

Änderung Strassengesetz

Geschwindigkeitsanordnungen

Chef Verkehrspolizei Kantonspolizei Zürich



Inhalt

1. Entstehungsgeschichte
2. Gesetzesbestimmung
3. Strassen mit überkommunaler Bedeutung /
Staatsstrassen
4. Vorgaben Bundesrecht
5. Vorgaben kantonales Strassengesetz
6. Umsetzung und Prozess
7. Änderungen Bundesrecht
8. Fazit

Entstehungsgeschichte

Strassengesetz

- **Einreichung** kantonale Volksinitiative «Gemeinsam vorwärtskommen auf Hauptverkehrsachsen – Ruhe im Quartier (Mobilitätsinitiative)» am 16. Juni 2023
- Beschluss Änderung Strassengesetz von **Kantonsrat** am 31. März 2025
- **Volksabstimmung** am 30. November 2025, Annahme mit 56,77%
- **Beschwerde** Bundesgericht durch Stadt Zürich am 2. Februar 2026
- Bundesgericht weist Begehren auf aufschiebende Wirkung am 25. Februar 2026 ab
- **Inkraftsetzung** Änderung Strassengesetz durch Regierungsrat per **1. Juni 2026**
- **Bundesgerichtsentscheid** ist ausstehend

Gesetzesbestimmung

§ 27 a Strassengesetz

§ 27 a Geschwindigkeitsanordnungen

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

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

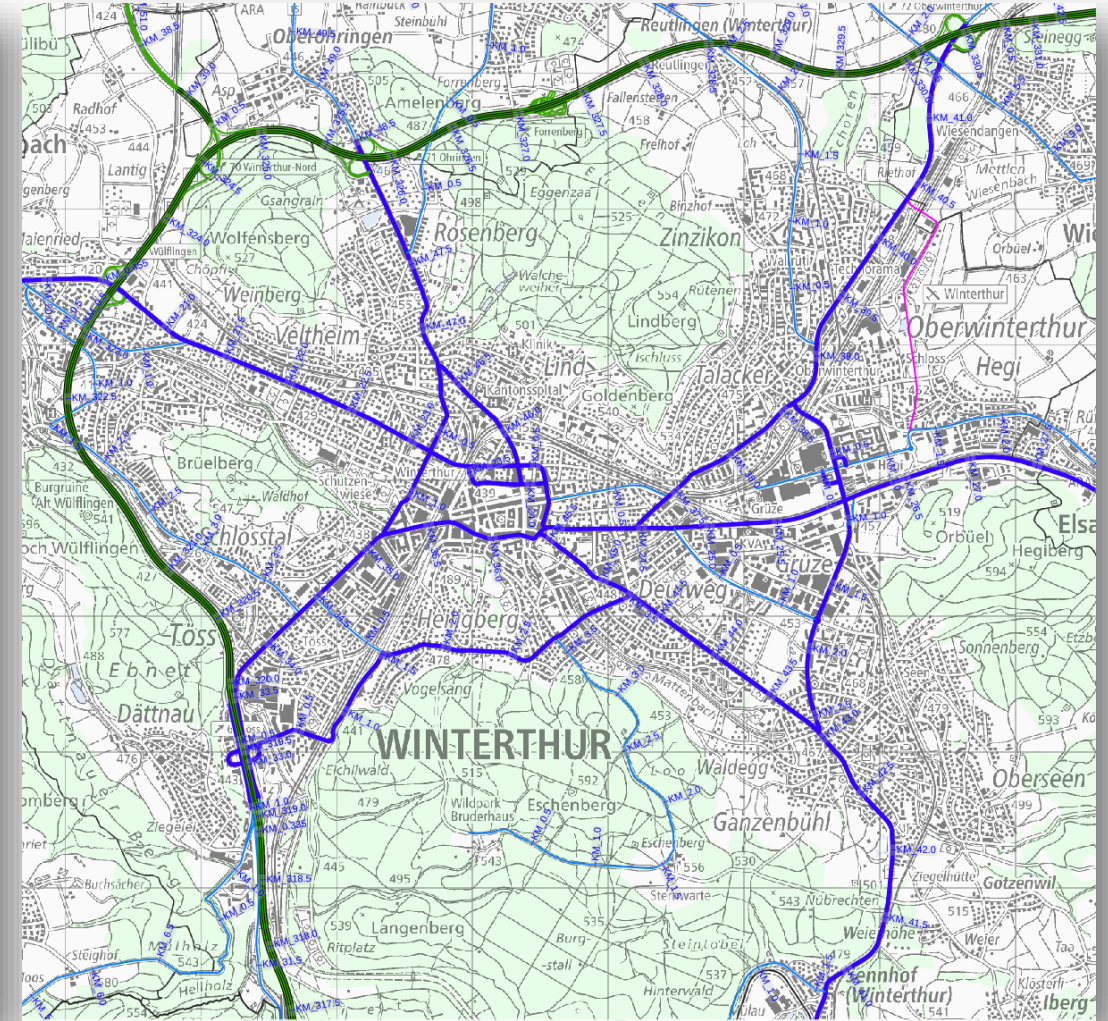
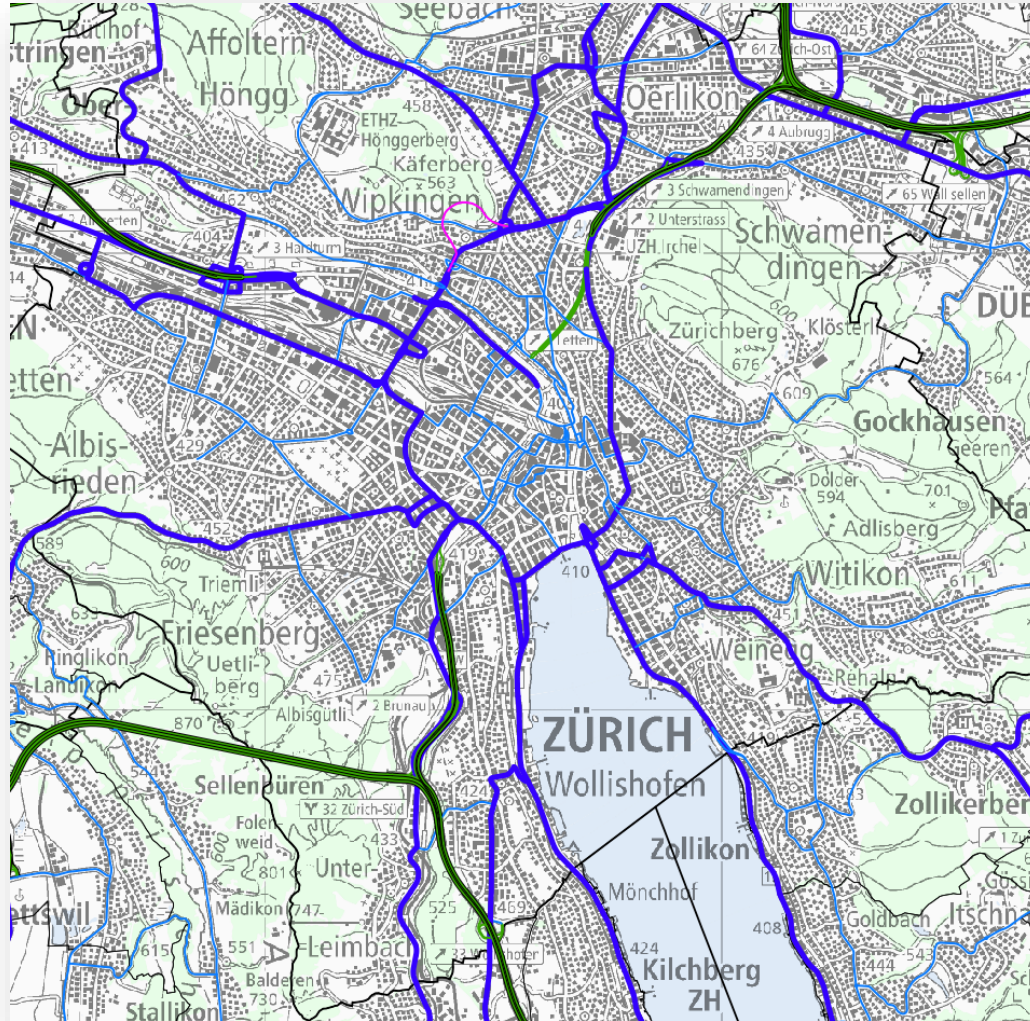
Zuständigkeitsbestimmung für Geschwindigkeitsanordnungen auf Strassen mit überkommunaler Bedeutung

materielle Vorgabe für Herabsetzung zulässige Höchstgeschwindigkeit (d.h. 80 km/h a.o. und 50 km/h i.o.):

- in Ausnahmefällen
- über kurze Strecken

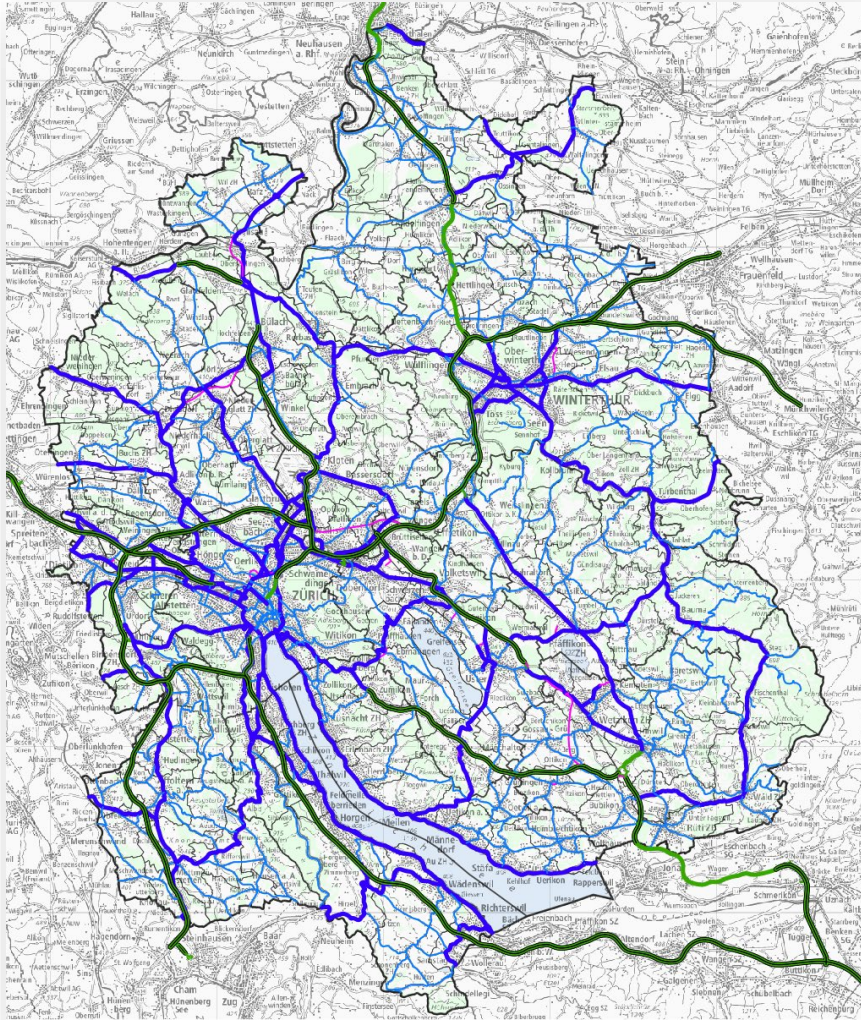
Strassen mit überkommunaler Bedeutung

Strassen des kantonalen und regionalen Verkehrsplans (§ 43 II StrG)

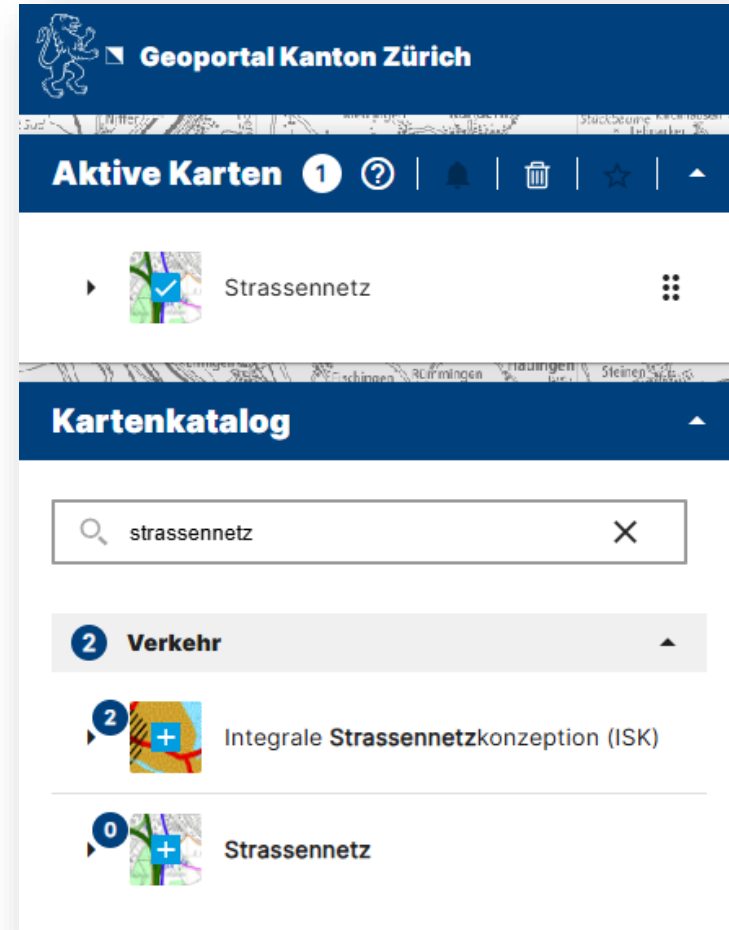


Staatsstrassen

In kantonalen und regionalen Verkehrsplänen eingetragene Strassen (§ 5 I StrG)



<https://geo.ktzh.ch/maps>



Vorgaben Bundesrecht

Geschwindigkeitsherabsetzung in Signalisationsverordnung (SSV)

Zulässige Höchstgeschwindigkeit (50 und 80 km/h) kann herabgesetzt werden zur

- Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr,
- Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung oder
- Verbesserung des Verkehrsablaufs (Art. 108 Abs. 1 SSV).

Vor Festlegung abweichender Höchstgeschwindigkeiten ist durch **Gutachten** darzulegen, dass Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind (Art. 32 Abs. 3 SVG, Art. 108 Abs. 4 SSV).

Verhältnismässigkeit gilt ausdrücklich bei Geschwindigkeitsherabsetzung zur Verminderung übermässiger Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) (Art. 108 Abs. 2 SSV): Eignung (Geeignetheit), Erforderlichkeit (Notwendigkeit) und Angemessenheit (Verhältnismässigkeit im engen Sinne).

Berücksichtigung des **Einzelfalles** und **Interessenabwägung**

Vorgaben kantonales Strassengesetz

Ausnahmefälle über kurze Strecken

Herabsetzung zulässige Höchstgeschwindigkeit «in *Ausnahmefällen* über *kurze Strecken*»: gesetzliche Zielvorgabe, die bei Interessenabwägung zu berücksichtigen ist

- «Ausnahmefall» als Einzelfallbetrachtung: z.B. bei gefährlichen Stellen mit Auswirkungen auf Verkehrssicherheit (Spital, Kindergarten)
- «Kurze Strecke» als Einzelfallbetrachtung: abhängig von anderen Kriterien (z.B. DTV)
- Bundesrecht geht (weiterhin) vor
- Konkretisierung, Hinweise zur Auslegung im ausstehenden Entscheid **Bundesgericht** (?)

Umsetzung Signalisationsverordnung (KSigV)

seit 1. Juni 2026 in Kraft

Der Regierungsrat beschliesst:

Die Kantonale Signalisationsverordnung vom 21. November 2001 wird wie folgt geändert:

§ 27. ¹ In den Städten Zürich und Winterthur üben die städtischen Behörden die in den Abschnitten I–IV erwähnten Befugnisse und Aufgaben aus.

² Ausgenommen sind

- a. Befugnisse und Aufgaben für Autobahnen und Autostrassen,
- b. Geschwindigkeitsanordnungen auf Staatsstrassen und Strassen mit überkommunaler Bedeutung.

Prozess

Strassenprojekte mit Verkehrsanordnungen

- Verfahren zu koordinieren (einheitliches Rechtsmittel)
 - Städte Zürich/Winterthur und TBA prüfen und arbeiten Strassenprojekte aus
 - Kantonspolizei prüft Anordnung einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit

Diverse laufende Strassenprojekte und Verkehrsanordnungen

- Koordinationspflicht
- Änderung Strassengesetz zu berücksichtigen
- verfahrensrechtliche Fragen teilweise ungeklärt

Möglichkeiten einer Wiedererwägung, Berücksichtigung der Kasuistik

Änderung Bundesrecht

Signalisationsverordnung (SSV) per 1. Oktober 2026

Art. 108 Abs.1 und 4.

¹ Zur Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr, zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung oder zur Verbesserung des Verkehrsablaufs kann die Behörde oder das ASTRA für bestimmte Strassenstrecken Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten (Art. 4a VRV²) anordnen. Die durch die für die Planung zuständige Behörde festgelegte Hierarchie des Strassennetzes und insbesondere die Funktionen der verkehrsorientierten Strassen müssen dabei gewährleistet bleiben.

Hierarchie muss gewährleistet bleiben

⁴ Vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten wird durch ein Gutachten (Art. 32 Abs. 3 SVG) abgeklärt, ob die Massnahme nötig (Abs. 2), zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann und ob eine allfällige Verkehrsorientierung (Art. 1 Abs. 9) gewahrt bleibt.

Gutachten muss Nachweis erbringen

⁹ Verkehrsorientierte Strassen sind alle Strassen innerorts, die primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet und für sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte bestimmt sind.¹⁸

Definition **verkehrsorientierte Strassen**

Fazit

