. Das Temporegime wird deswegen nicht für jedes Instandsetzungsprojekt einzeln, sondern gesamthaft für die Seestrasse betrachtet. Dazu werden Lärm- und Verkehrsgutachten erarbeitet, die prüfen, ob die Temporeduktion notwendig, zweckmässig und verhältnismässig ist.

Bisher wurden Lärmgutachten für die Seestrasse auf den Gemeindegebieten von Zollikon, Küsnacht, Erlenbach, Herrliberg, Meilen, Uetikon, Männedorf und Stäfa erstellt. Die Erarbeitung der Verkehrsgutachten ist zurzeit im Gange. Der Entscheid über die Beibehaltung von Tempo 60 oder für eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird für jeden Abschnitt einzeln gefällt, wobei die gesamtheitliche Situation berücksichtigt wird. Mit dem Abschluss der Gutachten ist frühestens im ersten Quartal 2024 zu rechnen.

Zu Frage 4:

Das Umweltschutzgesetz (SR 814.01) schreibt vor, dass die Lärmsanierung von Strassen primär durch Massnahmen an der Quelle zu erfolgen hat. Als solche stehen der Anlagehalterin bzw. dem Anlagehalter lediglich lärmarme Beläge und Temporeduktionen zur Verfügung, weil sie bzw. er die Lärmemissionen der Fahrzeuge nicht beeinflussen kann. Reichen diese Massnahmen noch nicht aus, können Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg getroffen werden. Als solche gelten Lärmschutzwände, die aber aufgrund der örtlichen Verhältnisse und der fehlenden Akzeptanz im Kanton Zürich kaum mehr gebaut werden können. Reichen diese Massnahmen nicht aus, um die Immissionsgrenzwerte der LSV einzuhalten, können Erleichterungen gewährt werden. Die Lärmschutzmassnahmen sind somit kaskadenartig aufgebaut. Bevor Massnahmen der zweiten oder dritten Stufe angewendet werden dürfen, sind die Massnahmen der ersten Stufe auszuschöpfen.

Die Anlagehalterin bzw. der Anlagehalter hat einen gewissen Spielraum, ob zunächst lärmarme Beläge oder Temporeduktionen geprüft werden. Reicht aber eine dieser Massnahmen noch nicht aus, um die Grenzwerte einzuhalten, ist sie bzw. er verpflichtet, die andere Massnahme zu prüfen und gegebenenfalls auch umzusetzen, bevor weitere Massnahmen geprüft werden. Bei Strassen mit höheren Grenzwertüberschreitungen steht die Anlagehalterin bzw. der Anlagehalter folglich nicht vor der Wahl

zwischen Temporeduktion und lärmarmem Belag, sondern sie bzw. er ist häufig gesetzlich dazu verpflichtet, beide Massnahmen zu prüfen und diese auch umzusetzen, wenn die Voraussetzungen dazu erfüllt sind.

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

Vor dem Regierungsrat

Die Staatsschreiberin:

**Kathrin Arioli**