



Planung & Bau

Volksinitiative «Mitbestimmen beim Verkehr»

**Bericht und Antrag
an das Stadtparlament**

19. Juni 2024



Antrag

Der Stadtrat beantragt dem Stadtparlament, es wolle **beschliessen**:

1. Die Volksinitiative «Mitbestimmen beim Verkehr» wird abgelehnt.
2. Mitteilung an
 - a) Stadtrat
 - b) Geschäftsleitung



Bericht

Das Wichtige in Kürze

Das Initiativkomitee hat am 7. November 2023 die Volksinitiative „Mitbestimmen beim Verkehr“ mit 339 gültigen Unterschriften eingereicht. Mit Beschluss Nr. 439 vom 29. November 2023 hat der Stadtrat festgestellt, dass die Volksinitiative «Mitbestimmen beim Verkehr» zustande gekommen ist.

Mit Beschluss Nr. 135 vom 24. April 2024 hat der Stadtrat die Initiative für gültig erklärt und bekannt gegeben, dass er auf die Ausarbeitung eines Gegenvorschlags verzichtet.

Der Stadtrat sieht kein Erfordernis, um an der derzeitigen etablierten und funktionierenden Praxis etwas zu ändern. Die derzeitigen rechtlichen Grundlagen und Abläufe ermöglichen bereits heute, dass sich Betroffene gegen ungerechtfertigte Verkehrsanordnungen zur Wehr setzen können sowie, dass das Stadtparlament und die Bevölkerung bei planerischen Vorhaben mitbestimmen können.

Eine Annahme der Initiative würde zu deutlichem Mehraufwand seitens der Verwaltung führen und die Umsetzung von Signalisationen und Markierungen massiv verzögern. Die massive Verzögerung ist insbesondere bei Anordnungen, welche im Sinne der Verkehrssicherheit getroffen werden, als kritisch zu beurteilen. Weiter stehen die steigenden Aufwände nicht im Einklang mit den schlanken Prozessen einer Wirkungsorientierten Verwaltung.

Aus diesen Gründen lehnt der Stadtrat die Volksinitiative «Mitbestimmen beim Verkehr» ab und beantragt dem Stadtparlament, es möge die Volksinitiative ebenfalls ablehnen.

Ausgangslage

Das Initiativkomitee hat am 7. November 2023 die Volksinitiative „Mitbestimmen beim Verkehr“ mit 339 gültigen Unterschriften eingereicht. Mit Beschluss Nr. 439 vom 29. November 2023 hat der Stadtrat festgestellt, dass die Volksinitiative «Mitbestimmen beim Verkehr» zustande gekommen ist.

Ist eine Volksinitiative in der Form des ausgearbeiteten Entwurfs zustande gekommen, so hat der Stadtrat gemäss §130 Abs. 1 des Gesetzes über die politischen Rechte (GPR) innert sechs Monaten nach ihrer Einreichung ihre Gültigkeit zu beschliessen. Gleichzeitig beschliesst er, ob ein Gegenvorschlag ausgearbeitet werden soll. Mit Beschluss Nr. 135 vom 24. April 2024 hat der Stadtrat



die Initiative für gültig erklärt und bekannt gegeben, dass er auf die Ausarbeitung eines Gegenvorschlags verzichtet.

In der Folge hat der Stadtrat gemäss §130 Abs. 3 GPR innert der Frist von neun Monaten ab Einreichung der Initiative dem Stadtparlament Bericht und Antrag zu unterbreiten.

Forderung der Initiative

Die Initiative fordert eine allgemeingültige Ergänzung des Zuständigkeitskatalogs des Stadtparlaments in der Gemeindeordnung, womit das Parlament zur Beschlussfassung über die Einführung, Änderung oder Aufhebung von dauernden Verkehrsanordnungen auf kommunalen Strassen zuständig sein soll.

Konkret soll der Artikel 21 (Allgemeine Verwaltungsbefugnisse) der Gemeindeordnung um einen neuen und somit zehnten Aufzählungspunkt mit folgendem Wortlaut ergänzt werden:

«Die Beschlussfassung über die Einführung, Änderung oder Aufhebung von dauernden Verkehrsanordnungen auf kommunalen Strassen.»

Wortlaut der Begründung der Initianten

«Damit Vorlagen demokratisch legitimiert werden, die signalisierte, respektive markierte Temporeduktionen beinhalten oder anderweitige verkehrsplanerischen Massnahmen fordern, sind diese zwingend referendumsfähigen Parlamentsbeschlüssen zu unterstellen. Dies ermöglicht der Bevölkerung, sich mittels Referendums einzubringen und bewirkt, dass solche Massnahmen, insbesondere auf Sammelstrassen, verkehrsorientierten Strassen und Bus-Routen, mit Bedacht geplant werden und zudem demokratisch vom Stimmvolk beschlossen werden können.»

Rechtliche Grundlagen zu Signalisationen und Verkehrsanordnungen

Die rechtlichen Grundlagen rund um die Anbringung und Entfernung von Signalisationen und Markierungen sind in der Signalisationsverordnung (SSV / SR 741.21) und der kantonalen Signalisationsverordnung (KSigV / LS 741.2) geregelt.

Für das Anbringen und Entfernen von Signalen und Markierungen ist die Behörde zuständig (Art. 104 Abs.1 SSV). Signale und Markierungen dürfen nicht unnötigerweise angeordnet und angebracht



werden, dürfen jedoch auch nicht fehlen, dort wo sie unerlässlich sind (Art. 101 Abs. 3 SSV). Signale und Markierungen dürfen erst angebracht oder entfernt werden, wenn dies die Behörde mit einer Verkehrsordnung angeordnet hat. Das Verfahren zur Anordnung richtet sich dabei nach Art. 107 SSV (Art. 101 Abs. 2 SSV).

Sind auf bestimmten Strassenstrecken örtliche Verkehrsordnungen nötig, wird diejenige Massnahme gewählt, welche den Zweck mit den geringsten Einschränkungen erreicht. Ändern sich die Voraussetzungen, muss die Behörde die örtliche Verkehrsordnung überprüfen und gegebenenfalls aufheben (Art 107 Abs. 5)

Anordnungen, die durch Vorschrifts- oder Vortrittssignale oder durch andere Signale mit Vorschriftscharakter angezeigt werden sowie Parkfelder, die ausschliesslich durch Markierungen gekennzeichnet sind, sind durch die Behörden zu verfügen und mit Rechtsmittelbelehrung zu veröffentlichen (Art. 106 Abs. 1 SSV).

Als Verkehrsordnungen im Sinne der kantonalen Signalisationsverordnung gelten Signale, Lichtsignale, Markierungen und Verkehrsbeschränkungen (§3 KSigV). Der Vollzug des Signalisationsrechts des Bundes obliegt grundsätzlich der Kantonspolizei (§1 KSigV).

Dauernde Verkehrsordnungen auf Gemeindestrassen verfügt die Kantonspolizei auf Antrag der zuständigen Gemeindebehörde. Sind weitere Gemeinden davon betroffen, ist deren Stellungnahme einzuholen. Ein Antrag darf nur nach Anhörung der Verkehrstechnischen Kommission abgelehnt werden (§4 Abs. 2 KSigV). Die Verkehrstechnische Kommission wird durch den Regierungsrat gewählt und besteht aus fünf Mitgliedern. Die Kommission setzt sich aus zwei Vertreterinnen oder Vertretern des Gemeindepräsidentenverbandes sowie aus je einer Vertreterin oder einem Vertreter der Verkehrspolizei, der Statthalterkonferenz und der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) zusammen (§2 Abs. 1 KSigV).

Die Publikation der Verkehrsordnungen erfolgt bei Gemeindestrassen im amtlichen Publikationsorgan der Gemeinde (§7 Abs. 1 KSigV). Gegen die Verkehrsordnung bzw. gegen die Verfügung der Kantonspolizei kann jede Person innert 30 Tagen, von der Veröffentlichung an gerechnet, bei der Sicherheitsdirektion des Kantons Zürich Rekurs einreichen. Die Signalisation darf erst umgesetzt werden, wenn die Verkehrsordnung rechtskräftig geworden ist (§9 Abs. 1 KSigV).

Über Art, Standort und Ausführung der Signale, Lichtsignale und Markierungen entscheidet die Kantonspolizei (§10 Abs. 1 KSigV).



Unterschied dauernde und vorübergehende Verkehrsanordnungen

Im Unterschied zu dauernden, das heisst zeitlich unbegrenzt gültigen Verkehrsanordnungen sind vorübergehende Verkehrsanordnungen nur für eine bestimmte Zeit gültig. Mögliche Auslöser für vorübergehende Verkehrsanordnungen sind beispielsweise Baustellen oder Veranstaltungen. Vorübergehende Verkehrsanordnungen dürfen auf Gemeindestrassen durch die Gemeindebehörden angeordnet werden (§5 Abs. 3 KSigV).

Sofern es die Verkehrssicherheit erfordert, dürfen Signale, Lichtsignale und Markierungen ausnahmsweise und während höchstens 60 Tagen ohne Veröffentlichung angebracht werden, (Art. 107 Abs. 2 SSV). Vorübergehende Verkehrsanordnungen, welche länger als 60 Tage gelten, müssen veröffentlicht werden; dabei ist die voraussichtliche Dauer anzugeben (§7 Abs. 2 KSigV).

Aktuelle Kompetenzzuordnung

Der Antrag für eine dauernde Verkehrsanordnung hat gemäss § 4 Abs. 2 KSigV von der zuständigen Gemeindebehörde auszugehen. Gemäss § 5 Abs. 1 Gemeindegesetz (GG) sind Gemeindebehörden:

- der Gemeindevorstand
- die Schulpflege
- eigenständige Kommissionen

Somit handelt es sich bei den Gemeindebehörden um Exekutivorgane der Gemeinde. Die Antragsstellung für dauernde Verkehrsanordnungen auf einer Gemeindestrasse fällt aufgrund des Wortlautes von § 4 Abs. 2 KSigV und aufgrund der Begriffsumschreibung der «Gemeindebehörde» im Gemeindegesetz in die Zuständigkeit des Stadtrates. Der Stadtrat wiederum hat diese Kompetenz gemäss Verwaltungs- und Organisationsreglement an die Stadtpolizei übertragen.

Aktueller Ablauf dauernde Verkehrsanordnung

Basierend auf den obengenannten rechtlichen Grundlagen hat sich in der Praxis folgender Ablauf etabliert:

1. Auslöser / Missstand
2. Prüfung durch Stadtpolizei und fachlicher Entscheid für dauernde Verkehrsanordnung
3. Vorbesprechung mit der verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei (VTA)
4. Ausarbeitung und Einreichung Antrag durch die Stadtpolizei



5. Prüfung des Antrags durch die verkehrstechnische Abteilung der Kantonspolizei
6. Erstellen der notwendigen Verfügungen / Bewilligungen durch verkehrstechnische Abteilung der Kantonspolizei
7. Publikation inkl. Rechtsmittel durch die Stadtpolizei
8. Rechtskraft
9. Umsetzung

Kompetenzzuordnung und neuer Ablauf bei Annahme der Initiative

Bei einer Annahme der Initiative würde der Stadtrat die durch das kantonale Recht zugewiesene Aufgabe verlieren. Die Beschlussfassung über die Antragstellung für dauernde Verkehrsanordnungen würde neu in die Zuständigkeit des Stadtparlaments fallen. In der Folge muss für jede dauernde Verkehrsanordnung Antrag und Weisung zuhanden des Stadtparlaments ausgearbeitet werden. In den parlamentarischen Kommissionen müssten diese Vorberaten und seitens Stadtverwaltung Fragen der Kommissionen beantwortet werden. Anschliessend kann im Stadtparlament der Beschluss über die Antragstellung gefällt werden. Vor der Einreichung des Antrags ist die Referendumsfrist gegen den Beschluss des Stadtparlaments abzuwarten.

1. Auslöser / Missstand
2. Prüfung durch Stadtpolizei und fachlicher Entscheid für dauernde Verkehrsanordnung
3. Vorbesprechung mit der verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei (VTA)
4. Ausarbeitung Antrag für dauernde Verkehrsanordnung durch Stadtpolizei
5. **NEU: Ausarbeitung Antrag & Weisung zu Handen Stadtparlament**
6. **NEU: Vorberatung Kommission Stadtparlament inkl. Fragen an die Stadtverwaltung**
7. **NEU: Beschluss über Antragstellung durch Stadtparlament**
8. **NEU: Referendumsfrist gegen Beschluss Stadtparlament**
9. Einreichung Antrag bei der verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei
10. Prüfung des Antrags durch die verkehrstechnische Abteilung der Kantonspolizei
11. Erstellen der notwendigen Verfügungen / Bewilligungen durch verkehrstechnische Abteilung der Kantonspolizei
12. Publikation inkl. Rechtsmittel durch die Stadtpolizei
13. Rechtskraft
14. Umsetzung



Anzahl dauernde Verkehrsanordnungen

Im Schnitt werden durch die Stadtpolizei pro Jahr rund ein Dutzend Anträge für dauernde Verkehrsanordnungen bei der Kantonspolizei eingereicht, wobei die Tendenz leicht zunehmend ist.

Mehraufwand seitens Verwaltung

Operative Tätigkeiten sind grundsätzlich der Exekutive unterstellt. Dies ermöglicht effiziente Abläufe von technischen Prozessen und führt zu kürzeren Abläufen. Würden nun zukünftig alle dauernden Verkehrsanordnungen durch einen parlamentarischen Beschluss legitimiert werden müssen, würde sowohl die Dauer der Abläufe für neue dauernde Verkehrsanordnungen als auch die Arbeitsbelastung in der Verwaltung steigen, da für jeden Antrag an die Kantonspolizei zusätzlich Antrag und Weisung an das Stadtparlament ausgearbeitet werden muss. Weiter ist auch mit zusätzlichem Aufwand für die Beantwortung der Fragen der Fachkommissionen zu rechnen.

Eine Steigerung der Arbeitsbelastung ist aus Sicht des Stadtrats nicht kongruent mit einer effizienten und schlanken Wirkungsorientierten Verwaltung.

Massive Verzögerungen

Die von den Initianten vorgesehene Kompetenzzuweisung führt zeitlich zu massiv längeren Verfahren. Als Richtwert ist für die Vorberatung durch die Fachkommissionen und die Entscheidungsfindung im Stadtparlament mit einer Dauer von 6 – 12 Monaten auszugehen.

Gerade bei dauernden Verkehrsanordnungen, welche auf Grund von Defiziten bei der Verkehrssicherheit getroffen werden und somit möglichst rasch umgesetzt werden müssen, ist diese Verzögerung als kritisch zu beurteilen. Heute kann diese kurze Zeitspanne zwischen dem Erkennen des Defizits bis zur Verfügung durch die Kantonspolizei mit einer vorübergehenden Verkehrsanordnung überbrückt werden. Mit der Kompetenzzuweisung der Antragsstellung an das Stadtparlament wird dies nicht mehr möglich sein, da vorübergehende Verkehrsanordnungen nicht für einen solch langen Zeitraum angeordnet werden können.



Rechtliche Ausgangslage betreffend Temporeduktionen innerorts

Die Initianten beziehen sich in der Begründung ihrer Forderung insbesondere auf Temporeduktionen, welche mit Bedacht geplant und realisiert werden sollen. Aus diesem Grund ist nachfolgend auf die rechtliche Ausgangslage betreffend Temporeduktionen innerorts sowie die Grundsätze des staatlichen Handelns einzugehen.

Das Strassenverkehrsgesetz (SVG) in Verbindung mit der Verkehrsregelverordnung (VRV) sieht innerorts generell eine Höchstgeschwindigkeit von 50km/h vor (Art. 32 Abs. 2 SVG i.V. Art. 4a Abs. 1 VRV). Die Signalisationsverordnung (SSV) regelt mit Art. 108 unter welchen Voraussetzungen von allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten abgewichen werden kann.

Eine Senkung der Höchstgeschwindigkeit kann dabei aus nachfolgenden Gründen eingeführt werden:

- Verkehrssicherheit
Erhöhung der Verkehrssicherheit, Reduktion des Gefahrenpotenzials mittels Angleichung der Geschwindigkeitsniveaus, kürzere Bremswege, mehr Sichtkontakte und erhöhte Aufmerksamkeit für den Fuss- und Veloverkehr
- Verkehrsfluss
Verbesserung des Verkehrsablaufs, Verstetigung des Verkehrsablaufs und dadurch höhere Leistungsfähigkeit
- Lärm- und Schadstoffemissionen
Reduktion von Emissionen durch tiefere Geschwindigkeiten und ruhigere Fahrweise, vor allem als Massnahme, um die gesetzlich vorgeschriebenen Lärmschutzmassnahmen (Reduktion Rollgeräusche) umzusetzen
- Schutz bestimmter Strassenbenutzerinnen und Strassenbenutzer
Verbesserungen für den Veloverkehr (verbesserte Rücksichtnahme im Autoverkehr) und Verbesserungen für den Fussverkehr (erleichterte Querbarkeit der Strassen, insbesondere bei Schulwegen und für ältere Menschen)

Eine Abweichung von der festgelegten Höchstgeschwindigkeit kann nur auf Grund eines Gutachtens erfolgen (Art. 32 Abs. 3 SVG). Davon ausgenommen ist neu die Einführung von Tempo-30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen, wie nachfolgend dargelegt wird.



Tempo-30-Zonen

Auf Strassen innerhalb einer Ortschaft kann basierend auf Art. 2a SSV eine Zonensignalisation eingeführt werden. Die mit einem Zonensignal angezeigten Rechte und Pflichten gelten mit Beginn der Zonensignalisation bis zum jeweiligen Ende-Signal. Das Signal «Tempo-30-Zone» kennzeichnet Strassen in Quartieren oder Siedlungsbereichen, auf denen besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden muss. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h (Art. 22b SSV). Die «Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen» (SR 741.213.3) regelt die Einzelheiten (Art. 108 Abs. 6 SSV)

Anpassung der Signalisationsverordnung (SSV) und Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen

Der Bundesrat hat beschlossen, dass die Behörden ab 1. Januar 2023 kein Gutachten mehr erstellen müssen, um auf nicht verkehrsorientierten (d.h. auf siedlungsorientierten) Strassen Tempo-30-Zonen anzuordnen. Damit baut er bürokratische Hürden ab und vereinfacht die Schaffung von Tempo-30-Zonen. Zudem räumt er den Behörden mehr Ermessenspielraum ein: Sie können Tempo-30-Zonen neu auch zur Erhöhung der Lebensqualität einführen.

Die zuständigen Behörden müssen die Anordnung einer Tempo-30-Zone jedoch nach wie vor verfügen und veröffentlichen, d.h. es ist auch weiterhin eine dauernde Verkehrsanordnung für die Einrichtung von Tempo-30-Zonen notwendig. Auch hier wird durch die Verkehrstechnische Abteilung der Kantonspolizei geprüft, ob die vorgesehene Temporeduktion den gesetzlichen Grundlagen entspricht und die verhältnismässigste Massnahme darstellt.

Grundsätze des staatlichen Handelns

Sämtliches staatliches Handeln erfolgt unter Einhaltung der folgenden drei Grundsätze:

1. **Gesetzmassigkeit:** Das Gesetzmässigkeitsprinzip (Legalitätsprinzip) bedeutet, dass sich staatliches Handeln auf ein Gesetz stützen muss (Art. 5 Abs. 1 BV sowie Art. 2 Abs. 1 und Art. 38 KV).
2. **Öffentliches Interesse:** Alles staatliche Handeln muss im öffentlichen Interesse liegen (Art. 5 Abs. 2 BV und Art. 2 Abs. 2 KV). Der Staat hat das Wohl der Allgemeinheit zu schützen und zu fördern. Allerdings können der Verwirklichung bestimmter Interessen im Einzelfall private oder



andere öffentliche Interessen entgegenstehen. Im Falle einer derartigen Interessenkollision müssen eine wertende Gegenüberstellung und eine Interessenabwägung vorgenommen werden.

3. Verhältnismässigkeit: Der Grundsatz der Verhältnismässigkeit fordert, dass die Verwaltungsmassnahmen zur Verwirklichung des im öffentlichen Interesse liegenden Ziels geeignet und notwendig sind. Ausserdem muss der angestrebte Zweck in einem vernünftigen Verhältnis zu den Belastungen stehen, die den Betroffenen auferlegt werden (Art. 5 Abs. 2 BV und Art. 2 Abs. 2 KV).

Hinsichtlich dieser drei Grundsätze ist nochmals auf folgende Punkte und Bestimmungen der SWV und der KSigV sowie dem SVG zu verweisen:

- Die rechtlichen Grundlagen rund um die Anbringung und Entfernung von Signalisationen und Markierungen sind in der Signalisationsverordnung (SSV / SR 741.21) und der kantonalen Signalisationsverordnung (KSigV / LS 741.2) geregelt.
- Sind auf bestimmten Strassenstrecken örtliche Verkehrsordnungen nötig, wird diejenige Massnahme gewählt, welche den Zweck mit den geringsten Einschränkungen erreicht. Ändern sich die Voraussetzungen, muss die Behörde die örtliche Verkehrsordnung überprüfen und gegebenenfalls aufheben (Art 107 Abs. 5 SWV).
- Signale und Markierungen dürfen nicht unnötigerweise angeordnet und angebracht werden, dürfen jedoch auch nicht fehlen, dort wo sie unerlässlich sind (Art. 101 Abs. 3 SSV).
- Eine Abweichung von der festgelegten Höchstgeschwindigkeit kann nur auf Grund eines Gutachtens erfolgen (Art. 32 Abs. 3 SVG).
- Dauernde Verkehrsordnungen auf Gemeindestrassen verfügt die Kantonspolizei auf Antrag der zuständigen Gemeindebehörde (§4 Abs. 2 KSigV). Die Kantonspolizei hat die Einhaltung der Gesetzmässigkeit, des öffentlichen Interesses und die Verhältnismässigkeit zu prüfen und sich dabei selbst an diese Grundsätze zu halten.

Somit hat der Stadtrat nicht völlig freie Hand und muss mit Bedacht planen und vorgehen. Der Stadtrat hat bei der Antragstellung für dauernde Verkehrsordnungen die drei Grundsätze zwingend einzuhalten, da ansonsten der Antrag von der Kantonspolizei nicht genehmigt wird.



Demokratischer Einbezug in verkehrsplanerische Massnahmen

Die Initianten begründen die Forderung ausserdem dadurch, dass die Stimmbevölkerung die Möglichkeit erhalten soll, bei verkehrsplanerischen Massnahmen mitzubestimmen. Wie nachfolgend aufgezeigt wird, können sich Stimmberechtigte bereits heute mit einbringen:

- Wahrnehmen der demokratischen Rechte bei der Ausarbeitung und Anpassung der gesetzlichen Grundlagen durch die Stimmberechtigten, z.B. Anpassung Signalisationsverordnung, Gemeindeordnung.
- Das Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich sowie die Gemeindeordnung der Stadt Bülach regeln die Planungskompetenzen des Parlaments hinsichtlich der Richt- und Nutzungsplanung.
- Die Gemeindeordnung regelt die Finanzkompetenzen von Stimmberechtigten, Stadtparlament und Stadtrat. Ausgaben ab 300 000 Franken fallen dabei in die Kompetenz des Stadtparlaments, was bei Strassenprojekte in vielen Fällen zum Tragen kommt.
- Die Gemeindeordnung regelt die Einzelheiten betreffend Referendum gegen Beschlüsse des Stadtparlaments.

Rechtsmittel gegen Verkehrsanordnungen

Gegen Verfügungen der Kantonspolizei zu Verkehrsanordnungen kann innert 30 Tagen, von der öffentlichen Publikation an gerechnet, bei der Sicherheitsdirektion des Kantons Zürich, Rekursabteilung, Postfach, 8090 Zürich, Rekurs eingereicht werden. Die Rekurschrift muss einen Antrag und dessen Begründung enthalten. Die angefochtene Verfügung ist beizulegen oder genau zu bezeichnen. Die angerufenen Beweismittel sind genau zu bezeichnen und soweit möglich beizulegen. Das Rekursverfahren ist kostenpflichtig; die Kosten hat die unterliegende Partei zu tragen.

Dieses Rechtsmittel steht auch den nicht stimmberechtigten Personen zu und ermöglicht Betroffenen, sich gegen die Verkehrsanordnungen zur Wehr zu setzen.

Dauernde Verkehrsanordnung ausgelöst durch politische Vorstösse

Der Stadtrat hat am 20. September 2023 die neue Parkierungsverordnung mit dem dazugehörigen Parkierungs- und Parkkartenreglement, inklusive Gebührentarif, in Kraft gesetzt. Anstoss für die



Überarbeitung des Parkierungsregimes in Bülach war die 2017 dem Stadtparlament eingereichte Motion von René Anton.

Im Rahmen dieser Umsetzung mussten im Jahr 2023 diverse Signalisationen und Markierungen angepasst werden. Hierfür waren zahlreiche dauernde Verkehrsanordnungen notwendig, wobei die Umsetzung auf einen politischen Vorstoss zurückzuführen und somit demokratisch deutlich legitimiert ist. Wäre zu diesem Zeitpunkt die Initiative bereits angenommen und die Gemeindeordnung entsprechend angepasst gewesen, hätte jede einzelne Verkehrsanordnung nochmals durch das Stadtparlament beschlossen werden müssen.

Auch bei künftigen dauernden Verkehrsanordnungen, welche auf einen politischen Vorstoss zurückzuführen sind, müsste auf Grund der von den Initianten geforderten demokratischen Legitimation die Antragstellung nochmals im Stadtparlament behandelt bzw. beschlossen werden.

Forderung nach referendumsfähigem Beschluss

Die Initianten fordern, dass zukünftig für die Antragstellung ein referendumsfähiger Beschluss des Stadtparlaments notwendig ist. Somit wäre es künftig möglich, bei einem zustimmenden Beschluss des Parlaments das Referendum gegen die Antragstellung bei der Kantonspolizei zu ergriffen. In der Folge müsste zwangsläufig und ohne Wertungsmöglichkeit der Verhältnismässigkeit eine Volksabstimmung stattfinden, auch wenn es beim vorliegenden Antrag nur um die Anpassung einer einzelnen Signalisationstafel handeln würde.

Anordnung von Massnahmen durch die Kantonspolizei

Signalisationen und Markierungen dürfen gemäss Art. 101 Abs. 3 SSV nicht fehlen, dort wo sie unerlässlich sind. Dies bedeutet, dass die Kantonspolizei trotz Ablehnung des Antrags durch das Stadtparlament oder bei einer Ablehnung durch das Stimmvolk entsprechende Anordnungen treffen kann, sofern dies die Verkehrssicherheit erfordert.

Fazit und Haltung des Stadtrats

Basierend auf den obenstehenden Ausführungen sieht der Stadtrat kein Erfordernis, um an der derzeitigen etablierten und funktionierenden Praxis etwas zu ändern. Die derzeitigen rechtlichen Grundlagen und Abläufe ermöglichen bereits heute, dass sich Betroffene gegen ungerechtfertigte



Verkehrsordnungen zur Wehr setzen können sowie, dass das Stadtparlament und die Bevölkerung bei planerischen Vorhaben mitbestimmen können.

Eine Annahme der Initiative würde zu deutlichem Mehraufwand seitens der Verwaltung führen und die Umsetzung von Signalisationen und Markierungen massiv verzögern. Die massive Verzögerung ist insbesondere bei Anordnungen, welche im Sinne der Verkehrssicherheit getroffen werden, als kritisch zu beurteilen. Weiter stehen die steigenden Aufwände nicht im Einklang mit den schlanken Prozessen einer Wirkungsorientierten Verwaltung.

Der Stadtrat lehnt die Volksinitiative «Mitbestimmen beim Verkehr» ab und beantragt dem Stadtparlament, es möge die Volksinitiative ebenfalls ablehnen.

Kontaktperson

Für weitere Auskünfte steht gerne zur Verfügung:

- Severin Hafner, Leiter Mobilität und Energie, Tel. 044 863 14 66, E-Mail severin.hafner@buelach.ch

Behördlicher Referent: Stadtrat Andreas Müller, E-Mail andreas.mueller@buelach.ch

Stadtrat Bülach

Mark Eberli
Stadtpräsident

Christian Mühlethaler
Stadtschreiber

(SRB-Nr. 201)