



Weisung des Stadtrats an den Gemeinderat

vom 16. April 2025

GR Nr. 2025/155

Gemeindereferendum gegen die Volksinitiative «Gemeinsam vorwärtskommen auf Hauptverkehrsachsen – Ruhe im Quartier (Mobilitätsinitiative)»

Am 31. März 2025 hat der Kantonsrat mit 88 zu 87 Stimmen Zustimmung zur Volksinitiative «Gemeinsam vorwärtskommen auf Hauptverkehrsachsen – Ruhe im Quartier (Mobilitätsinitiative)» beschlossen. Der Beschluss wird im Amtsblatt des Kantons Zürich veröffentlicht. Da es sich um eine Gesetzesinitiative in der Form eines ausgearbeiteten Entwurfs handelt, findet eine Volksabstimmung nur statt, wenn dagegen ein Referendum ergriffen wird (fakultatives Referendum). Die 60-tägige Referendumsfrist läuft ab dem Publikationsdatum.

Das Volksbegehren hat zum Ziel, den Städten Zürich und Winterthur durch eine Ergänzung des kantonalen Strassengesetzes (LS 722.1, StrG) die in § 27 der kantonalen Signalisationsverordnung (LS 741.2, KSigV) gewährten Befugnisse zum Erlass von Geschwindigkeitsanordnungen auf stadt eigenen Strassen mit überkommunaler Bedeutung zu entziehen. Davon betroffen wären alle Strassen im Eigentum der Stadt Zürich, die im regionalen oder kantonalen Richtplan verzeichnet sind. Weiter verlangt die Initiative, dass auf Staatsstrassen und Strassen mit überkommunaler Bedeutung «die bundesrechtlich zulässige Höchstgeschwindigkeit nur in Ausnahmefällen über kurze Strecken herabgesetzt» werden darf. Da auf den Staatsstrassen im übrigen Kantonsgebiet bereits heute der Kanton die zulässige Höchstgeschwindigkeit verfügt, zielt die Initiative darauf ab, die Einführung von Tempo 30 in den Städten Zürich und Winterthur zu erschweren.

Mit Ausnahme der Nationalstrassen sind alle Strassen auf Stadtgebiet im Eigentum der Stadt Zürich. Während der Kanton für die Projektierung, die Erstellung, die Signalisation und den Unterhalt von Staatsstrassen auf dem restlichen Kantonsgebiet zuständig ist, obliegen diese Aufgaben in den Städten Zürich und Winterthur den beiden Städten. Das ist aufgrund ihrer Rolle als Strasseneigentümerinnen logisch und notwendig. Das kantonale Verkehrsabgabengesetz (LS 741, VAG) sieht die Möglichkeit der Übertragung dieser Befugnisse an Gemeinden ausdrücklich vor, während der vom Kantonsrat beschlossene Initiativtext eine solche in einem anderen Gesetz, dem kantonalen Strassengesetz (StrG), nun ausschliessen will. Es würden sich bei einem Inkrafttreten der Mobilitätsinitiative demnach zwei gültige Gesetze in einem substantiellen Punkt widersprechen.

Das Bundesrecht sieht innerorts generell Tempo 50 vor. Das Strassenverkehrsgesetz (SVG, SR 741.01), die Verkehrsregelverordnung (VRV, SR 741.11) und die Signalisationsverordnung (SSV, SR 741.21) des Bundes regeln die Geschwindigkeitsanordnungen abschliessend. Die Städte Zürich und Winterthur nehmen gemäss kantonomer Signalisationsverordnung Geschwindigkeitsanordnungen heute eigenständig vor (§ 27 KSigV). Dort, wo Verkehrsanordnungen den Verkehr auf Durchgangsstrassen ausserhalb des Stadtgebiets beeinflussen können, ist die Zustimmung der Kantonspolizei bereits heute erforderlich (§ 28 KSigV).



2/4

Von der bundesrechtlich vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit innerorts kann aus bestimmten Gründen abgewichen werden. Dazu zählen der Lärmschutz, Schadstoffemissionen sowie die Verkehrssicherheit. In der dicht besiedelten Stadt Zürich können die Ziele des Lärmschutzes entlang von vielen Strassen nur erreicht werden, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h verringert wird. Wenn andere Massnahmen wie lärmarme Beläge nicht die geforderte Reduktion des Strassenlärms herbeiführen, kann die Stadt pro Strassenabschnitt mittels Gutachten prüfen, ob die Signalisation von Tempo 30 eine geeignete Massnahme darstellt. Eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit setzt in jedem Fall eine Einzelfallprüfung voraus. Ordnet die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements auf Empfehlung eines Gutachtens eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit an, können Anwohnende oder Gewerbetreibende Rechtsmittel ergreifen und eine gerichtliche Überprüfung verlangen. Die Gerichte haben das Vorgehen und die Praxis der Stadt Zürich in allen rechtskräftigen Urteilen gestützt und die Verhältnismässigkeit der Anordnungen bestätigt.

Ein Inkrafttreten der Gesetzesänderung durch die Annahme der Initiative würde Strassenbauprojekte in der Stadt Zürich stark verkomplizieren. Bei den meisten Strassenbauprojekten sind sowohl bauliche Massnahmen als auch verkehrliche Anordnungen notwendig. Die beiden Verfahren müssen koordiniert werden. Strassenbauprojekte, die Tempo 30 vorsehen, weisen oft eine andere Gestaltung auf als solche, für die Tempo 50 gelten soll. Zudem sind nebst den Anordnungen zur Höchstgeschwindigkeit noch weitere Verkehrsanordnungen notwendig, für welche die Stadt auch bei einem Inkrafttreten der Gesetzesänderung zuständig bliebe. Wenn die Kompetenz zur Anordnung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nicht mehr bei der Stadt, sondern beim Kanton läge, hätte das schwerwiegende Auswirkungen auf die jeweiligen Projekte und deren Qualität. Bei Strassenbauprojekten, die koordiniert aufgelegt werden müssen, entstünde ein Wirrwarr an Zuständigkeiten zwischen Stadt und Kanton. Dies beispielsweise dann, wenn die Stadt in Erfüllung ihrer Pflichten als Strasseneigentümerin aus Gründen des Lärmschutzes auf einem Strassenabschnitt Tempo 30 verfügen müsste, der Kanton aber auf Tempo 50 bestünde. In solchen Fällen müsste die Stadt entweder ein Rechtsmittel gegen den kantonalen Entscheid ergreifen oder ein Strassenbauprojekt gegen ihren Willen mit Tempo 50 auflegen, während die Anwohnenden Tempo 30 verlangen könnten. Die Stadt Zürich müsste in einem solchen Fall auf dem Rechtsweg eine Signalisation verteidigen, die sie gar nicht als sinnvoll erachtet. Es ist davon auszugehen, dass die Zahl der Rechtsmittelverfahren ansteigen würde. Dies würde Strassenbauprojekte verzögern und kaum mehr planbar machen.

Gegen die Initiative sprechen überdies verfassungsrechtliche Gründe. Der in der Initiative formulierte Gesetzestext verletzt klar die Gemeindeautonomie der Stadt Zürich. So sieht die Zürcher Kantonsverfassung nicht nur vor, dass der Kanton die Selbstständigkeit der Gemeinden anerkennt (Art 1 Abs. 4 Kantonsverfassung, KV, LS 101), sondern explizit auch dass Gemeinden ihre Angelegenheiten selbständig regeln und das kantonale Recht ihnen dabei einen möglichst weiten Handelsspielraum gewährt (Art. 85 Abs. 1 KV). Gemeinden nehmen öffentliche Aufgaben selbst wahr, wenn sie diese ebenso zweckmässig erfüllen können wie der Kanton (Art. 97 KV). Die Erarbeitung und Umsetzung eines funktionierenden Verkehrssystems sind zweifelsfrei ureigene Aufgaben einer grossen Stadt wie Zürich. Die Zuständigkeit für die Sig-



3/4

nalisierung ihrer Strassen wurde der Stadt Zürich bereits 1871 übertragen, sie hat diese Aufgabe also seit über 150 Jahren zweifelsohne ebenso selbständig wie zweckmässig erfüllt. Ausserdem verlangt die Kantonsverfassung explizit, dass der Regierungsrat Gemeinden unter Berücksichtigung ihrer Leistungsfähigkeit kantonale Aufgaben zur selbstständigen Erfüllung überträgt und sie dafür angemessen entschädigt (Art. 97 Abs 2 KV). Genau dies ist im Falle der Strassen mit überkommunaler Bedeutung in der Stadt Zürich seit Jahrzehnten der Fall und hat sich bewährt.

Bezüglich des Verfahrens für die Bearbeitung der Initiative geht der Stadtrat davon aus, dass das in der Kantonsverfassung garantierte Anhörungsrecht der Stadt Zürich verletzt wurde, denn der Regierungsrat hat vor der Zustimmung zur Gesetzesänderung keine Vernehmlassung bei den betroffenen Gemeinden durchgeführt, wozu er gemäss Kantonsverfassung verpflichtet gewesen wäre (Art. 85 Abs 3 KV).

Der Gesetzestext widerspricht zudem Bundesrecht, indem er eigene Vorgaben zu Geschwindigkeitsanordnungen macht, obwohl der Kanton diese Kompetenz gar nicht besitzt. Aufgrund der Bundesrechtswidrigkeit der Gesetzesänderung sowie der Verletzung des Anhörungsrechts der Stadt Zürich durch den Regierungsrat, kann der Stadtrat im Falle einer Annahme der Gesetzesänderung durch die Stimmbevölkerung Beschwerde beim Bundesgericht einreichen und die Aufhebung des Kantonsratsbeschlusses beantragen.

Die vom Kantonsrat beschlossene Gesetzesänderung würde seit Jahrzehnten geltende und bewährte Abläufe und Zuständigkeiten aufheben und durch unklare und von Widersprüchen geprägte Verhältnisse und kompliziertere Verfahren ersetzen. Was die schwer verständliche Formulierung betrifft, Geschwindigkeitsreduktionen seien nur «in Ausnahmefällen über kurze Strecken» erlaubt, räumt der Regierungsrat selber ein, dass ihr angesichts der abschliessenden Regelung durch Bundesrecht bloss der Rang einer «gesetzlichen Zielvorgabe» zukommen kann, womit der Regierungsrat die Bundesrechtswidrigkeit der von ihm zur Annahme empfohlenen Gesetzesänderung indirekt bestätigt. Da die Stadt Zürich als Strasseneigentümerin nach wie vor für Lärmschutzsanierungen verantwortlich bleibt, würden die Verfahren komplizierter und der Kanton müsste zusätzliche Stellen schaffen, um exakt dasselbe zu tun, was die Stadt Zürich bereits heute tut. Hingegen bliebe die Stadt zuständig für alle anderen Verkehrsanordnungen, sodass der Aufwand bei der Stadt nicht im selben Masse abnähme, wie er beim Kanton wüchse. Im Gegenteil: Durch die Verkomplizierung der Verfahren würde der Aufwand bei der Stadt sogar zunehmen.

Aus den genannten Gründen lehnt der Stadtrat die vom Kantonsrat beschlossene Gesetzesänderung ab und beantragt dem Gemeinderat gestützt auf Art. 33 Abs. 2 lit. b und Abs. 4 Satz 2 der Verfassung des Kantons Zürich (KV, LS 101) eine Volksabstimmung über die kantonale Volksinitiative «Gemeinsam vorwärtskommen auf Hauptverkehrsachsen – Ruhe im Quartier (Mobilitätsinitiative)» zu verlangen, wie die Kantonsverfassung dies vorsieht. Aufgrund der laufenden Referendumsfrist ist der Antrag umgehend materiell zu behandeln.

Für die Ergreifung des Gemeindereferendums ist gemäss Art. 57 lit. j i. V. m. Art. 37 lit. o Gemeindeordnung (GO, AS 101.100) der Gemeinderat abschliessend zuständig.



4/4

Dem Gemeinderat wird zur sofortigen materiellen Behandlung beantragt:

- 1. Gegen den Kantonsratsbeschluss vom 31. März 2025 betreffend Volksinitiative «Gemeinsam vorwärtskommen auf Hauptverkehrsachsen – Ruhe im Quartier (Mobilitätsinitiative)» wird das Gemeindereferendum gemäss Art 33 Abs 2 lit. b KV ergriffen, d. h. es wird verlangt, dass über diese Vorlage eine Volksabstimmung durchgeführt wird.**
- 2. Die Parlamentsdienste werden beauftragt, den Beschluss gemäss Dispositiv-Ziff. 1 der Direktion der Justiz und des Innern des Kantons Zürich umgehend mitzuteilen.**

Die Berichterstattung im Gemeinderat ist der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements sowie der Vorsteherin des Sicherheitsdepartements übertragen.

Im Namen des Stadtrats

Die Stadtpräsidentin
Corine Mauch

Der Stadtschreiber
Thomas Bolleter