



Beschluss des Stadtrats

vom 3. September 2025

GR Nr. 2025/167

Nr. 2682/2025

Schriftliche Anfrage der SP-, Grüne-, GLP- und AL-Fraktionen betreffend Annahme der «Mobilitätsinitiative» durch den Kantonsrat, Beurteilung der Annahme, der künftigen Aufgabenteilung zwischen Stadt und Kanton und der Berücksichtigung der Anliegen der Stadt Zürich, verwaltungsinterne Mehrkosten aufgrund der Annahme und Einschätzung der positiven Effekte durch die Einführung von Tempo 30 sowie Verlagerung des Verkehrs auf Quartierstrassen aufgrund von Ausschilderungen von Tempo 30

Am 16. April 2025 reichten die Fraktionen der SP, Grüne, GLP und AL folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2025/167, ein:

Am 31. März hat der Kantonsrat die «Mobilitätsinitiative» angenommen. Diese Vorlage ist ein Frontalangriff des Kantons auf die Stadtzürcher Verkehrspolitik, die von der städtischen Stimmbevölkerung wiederholt deutlich und breit abgestützt wurde. Tempo 30 senkt nachweislich die Gefahr tödlicher Unfälle erheblich, es senkt die gesundheitsschädliche Lärmbelastung, es hat im städtischen Verkehr kaum Zeitverluste zur Folge und es trägt massgeblich zur gesteigerten Aufenthaltsqualität und zur besseren Koexistenz verschiedener Verkehrsteilnehmer:innen bei.

In diesem Zusammenhang bitten wir um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wann, wo, wie und auf welcher Grundlage wird in der Stadt Zürich gemäss heutiger Praxis Tempo 30 eingeführt?
2. Welche positiven Effekte sind mit der Einführung von Tempo 30 in der Stadt Zürich festzustellen?
3. Sind gemäss der aktuellen Praxis in der Stadt Zürich bei der Ausschilderung von Tempo 30 in der Stadt Zürich Verlagerungen auf Quartierstrassen festzustellen?
4. Haben die Anordnungen von Tempo 30 auf Strassen mit überkommunaler Bedeutung bisher gerichtlichen Überprüfungen standgehalten (z.B. Rigiplatz)? Welches waren die wesentlichen Argumentationslinien der Gerichte?
5. Wie beurteilt der Stadtrat bei Annahme der «Mobilitätsinitiative» die künftige Aufgabenteilung zwischen Stadt und Kanton?
6. Welche verwaltungsinternen Mehrkosten würde eine Annahme der «Mobilitätsinitiative» in der Stadt Zürich generieren?
7. Wie beurteilt der Stadtrat die vom Kantonsrat beschlossene Vorlage aus einer juristischen Perspektive; insbesondere in Bezug auf Bundesrechtskonformität?
8. Wie beurteilt der Stadtrat die prozessuale Berücksichtigung der Anliegen der Stadt Zürich in Bezug auf die Vorlage?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Die «Mobilitätsinitiative» verlangt eine Änderung des kantonalen Strassengesetzes (LS 722.1, StrG). Dabei geht es nicht, wie der Name suggeriert, um eine Verbesserung der Mobilität. Sie bezweckt lediglich, die Einführung von Tempo 30 innerorts zu erschweren. Dies einerseits,



indem sie (sprachlich unpräzise) vorschreiben will, dass eine geringere Höchstgeschwindigkeit als die allgemein geltende nur noch «ausnahmsweise auf kurzen Strecken» zulässig sei. Andererseits, indem sie die seit 1871 geregelte Aufgabenteilung zwischen Kanton und den Städten Winterthur und Zürich aufheben will, so dass die Städte auf einem Teil ihres eigenen Strassennetzes Geschwindigkeitsanordnungen nicht mehr selbst vornehmen dürfen.

Staatsstrassen, deren Eigentümer der Kanton ist, existieren nur ausserhalb des Gemeindegebiets der Städte Zürich und Winterthur. Strassen mit überkommunaler Bedeutung in den beiden Städten befinden sich wie das restliche städtische Strassennetz (mit Ausnahme von Nationalstrassen) im Eigentum dieser Städte. Daher lassen sich Staatsstrassen und Strassen mit überkommunaler Bedeutung in Zürich und Winterthur weder gleichsetzen noch gleichbehandeln. Die Initiative zielt aber darauf ab, überkommunal klassierte Strassen auf Stadtgebiet, deren Eigentümerin die Stadt ist, in dieser Hinsicht den Staatsstrassen gleichzusetzen, deren Eigentümer der Kanton ist. Damit, so die Absicht, soll es den Städten Zürich und Winterthur künftig erschwert werden, Tempo 30 einzuführen. Es handelt sich hierbei um einen Versuch zur Beschneidung der Gemeindeautonomie.

Allerdings richten sich Verfahren und Zuständigkeiten für den Erlass von Verkehrsanordnungen (zu denen auch Geschwindigkeitsanordnungen zählen) nicht nach kantonalem, sondern nach Bundesrecht. Das kantonale Strassengesetz, das durch die Initiative ergänzt werden soll, kommt hingegen zum Zuge, wenn bauliche Massnahmen geplant sind. Daher müsste die beabsichtigte Änderung der Zuständigkeit, wenn schon, nicht im kantonalen Strassengesetz, sondern in § 27 der kantonalen Signalisationsverordnung (LS 741.2, KSigV) vorgenommen werden. Dies scheint mutmasslich auch die Absicht der Initiantinnen und Initianten gewesen zu sein, anders lässt sich nicht erklären, wieso künftig ein sachfremder § 27a im Strassengesetz zu Geschwindigkeitsanordnungen zwischen den Kapiteln über Unterhalt und Betrieb von Strassen und deren Finanzierung stehen soll. Allerdings lassen sich Verordnungen nicht mit einer Volksinitiative ändern, was wohl erklärt, weshalb die Zürcher Stimmbevölkerung nun über eine sachfremde Bestimmung in einem kantonalen Gesetz zu befinden hat, zu einer Materie, die durch Bundesrecht geregelt ist.

Die Stadt Zürich ist als Eigentümerin ihrer Strassen gemäss Bundesrecht verpflichtet, Anwohnerinnen und Anwohner vor Strassenlärm zu schützen, genauso wie es der Kanton im Falle von Kantonsstrassen ist. Eine Strasse mit Lärmbelastung darf nur umgebaut werden, wenn gleichzeitig Lärmschutzmassnahmen geprüft und – soweit verhältnismässig – auch umgesetzt werden. Temporeduktionen und Strassenbauprojekte gehen häufig Hand in Hand, sie müssen koordiniert und auch gemeinsam öffentlich aufgelegt werden. Das verlangt nach einem hohen Mass an Koordination zwischen den involvierten Behörden. Sollte bei einer Annahme der «Mobilitätsinitiative» künftig nicht mehr die Stadt Zürich, sondern nur noch die Kantonspolizei Geschwindigkeitsanordnungen anordnen können, würde dies die Koordination zwischen baulichen Massnahmen und verkehrlichen Anordnungen stark erschweren.

Es besteht die Befürchtung, dass es dadurch zu Blockaden kommt, was wiederum Auswirkungen auf die Entwicklung des Strassenraums zur Folge haben könnte. Davon betroffen wäre etwa die Umsetzung der Strategie Stadtraum und Mobilität (SuM) und die Umweltstrategie hinsichtlich des Lärmschutzes. Die «Mobilitätsinitiative» gefährdet also auch die Erreichung



der städtischen Ziele im Hinblick auf lebenswerte Stadträume, bessere Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden und sicherere Schulwege für Kinder.

Was die Unterscheidung zwischen kommunal und überkommunal klassierten Strassen betrifft, so ist diese aus Planungssicht richtig. Im dicht besiedelten urbanen Raum ist jedoch für betroffene Anwohnerinnen und Anwohner nicht nachvollziehbar, wieso eine richtplanerische Kategorisierung ihr Recht auf weniger Strassenlärm oder im Falle eines Kindes auf einen sicheren Schulweg beschneiden soll.

Der Stadtrat lehnt die «Mobilitätsinitiative» ab, der Gemeinderat hat das Gemeindereferendum dagegen ergriffen.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

Frage 1

Wann, wo, wie und auf welcher Grundlage wird in der Stadt Zürich gemäss heutiger Praxis Tempo 30 eingeführt?

Bei der Anordnung von Tempo 30 folgt die Stadt Zürich den Vorgaben des eidgenössischen Strassenverkehrsrechts und des Umweltschutzrechts. Die entsprechenden gesetzlichen Grundlagen geben vor, in welchen Fällen von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit abgewichen werden kann, respektive muss, weil zwingende Gründe wie beispielsweise Lärmschutz vorliegen. Dabei ist die Stadt Zürich verpflichtet, die Verhältnismässigkeit einer Temporeduktion auf einem Strassenabschnitt einzeln zu prüfen und nachzuweisen. Ergibt die Prüfung, dass Nutzen und Verhältnismässigkeit gegeben sind, wird Tempo 30 als funktionale Verkehrsanordnung publiziert.

Die jeweils allgemeine Höchstgeschwindigkeit ist in der eidgenössischen Verkehrsregelnverordnung (VRV, SR 741.11) festgelegt, sie beträgt im gesamten dichtbebauten Gebiet in Ortschaften 50 km/h. Art. 108 der eidgenössischen Signalisationsverordnung (SSV, SR 741.21) legt fest, unter welchen Bedingungen die allgemeine Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt werden kann; nämlich zur Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr, zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung oder zur Verbesserung des Verkehrsablaufs.

Geringere Geschwindigkeiten erhöhen die Verkehrssicherheit und vermindern die Lärmbelastung. Um allerdings von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit abweichen zu können, verlangt das Bundesrecht, die Verhältnismässigkeit im konkreten Einzelfall mittels Gutachtens zu prüfen (Art. 108 Abs. 2 lit. d SSV). Im Rahmen dieser Prüfung sind auch die Umweltgesetzgebung gemäss Bundesgesetz über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz [USG, SR 814.01]) und die Lärmschutz-Verordnung (LSV, SR 814.41) zu beachten: Werden Lärmgrenzwerte überschritten, löst dies eine Sanierungspflicht der Anlage bzw. der Strasse aus (Art. 16 Abs. 1 USG sowie Art. 13 LSV).

Sanierungsmassnahmen folgen per Gesetz einer Hierarchie: In einem ersten Schritt sind Massnahmen bei der Lärmquelle zu prüfen (vgl. Art. 11 Abs. 1 USG und Art. 13 Abs. 3 LSV), also dort, wo der Strassenlärm entsteht. Zu diesen Massnahmen gehört auch die Herabsetzung der gefahrenen Geschwindigkeit. Es ist also zwingend, dass im Rahmen eines ersten



Schrittes die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit geprüft wird. Nur wenn Massnahmen an der Quelle – insbesondere Temporeduktionen und/oder der Einbau von lärmarmen Belägen – nicht möglich sind, nicht ausreichen oder diesen überwiegende Interessen entgegenstehen, sind in einem zweiten Schritt Massnahmen gegen die Lärmausbreitung zu untersuchen. Massnahmen gegen die Lärmausbreitung sind beispielsweise der Bau von Lärmschutzwänden (vgl. Art. 13 Abs. 2 und 3 LSV). Bleiben trotz Umsetzung aller verhältnismässigen Massnahmen weiterhin Überschreitungen der geltenden Lärmgrenzwerte bestehen, muss der Anlagehalter Sanierungserleichterungen beantragen und als Ersatzmassnahme Schallschutzfenster einbauen (vgl. Art. 17 USG und Art. 14 LSV). In der Stadt Zürich sind die Lärmbelastungen an vielen Strassen so hoch, dass sowohl die Umsetzung von Tempo 30 als auch der zusätzliche Einbau eines lärmarmen Belags notwendig und daher zu prüfen sind. Dem Lärmschutzinteresse ist bei der Verhältnismässigkeitsprüfung ein hohes Gewicht beizumessen. Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung handelt es sich bei der Gewährung von Sanierungserleichterungen bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte um Ausnahmebewilligungen, deren Erteilung nur restriktiv bzw. in Sonderfällen als «ultima ratio» erteilt werden darf (vgl. z. B. BGE 1C_117/2017 E. 3.1 vom 20. März 2018 und BGE 1C_11/2017 E. 2.1 vom 2. März 2018).

Somit gilt die klare gesetzliche und höchstrichterliche Vorgabe, den Lärm – wie von Art. 11 Abs. 1 USG vorgesehen – primär und wenn immer möglich durch Massnahmen an der Quelle zu begrenzen (vgl. BGE 1C_275/2020 E. 3.2 letzter Abschnitt vom 6. Dezember 2021; BGE 1C_91/2020 E. 5.5 vom 4. März 2020). Mit dem Gesamtkonzept zur Strassenlärmreduktion 3. Etappe hat der Stadtrat im Sinne eines Prüfauftrages festgelegt, wo er welches Geschwindigkeitsregime vorsieht. Grundsätzlich gilt auf den Hauptachsen in die Stadt hinein und aus der Stadt hinaus weiterhin Tempo 50. Dort, wo die Besiedlung dicht und die Lärmbelastung an einer Strasse gross ist, soll aber Tempo 30 angeordnet werden oder als Alternative Tempo 30 nachts. Auf Strecken, die für den ÖV besonders wichtig sind, werden von der Strasse unabhängige Fahrbahnen geprüft, was ermöglicht, dass der ÖV schneller fahren kann als der motorisierte Individualverkehr. Bevor auf einer Strasse eine Temporeduktion angeordnet wird, prüft die Stadt für jede Strecke mit einem Gutachten die Verhältnismässigkeit der Massnahme. Zur Prüfung gehört auch die Frage, ob durch die Geschwindigkeitsreduktion eine Diffusion des Verkehrs von den Transitachsen in die Quartiere stattfindet.

Frage 2

Welche positiven Effekte sind mit der Einführung von Tempo 30 in der Stadt Zürich festzustellen?

Anwohnende von Strassen mit Tempo 30 sind einer deutlich wahrnehmbaren geringeren Lärmbelastung ausgesetzt und berichten, dass sie besser schlafen. Dies geht aus einer Längsschnittstudie der Stadt Zürich und des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) hervor, die 2022 veröffentlicht wurde. Darüber hinaus nimmt auf Strassen mit Tempo 30 die Verkehrssicherheit zu. Es kommt zu weniger Verkehrsunfällen und die Unfälle sind bei geringerer Geschwindigkeit weniger gravierend. Davon profitieren in erster Linie die ungeschützten Verkehrsteilnehmenden, also wer zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs ist.



Der Schutz vor übermässigem Lärm ist ein Hauptgrund für die Anordnung von Tempo 30 auf stärker belasteten Strassen. Noch immer wohnen 125 000 Personen in der Stadt Zürich in Gebäuden, in denen die Lärmgrenzwerte für Strassenlärm überschritten werden. Beim Strassenlärmschutz setzt die Stadt Zürich im Einklang mit den gesetzlichen Vorgaben (siehe auch Antwort zu Frage 1) in erster Linie auf Tempo 30 und lärmarme Strassenbeläge. Die Änderung von Tempo 50 auf Tempo 30 reduziert den Lärm im Mittelungspegel um rund 3 Dezibel und hat ungefähr denselben Effekt wie eine Halbierung des Verkehrs. Für die vom Strassenverkehrslärm betroffenen Personen ist dies deutlich wahrnehmbar. Eine solche Lärmreduktion führt dazu, dass schlafende Personen seltener durch Strassenlärm geweckt werden, weil vor allem auch die stark störenden Maximalpegel reduziert werden. Die bereits erwähnte Studie von Stadt Zürich und BAFU hat ergeben, dass Tempo 30 die empfundene verkehrsbedingte Lärmbelästigung deutlich stärker verringert als physikalisch nachweisbar. Neben der Reduktion des mittleren Schallpegels verringert Tempo 30 die empfundene verkehrsbedingte Lärmbelästigung zusätzlich um rund 2 Dezibel am Tag und 4 Dezibel in der Nacht. Die Lärmschutzmassnahmen dienen dem Gesundheitsschutz der Bevölkerung und haben einen entsprechend hohen Stellenwert.

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit ist ein weiterer wichtiger Grund für die Anordnung von Tempo 30. Der geringeren gefahrenen Geschwindigkeit ist zu verdanken, dass die Risiken von schweren Unfällen mit Verletzten und Toten sinken. Physikalische Gegebenheiten haben eine grosse Bedeutung für die Unfallentstehung. Neben den beteiligten Massen beeinflusst zur Hauptsache die gefahrene Geschwindigkeit die auftretenden Kräfte, die wiederum Wahrscheinlichkeit und Schwere von Kollisionen bestimmen: Je höher die gefahrene Geschwindigkeit, desto wahrscheinlicher und schwerwiegender werden bei Kollisionen die Folgen für den menschlichen Körper. Die internationale Verkehrssicherheitsarbeit trägt diesem Umstand mit dem Konzept der «safe systems» Rechnung, indem die Geschwindigkeit als die zentrale Stellgrösse für die Verkehrssicherheit betrachtet wird. Ein wesentlicher Aspekt ist, dass sich der Anhalteweg durch die Reduktion der Geschwindigkeit verkürzt. Dadurch sinkt die Kollisionswahrscheinlichkeit. Die Überlebenswahrscheinlichkeit einer Person zu Fuss im Falle einer Kollision mit einem Fahrzeug bei 30 km/h ist um ein Vielfaches höher als bei 50 km/h. Generell darf also davon ausgegangen werden, dass die Anordnung von Tempo 30 Leben rettet und schwere Unfälle vermeidet.

Frage 3

Sind gemäss der aktuellen Praxis in der Stadt Zürich bei der Ausschilderung von Tempo 30 in der Stadt Zürich Verlagerungen auf Quartierstrassen festzustellen?

Auf den meisten Quartierstrassen gilt in der Stadt Zürich Tempo 30. Sie bilden daher für den Autoverkehr grundsätzlich keine attraktiven Umwege. Bei jeder Strassenlärmsanierung durch Geschwindigkeitsreduktion werden die Verkehrswege ausserdem so geplant, dass keine «Schleichwege» entstehen. Eine gemeinsame Wirkungsanalyse von Stadt und Kanton hat dies bestätigt. Das (heutige) kantonale Amt für Mobilität und die Dienstabteilung Verkehr der Stadt Zürich haben die Resultate dieser Analyse am 2. Juli 2020 in einer gemeinsamen Medienmitteilung vorgestellt. Diese führt aus: «Bezüglich Verkehrsmengen und Ausweichverkehr



gibt es keine Hinweise auf systematische Zu- oder Abnahmen der Verkehrsmengen aufgrund der Geschwindigkeitsreduktion.»

Frage 4

Haben die Anordnungen von Tempo 30 auf Strassen mit überkommunaler Bedeutung bisher gerichtlichen Überprüfungen standgehalten (z.B. Rigiplatz)? Welches waren die wesentlichen Argumentationslinien der Gerichte?

Bisher hat die Stadt Zürich ihren Fokus bei der Strassenlärmsanierung primär auf kommunal klassierte Strassen gerichtet, nur in wenigen Fällen auf überkommunale, die von der «Mobilitätsinitiative» betroffen wären. In den wenigen Fällen, in denen es bislang zu einer gerichtlichen Überprüfung von Tempo 30-Anordnungen auf überkommunalen Strassen kam, haben sich diese als rechtmässig erwiesen. Umgekehrt hat das Bundesgericht in mehreren Fällen – auch in Bezug auf überkommunale Strassen – Beschwerden gutgeheissen, weil die Behörden eine Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h als Lärminderungsmassnahme nicht angeordnet oder nicht genügend geprüft hatten (vgl. z.B. BGr, 16. Juli 2025, 1C_162/2024, E. 3.3; BGr, 16. Juni 2020, 1C_350/2019, E. 4.3.4). Grundsätzlich prüfen die Gerichte den konkreten Einzelfall, sodass allgemeingültige Aussagen zu den jeweils ausschlaggebenden Argumenten kaum möglich sind. Im Wesentlichen prüfen die Gerichte aber stets, ob eine genügende Rechtsgrundlage sowie ein öffentliches Interesse vorliegen und ob die Anordnung von Tempo 30 im Einzelfall erforderlich, geeignet und verhältnismässig ist, ob also die Vorteile allfällige Nachteile überwiegen. Die Erfüllung dieser Voraussetzungen wurde von den Gerichten jeweils bejaht.

Frage 5

Wie beurteilt der Stadtrat bei Annahme der «Mobilitätsinitiative» die künftige Aufgabenteilung zwischen Stadt und Kanton?

Es ist anzunehmen, dass eine Anwendung des in der «Mobilitätsinitiative» formulierten Gesetzestextes die eingespielten Zuständigkeiten und Abläufe innerhalb der Stadt Zürich fundamental verändern und zu deutlich komplizierteren und längeren Verfahren führen wird. Eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit setzt in der Regel folgende Schritte voraus: Sachverhaltsabklärung bezüglich Verkehrsmengen, gefahrenen Geschwindigkeiten, Lärmsituation, Unfällen, Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr. Aufgrund dieser Daten wird ein Gutachten erstellt, das darlegt, ob die vom Bundesrecht geforderte Verhältnismässigkeit für eine geringere Höchstgeschwindigkeit gegeben ist oder nicht. Ausserdem muss im Rahmen von Strassenbauprojekten zwischen Verkehrsanordnungen und Veränderungen der Strassenoberfläche koordiniert werden. Während heute die Verantwortung für diese Aufgaben inklusive der Anordnung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bei der Stadt liegen, ist unklar, welche Aufgaben künftig der Kanton übernehmen würde und wie die vorgeschriebene Koordination der Verfahren für Strassenbauprojekte und Verkehrsanordnungen künftig gewährleistet werden könnte.

Unabhängig von der Frage nach der Aufgabenteilung steht fest: Falls die Kantonspolizei entgegen dem Ergebnis eines Gutachtens eine Verringerung der Höchstgeschwindigkeit auf einer Strasse von überkommunaler Bedeutung verweigern würde, wäre die Stadt jeweils gehalten,



den Rechtsweg gegen die Entscheidung des Kantons zu begehen. Erst wenn die Frage bezüglich der zulässigen Höchstgeschwindigkeit geklärt ist und ein gültiger Entscheid der zuständigen kantonalen Behörde vorliegt, könnte überhaupt eine koordinierte öffentliche Auflage erfolgen. Diese institutionalisierte Koordinationserschwerungsmechanik könnte die Ausführung von Strassenbauprojekten unter Umständen um Jahre verzögern. Dies hätte auch zur Konsequenz, dass erforderliche, und gemeinsam mit dem Strassenbauprojekt vorgesehene Sanierungsarbeiten an Werkleitungen für Wasser, Strom, Abwasser etc. um Jahre verzögert würden und die Erhaltung der städtischen Infrastruktur erschwert würde.

Der Regierungsrat hat in seinen Erläuterungen bisher die Frage offengelassen, ob die Kantonspolizei lediglich als bewilligungserteilende Behörde auftreten oder Prüfaufgaben übernehmen würde, wie sie heute die Stadt erledigt, oder aber die Stadt künftig einen Teil ihrer Aufgaben für die Erstellung der bundesrechtlich vorgeschriebenen Gutachten im Auftrag der Kantonspolizei ausführen müsste.

Frage 6

Welche verwaltungsinternen Mehrkosten würde eine Annahme der «Mobilitätsinitiative» in der Stadt Zürich generieren?

Bei einer Annahme der «Mobilitätsinitiative» ist das Verfahren noch nicht klar, mit dem der Kanton bei städtischen Strassenbauprojekten die Geschwindigkeit anordnen würde. Dies macht Strassenbauprojekte und die Lärmsanierung weniger planbar. Es wäre künftig aufgrund von Rechtsstreitigkeiten über die Frage der richtigen Geschwindigkeitsanordnung mit Verzögerungen zu rechnen. Solche Verzögerungen dürften zu Mehrkosten bei der Realisierung von Strassenbauprojekten führen und die Planung der Ressourcen erschweren. Zur Entlastung von Gewerbebetrieben und Anwohnenden werden Strassen-, Werkleitungsbauten und Gleisersatz wenn immer möglich koordiniert ausgeführt. Bei einer Annahme der Initiative würde die Koordination erschwert, was insgesamt mehr Baustellen zur Folge haben könnte. Konkreter berechnen lassen sich Mehrkosten hingegen beim Kanton: Der Regierungsrat rechnet bei einer Annahme mit bis zu acht neu zu schaffenden Vollzeitstellen bei der Kantonspolizei. Diese würden allerdings nicht zu einer Reduktion von Stellen bei der Stadt führen.

Frage 7

Wie beurteilt der Stadtrat die vom Kantonsrat beschlossene Vorlage aus einer juristischen Perspektive; insbesondere in Bezug auf Bundesrechtskonformität?

Geschwindigkeitsanordnungen unterliegen materiell dem Bundesrecht. Massgeblich sind das Strassenverkehrsgesetz (SVG), die Verkehrsregelnverordnung (VRV) und die Signalisationsverordnung (SSV) sowie das Umweltschutzgesetz (USG) und die Lärmschutz-Verordnung (LSV). Das Bundesrecht regelt auch abschliessend die Ausnahmen von der generellen Tempo-50-Anordnung innerorts. Eine Anwendung der Bestimmungen der «Mobilitätsinitiative» würde die Erfüllung der bundesrechtlichen Vorgaben im Strassenlärmschutz erheblich erschweren. Die Stadt hat als Eigentümerin ihrer Strassen die bundesrechtliche Pflicht zur Lärmsanierung zu beachten (siehe hierzu auch die Antwort auf Frage 1). Die auf einer Strasse gefahrene Geschwindigkeit ist ein wesentlicher Faktor des Strassenlärms und die Verpflich-



tung, diesen Lärm an der Quelle einzudämmen, gilt auch bei einer Annahme der «Mobilitätsinitiative». Es besteht daher kein Zweifel, dass die Stadt als Eigentümerin ihrer Strassen wie bisher ihrer Pflicht zur Strassenlärmsanierung nachkommen muss. Eine Änderung dieser Praxis würde nach Einschätzung der Stadt Zürich wahrscheinlich Bundesrecht widersprechen. Sollte der Kanton, gestützt auf die mit einer Annahme der Initiative einhergehenden Gesetzesänderung eine andere Praxis verfolgen, müsste die Stadt prüfen, ob die Einhaltung von Bundesrecht durch den Kanton auf dem Rechtsweg durchzusetzen wäre. Eine derartige Praxisänderung scheint jedoch vom Kanton insofern nicht beabsichtigt, als der Regierungsrat in seinem Antrag an den Kantonsrat zur «Mobilitätsinitiative» ausführt, dass die Formulierung «in Ausnahmefällen über kurze Strecken» eine gesetzliche Zielvorgabe sei, die bei der Interessenabwägung zu berücksichtigen sein werde. Sie werde vor allem dort Wirkung entfalten, wo im Rahmen des Gutachtens und der Prüfung der Voraussetzungen gemäss Art. 108 Abs. 1 SSV ein Ermessensspielraum bestehe. Als kantonale Norm könne sie aber die übergeordneten Vorgaben des Bundesrechts und die Bundesgerichtspraxis nicht übersteuern. Hinzu komme, dass die kantonalen Entscheide nicht ohne Einbezug der betroffenen Gemeinwesen und damit in Kenntnis der lokalen Verhältnisse getroffen werden könnten (vgl. Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat vom 13. März 2024). Der Regierungsrat scheint also davon auszugehen, dass die Vorgaben des Bundesrechts und der Bundesgerichtspraxis dem kantonalen Recht vorgehen und die betroffenen Gemeinden einbezogen werden müssen.

Frage 8

Wie beurteilt der Stadtrat die prozessuale Berücksichtigung der Anliegen der Stadt Zürich in Bezug auf die Vorlage?

Der Regierungsrat hat im Frühling 2024 Zustimmung zur «Mobilitätsinitiative» beschlossen, ohne die Gemeinden vorgängig anzuhören, wie es die Zürcher Kantonsverfassung verlangt (Art. 1 Abs. 4 in Verbindung mit Art. 85 Abs. 3 KV, LS 101). Dies überrascht, da mit der Gesetzesänderung die seit 1871 geltende und bewährte Aufgabenteilung zwischen Kanton und den Städten Zürich und Winterthur aufgehoben würde. Eine formelle Vernehmlassung wäre aus Sicht des Stadtrates erforderlich gewesen, bevor der Regierungsrat dem Kantonsrat den Initiativtext als Gesetzesänderung beantragte. Die vorberatende Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU) des Kantonsrates hat neben dem Verband der Zürcher Gemeindepräsidentinnen und -präsidenten (GPV) auch die Städte Zürich und Winterthur zu mündlichen Anhörungen eingeladen. Die teilnehmende Delegation der Stadt Zürich hat die KEVU darauf hingewiesen, dass ihrer Ansicht nach eine mündliche Anhörung die vorgeschriebene formelle Anhörung mittels Vernehmlassung nicht ersetzt. Dies, weil der Kanton den Gemeinden gemäss Kantonsverfassung einen möglichst weiten Handlungsspielraum gewähren muss und Gemeinden öffentliche Aufgaben selbst wahrnehmen, wenn sie diese ebenso zweckmässig erfüllen können wie der Kanton. Da die Stadt Zürich seit 1871 die Zuständigkeit für die in ihrem Eigentum stehenden Strassen innehat, darf davon ausgegangen werden, dass sie diese Aufgabe in den vergangenen 154 Jahren zweckmässig erfüllt hat. Die Stadt Zürich stellt sich also auf den Standpunkt, dass eine Vernehmlassung vorgängig zu dieser Gesetzesänderung nötig gewesen wäre (vgl. BGr, 1C_479/2021, 3. November 2022, E. 4.1). Weil eine solche nicht stattgefunden hat, konnte die Stadt ihre Anliegen nicht in angemessener Weise in den Gesetzgebungsprozess einbringen.



Stadt Zürich
Stadtrat

Im Namen des Stadtrats
Der Stadtschreiber
Thomas Bolleter