

**Beschluss des Kantonsrates  
über die parlamentarische Initiative KR-Nr. 105/2012  
von Thomas Wirth betreffend Strassengesetz  
§ 14 Abs. 2, Zonen mit reduziertem Tempo**

(vom . . . . .)

*Der Kantonsrat,*

nach Einsichtnahme in den Bericht und Antrag der Kommission für  
Energie, Verkehr und Umwelt vom 19. Juni 2018,

*beschliesst:*

I. Die parlamentarische Initiative KR-Nr. 105/2012 von Thomas  
Wirth wird abgelehnt.

***Minderheitsantrag Barbara Schaffner, Thomas Forrer, Felix Hoesch,  
Rosmarie Joss, Ruedi Lais, Daniel Sommer:***

*I. Die parlamentarische Initiative KR-Nr. 105/2012 von Thomas  
Wirth wird geändert, und es wird nachfolgende Gesetzesänderung be-  
schlossen.*

II. Mitteilung an den Regierungsrat.

Zürich, 19. Juni 2018

Im Namen der Kommission

Die Präsidentin: Die Sekretärin:  
Rosmarie Joss Franziska Gasser

---

\* Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt besteht aus folgenden  
Mitgliedern: Rosmarie Joss, Dietikon (Präsidentin); Thomas Forrer, Erlenbach;  
Ann Barbara Franzen, Niederweningen; Martin Haab, Mettmenstetten; Felix  
Hoesch, Zürich; Olivier Moïse Hofmann, Hausen a. A.; Ivo Koller, Uster; Ruedi  
Lais, Wallisellen; Christian Lucek, Dänikon; Ulrich Pfister, Egg; Barbara Schaffner,  
Otelfingen; Christian Schucan, Uetikon a. S.; Daniel Sommer, Affoltern a. A.;  
Michael Welz, Oberembrach; Orlando Wyss, Dübendorf; Sekretärin: Franziska  
Gasser.

## **Strassengesetz (StrG)**

**(Änderung vom .....; Projektierungsgrundsätze)**

Der Kantonsrat,

*nach Einsichtnahme in den Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 19. Juni 2018,*

beschliesst:

*I. Das Strassengesetz vom 27. September 1981 wird wie folgt geändert:*

*Strassen*

*§ 3. Zur Strasse gehören ausser ...*

*... , insbesondere*

*lit. a–h unverändert.*

*i. Ausstattungselemente für Begegnungszonen,*

*lit. k und l unverändert.*

*Projektierungsgrundsätze*

*§ 14. <sup>1</sup> Die Strassen sind entsprechend ihrer Bedeutung und Zweckbestimmung und unter Beachtung der Bau- und Verkehrstechnik, der Sicherheit und der Wirtschaftlichkeit zu projektieren. Dabei gehen verkehrslenkende Massnahmen dem Bau neuer Verkehrsflächen vor.*

*<sup>2</sup> Sie sind mit sparsamer Landbeanspruchung und unter Beachtung des Umweltschutzes möglichst gut in die bauliche Umgebung und die Landschaft einzuordnen. Gemeinden können im geschlossenen Siedlungsgebiet auf Gemeindestrassen Begegnungszonen fördern.*

*<sup>3</sup> Die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs sind prioritär, diejenigen der zu Fuss Gehenden und der Velofahrenden angemessen zu berücksichtigen.*

*<sup>4</sup> Die Strasseninfrastruktur ist so zu gestalten, dass sie für Menschen mit Behinderung zugänglich und benutzbar ist.*

*II. Diese Gesetzesänderung untersteht dem fakultativen Referendum.*

*III. Im Falle eines Referendums wird der Beleuchtende Bericht von der Geschäftsleitung des Kantonsrates verfasst.*

---

## **Erläuternder Bericht**

### **1. Einleitung**

Am 19. November 2012 unterstützte der Kantonsrat die von Thomas Wirth, Hombrechtikon, Sabine Ziegler, Zürich, und Philipp Kutter, Wädenswil, am 2. April 2012 eingereichte parlamentarische Initiative betreffend Strassengesetz § 14 Abs. 2, Zonen mit reduziertem Tempo mit 85 Stimmen vorläufig.

Die eingereichte parlamentarische Initiative hat folgenden Wortlaut:

*Das Strassengesetz, § 14 (Projektierungsgrundsätze) wird neu mit einem Abs. 2 ergänzt.*

*§ 14 Abs. 2 (neu) Die Strassen sind mit sparsamer Landbeanspruchung und unter Beachtung des Umweltschutzes möglichst gut in die bauliche Umgebung und die Landschaft einzuordnen. Im geschlossenen Siedlungsgebiet sind Zonen mit siedlungsverträglicher Gestaltung und tieferem Tempolimit zu fördern.*

### **2. Bericht der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt an den Regierungsrat (vom 6. Mai 2013)**

Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt lehnt die parlamentarische Initiative in ihrer ursprünglichen Form in konsultativer Abstimmung einstimmig ab. Die Kommission stimmt hingegen mit 10 zu 5 Stimmen einem Änderungsantrag zu (§ 27 KRG).

Die Mehrheit zieht der parlamentarischen Initiative folgenden Änderungsantrag vor:

*Das Strassengesetz vom 27. September 1981 wird folgendermassen geändert:*

*§ 14. <sup>1</sup> Die Strassen sind entsprechend ihrer Bedeutung und Zweckbestimmung und unter Beachtung der Bau- und Verkehrstechnik, der Sicherheit und der Wirtschaftlichkeit zu projektieren. Verkehrslenkende Massnahmen haben Vorrang vor baulichen Massnahmen.* *Projektierungsgrundsätze*

*<sup>2</sup> Sie sind mit sparsamer Landbeanspruchung und unter Beachtung des Umweltschutzes möglichst gut in die bauliche Umgebung und die Landschaft einzuordnen. Gemeinden können im geschlossenen Siedlungsgebiet auf Gemeindestrassen Begegnungszonen fördern.*

<sup>3</sup> *Die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs sind prioritär, diejenigen der zu Fuss Gehenden und der Velofahrenden angemessen zu berücksichtigen.*

<sup>4</sup> *Die Strasseninfrastruktur ist so zu gestalten, dass sie für Menschen mit Behinderung zugänglich und benutzbar ist.*

Dieser Änderungsantrag berücksichtigt Teile der Forderungen der parlamentarischen Initiative in einer Form, wie sie von einer Mehrheit des Kantonsrates bei der Revision des Strassengesetzes (Vorlage 4674) bereits einmal gutgeheissen worden ist: Verkehrslenkende Massnahmen haben Vorrang vor baulichen Massnahmen. Gemeinden können im geschlossenen Siedlungsgebiet auf Gemeindestrassen Begegnungszonen fördern. Die Prioritäten der Verkehrsträger werden in Abs. 2 geregelt.

Zu etwaigen Temporeduktionen auf Staatsstrassen wird im Änderungsvorschlag nichts ausgeführt. Es gelten die Möglichkeiten, die Art. 108 der Signalisationsverordnung des Bundes vorsieht.

Die Minderheit der Kommission kann weder der ursprünglichen parlamentarischen Initiative noch dem Änderungsantrag zustimmen: Es besteht kein Regelungsbedarf im kantonalen Strassengesetz. Der Bund regelt die Bedingungen für Temporeduktionen und Begegnungszonen in seiner Signalisationsverordnung abschliessend. Das Festschreiben einer «Fördermöglichkeit» von Begegnungszonen im kantonalen Strassengesetz hat rein deklamatorischen Charakter.

Das Festschreiben einer fixen Prioritätenreihung für die verschiedenen Verkehrsarten gemäss Abs. 2 des Änderungsantrags wird abgelehnt.

### **3. Stellungnahme des Regierungsrates zum Bericht der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (vom 2. Oktober 2013)**

Mit Schreiben vom 6. Mai 2013 haben Sie uns eingeladen, zum Ergebnis Ihrer Beratung zur parlamentarischen Initiative (PI) KR-Nr. 105/2012 betreffend Strassengesetz § 14 Abs. 2, Zonen mit reduziertem Tempo im Sinne von § 28 des Kantonsratsgesetzes (KRG) Stellung zu nehmen

Mit dem von Ihnen in der Konsultativabstimmung unterstützten Änderungsantrag soll die Systematik und Gliederung der Bestimmung entsprechend dem Antrag des Regierungsrats vom 30. März 2010 (Vorlage 4674) wieder aufgenommen werden, was wir grundsätzlich begrüssen. Abs. 1 umfasst damit die technischen und ökonomischen Projektierungsgrundsätze, Abs. 2 betrifft die Grundsätze Ökologie, Landschaft und Siedlung und Abs. 3 schreibt die Berücksichtigung der neben dem mo-

torisierten Individualverkehr (MIV) beteiligten Anlagenbenutzerinnen und -benützer vor. In Abs. 4 werden schliesslich die Bundesvorgaben gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) umgesetzt. Der ursprüngliche Wortlaut der PI beruhte fälschlicherweise nicht auf der heute geltenden Formulierung von § 14 StrG, sondern auf der in der Vorlage 4674 vorgesehenen Gliederung. Dies hätte zu unnötigen Wiederholungen im Gesetzestext geführt und wäre somit auch aus systematischen Gründen abzulehnen gewesen.

Gegenüber dem Antrag des Regierungsrates gemäss Vorlage 4674 enthält der vorliegende Änderungsantrag drei inhaltliche Zusätze: den Vorrang von verkehrslenkenden Massnahmen gegenüber baulichen Massnahmen (Abs. 1), die ausdrückliche Erwähnung der Möglichkeit für die Gemeinden, Begegnungszonen zu fördern (Abs. 2), sowie die Vorgabe, die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs gegenüber denjenigen der weiteren Verkehrsteilnehmenden vorrangig zu berücksichtigen (Abs. 3).

Der Änderungsantrag wurde dem Gesetzgebungsdienst vorgelegt. Dessen Bericht finden Sie in der Beilage.

Zu den einzelnen Absätzen nehmen wir wie folgt Stellung:

Zu Abs. 1

Neue verkehrslenkende Massnahmen sollen gegenüber baulichen Massnahmen Vorrang haben. Dieser Vorrang ergibt sich nach unserer Einschätzung bereits aus den übrigen Projektierungsgrundsätzen im heutigen § 14 StrG. Die Strassen sollen demgemäss unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit und mit sparsamem Landverbrauch projektiert werden. Eine ausdrückliche Formulierung dieses Anliegens gemäss Abs. 1 ist aus unserer Sicht nicht erforderlich.

Zu Abs. 2

In Ihrem Schreiben vom 6. Mai 2013 lautet Satz 1 von Abs. 2 des Änderungsantrags wie folgt: «Die Strassen sind mit sparsamer Landbeanspruchung und unter Beachtung des Umweltschutzes möglichst gut in die bauliche Umgebung und die Landschaft einzuordnen.» Im Protokoll der KEVU vom 23. April 2013 fehlt das Wort «möglichst» in dieser Bestimmung. Eine gute Einordnung einer Strasse in ihre bauliche Umgebung und in die Landschaft wird zwar immer angestrebt, ist aber nicht immer möglich. Ohne die durch das Wort «möglichst» bewirkte Relativierung ist der Projektierungsgrundsatz zu absolut und nicht erfüllbar. Wir beantragen daher, an der uns mit Schreiben vom 6. Mai 2013 übermittelten Formulierung festzuhalten.

Im Vergleich zum ursprünglichen Wortlaut der PI beschränkt die nun vorgesehene Formulierung die Förderung von temporeduzierten Abschnitten auf Gemeindestrassen. Diese Einschränkung ist zwar zu

begrüssen, da eine allgemeine Förderung von Temposenkungen auf den Kantonsstrassen nicht zweckmässig ist und dem Zweck der Bündelung des Verkehrs widerspräche. Wir lehnen aber auch diese Bestimmung aus grundsätzlichen Überlegungen ab, weil sie keinen normativen Mehrwert bringt. Gemeinden haben bereits nach geltendem Recht die Möglichkeit, auf Gemeindestrassen Begegnungszonen zu fördern. Sie können hierzu gemäss § 4 Abs. 2 der Kantonalen Signalisationsverordnung bei der Kantonspolizei Antrag stellen. Es ist unnötig, in einem Gesetz auf eine schon bestehende Möglichkeit hinzuweisen. Zudem sind Verkehrsordnungen Gegenstand des Signalisationsrechts (Strassenverkehrs-gesetz und Strassensignalisationsverordnung sowie Kantonale Signalisationsverordnung) und nicht des im Strassengesetz geregelten Strassenbaurechts.

#### Zu Abs. 3

Abs. 3 erklärt die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs als «prioritär». Diejenigen der zu Fuss Gehenden und der Velofahrenden sollen dagegen nur angemessen zu berücksichtigen sein. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs ist zwar durchaus ein Ziel des Regierungsrates. Eine allgemeine Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs gegenüber den übrigen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern ist aber nicht überall angemessen. Gerade im ländlichen Raum könnte eine konsequente Nachachtung dieser Vorgabe zu unverhältnismässigen Infrastrukturbauten und somit zu Verstössen gegen die Projektierungsgrundsätze «sparsame Landbeanspruchung» und «Wirtschaftlichkeit» führen. Das Verhältnis der Verkehrsteilnehmenden zu einander muss für Strassenzüge einzeln und abhängig vom tatsächlichen Verkehrsaufkommen und von den baulichen Möglichkeiten frei geprüft werden können. Die Pflicht zur zwingenden Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs beim Infrastrukturbau kann somit zweckmässigen und wirtschaftlichen Lösungen entgegenstehen. Wir beantragen daher, die Formulierung gemäss Revisionsvorlage 4674 zu übernehmen:

#### *Abs. 3*

*Die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs, der zu Fuss Gehenden und der Radfahrenden sind angemessen zu berücksichtigen.*

#### Zu Abs. 4

In Abs. 4 erfolgt die Anpassung der Projektierungsgrundsätze in Bezug auf die Rechtsansprüche von Menschen mit Behinderungen an das übergeordnete Recht. Das seit dem 1. Januar 2004 in Kraft stehende BehiG ist auch auf Verkehrsanlagen und den öffentlichen Verkehr anwendbar. Die neue Formulierung entspricht diesen Anforderungen. Wir begrüssen diese Änderung.

Regulierungsfolgeabschätzung nach § 3 des Entlastungsgesetzes (EntlG)

Die Projektierungsgrundsätze von § 14 StrG richten sich ausschliesslich an die mit der Planung und Projektierung von Strassen befassten Kantons- und Gemeindebehörden. Der Änderungsantrag bewirkt keine Verpflichtungen für Private. Diese können wie unter geltendem Recht von Strassenbauvorhaben betroffen sein, was aber keine administrative Belastung im Sinne des EntlG darstellt. Die Gesetzesänderung führt daher zu keinen zusätzlichen administrativen Belastungen von Unternehmen im Sinne des EntlG.

#### **4. Antrag der Kommission**

Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt hat die Stellungnahme des Regierungsrates vom 2. Oktober 2013 zur Kenntnis genommen und stellt dem Kantonsrat folgenden Antrag:

Die Kommission lehnt die parlamentarische Initiative in der geänderten Version nunmehr in der Mehrheit ab: Neben verschiedenen Gründen, die im Bericht der Kommission vom 6. Mai 2013 von der damaligen Minderheit genannt worden sind (vgl. Punkt 2), gilt der neue Art. 104<sup>bis</sup> KV. Dieser lässt die in Abs. 3 des geänderten Antrags vorgesehene Priorisierung des öffentlichen Verkehrs nicht mehr zu.

Die Minderheit der Kommission stimmt der parlamentarischen Initiative in der geänderten Version mit den nötigen formell-gesetzgeberischen Anpassungen mit den bereits im Bericht der Kommission vom 6. Mai 2013 festgehaltenen Argumenten (vgl. Punkt 2) zu.