

Antrag der Fachkommission I

25.08.01 Volksinitiative "Mitbestimmen bei Temporeduktionen"

Die Fachkommission I beantragt dem Parlament:

1. Feststellung der Gültigkeit der Volksinitiative "Mitbestimmen bei Temporeduktionen" vom 27. November 2024.
2. Ablehnung der Volksinitiative "Mitbestimmen bei Temporeduktionen" vom 27. November 2024 und damit Abgabe einer Abstimmungsempfehlung zur Ablehnung der Vorlage.
3. Erlass des nachfolgenden Gegenvorschlags zur Volksinitiative "Mitbestimmen bei Temporeduktionen":

"Die Gemeindeordnung wird wie folgt geändert:

Art. 10 Fakultatives Referendum

³ Vom fakultativen Referendum ausgeschlossen sind:

[...]

3. Beschlüsse des Parlaments über finanzielle Geschäfte, [...] nicht überschreiten,

4. Beschlüsse des Parlaments über Anträge gemäss Art. 17 Ziff. 16 der Gemeindeordnung, wenn sie nur siedlungsorientierte und keine verkehrsorientierten Strassen betreffen.

Art. 17 Allgemeine Verwaltungsbefugnisse

Das Parlament ist zuständig für:

[...]

15. die Genehmigung der vom Stadtrat festgelegten Eigentümerstrategien von Unternehmen, [...] beteiligt ist,

16. die Beschlussfassung über Anträge an die Kantonspolizei betreffend dauernde signalisierte respektive markierte Verkehrsanordnungen auf Gemeindestrassen, die eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit bezwecken."

4. Beauftragung des Stadtrats, die Vorlagen der Urnenabstimmung zu unterbreiten.

Hinweis: Der Gegenvorschlag berücksichtigt bereits die Änderungen, die sich durch die am 8. März 2026 an der Urne angenommene Teilrevision der Gemeindeordnung ergeben. Diese wird nach der Genehmigung durch den Regierungsrat in Kraft treten.

Begründung

Am 27. November 2024 wurde die Volksinitiative "Mitbestimmen bei Temporeduktionen" fristgerecht eingereicht. Die kommunale Volksinitiative in Form des ausgearbeiteten Entwurfs enthält folgenden Wortlaut:

"Die Gemeindeordnung wird wie folgt ergänzt:

Art. 17

Das Parlament ist zuständig für:

[...]

15. Anträge an die Kantonspolizei bezüglich signalisierter respektive markierter Temporeduktionen auf Gemeindestrassen, mit Ausnahme zeitlich befristeter Temporeduktionen (z.B. bei Baustellen, Veranstaltungen oder ausserordentlichen Ereignissen)."

Der Stadtrat hat festgestellt, dass die Initiative einen initiativfähigen Inhalt hat, die Einheit der Materie wahrt und nicht gegen übergeordnetes Recht verstösst. Zudem sind keine Gründe ersichtlich, welche die Initiative als offensichtlich undurchführbar einstufen lassen. Er empfiehlt, die Initiative für gültig zu erklären.

Inhaltlich führt der Stadtrat aus, dass die Einführung von Tempo-30-Zonen sowie die dauerhafte Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit klar geregelten Bewilligungsverfahren unterliegen. Auch die unterstützenden baulichen Massnahmen durchlaufen bereits heute ein transparentes Verfahren, wobei verschiedene Möglichkeiten zur Mitwirkung sowie zur Einsprache und Anfechtung bestehen. Dadurch ist sichergestellt, dass sämtliche Anliegen sorgfältig geprüft und verkehrstechnische Massnahmen transparent umgesetzt werden.

Der Stadtrat weist ergänzend darauf hin, dass Temporeduktionen auf stark befahrenen Strassen stellenweise eine zwingende Massnahme zur Einhaltung bundesrechtlicher Lärmschutzvorgaben sind. Gesetzlich vorgeschriebene Lärmsanierungen sollen unabhängig von der Volksinitiative nicht von einer veränderten Entscheidungsstruktur betroffen sein.

Aus Sicht des Stadtrats ist eine Verlagerung der Entscheidungsbefugnis für die Antragstellung an das Parlament vor dem Hintergrund der geltenden Rechtslage und der etablierten Verfahren weder rechtlich angezeigt noch sachlich sinnvoll. Die Zuständigkeit der Exekutive für die Antragstellung von Temporeduktionen erweist sich als sinnvoll und notwendig. Aus diesen Gründen verzichtet er auf einen Gegenvorschlag, spricht sich gegen die Volksinitiative aus und beantragt dem Parlament, dasselbe zu tun.

Die Fachkommission I (FK I) hat sich die Vorlage vom Stadtrat wie auch vom Initiativkomitee vorstellen lassen. Sie kann das Prüfvorgehen nach rechtlichen Gesichtspunkten und die Folgerungen des Stadtrats nachvollziehen und beantragt dem Parlament deshalb, die Volksinitiative für gültig zu erklären.

Trotz der Gültigkeit der Volksinitiative stellt die FK I fest, dass die im Initiativtext gewählte Formulierung für die Gemeindeordnung umständlich und formell nicht mit dem übrigen Recht kongruent ist:

- Gemäss § 4 Abs. 2 der Kantonalen Signalisationsverordnung (KSigV) verfügt die Kantonspolizei über dauerhafte Verkehrsanordnungen auf Gemeindestrassen auf Antrag der zuständigen Gemeindebehörde. Gemäss Gemeindegesetz ist ein Gemeindeparlament keine Behörde, sodass der Antrag auch weiterhin vom Stadtrat an die Kantonspolizei gestellt werden muss. Das Parlament kann folglich nur für die vorgängige Beschlussfassung, nicht aber für die formelle Antragsstellung zuständig sein.
- In Anlehnung an die KSigV und die Eidgenössische Signalisationsverordnung (SSV) erscheint es sinnvoll, anstelle des Initiativtexts die Terminologien "dauernde signalisierte respektive markierte Verkehrsanordnungen" sowie "Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit" zu verwenden.

Folglich drängt sich aus Sicht der FK I ein entsprechender Gegenvorschlag zur Volksinitiative auf. Damit kann die Formulierung des Initiativtexts optimiert werden, ohne dass dadurch das Anliegen der Volksinitiative tangiert wird. Das Initiativkomitee hat sich für die sorgfältige Überprüfung durch die FK I bedankt und bestätigt, dass die von der FK I vorgeschlagene Formulierung inhaltlich der Volksinitiative entspricht. Die Formulierung des Gegenvorschlags wurde bereits durch das Gemeindeamt vorgeprüft und dabei als rechtlich zulässig und genehmigungsfähig beurteilt.

Inhaltlich kann die Volksinitiative in zwei Grundanliegen unterteilt werden:

1. Die Zuständigkeit für die Beschlussfassung betreffend die Einführung einer Temporeduktion soll vom Stadtrat zum Parlament wechseln.
2. Alle Beschlüsse des Parlaments betreffend die Einführung einer Temporeduktion sollen dem fakultativen Referendum unterstehen.

Die FK I unterstützt das erste Anliegen. Wie sich in Wetzikon und anderen Gemeinden in der Vergangenheit gezeigt hat, sind Temporeduktionen auf Gemeindestrassen politisch kontrovers diskutierte Vorhaben, die eine eingehende Beratung und eine starke politische Legitimation durch das Parlament rechtfertigen. Die neue Zuständigkeit des Parlaments ermöglicht es darüber hinaus, dass künftig das Parlament mittels Motion den Stadtrat zur Unterbreitung eines Tempo-30-Projekts verpflichten kann.

Die FK I ist sich dabei bewusst, dass gewisse Temporeduktionen insbesondere im Bereich des Lärmschutzes bundesrechtlich vorgegeben sind. Sie geht davon aus, dass sich das Parlament bei der Beratung eines Tempo-30-Projekts an Bundesrecht hält und bundesrechtlich vorgegebenen Temporeduktionen zustimmt. Im Falle einer Ablehnung würde die Möglichkeit bestehen, den Parlamentsbeschluss anzufechten.

Beim zweiten Anliegen hingegen bestehen seitens der FK I gewisse Vorbehalte. Bisher unterstehen Beschlüsse betreffend die Einführung einer Temporeduktion nicht dem fakultativen Referendum. Die vom Initiativkomitee angestrebte Ausweitung der Referendumsmöglichkeit auf sämtliche dieser Beschlüsse ist aus Sicht der FK I unverhältnismässig und geht über das sachlich Gebotene hinaus. So würden auch fakultative Referenden drohen, wenn beispielsweise Quartierbewohnende für ihre Quartierstrasse Tempo-30 einrichten lassen möchten. In diesem Fall würde die Stimmbevölkerung der gesamten Stadt an der Urne über ein einzelnes Quartier bzw. über eine einzelne Quartierstrasse entscheiden, was weder aus demokratischen Überlegungen noch aus Effizienzgründen angezeigt ist. Zudem stört sich die Mehrheit der FK I daran, dass das fakultative Referendum nur bei einer Zustimmung des Parlaments zu einem Beschluss betreffend die Einführung einer Temporeduktion, nicht jedoch bei einer Ablehnung möglich ist.

Die FK I setzte sich daher vertieft mit moderateren Ansätzen auseinander, welche das Anliegen der Mitbestimmung der Bevölkerung berücksichtigen. Sie prüfte zunächst eine Koppelung der Referendumsmöglichkeit an eine finanzielle Schwelle. So könnte das fakultative Referendum lediglich ergriffen werden, wenn die Kosten für ein Tempo-30-Projekt die festgelegte Schwelle übersteigen würden; Beschlüsse des Parlaments zu Tempo-30-Projekten mit tieferen Kosten wären von der Referendumsmöglichkeit ausgeschlossen. Abklärungen beim Gemeindeamt ergaben allerdings, dass es sich bei Parlamentsbeschlüssen betreffend die Einführung einer Temporeduktion um Sachbeschlüsse mit nachgelagerten gebundenen Ausgaben statt um Finanzgeschäfte handeln würde. Folglich ist dieser Ansatz nicht anwendbar.

Die FK I prüfte zudem, ob die Referendumsmöglichkeit von konkreten Strassenkategorien abhängig gemacht werden könnte. Mit Blick auf die noch laufenden Arbeiten am Gesamtverkehrskonzept (GVK) und an der Ortsplanungsrevision sowie im Austausch mit Sachverständigen der Stadtverwaltung ergab sich, dass das Herbeiziehen von konkreten Strassenkategorien und deren Verankerung in der Gemeindeordnung nicht sinnvoll wäre. Stattdessen ist es allerdings möglich und sinnvoll, auf die abstraktere Unterscheidung zwischen siedlungsorientierten und verkehrsorientierten Strassen abzustellen.

Unterscheidung zwischen siedlungsorientierten und verkehrsorientierten Strassen

In Art. 1 Abs. 9 SSV ist definiert, was verkehrsorientierte Strassen sind: "Verkehrsorientierte Strassen sind alle Strassen innerorts, die primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet und für sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte bestimmt sind". Verkehrsorientierte Strassen bilden in besiedelten Gebieten das übergeordnete Strassennetz, haben eine "Durchleitungs- und Verbindungsfunktion" und sind "in der Regel vortrittsberechtigt ausgestaltet".¹ Transporte sind leistungsfähig, wirtschaftlich und zugleich sicher, wenn Personen und Güter innerhalb von Ortschaften auch mit grösseren Fahrzeugen rasch befördert werden können, ohne dass die übrigen Verkehrsteilnehmenden gefährdet werden.

Im Umkehrschluss handelt es sich bei nicht verkehrsorientierten bzw. bei siedlungsorientierten Strassen um solche, die nicht primär auf den Verkehr ausgerichtet sind – z.B. Quartierstrassen mit Erschliessungsfunktion und geringem Verkehrsaufkommen.

Die Gemeinden können die Einteilung folglich nicht beliebig vornehmen, sondern müssen bei allen Strassen verkehrsplanerisch herleiten, ob es sich um eine siedlungsorientierte oder verkehrsorientierte Strasse handelt. Die Differenzierung ist somit fachlich schlüssig, rechtlich robust und langfristig tragfähig, weil sie funktional und flexibel ist sowie unabhängig von wechselnden Planungsinstrumenten funktioniert. Damit ist auch die Aufwärtskompatibilität der Gemeindeordnung sichergestellt. Die Sachverständigen der Stadtverwaltung haben die praktische Umsetzbarkeit dieser Unterscheidung bestätigt.

In diesem Sinne ergänzt die FK I ihren Gegenvorschlag dahingehend, dass das fakultative Referendum nicht ergriffen werden kann, wenn von der konkreten Temporeduktion ausschliesslich siedlungsorientierte und keine verkehrsorientierten Strassen betroffen sind. Diese Regelung wurde ebenfalls durch das Gemeindeamt vorgeprüft und dabei als rechtlich zulässig und genehmigungsfähig beurteilt.

Im direkten Austausch mit der FK I zeigte sich, dass das Initiativkomitee an seinen beiden Grundanliegen festhält und die Volksinitiative nicht zugunsten dieses Gegenvorschlags zurückziehen wird. Somit werden (vorbehältlich der Zustimmung des Parlaments zum Gegenvorschlag) sowohl die Volksinitiative als auch der Gegenvorschlag der Urnenabstimmung unterbreitet.

In diesem Sinne beantragt die FK I dem Parlament, die Volksinitiative abzulehnen, dem Gegenvorschlag der Fachkommission I zuzustimmen und den Stadtrat zu beauftragen, die Vorlagen der Urnenabstimmung zu unterbreiten.

Wetzikon, 26. März 2026

Fachkommission I

Rolf Zimmermann
Präsident

Raphael Wälter
Parlamentsschreiber

¹ Stellungnahmen des Bundesrates vom 1. Februar 2023 auf die Interpellation 22.4513 "Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen" und vom 10. Mai 2023 auf die Interpellation 23.3029 "Verkehrsunfälle auf Strassen mit Tempo 30".