11. Eine Veloschnellroute von Feldbach nach Tiefenbrunnen

Antrag des Regierungsrates vom 9. Juli 2025 und Antrag der Kommission für Planung und Bau vom 3. März 2026
KR-Nr. 461a/2022

Barbara Franzen (FDP, Niederweningen), Präsidentin der Kommission für Planung und Bau (KPB): Die Kommission für Planung und Bau beantragt Ihnen nach kurzer Beratungszeit einstimmig, das Postulat betreffend eine Veloschnellroute von Feldbach nach Tiefenbrunnen als erledigt abzuschreiben. Der Regierungsrat war eingeladen, darzulegen, wann und mit welchen baulichen Massnahmen die im kantonalen Velonetzplan eingetragene Veloschnellroute realisiert werden könne. Und die Baudirektion hat dazu sehr umfangreiche Abklärungen vorgenommen. Sie hat nämlich drei mögliche Linienführungen im Rahmen einer Korridorstudie untersucht. Das Ergebnis dieser Untersuchung ist klar: Aus fachlicher Sicht und angesichts der zu erwartenden Anpassungen von Sicherheitsfragen und Kostenfragen im Strassenraum ist die Zürichstrasse die beste Variante. Allerdings müssen auch bei dieser Variante Parkplätze abgebaut werden, was seitens der Gemeinden zu einer Forderung nach sorgfältiger Behandlung der Parkplatzfragen und nach einer engen Einbindung in die weitere Planung führte. In der Kommission wurden neben der Parkplatzfrage die Kostenverhältnismässigkeit, der Themenbereich des Standards für Veloinfrastrukturen und vor allem auch Fragen planerischer Natur diskutiert. Gerade die rechtliche und organisatorische Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden gab zu reden. Wie die Umsetzung des Velowegnetzes bei kantonalen Veloverbindungen auf Gemeindestrassen konkret durchgesetzt und wie die Aufgaben verteilt werden sollen, ist noch nicht abschliessend geklärt. Die Baudirektion hat dazu ein Rechtsgutachten in Auftrag gegeben.
Trotz vieler offener Fragen würdigten die Fraktionen die umfangreiche Arbeit der Baudirektion und die nachvollziehbare Variantenstudie. Unterschiedliche Akzente gab es insbesondere bei der Bedeutung der Parkplätze, der Verbindlichkeit gegenüber den Gemeinden, den Kosten sowie der Frage, wie konsequent die Veloinfrastruktur ausgebaut werden soll. Es bestand aber Einigkeit darin, dass die gewählte Route grundsätzlich sinnvoll ist und dass gemeinsam mit den Gemeinden nach pragmatischen Lösungen gesucht werden soll.
Wir beantragen Ihnen einstimmig, das Postulat als erledigt abzuschreiben.

Regierungsrat Martin Neukom: Das Postulat verlangt, die «Velobahn Pfannenstil» von Feldbach nach Tiefenbrunnen umzusetzen. Diese Velobahn ist im Velonetzplan eingetragen und auch bereits im regionalen Richtplan Pfannenstil verankert. Was speziell ist im Vergleich zu anderen Velobahnen, ist, dass diese Velobahn vollständig auf Gemeindestrassen verläuft. Das heisst, für die Umsetzung ist nicht wie sonst üblich der Kanton direkt zuständig, sondern die Gemeinden sind

für die Umsetzung zuständig. Und wenn die Gemeinden das umsetzen, dann finanziert es der Kanton. Das ist deshalb so, weil es auf Gemeindestrassen verläuft. Wir hatten einen runden Tisch mit den betroffenen Gemeinden Zollikon, Küsnacht und Erlenbach. Und aus meiner Sicht war dieser runde Tisch mit den Gemeinden sehr konstruktiv. Ich war dann etwas irritiert, als ich in der Zeitung gelesen habe, dass der Gemeindepräsident von Küsnacht das Projekt stark kritisierte, denn schliesslich ist ja für die Umsetzung des Projekts, wie ich bereits erwähnt habe, die Gemeinde zuständig.
Klar ist, es gibt, wie immer bei entsprechenden Projekten, die Raum beanspruchen, auch in diesem Fall Interessenskonflikte. In diesem Fall betreffen die Interessenskonflikte die Parkplätze. Aus Sicht der Radfahrer wäre es optimal, wenn es möglichst gar keine Parkplätze für Autos gäbe, denn Parkplätze führen zu gefährlichen Dooring-Unfällen, also wenn ein Autofahrer eine Tür öffnet und nicht sieht, dass ein Radfahrer kommt. Dann kann es durchaus zu gefährlichen Unfällen kommen. Auf der anderen Seite ist klar, es ist ein Politikum, Parkplätze abzubauen. Und Anwohner wollen ihre Parkplätze erhalten. Hier wird es also von beiden Seiten, von Seiten der Parkplätze für die Autos wie aber auch von Seiten der Radfahrer, Kompromisse brauchen, damit es eine Lösung gibt. Was schön ist, ist, dass dieses Projekt, wenn es dann umgesetzt wird, die günstigste Velobahn im Kanton Zürich wäre, weil nur sehr, sehr wenige bauliche Massnahmen nötig sind, um sie umzusetzen.
Und ich hoffe, dass wir in guter Zusammenarbeit mit den beteiligten Gemeinden diese Velobahn zeitnah realisieren können, und bitte Sie daher, dieses Postulat abzuschreiben.

Peter Schick (SVP, Zürich): Das Postulat Forrer *(Kantonsrat Thomas Forrer)* verlangte die Darlegung, wann und mit welchen baulichen und verkehrstechnischen Massnahmen die im kantonalen Velonetzplan eingetragene Veloschnellroute zwischen Tiefenbrunnen und Erlenbach zu realisieren ist. Wie wir gehört haben, ist die Variante Zürichstrasse von den aufwendig und ausführlich untersuchten drei Varianten die wohl einzig richtige. Aber es zeigt sich einmal mehr, dass halt auch die Gemeinden ihre berechtigten Bedürfnisse haben. Und so wird diese Velobahn in absehbarer Zeit wohl kaum durchgängig gebaut werden, da die Gemeinde Küsnacht das Projekt bisher ablehnt. Und was sind die Lehren daraus? In zum Teil dichtbesiedelten Gebieten wäre es auch unserer Sicht nach notwendig, von gewissen Standards abzusehen und das zu realisieren, was schlicht möglich ist. Es bringt vielleicht nur Ärger, Unzufriedenheit und im dümmsten Fall keine Lösung für ein Projekt. Also, meine Damen und Herren Kantonsräte und natürlich auch die Damen und Herren von allen unseren Ämtern, seien wir doch etwas kulanter. Und so würde manche Auseinandersetzung gar nicht erst entstehen.
Die SVP/EDU-Fraktion ist mit der Abschreibung einverstanden.

Jonas Erni (SP, Wädenswil): Im vorliegenden Bericht zeigt der Regierungsrat auf, wie die geplante Velobahn weiterverfolgt werden soll, und für die SP ist klar:

Dieses Postulat war wichtig und richtig. Denn der Ausbau sicherer, direkter und attraktiver Veloverbindungen ist ein zentraler Bestandteil einer modernen und klimafreundlichen Verkehrspolitik. Gerade am rechten Zürichseeufer besteht grosses Potenzial für den Alltagsveloverkehr, sowohl für Pendlerinnen und Pendler als auch für den Binnenverkehr zwischen den Gemeinden. Der Bericht bestätigt nun auch schwarz auf weiss, dass die Achse Zürich–Erlenbach eine bedeutende Verbindung mit hoher Nachfrage ist und dass die Zürichstrasse fachlich die geeignetste Linienführung darstellt. Ebenso wichtig ist die Feststellung, dass die Umsetzung des Velowegnetzes keine freiwillige Kür ist, sondern ein gesetzlicher Auftrag. Das Veloweggesetz verpflichtet Kanton und Gemeinden ausdrücklich zur Realisierung solcher Verbindungen.
Natürlich zeigt der Bericht auch die bestehenden Konflikte auf. Insbesondere die Diskussion um Parkplätze und die Haltung einzelner Gemeinden machen deutlich, dass gute Veloinfrastruktur nicht einfach vom Himmel fällt. Verkehrspolitik bedeutet eben auch Interessenabwägung und Prioritätensetzung. Aus Sicht der SP darf jedoch klar sein: Wenn wir ernsthaft sichere Velowege schaffen wollen, dann wird es nicht möglich sein, jeden einzelnen Parkplatz unangetastet zu lassen. Sicherheit und Attraktivität des Veloverkehrs brauchen Platz, insbesondere dort, wo heute gefährliche oder unübersichtliche Situationen bestehen. Positiv ist, dass zwischen Kanton und Gemeinden zumindest Einigkeit darüber besteht, kurzfristige Verbesserungen umzusetzen und die Situation für Velofahrende schrittweise zu verbessern. Dass die Verlängerung bis Stäfa derzeit nicht weiterverfolgt wird, nehmen wir zur Kenntnis. Gleichzeitig erwarten wir aber, dass die Entwicklung des Veloverkehrs weiterhin beobachtet wird. Denn die Mobilität verändert sich rasch, und die Nachfrage nach sicheren Veloverbindungen nimmt stetig zu.
Die SP unterstützt die Abschreibung des Postulats, nicht weil das Thema erledigt wäre, sondern weil das Postulat seinen Zweck erfüllt hat. Der Handlungsbedarf ist ausgewiesen, die Grundlagen liegen vor, und nun braucht es die konkrete Umsetzung. Entscheidend wird sein, dass aus Studien, Korridoranalysen und runden Tischen nun reale Verbesserungen entstehen. Die Bevölkerung erwartet zu Recht sichere, durchgängige und alltagstaugliche Veloverbindungen.

Simon Vlk (FDP, Uster): «Dä Schuss isch nach hine los.» Mit dieser Redensart lässt sich die Auswirkung dieses Postulats auf den Punkt bringen. Statt den Prozess für eine Veloschnellroute zu beschleunigen, bewirkte der Vorstoss vermutlich genau das Gegenteil. So fühlten sich unter anderem die politischen Vertreter der Gemeinde Küsnacht von der geplanten Routenführung derart vor den Kopf gestossen, dass das Projekt wohl für längere Zeit in der Schublade verschwindet. Unter anderem liess sich der Küsnachter Hochbauvorsteher wie folgt in der Zeitung zitieren: «Die Veloschnellroute würde durch dicht besiedelte Quartiere führen, ohne Rücksicht auf Verluste.» Der Küsnachter Gemeinderat forderte gar kurzerhand, die Veloschnellroute gleich ganz aus dem Richtplan zu streichen. Weshalb es genau zu diesem Eklat kam, ist schwer zu beurteilen. War es ein zu for-

sches Vorgehen des Kantons, der die Pläne top-down diktieren wollte, hätte allenfalls eine andere Routenführung zu einem tragfähigen Resultat geführt, war es einfach der falsche Absender? Wahrscheinlich ein Mix aus all diesen Faktoren. Das Fazit: Eine erfolgreiche Infrastrukturpolitik lässt sich nicht gegen die Gemeinden erzwingen, sondern nur in einem Dialog auf Augenhöhe. Der vorliegende Vorstoss hat sich in der Praxis vermutlich als kontraproduktiv erwiesen und voraussichtlich zu einer längeren Blockade für die Weiterverfolgung dieser Veloschnellroute geführt.
Die FDP schreibt das Postulat ab.

Sascha Ullmann (GLP, Zollikon): Zunächst meine Interessenbindung. Als ehemaliger Gemeindepräsident von Zollikon war ich direkt in die Erarbeitung der nun vorliegenden Lösung eingebunden. Umso mehr irritiert mich das vorgängige Votum von Simon Vlk.
Die Grünliberalen unterstützen die Abschreibung des Postulates betreffend einer Velobahn beziehungsweise einer Veloschnellroute von Feldbach nach Tiefenbrunnen. Der Regierungsrat hat aufgezeigt, wie die Umsetzung konkret weiterverfolgt werden soll. Besonders wichtig ist aus unserer Sicht, dass die betroffenen Gemeinden eng in die Planung einbezogen wurden und gemeinsam eine pragmatische Linienführung erarbeitet haben. Mit der sogenannten Route 66 liegt nun eine realistische und alltagstaugliche Lösung auf dem Tisch. Sie orientiert sich an den heutigen Verkehrsströmen und verbindet die Zürichseegemeinden effizient mit der Stadt Zürich – und übrigens auch umgekehrt. Gleichzeitig zeigt dieses Geschäft exemplarisch die Herausforderungen solcher Velobahnen im bestehenden kommunalen Strassennetz. Es geht um die Abstimmung mit kommunalen Tempo-30-Zonen, um die Nutzung des knappen Strassenraums und teilweise auch um den Umgang mit kommunalen Parkplatzkonzepten. Gerade deshalb war es richtig, dass der Kanton nicht einfach über die Gemeinden hinweg plante, sondern eine kooperative Lösung suchte. Für uns Grünliberale ist klar: Wenn wir den Verkehr auf den Hauptachsen entlasten wollen, braucht es attraktive, sichere und schnelle Veloverbindungen, nicht nur in die Stadt, sondern auch in den Agglomerationsgemeinden entlang des Zürichsees. Ebenso wichtig ist es aber, dass die Umsetzung mit Augenmass erfolgt und auf die örtlichen Gegebenheiten Rücksicht genommen wird. Der Regierungsrat hat auch zugesichert, diesen Weg gemeinsam mit den Gemeinden weiterzugehen. Das begrüssen wir ausdrücklich.
Das Postulat hat damit seinen Zweck erfüllt, die GLP stimmt der Abschreibung zu.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): Als Erstunterzeichner dieses Postulats danke ich zunächst der Regierung für den gründlichen und sehr positiven Bericht. Ich danke auch für die Zusammenarbeit mit den Gemeinden, denn tatsächlich ist es so, diese Veloroute, die im Richtplan eingezeichnet ist, führt auf Gemeindestrassen. Und darum ist es wichtig, dass wir diesen Prozess der Zusammenarbeit in einer solchen Frage zwischen Kanton und Gemeinden eben durchüben. Er wurde

sehr vorbildlich durchgeübt, glaube ich, und ich glaube auch, dass wir jetzt an einem guten Punkt stehen, dass diese Velobahn realisierbar ist, zusammen mit den Gemeinden.
Geschätzter Simon Vlk: Sie kommen halt nicht aus einer Goldküstengemeinde und darum haben Sie wahrscheinlich irgendwie auch nicht ganz mitbekommen, dass sich das Rad der Zeit schon wieder weitergedreht hat. Zollikon steht nämlich der Realisierung dieser Velobahn sehr offen gegenüber – selbstverständlich immer in einem vernünftigen Mass. Erlenbach hat das Projekt schon bewilligt. Auf dem Gemeindegebiet wird sie realisiert, das ist ein Riesenerfolg. Und in Küsnacht habe ich neulich mit dem Gemeindepräsidenten geredet, und er sagt auch, er sei nicht dagegen und möchte die Hand dafür reichen.
Jetzt ist es so: Selbstverständlich gibt es Parkplätze, die im Weg stehen, und es ist so, ganz ohne Parkplatzabbau geht es nicht. Es sind aber zwei Dinge dazu zu sagen, erstens: Viele dieser Parkplätze – und ich fahre da ständig auf diesen Strassen – kenne ich sehr gut. Viele dieser Parkplätze sind frei. Es sind schnell 30, 40 Prozent der Parkplätze frei. Sie stehen einfach leer – tagelang, wochenlang. Und da dürfte man ruhig noch zwei, drei wegnehmen und etwas Platz schaffen. Handkehrum braucht es diese Parkplätze auch. Also muss man ein gutes Miteinander finden und schauen, dass die Bedürfnisse der Autofahrenden so weit wie nötig abgedeckt werden, aber auch die Bedürfnisse der Velofahrenden. Zum Schluss möchte ich sagen: Jedes Velo auf der Strasse ist ein Auto weniger in der Schlange am Rotlicht. Die Autofahrenden haben etwas davon.

Marzena Kopp (Die Mitte, Meilen): Die Mitte steht für ein Miteinander der verschiedenen Verkehrsmittel. Für uns ist klar: Dort, wo ein Bedarf besteht, soll der Veloverkehr gefördert werden, und dort, wo es baulich möglich ist, sollen Velo- und Autoverkehr möglichst voneinander entflochten werden. Das erhöht die Sicherheit, sorgt für ein flüssigeres Vorwärtskommen und reduziert unnötige Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern. Auch im Bezirk Meilen ist diese Frage von Bedeutung. Der Bezirk ist über die Strasse mit der Stadt Zürich verbunden. Da die Distanz nach Zürich relativ kurz ist, wird das Velo auch rege genutzt. Für Velofahrende gibt es einen Velostreifen entlang der Seestrasse. Wirklich angenehm ist das Velofahren dort allerdings erst am Abend oder in der Nacht – dann nämlich, wenn die Seestrasse wenig befahren ist. Tagsüber ist das Verkehrsaufkommen so hoch, dass ein entspanntes und sicheres Vorwärtskommen für Velofahrende deutlich schwieriger ist.
In der Beantwortung des Postulats wird plausibel aufgezeigt, dass sowohl die Seestrasse wie auch die Alte Landstrasse für den Ausbau zu einer Velobahn nicht geeignet sind. Es bestehen mehrfach kaum überwindbare Konflikte. Am besten geeignet ist die Zürichstrasse, wobei auch da ein Zielkonflikt besteht. Wir haben es gehört. Zahlreiche Parkplätze müssten aufgehoben werden. Wir sind der Meinung, dass Verbesserungen für den Veloverkehr trotz dieser Ausgangslage aufzunehmen sind. Ein pragmatisches Vorgehen ist gefragt. Kleinere Verbesserungen

im gegenseitigen Einvernehmen mit den Gemeinden, insbesondere um die Sicherheit für die Velofahrenden zu erhöhen, sind wichtig. Eine Lösung, eine Lösung der Planergruppe Hecht, gäbe es: die S-Bahn unterirdisch legen und auf der freigewordenen Trasse eine Velobahn realisieren. Mein Vorgänger Lorenz Schmid *(Altkantonsrat)* hat es hier im Rat auch schon eingebracht. Ich weiss, aus heutiger Sicht ist diese Idee utopisch und Wunschdenken, doch Visionen darf man haben. Die Mitte schreibt das Postulat ab.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Wir sind zufrieden mit dem Bericht. Er zeigt wohl anschaulich auf, wie ein gemeinsamer Planungsprozess zwischen Kanton und Gemeinden funktioniert. Wir sehen dabei eine gute, pragmatische Vorgehensweise der Baudirektion zugunsten dieser Veloschnellrouten. Er zeigt dabei wohl auch die Schwierigkeiten auf – vielleicht auch zwischenmenschlich, wenn am runden Tisch zuerst alle so weit einverstanden sind und hinterher ein Gemeindepräsident ausschert. Dessen Parteizugehörigkeit können wir wohl auch aus den Voten des entsprechenden Parteivertreters gut erraten. Aber dies sind wohl auch die Schwierigkeiten, wenn sich die kantonale Richtplanung auch auf die Gemeindestrassen auswirkt. Wir sind auf jeden Fall mit dem Bericht zufrieden und hoffen, dass, nachdem sich die Wogen geglättet haben, hier die entsprechende Veloschnellroute schnell umgesetzt werden kann. Es ist eine sinnvolle Route, damit die Velofahrer bequemer und schneller entlang der Goldküste vorwärtskommen. Dass übrigens ein Postulat diese verzögern soll, finden wir schon eher eine abwegige Einschätzung.

Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen): Ich möchte nur schnell auf Simon Vlk replizieren. Ich weiss nicht, ob du in der gleichen Kommission gesessen bist wie ich. Aufgrund dieses Postulats wurde ein umfangreicher Bericht mit 150 Seiten erarbeitet. Und aus vier Varianten wurde dann die beste erkoren. Und es wurden die Gemeinden einbezogen, so wie man das eben machen soll und wie es die Baudirektion gemacht hat – alles bestens. Und jetzt schreiben wir das Postulat ab – alles bestens.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach) spricht zum zweiten Mal: Nur noch eine kleine Anmerkung und eine grosse Bitte zu diesem Thema: Es gibt auf dieser Strecke drei gefährliche neuralgische Punkte, wo man als Velofahrerin und Velofahrer jedes Mal wieder in Gefahr kommt, und ich möchte sie hier einfach erwähnt haben. Denn unabhängig vom Tempo, wie diese Velobahn am Ende realisiert wird, sollte man diese drei Punkte unbedingt sanieren. Das ist erstens die Kreuzung Zürichstrasse/Goldbachstrasse. Hier ist ein Rechtsvortritt, der für Velofahrende sehr unübersichtlich ist. Man sieht nämlich nie, ob jetzt wirklich ein Auto von rechts kommt oder nicht. Das führt immer wieder zu abwegigen Situationen. Das Zweite ist die Bauistrasse in Zollikon. Das ist ein ganz kleines Strässchen – sehr unübersichtlich. Auch da habe ich schon Beinahekollisionen gesehen. Und das Dritte ist die Mündung von der Dampfstrasse in die Seefeldstrasse, noch auf

Zolliker Seite. Auch das ist ein Punkt, der sehr unübersichtlich ist, wo es immer wieder schwierige Situationen gibt. Wenn man an diesen drei Punkten eine Lösung finden könnte, dann wäre immerhin schon sehr viel gemacht. Und für den Rest natürlich ein bisschen mehr Priorität für die Velofahrenden: Dann sind wir sehr bald bei einer Velobahn oder, wie es früher hiess, bei einer Veloschnellroute.

Ratspräsidentin Romaine Rogenmoser: Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Somit ist das Verfahren beendet.

Das Postulat KR-Nr. 461/2022 ist abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.