**Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 399/2026

Sitzung vom 11. November 2026

## 1225. Dringliche Interpellation (Regierungsrätlicher Genehmigungsstau bei Lärmschutzsanierungen)

Kantonsrat Nicola Siegrist, Zürich, und Mitunterzeichnende haben am 26. Oktober 2026 folgende dringliche Interpellation eingereicht:

Die Stadträte der Städte Zürich und Winterthur müssen fertig ausgearbeitete und festgesetzte Strassenbauprojekte, die überkommunale Strassen betreffen, gemäss § 45 Abs. 3 des kantonalen Strassengesetzes (StrG) durch den Regierungsrat genehmigen lassen. Der Regierungsrat prüft dabei, ob während der Erarbeitung durch den Kanton, Planungsverbände oder Nachbargemeinden geäusserten Begehren Rechnung getragen wurde.

Gemäss Antwort auf eine schriftliche Anfrage im Zürcher Gemeinderat (2026/464) wartet die Stadt Zürich seit teilweise über einem Jahr auf die Behandlung von 24 Strassenbauprojekten, wovon 21 nur Verkehrsvorschriften und keine baulichen Massnahmen beinhalten. Die allermeisten der Projekte seien rechtskräftig, wobei der Regierungsrat noch hängige Rekurse in der Vergangenheit koordiniert mit der Projektgenehmigung gemäss § 45 Abs. 3 StrG behandelt habe. Die übliche Behandlungsdauer bei solchen Projekten betrug bis Ende 2024 nur 8 Wochen.

Der Zürcher Stadtrat schreibt in seiner Antwort, dass die meisten hängigen Projekte vor der Abstimmung über die Mobilitätsinitiative bei der Volkswirtschaftsdirektion zur Genehmigung eingereicht worden seien und alle Projekte vor der Inkraftsetzung der neuen Bestimmungen im Strassengesetz am 1. Juni 2026. Dennoch verlange nun die Kantonspolizei, dass die hängigen Projekte nochmals eingereicht werden müssten, dieses Mal bei der KaPo. De facto entspricht dies einer Voranwendung des Gesetzes. Der Regierungsrat selbst schloss eine solche Vorwirkung von Volksinitiativen jedoch 2024 aus (siehe Antwort auf 153/2024).

Schlussendlich warnt der Stadtrat davor, dass die Verzögerungen zu zusätzlichen Baustellen und Mehrkosten führen könnten, weil die Koordination von Lärmsanierungen mit strassen- und werkleitungsseitigen zeitlichen Anforderungen nicht mehr sichergestellt werden könne. Die daraus entstehenden Mehrkosten gehen zulasten des Strassenfonds im Rahmen der Bau- und Unterhaltspauschale.

Vor diesem Hintergrund bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Kann der Regierungsrat bestätigen, dass die 24 städtischen Strassenbauprojekte bei der Volkswirtschaftsdirektion oder dem Regierungsrat hängig sind?
2. Woher kommt der Genehmigungsstau, bzw. die überlange Behandlungsdauer, welche sich von rund acht Wochen auf mehr als ein Jahr erhöht hat? Was sind die konkreten Gründe für die Verzögerungen?
3. Bis wann ist der Genehmigungsstau abgebaut?
4. Der Stadtrat argumentiert, dass Verkehrsvorschriften nicht Teil des Genehmigungsprozesses gemäss § 45 Abs. 3 StrG sind. Teilt der Regierungsrat diese Einschätzung?
5. Weshalb verlangt die Kantonspolizei eine erneute Einreichung der Projekte, obwohl der Regierungsrat eine negative Vorwirkung vor der Abstimmung zur Mobilitätsinitiative explizit verneint bzw. festgehalten hat, dass dafür keine Rechtsgrundlage besteht?
6. Strassenbaustellen sind bei Gewerbetreibenden und Anwohnenden unbeliebt. Nimmt der Regierungsrat in Kauf, dass aufgrund der durch ihn verursachten Verzögerung Notreparaturen nötig sind und dies zu längeren Bauzeiten, zusätzlichen Baustellen und höheren Kosten führt?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die dringliche Interpellation Nicola Siegrist, Zürich, und Mitunterzeichnende wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Die Strassen mit überkommunaler Bedeutung auf dem Gebiet der Städte Zürich und Winterthur werden von diesen gemäss § 43 Abs. 1 des Strassengesetzes (StrG, LS 722.1) erstellt, ausgebaut und unterhalten. Die Strassenprojekte werden durch den Stadtrat festgesetzt und können beim Regierungsrat angefochten werden (§ 45 Abs. 2 StrG). Die bereinigten Projekte bedürfen der Genehmigung durch den Regierungsrat (§ 45 Abs. 3 StrG). Genehmigungs- und Rekursentscheid sind zu koordinieren.

Derzeit sind 24 Strassenbauprojekte der Stadt Zürich hängig, bei denen die signalisierte Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt werden soll. Drei davon umfassen bauliche Massnahmen. Bei 21 Projekten handelt es sich um Strassenlärmsanierungen ohne bauliche Massnahmen.

Zu Fragen 2–4:

Eine längere Behandlungsdauer von Strassenbauprojekten hat verschiedene Gründe und hängt auch vom konkreten Inhalt des Projekts ab:

Sofern eine funktionelle Verkehrsanordnung in einer Beziehung zu einem Strassenprojekt oder einem akustischen Projekt steht, sind die beiden Verfahren zu koordinieren. Das ist unter anderem dann der Fall, wenn eine Herabsetzung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit im Rahmen des Konzepts für eine Lärmsanierung der Strasse erfolgt. Im Genehmigungsverfahren ist in solchen Fällen jeweils auch zu prüfen, ob die im Strassenprojekt sowie in der Verkehrsanordnung vorgesehenen Massnahmen aufeinander abgestimmt wurden. Der Regierungsrat hat diese Koordinationspflicht im Rekursentscheid zur Rosengarten- und Bucheggstrasse in der Stadt Zürich vom 23. September 2026 verdeutlicht: Eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit setzt die ausreichende Abklärung und Prüfung zu ihren verkehrlichen Auswirkungen und zum Zusammenwirken mit weiteren Massnahmen voraus.

Wenn städtische Verkehrsanordnungen Durchgangsstrassen ausserhalb des Stadtgebietes beeinflussen könnten, d. h., ein Einfluss nicht hinreichend ausgeschlossen werden kann, muss die Zustimmung der Kantonspolizei vorgängig eingeholt werden. Dies hat das Verwaltungsgericht im Fall Neumühlequai/Walchestrasse in der Stadt Zürich mit Urteil vom 11. Juni 2026 bestätigt. Dem Regierungsrat kommt diesbezüglich auch eine Aufsichtsfunktion darüber zu, wie die Gemeinden ihre Handlungsspielräume nutzen (Urteil des Verwaltungsgerichts VB.2026.00217 vom 11. Juni 2026).

Die Entscheide zur signalisierten Höchstgeschwindigkeit müssen schliesslich auch mit den Rechtsmittelverfahren zu den jeweiligen Strassenprojekten koordiniert werden, was sich ebenfalls auf die Verfahrensdauer auswirken kann. Durch die Annahme der Mobilitätsinitiative hat sich zudem die Zuständigkeit für Geschwindigkeitsanordnungen geändert, ohne dass eine Übergangsregelung für hängige Verfahren vorgesehen war. Dies alles hat entsprechende Auswirkungen auf die Verfahrensdauer. Seit dem Inkrafttreten der neuen gesetzlichen Bestimmungen genehmigt der Regierungsrat Strassenprojekte, bei denen eine Abweichung von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit vorgesehen ist, nur dann, wenn eine Verfügung der Kantonspolizei vorliegt. Die Städte Zürich und Winterthur wurden auf diese Voraussetzung und die Notwendigkeit, bei der Kantonspolizei ein Gesuch einzureichen, informiert. Liegt die Verfügung der Kantonspolizei vor, kann das Genehmigungsverfahren rasch durchgeführt werden.

Zu Frage 5:

Der Regierungsrat hat die geänderten Bestimmungen des Strassengesetzes sowie der Signalisationsverordnung (KSigV, LS 741.2) auf den 1. Juni 2026 in Kraft gesetzt (RRB Nrn. 296/2026 und 301/2026). Seit diesem Zeitpunkt ist die Kantonspolizei zuständig für dauernde Geschwindigkeitsanordnungen auf Staatsstrassen und Strassen mit überkommunaler Bedeutung (§ 27 Abs. 2 lit. b KSigV in Verbindung mit § 4 Abs. 1 KSigV). Diese Zuständigkeitsbestimmung betrifft auch laufende Projekte und Verfahren.

Zu Frage 6:

Die Städte Zürich und Winterthur sind für die Erstellung, den Ausbau und den Unterhalt der Strassen mit überkommunaler Bedeutung auf ihrem Gebiet zuständig. Dazu gehört auch eine vorausschauende Planung, um Notfallreparaturen an den Strassen zu vermeiden. Ob eine solche Notfallreparatur im Bereich eines der drei noch nicht genehmigten Projekte mit baulichen Massnahmen vorgenommen wurde, ist dem Kanton nicht bekannt. Die grosse Mehrheit der Projekte, nämlich die 21 Strassenlärmsanierungen ohne bauliche Massnahmen, sind von dieser Thematik nicht berührt.

II. Dieser Beschluss ist bis zur mündlichen Beantwortung der dringlichen Interpellation im Kantonsrat nicht öffentlich.

III. Mitteilung an die Mitglieder des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
**Kathrin Arioli**