

Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt*
vom 3. Dezember 2024

5947 a

**A. Beschluss des Kantonsrates
über die kantonale Volksinitiative «Gemeinsam
vorwärtskommen auf Hauptverkehrsachsen –
Ruhe im Quartier (Mobilitätsinitiative)»**

(vom

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in die Anträge des Regierungsrates vom 13. März 2024 und der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 3. Dezember 2024,

beschliesst:

I. Die Volksinitiative «Gemeinsam vorwärtskommen auf Hauptverkehrsachsen – Ruhe im Quartier (Mobilitätsinitiative)» wird abgelehnt.

II. Die Volksinitiative wird den Stimmberechtigten zur Abstimmung unterbreitet.

III. Der Beleuchtende Bericht wird vom Regierungsrat verfasst.

IV. Mitteilung an das Initiativkomitee.

* Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt besteht aus folgenden Mitgliedern: Andreas Hasler, Illnau-Effretikon (Präsident); Ruth Ackermann, Zürich; Ueli Bamert, Zürich; Markus Bärtschiger, Schlieren; Sarah Fuchs, Meilen; David Galeuchet, Bülach; Felix Hoesch, Zürich; Rosmarie Joss, Dietikon; Ueli Pfister, Egg; Daniel Rensch, Zürich; Sonja Rueff, Zürich; Daniel Sommer, Affoltern a. A.; Paul von Euw, Bauma; Benjamin Walder, Winterthur; Urs Wegmann, Neftenbach; Sekretär: Daniel Bitterli.

Minderheitsantrag Ueli Pfister, Ruth Ackermann, Ueli Bamert, Sarah Fuchs, Sonja Rueff, Paul von Euw, Urs Wegmann:

I. Der Volksinitiative «Gemeinsam vorwärtskommen auf Hauptverkehrsachsen – Ruhe im Quartier (Mobilitätsinitiative)» wird zugestimmt.

Minderheitsantrag Felix Hoesch, Markus Bärtschiger, Andreas Hasler, Rosmarie Joss, Daniel Rensch, Daniel Sommer:

II. Teil B dieser Vorlage wird als Gegenvorschlag beschlossen.

III. Die Volksinitiative und der Gegenvorschlag werden den Stimmberechtigten zur gleichzeitigen Abstimmung unterbreitet. Wird die Volksinitiative zurückgezogen, untersteht der Gegenvorschlag dem fakultativen Referendum.

Die Volksinitiative hat folgenden Wortlaut:

Kantonale Volksinitiative «Gemeinsam vorwärtskommen auf Hauptverkehrsachsen – Ruhe im Quartier (Mobilitätsinitiative)»

Das Strassengesetz (StrG, LS 722.1) vom 27. September 1981 wird wie folgt geändert:

§ 27 a. Geschwindigkeitsanordnungen

¹Der Kanton ist zuständig für Geschwindigkeitsanordnungen auf Staatsstrassen und Strassen mit überkommunaler Bedeutung. Eine Übertragung dieser Zuständigkeit ist ausgeschlossen.

²Auf diesen Strassen wird die bundesrechtlich zulässige Höchstgeschwindigkeit nur in Ausnahmefällen über kurze Strecken herabgesetzt.

B. Gegenvorschlag des Kantonsrates

Strassengesetz (StrG)

(Änderung vom; Gegenvorschlag zur Mobilitätsinitiative)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in die Anträge des Regierungsrates vom 13. März 2024 und der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 3. Dezember 2024,

beschliesst:

I. Das Strassengesetz (StrG) vom 27. September 1981 wird wie folgt geändert:

§ 27 a. Geschwindigkeitsanordnungen

¹ Der Kanton ist zuständig für Geschwindigkeitsanordnungen auf Staatsstrassen und Strassen mit überkommunaler Bedeutung. Diese Zuständigkeit kann an die Gemeinden übertragen werden.

² Auf diesen Strassen wird die bundesrechtlich zulässige Höchstgeschwindigkeit nur in Ausnahmefällen herabgesetzt. Als Ausnahmen gelten die in Art. 108 Abs. 2 der Signalisationsverordnung aufgeführten Fälle.

II. Diese Gesetzesänderung untersteht dem fakultativen Referendum.

Zürich, 13. Dezember 2024

Im Namen der Kommission

Der Präsident: Der Sekretär:
Andreas Hasler Daniel Bitterli

Bericht

I. Ausgangslage

Am 18. November 2022 wurden die ausgefüllten Unterschriftenlisten zu der im Amtsblatt vom 20. Mai 2022 veröffentlichten kantonalen Volksinitiative «Gemeinsam vorwärtskommen auf Hauptverkehrsachsen – Ruhe im Quartier (Mobilitätsinitiative)» eingereicht. Mit Verfügung vom 23. Januar 2023 stellte die Direktion der Justiz und des Innern nach Prüfung der Unterschriften fest, dass die Volksinitiative zustande gekommen ist. Sie ist als ausgearbeiteter Entwurf abgefasst.

Staatsstrassen sind die in den kantonalen und regionalen Verkehrsplänen festgelegten Strassen, die im Besitz des Kantons sind und deshalb gemeinhin auch als «Kantonsstrassen» bezeichnet werden. Auf den Staatsstrassen verfügt gemäss § 4 der Kantonalen Signalisationsverordnung grundsätzlich die Kantonspolizei die Verkehrsanordnungen.

In den Städten Zürich und Winterthur sind alle Strassen im Besitz der beiden Städte; die übergeordneten Strassen (Hauptverkehrs- und regionale Verbindungsstrassen) auf deren Gebiet sind deshalb keine Staatsstrassen, sondern Strassen von überkommunaler Bedeutung. Der Kanton Zürich hat die Zuständigkeit für die Erstellung, den Ausbau und den Unterhalt dieser Strassen, inklusive der Signalisation von Höchstgeschwindigkeiten, an die beiden Städte übertragen. Nur wenn die städtischen Behörden Anordnungen verfügen, die den Verkehr ausserhalb des Stadtgebietes beeinflussen können, müssen sie die Zustimmung der Kantonspolizei einholen.

2. Grundzüge der Vorlage

Die Volksinitiative möchte die Zuständigkeit für Geschwindigkeitsanordnungen auf Staatsstrassen und Strassen von überkommunaler Bedeutung in die unübertragbare Zuständigkeit des Kantons legen. Zudem soll die Herabsetzung der generellen Höchstgeschwindigkeit so weit wie bundesrechtlich zulässig vermieden werden. Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt beantragt dem Kantonsrat, die Volksinitiative abzulehnen. Eine Minderheit¹ beantragt, der Initiative zuzustimmen. Eine weitere Minderheit² beantragt einen Gegenvorschlag, der eine Übertragung der Zuständigkeit für Geschwindigkeitsanordnungen an die Gemeinden ermöglichen soll.

¹ Ueli Pfister, Ruth Ackermann, Ueli Bamert, Sarah Fuchs, Sonja Rueff, Paul von Euw, Urs Wegmann

² Felix Hoesch, Markus Bärtschiger, Andreas Hasler, Rosmarie Joss, Daniel Rensch, Daniel Sommer

3. Zusammenfassung der Beratung in der Kommission

Auch wenn im Titel nicht erwähnt, geht es bei der Volksinitiative in erster Linie um Tempo 30 innerorts auf Staatsstrassen und Strassen von überkommunaler Bedeutung; dieses Tempo soll so weit wie bundesrechtlich zulässig vermieden werden. Die Diskussion in der Kommission drehte sich denn auch vorwiegend um die Vor- und Nachteile von Tempo 30, wobei die Meinungen dazu bei den Einzelnen konstant blieben.

Die Volksinitiative zielt insbesondere auf die Strassen von überkommunaler Bedeutung. Darum erschien es der Kommission zwingend, neben einer Vertretung des Initiativkomitees Vertretungen dieser beiden Städte anzuhören. Um mehr über die Fragestellung zu erfahren, lud die Kommission daneben Vertreterinnen und Vertreter des Gemeindepräsidienverbands, der Blaulichtorganisationen, der Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU) und der Interessengemeinschaft des öffentlichen Verkehrs (IGöV) ein. Die beiden Städte Zürich und Winterthur bemängelten, dass die Volksinitiative ein bewährtes System der Aufgabenteilung zwischen Stadt und Kanton unnötig torpediert und einen administrativen Mehraufwand bewirken würde. Zudem würde die geplante Gesetzesänderung den tatsächlichen Gegebenheiten im städtischen Raum nicht Rechnung tragen. Sie sei auch im Widerspruch zum Bundesgesetz, welches eine Pflicht der Gemeinden für die Lärmsanierungen von Strassen vorsieht. Auch der Gemeindepräsidienverband befürchtete einen zusätzlichen administrativen Aufwand beim Kanton, ohne dass bei den Gemeinden ein Abbau stattfinden könnte. Die Städte und Gemeinden sollten bezüglich Verkehrsanordnungen weiterhin eigenständig bleiben. Aus Sicht der Blaulichtorganisationen wurde darauf hingewiesen, dass Temporeduktionen sich vor allem auf die Feuerwehrleute auswirken, die mit ihrem Privatfahrzeug vom Wohnort an den Stützpunkt oder den Einsatzort gelangen müssen. Seitens der Interessenvertreter des öffentlichen Verkehrs wurde die Übertragung der Zuständigkeit von den Gemeinden an den Kanton abgelehnt. Aus Sicht des IGöV würden dadurch wertvolle Erfahrungen und Ortskenntnisse in der Verkehrs- und Städteplanung verlorengehen, die sich letztlich negativ auf den öV auswirken würden. Der Vertreter der BfU hingegen begrüßte die Einführung von Tempo 30 vor allem aus Sicherheitsüberlegungen.

4. Ergebnisse der Kommissionsberatungen

Die Kommissionsmehrheit ist der Meinung, dass Tempo 30 für die Bevölkerung entlang der betroffenen Verkehrsachsen in Bezug auf den Lärmschutz, die Verkehrssicherheit und Lebensqualität grundsätzlich positive Auswirkungen hat. Die Volksinitiative verunmögliche eine situationsgerechte Reaktion auf diese Thematiken, weil sie reduzierte Ge-

schwindigkeiten von vornherein nur über kurze Strecken zulasse. Sie sei zudem ein zu grosser Eingriff in die Gemeindeautonomie, insbesondere für Zürich und Winterthur. Aufgrund der Verschiebung der Zuständigkeit könne es zu Verzögerungen bei Strassenbauprojekten und Rechtsstreitigkeiten kommen, worunter namentlich auch der ÖV leide. Die Mehrheit lehnt die Volksinitiative deshalb ab.

Eine Kommissionsminderheit³ stimmt der Volksinitiative zu. Aus ihrer Sicht behindert Tempo 30 den Verkehr im Allgemeinen und den öffentlichen Verkehr im Besonderen. Zudem ist sie der Meinung, dass Temporeduktionen auf Hauptverkehrsachsen dazu führen können, dass die Autofahrenden auf Quartierstrassen ausweichen. Mit der Volksinitiative werde im ganzen Kanton wieder Rechtssicherheit geschaffen, weil in Bezug auf Lärmsanierungen und Tempo 30 überall der gleiche Massstab angesetzt werde. Die Kompetenzbeschneidung halte sich in Grenzen. Die Gesetzesänderung Sorge für ein gut funktionierendes Gesamtverkehrssystem und sei damit nicht zuletzt aus wirtschaftlichen Überlegungen wichtig.

Eine weitere Minderheit⁴ möchte den Stimmberechtigten einen Gegenvorschlag unterbreiten. Dieser sieht vor, dass zwar der Kanton für Geschwindigkeitsanordnungen auf Staatsstrassen und Strassen von überkommunaler Bedeutung zuständig ist, diese Zuständigkeit aber an die Gemeinden übertragen kann. Im Gegensatz zur Volksinitiative macht der Gegenvorschlag zudem keine Vorgaben zur Streckenlänge von Geschwindigkeitsanordnungen und verweist bezüglich der Gründe für Temporeduktionen explizit auf das Bundesrecht.

5. Chronologischer Ablauf

Die Kommission behandelte die Volksinitiative an insgesamt elf Sitzungen:

- 14. Mai 2024: Präsentation Vorlage / Beratungsaufnahme
- 28. Mai 2024: Beratung
- 4. Juni 2024: Anhörung Vertretung Initiativkomitee
- 11. Juni 2024: Beratung, Beschluss Anhörungen
- 27. August 2024: Anhörungen Stadt Zürich, IGöV, GPV
- 3. September 2024: Anhörungen Stadt Winterthur, Feuerwehrverband und Leiter Feuerwehr GVZ, BfU
- 24. September 2024: Beratung
- 22. Oktober 2024: Beratung

³ Ueli Pfister, Ruth Ackermann, Ueli Bamert, Sarah Fuchs, Sonja Rueff, Paul von Euw, Urs Wegmann

⁴ Felix Hoesch, Markus Bärtschiger, Andreas Hasler, Rosmarie Joss, Daniel Rensch, Daniel Sommer

- 5. November 2024: Beratung
- 19. November 2024: Beratung
- 3. Dezember 2024: Schlussabstimmung

6. Antrag der Kommission

Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt beantragt dem Kantonsrat mit 8 zu 7 Stimmen, die Volksinitiative abzulehnen. Eine Minderheit beantragt, den Stimmberechtigten einen Gegenvorschlag zu unterbreiten. Die Kommission lehnt den Gegenvorschlag mit 9 zu 6 Stimmen ab.