

Sitzung vom 17. April 2019

**367. Anfrage (Überlastete Kantonsstrassen im Oberland)**

Die Kantonsrätinnen Brigitte Rööfli, Illnau-Effretikon, und Theres Agosti Monn, Turbenthal, haben am 4. Februar 2019 folgende Anfrage eingereicht:

Bei Stau auf der Autobahn zwischen Winterthur und Zürich leiten die GPS-Systeme die Autos oder LKWs häufig über Kantonsstrassen. In der Folge entsteht in den Dörfern und Weilern (Illnauerstrasse in Weisslingen, Reitweg und Allmendstrasse in Kyburg, Luckhausenstrasse, Braustrasse, Illnauerstrasse in Agasul) sowie generell im Tösstal und im ganzen Bezirk Pfäffikon massiver Mehrverkehr. Die alten Kantonsstrassen sind jedoch nicht für diesen massiven Mehrverkehr vorgesehen. Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrerinnen und Velofahrer werden oft abgedrängt und dadurch entstehen für sie äusserst gefährliche Situationen. Dass es dadurch nicht mehr Unfälle gibt, ist erstaunlich. Auch für die Landwirtschaft ist dieser Zusatzverkehr, welcher oft mit 50 bis 80 Stundenkilometern an den Höfen vorbeiprescht, sehr nervenaufreibend und gefährlich. Viele Kantonsstrassen sind zudem sehr schmal, bei Überholmanövern wird teilweise auf Kulturland ausgewichen, was zu Flurschäden führt.

Wir bitten den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie schätzt der Regierungsrat diese Situation ein? Teilt er die Meinung, dass diese Situationen für die Dörfer unhaltbar und gefährlich sind?
2. Gab es an diesen Stellen bereits Verkehrszählungen? Wenn ja, mit welchen Resultaten?
3. Werden in nächster Zeit an diesen Standorten Verkehrszählungen durchgeführt? Wenn ja, wo genau? Wenn nein, wieso nicht?
4. Wie gedenkt der Regierungsrat die Situation in den Dörfern zu entschärfen?
5. Welche rechtlichen Möglichkeiten gibt es, den Verkehrsfluss auf Kantonsstrassen zu beeinflussen und z. B. auf die Verkehrsleitsysteme Einfluss nehmen zu können?
6. Wie beurteilt der Regierungsrat die Möglichkeit, gewisse Abschnitte mit verkehrsberuhigenden Massnahmen (LKW-Fahrverbot, Schwellen, Einbahnverkehr, Ampeln oder Tempo-30-Zonen) zu beruhigen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Brigitte Röösl, Illnau-Effretikon, und Theres Agosti Monn, Turbenthal, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Die Zahl der Unfälle auf der Illnauerstrasse zwischen Weisslingen, Agasal und Illnau war in den vergangenen Jahren rückläufig: von 11 (2009) und 12 (2010) auf 5 (2017) und 7 (2018). Eine Abnahme ist auch auf der Verbindung zwischen Weisslingen und Hinwil festzustellen. 2018 hat die Zahl der Verkehrsunfälle in den letzten zehn Jahren auf dem genannten Abschnitt einen Tiefststand erreicht. Die Kantonspolizei und das Tiefbauamt überwachen laufend die Sicherheit der Strassen. Defizite in der Verkehrssicherheit werden so schnell erkannt und mit geeigneten Massnahmen behoben.

Zu Fragen 2 und 3:

Eine überdurchschnittliche Verkehrszunahme kann in der besagten Region nicht festgestellt werden. Die permanenten Verkehrsmessstellen des Tiefbauamts haben folgende Verkehrszahlen ausgewiesen: Bei der Messstelle 2391, Kempptalstrasse, Illnau-Effretikon, sind die Verkehrszahlen seit 2010 stabil. Bei der Messstelle 3491, Dorfstrasse, Weisslingen, hat der Verkehr seit 2012 um 7%, bei der Messstelle 3591, Tösstalstrasse, Zell, seit 2010 um 8% zugenommen, was einer im kantonalen Vergleich normalen Verkehrszunahme infolge der Bevölkerungszunahme und dem damit verbundenen Mehrverkehr entspricht. Die Verkehrszahlen aus den Messstellen werden zudem laufend in das kantonale Verkehrsmodell übernommen, das auch Aussagen über Strecken ohne Messstellen zulässt. Daher wird auf zusätzliche Verkehrsmessungen verzichtet.

Zu Frage 4:

Aus Sicht des Regierungsrates besteht in den genannten Dörfern kein dringender Bedarf für neue Massnahmen. Punktuelle Verbesserungen werden im Rahmen von Sanierungsarbeiten, auf Wunsch der Gemeinden oder bei Strassenabschnitten mit fehlender Infrastruktur für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende, wie dies beispielsweise bei der Illnauerstrasse in Weisslingen der Fall ist, geprüft. Die Gemeinden sind in entsprechende Überprüfungen miteinbezogen. Massnahmen zur Verbesserung der Verträglichkeit zwischen Siedlung und Verkehr werden ebenfalls im Rahmen von Projekten fallweise geprüft und gegebenenfalls auch umgesetzt, solange die übergeordnete Funktion der Kantonsstrasse erhalten bleibt.

Zu Fragen 5 und 6:

Auf dem kantonalen Strassennetz wird mit der regionalen Verkehrssteuerung (RVS) in den sehr stark belasteten Agglomerationsräumen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen genommen. Mit der RVS soll vor allem eine verbesserte Busbevorzugung und eine Verlagerung der Stausituationen aus den besiedelten Gebieten erreicht werden. Weitergehende Verkehrslenkungsmassnahmen in weniger stark belasteten Gebieten erachtet der Regierungsrat als nicht zielführend. Die Kantonsstrassen dienen grundsätzlich allen Verkehrsteilnehmenden, was im Widerspruch zu Restriktionen wie etwa Lastwagenfahrverboten stehen würde. Andere Massnahmen, die den Verkehrsfluss auf dem kantonalen Strassennetz hemmen, führen lediglich dazu, dass sich der Verkehr auf Neben- und Quartierstrassen verlagert. Staatsstrassen als Bestandteil des übergeordneten Strassennetzes müssen innerorts in der Lage sein, den Verkehr möglichst direkt und behinderungsfrei zu kanalisieren, um diesen unerwünschten Schleichverkehr zu verhindern.

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

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