

An das Stadtparlament

## Winterthur

Gemeindereferendum gegen den Beschluss des Kantonsrats vom 31. März 2025 betreffend Volksinitiative «Gemeinsam vorwärtskommen auf Hauptverkehrsachsen – Ruhe im Quartier (Mobilitätsinitiative)», KR-Nr. 5947/2024

---

### Anträge:

1. Die Stadt Winterthur ergreift gegen den Beschluss des Kantonsrats vom 31. März 2025 das Gemeindereferendum und verlangt damit die Durchführung einer Volksabstimmung zur Volksinitiative «Gemeinsam vorwärtskommen auf Hauptverkehrsachsen – Ruhe im Quartier (Mobilitätsinitiative)», KR-Nr. 5947/2024.
2. Der Stadtrat wird beauftragt, den Beschluss gemäss Ziffer 1 dem Kantonsrat und dem Regierungsrat des Kantons Zürich mitzuteilen und den entsprechenden Text in der Abstimmungszeitung zu verfassen.

### Weisung:

#### 1. Ausgangslage

Der Kantonsrat hat am 31. März 2025 mit 88 zu 87 Stimmen der kantonalen Volksinitiative «Gemeinsam vorwärtskommen auf Hauptverkehrsachsen – Ruhe im Quartier (Mobilitätsinitiative)»<sup>1</sup> zugestimmt. Ein von einer Minderheit (SP, GLP, EVP) vorgeschlagener Gegenvorschlag wurde mit 112 zu 63 Stimmen abgelehnt.

Die Mobilitätsinitiative will der Stadt Winterthur das Recht entziehen, auf den überkommunalen Strassen, die im Eigentum der Stadt sind, die Höchstgeschwindigkeiten selber festzulegen. Zudem will die Initiative, dass künftig Abweichungen von der Höchstgeschwindigkeit innerorts von generell 50 km/h nur noch in «Ausnahmefällen auf kurzen Strecken» erlaubt sein soll. Weil die Stadt Winterthur wie alle Städte und Gemeinden der Schweiz durch Bundesrecht verpflichtet ist, den Strassenlärm zu reduzieren, wenn er über den gesetzlichen Grenzwerten liegt, ist diese Vorgabe nicht realistisch. Tempo 30 ist das wirksamste Mittel, um die Anwohnerinnen und Anwohner

---

<sup>1</sup> Das Strassengesetz (StrG, LS 722.1) vom 27. September 1981 wird wie folgt geändert:  
§ 27 a. Geschwindigkeitsanordnungen

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

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

vor Strassenlärm zu schützen. In sämtlichen bisherigen, abgeschlossenen Gerichtsverfahren wurde die Anordnung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen in Winterthur gestützt.

Die Kantonsverfassung (KV) räumt der Stadt Winterthur wie auch der Stadt Zürich die Möglichkeit ein, alleine ein Referendum gegen vom Kantonsrat beschlossene Gesetzesänderungen zu ergreifen (Art. 33 Abs. 2 lit. b. KV). Zuständig für den entsprechenden Entscheid ist das Stadtparlament (Art. 33 Abs. 4 Satz 2 KV). Die Volksabstimmung muss innert 60 Tagen nach der amtlichen Veröffentlichung des Kantonsratsbeschlusses schriftlich verlangt werden (Art. 33 Abs. 3 Satz 1 KV).

Der Kantonsratsbeschluss betreffend Zustimmung zur Mobilitätsinitiative vom 31. März 2025 wurde am 17. April 2025 im Amtsblatt des Kantons Zürich publiziert. Die 60-tägige Referendumsfrist läuft somit bis am 16. Juni 2025.

## **2. Zuständigkeit Stadt ist sinnvoll und funktioniert**

Im Kanton Zürich ist die Zuständigkeit für die Erstellung, den Ausbau und den Unterhalt der Strassen mit überkommunaler Bedeutung gemäss §§ 43 ff Strassengesetz (StrG) an die Städte Winterthur und Zürich übertragen. Die Städte erarbeiten die Projekte unter einer ganzheitlichen Betrachtung (integrale Strassenraumgestaltung, Öffentlicher Verkehr, Ver- und Entsorgungsleitungen, Lärm, Verkehrssicherheit, Tempo etc.) unter Einbezug des Kantons. Dem Kanton wird in geeigneten Bearbeitungsstadien Gelegenheit zur Äusserung von Begehren gegeben (§ 45 Abs. 1 StrG). Im Rahmen der Begehrensäusserung beim Kanton werden verschiedene kantonale Fachstellen – unter anderem die Kantonspolizei zur Signalisation der Höchstgeschwindigkeit – konsultiert. Anschliessend werden die durch die Stellungnahmen des Kantons bereinigten Projekte durch den Stadtrat festgesetzt (§ 45 Abs. 2 StrG) und müssen durch den Regierungsrat genehmigt werden (§ 45 Abs. 3 StrG).

Die Städte Winterthur und Zürich sind gemäss § 27 Kantonale Signalisationsverordnung (KSigV) zudem zuständig für den Erlass von Verkehrsanordnungen, u.a. zur Festlegung oder Herabsetzung von Höchstgeschwindigkeiten, ausgenommen diejenigen für Autobahnen und Autostrassen.

Diese Zuständigkeit der Stadt für die Strassenbauprojekte und Geschwindigkeitsanordnungen auf den überkommunalen Strassen ist sinnvoll, funktioniert und hat sich über viele Jahre bewährt. Winterthur kann deshalb unter anderem auch sicherstellen, dass die rechtlichen Verfahren für die Strassenbauprojekte und für die Geschwindigkeitsanordnungen, wie von den Gerichten verlangt, koordiniert und korrekt erfolgen. Winterthur kann dies nur, weil die Stadt auch für die Geschwindigkeitsanordnungen auf ihren Strassen mit überkommunaler Bedeutung in Winterthur zuständig ist.

## **3. Tempo 30 als Lärmschutzmassnahme**

Die Stadt ist durch die Lärmschutzverordnung des Bundes (LSV) verpflichtet, ihre Strassen (mit Ausnahme der Nationalstrassen), die wesentlich zur Überschreitung der Immissionsgrenzwerte beitragen, zu sanieren. Zusammen mit lärmarmen Belägen ist die Einführung von Tempo 30 das wirksamste Mittel und in erster Priorität zu prüfen, um Strassenlärm an der Quelle zu reduzieren. Nach welchen Kriterien die Stadt die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h verringern darf, ist klar geregelt und wird in jedem Fall mittels eines Gutachtens<sup>2</sup> geprüft.

---

<sup>2</sup> Gemäss Art. 108 Abs. 4 Signalisationsverordnung (SSV) ist vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten, insbesondere bei einer Begrenzung auf 30 km/h, durch ein Gutachten abzuklären, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind [Art. 32 Abs. 3 Strassenverkehrsgesetz (SVG)].

Mit dem Postulat betreffend Tempo 30 rund um die Altstadt<sup>3</sup> hat das Stadtparlament gefordert, dass um das Gebiet Altstadt/Neuwiesen für möglichst viele Strassenzüge Tempo 30 signalisiert wird. Das Postulat wurde vom Stadtrat zum Anlass genommen, ein Zielbild für das Temporegime in der Stadt Winterthur<sup>4</sup> zu erarbeiten. Mit dem Zielbild wird eine ausgewogene Berücksichtigung aller im Strassenraum vorhandenen Bedürfnisse im Sinne der Koexistenz angestrebt. Das Konzept fokussiert auf die Schaffung einer Verkehrskultur der gegenseitigen Rücksichtnahme, des Dominanzausgleichs im Strassenraum sowie eines gleichmässigen Verkehrsflusses auf tieferem Geschwindigkeitsniveau. Lärmbelastungen für die Anwohnerinnen und Anwohner und Unfallgefahren für alle sollen deutlich reduziert und so die gewünschte Innenverdichtung auch entlang der Hauptachsen öffentlich akzeptiert und rechtlich ermöglicht werden. Als längerfristiges Planungsinstrument bietet es eine ausreichende Anpassungszeit für Bevölkerung und Planungsebenen.

Aufgrund der bundesrechtlichen Lärmsanierungspflicht kommt Tempo 30 sowieso. Mit der unklaren Regelung, dass auf den überkommunalen Strassen der Stadt die bundesrechtlich zulässige Höchstgeschwindigkeit nur in Ausnahmefällen über kurze Strecken herabgesetzt werden dürfe, würden die Winterthurer Strassenprojekte blockiert, weil die Stadt gezwungen ist, den Lärmschutz umzusetzen. Zudem entstünde bei der Umsetzung über kurze Strecken ein Flickenteppich von Tempo 50 und Tempo 30 auf ihren überkommunalen Strassen. Die Vorgaben der Lärmschutzverordnung und das Zielbild Temporegime haben sich als Rahmenbedingungen für die Planung und Projektierung von Strassenbauprojekten in Winterthur bewährt.

#### 4. Fazit

Der Stadtrat erachtet die mit der Mobilitätsinitiative geplante Änderung des Strassengesetzes als verkehrs- und umweltpolitisch und raumplanerisch falschen Schritt. Sie widerspricht auch der Kantonsverfassung, welche vorschreibt, dass Gemeinden ihre Angelegenheiten selbständig regeln und ihnen das kantonale Recht dafür einen möglichst weiten Handlungsspielraum gewährt (Art. 85 KV).

Die Herausforderungen, denen sich die Stadt in den nächsten Jahren stellen muss, sind vielfältig. Das Wachstum ist eine davon – bis 2040 wird Winterthur gemäss Prognosen über 135'000 Einwohner:innen zählen. Es muss deshalb mehr attraktiver Lebensraum für die wachsende Bevölkerung entstehen. Dazu wird das zukünftige Wachstum auf den Kernbereich Winterthurs, das «urbane Rückgrat»<sup>5</sup> gelenkt, welches sich von Töss nach Oberwinterthur windet. Als Verbindungsstrang ist es durch Hauptverkehrsachsen und Bahnhöfe hervorragend erschlossen. Mit dem Bevölkerungswachstum muss auch eine stadtverträgliche Mobilität<sup>6</sup> einhergehen und Massnahmen zur Verkehrsberuhigung in belebten Kernzonen oder aus Gründen des Lärmschutzes oder der Verkehrssicherheit (Reduktion der Unfälle und der Unfallschwere) müssen rasch und unkompliziert möglich sein.

Die Initiative verhindert, dass die Stadt die Geschwindigkeit auf ihren überkommunalen Strassen weiterhin selber anordnen kann. Dies, obwohl die Strassen im Eigentum der Stadt sind, Winterthur von Töss bis Oberwinterthur aufgrund des Wachstums in den nächsten Jahren stark verdichtet werden wird und die Stadt gemäss Bundesrecht verpflichtet ist, die Bevölkerung vor Strassenlärm zu schützen. Stadtparlament und Stadtrat sind näher bei den verkehrspolitischen Bedürfnissen der Bevölkerung als der Kanton. Es ist absehbar, dass die Umsetzung der Initiative zu komplizierteren Abläufen bei den Strassenbauprojekten und Geschwindigkeitsfestlegungen führen würde und einen unnötigen Ausbau der kantonalen Verwaltung und eine Zunahme von Rechtsstreitigkeiten zur Folge hätte. Schutz vor Strassenlärm an überkommunalen Strassen,

---

<sup>3</sup> Parl.-Nr. 2019.84

<sup>4</sup> SR.21.457-1 vom 16. Juni 2021

<sup>5</sup> Gesamtrevision kommunalen Richtplan (Parl.-Nr. 2024.74 vom 3. Juli 2024)

<sup>6</sup> Legislaturprogramm 2022 – 2026, Schwerpunkt «Lebensqualität & Stadtentwicklung, Stossrichtung «Stadtverträgliche Mobilität ermöglichen», Massnahmen «Verkehrsberuhigung in belebten Kernzonen», «Komfortable, direkte und sichere Velowege» und «Stadtbus als Rückgrat der städtischen Mobilität»

Massnahmen zur Erreichung der Klimaziele<sup>7</sup> und zur Umsetzung der Gegenvorschläge zu den Stadtklimainitiativen<sup>8</sup> haben für den Kanton nicht die gleich hohe Priorität wie für die Stadt und ihre Bevölkerung. Vieles was heute selbstverständlich ist, müsste die Stadt neu beim Kanton aufgrund der Gesetzesänderung durch die Initiative politisch und rechtlich erkämpfen. Besonders schwierig würde die neue Konstellation, weil der Lärmschutz als Vollzug von Bundesrecht weiterhin in der Verantwortung der Stadt liegt.

Begründet<sup>9</sup> wird die Änderung unter anderem auch damit, dass der Kanton bereits heute bei allen Gemeinden ausser bei den Städten Zürich und Winterthur für die Signalisation auf seinen Strassen zuständig sei. Die Volksinitiative ziele somit auf einen einheitlichen Vollzug auf dem gesamten Kantonsgebiet ab. Damit würde sichergestellt, dass alle Gemeinden bzw. Städte im Kanton die gleichen Rechte und Pflichten bei Staatsstrassen bzw. überkommunalen Strassen hätten. Dieses Argument sticht nicht, weil die überkommunalen Strassen im Gegensatz zu den Staatsstrassen im Eigentum der Stadt sind und der Kanton über die Begehrensäusserung (§ 45 Abs. 1 StrG) und die Genehmigung (§ 45 Abs. 3 StrG) genügend Möglichkeiten hat, um auf die Projekte im Sinne einer Gleichbehandlung Einfluss zu nehmen. Zudem werden die Projekte bereits heute unter Einbezug des Kantons geplant und projektiert.

Aus diesen Gründen beantragt der Stadtrat dem Stadtparlament, eine Volksabstimmung über die Volksinitiative «Gemeinsam vorwärtskommen auf Hauptverkehrsachsen – Ruhe im Quartier (Mobilitätsinitiative)» zu verlangen, wie die Kantonsverfassung dies vorsieht.

*Die Berichterstattung im Stadtparlament ist der Vorsteherin des Departements Bau und Mobilität übertragen.*

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Simon

---

<sup>7</sup> Die Winterthurer Bevölkerung sprach sich in der Volksabstimmung vom 28. November 2021 deutlich für das Klimaziel «Netto null Treibhausgasemissionen bis 2040» aus.

<sup>8</sup> Verordnung über die Umwandlung von Strassenflächen in Flächen für Fussverkehr, Veloverkehr und öffentlichen Verkehr und Verordnung über die Umwandlung von Strassenflächen in Flächen für Bäume und in Grünflächen (beide Verordnungen sind nach der Volksabstimmung vom 9. Juni 2024 am 1. Januar 2025 in Kraft getreten)

<sup>9</sup> Antrag des Regierungsrats vom 13. März 2024 (Nr. 5947)