

**Beschluss des Kantonsrates
über die Einzelinitiative KR-Nr. 309/2024
betreffend Einführung von kostendeckenden Verkehrs-
abgaben für Velofahrer und Velofahrerinnen**

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 6. Mai 2026,

beschliesst:

I. Die Einzelinitiative KR-Nr. 309/2024 von Andreas Schlegel, Küsnacht, betreffend Einführung von kostendeckenden Verkehrsabgaben für Velofahrer und Velofahrerinnen wird abgelehnt.

II. Mitteilung an den Regierungsrat und an Andreas Schlegel, Küsnacht.

Der Kantonsrat hat am 17. Februar 2025 folgende von Andreas Schlegel, Küsnacht, am 12. September 2024 eingereichte Einzelinitiative vorläufig unterstützt und dem Regierungsrat zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

Antrag:

Einzelinitiative als allgemeine Anregung mit folgendem Titel:

Einführung von kostendeckenden Verkehrsabgaben für Velofahrer und Velofahrerinnen.

Begründung:

Der motorisierte Individualverkehr bezahlt mit den kantonalen Verkehrsabgaben 70% des Strassenfonds. Mit dem Strassenfonds stellt der Kanton Zürich die Finanzierung der kantonalen Strasseninfrastruktur sicher. Er soll verursachergerecht sein.

Die Velofahrer und -fahrerinnen haben das Recht, fast alle kantonalen und lokalen Strassen zu nutzen. Ein Drittel der Investitionen soll nun ausschliesslich für Veloverkehrsinfrastrukturen eingesetzt werden. Die Velofahrer haben Radstreifen, Radwege und besondere Nutzungs-

rechte, Verkehrszeichen und Signale. Nun soll die Velo-Infrastruktur noch weiter ausgebaut werden, zum Teil zu Lasten und zum Teil unter Ausschluss des motorisierten Verkehrs. Beispiele sind der Velo-Stadt-tunnel, die Velostationen, die Velorouten und die Velo-Vorzugsrouten sowie besondere Regeln wie am Limmatquai. Dazu kommen noch spezielle politische und sportliche Veloanlässe.

Deshalb müssen die Velofahrerinnen und die Velofahrer die Strassen- und die Veloverkehrsinfrastrukturen kostendeckend für die zugeordnete Nutzung mitfinanzieren. Dazu ist eine Verkehrsabgabe einzuführen.

Bericht des Regierungsrates:

Vom Kantonsrat gemäss § 139 Abs. 3 des Gesetzes über die politischen Rechte vom 1. September 2003 (GPR; LS 161) vorläufig unterstützte Einzelinitiativen werden dem Regierungsrat zu Bericht und Antrag überwiesen. Gestützt auf § 139a Abs. 1 GPR erstattet der Regierungsrat Bericht und Antrag über die Gültigkeit und über den Inhalt der Initiative.

A. Gültigkeit der Einzelinitiative

Eine Initiative ist gültig, wenn sie die Einheit der Materie wahrt, nicht gegen übergeordnetes Recht verstösst und nicht offensichtlich undurchführbar ist (Art. 28 Abs. 1 Kantonsverfassung [KV; LS 101]). Erfüllt sie diese Voraussetzungen nicht, erklärt sie der Kantonsrat für ungültig (Art. 28 Abs. 2 KV).

Gemäss Art. 105 Abs. 1 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01) haben die Kantone das Recht, Fahrzeuge zu besteuern und Gebühren zu erheben. Ausgenommen davon sind Fahrräder des Bundes. Diese sind steuer- und gebührenfrei (Art. 105 Abs. 4 SVG).

Die mit der Einzelinitiative verlangte Einführung einer Verkehrsabgabe für Velofahrerinnen und Velofahrer für die Mitfinanzierung der von ihnen genutzten Strasseninfrastruktur erweist sich somit grundsätzlich als mit dem übergeordneten Bundesrecht vereinbar, wahrt die Einheit der Materie und ist nicht offensichtlich undurchführbar.

B. Verkehrsabgaben für Velofahrerinnen und Velofahrer

Der Kanton Zürich hat sich in der Vergangenheit verschiedentlich zur Stellung des Fahrradverkehrs geäußert:

Im Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich 2018 vom 9. Januar 2018 (RRB Nr. 25/2018) kommt in den Leitsätzen, den Zielen, den Strategien und den Handlungsschwerpunkten zum Ausdruck, dass die Erschließung der urbanen genauso wie die Erreichbarkeit der nichturbanen Räume mit Veloverkehr weiter verbessert werden muss und dass die Siedlungsentwicklung vorwiegend an Orten stattfinden soll, die mit Velo- und Fussverkehr gut erschlossen oder erschliessbar sind. In der Strategie und im Handlungsprogramm DiNaMo (Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität im Kanton Zürich vom 30. Juni 2021; RRB Nr. 729/2021) wird ausdrücklich festgehalten, dass die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr die Nachhaltigkeit der Mobilität fördern kann. Auch bei einer zukunftsorientierten Betrachtung des Modal Splits bleiben der öffentliche sowie der Fuss- und Veloverkehr nach wie vor im Vergleich zu anderen die effizienteren und umweltschonenderen Verkehrsträger. Die Erhebung einer Verkehrsabgabe auf Velos schafft einen negativen Anreiz und läuft der strategischen Förderung des Veloverkehrs zuwider.

Am 2. Juni 2025 wurde die parlamentarische Initiative (PI) KR-Nr. 178/2025 betreffend Verkehrsabgaben für Motorwagen mit elektrischem Antrieb eingereicht und am 30. Juni 2025 vorläufig unterstützt. Mit dieser PI werden Verkehrsabgaben für Motorwagen mit elektrischem Antrieb verlangt. Die ausformulierten Bestimmungen des Verkehrsabgabengesetzes vom 11. September 1966 (VAG; LS 741.1) der PI belassen dabei die Fahrräder mit elektronischem Antrieb ausdrücklich als abgabefrei. Es bleibt abzuwarten, wie der Kantonsrat die mit dieser PI verlangte Änderung des VAG beurteilen wird.

Grundvoraussetzungen für die Erhebung der vom Initianten ins Auge gefassten Verkehrsabgabe im Kanton Zürich sind Informationen, wie viele Fahrräder im Kanton Zürich im Strassenverkehr verwendet werden und wer deren verantwortliche Eigentümerinnen und Eigentümer bzw. Besitzerinnen und Besitzer sind. Die Zulassungsbehörde verfügt jedoch über keine der für die Erhebung der Verkehrsabgabe erforderlichen Informationen. Zum einen benötigen Fahrräder im Sinne von Art. 24 Abs. 1 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (SR 741.41) weder einen Fahrzeugausweis noch ein Kontrollschild (vgl. Art. 72, 73 und 82 Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr vom 27. Oktober

1976 [VZV; SR 741.51]). Zum anderen bedürfen Lenkerinnen und Lenker von Fahrrädern keiner behördlichen Fahrerlaubnis (Art. 3 und 5 VZV). Schliesslich wurde das Versicherungsobligatorium verbunden mit der sogenannten Velovignette mit der Änderung des SVG vom 1. Oktober 2010 (AS 2011 4925; in Kraft seit dem 1. Januar 2012) aufgehoben.

Somit müssten für das Verfahren zur Erhebung und Verwaltung dieser Daten und die Führung des entsprechenden Registers auf kantonaler Ebene die gesetzlichen und technischen Voraussetzungen erst geschaffen werden, was zweifellos äusserst aufwendig wäre.

Da der Fahrradverkehr in erheblichem Umfang kantonsübergreifend ist, wären auch die Umgehungsmöglichkeiten dieser Verkehrsabgabe beträchtlich, zumal das schweizerische Strassenverkehrsrecht keine Regelung enthält, wie Fahrräder gekennzeichnet werden müssen. Die Standortbestimmung eines Fahrzeugs ohne Kontrollschild ist sodann nicht möglich, ohne dass Abklärungen zur Identität der Halterin oder des Halters erfolgen müssten. Kontrollen müssten entweder flächendeckend und sehr häufig stattfinden oder auf Stichproben beruhen – beides ist ineffizient und fehleranfällig. Würde der Kanton Zürich als einziger Kanton Steuern für Fahrräder einführen, hätte dies folglich einen übermässigen Kontrollaufwand zur Folge. Lediglich die Einführung einer gesamtschweizerischen Abgabe würde dies verhindern. Auf Bundesebene wurde am 21. März 2025 die Motion 25.3318 Fehr Düsel «Velofahrer könnten mit einer Vignette die Deckung der Infrastrukturkosten mittragen» eingereicht. Die Behandlung dieses Vorstosses ist hängig.

Die mit der Einführung einer kantonalen Abgabe erwähnten Aufwendungen für den Vollzug und die Kontrolle dürften in einem äusserst ungünstigen Verhältnis zum erwartbaren Ertrag stehen, wenn man davon ausgeht, dass die Höhe der für Fahrräder erhobenen Verkehrsabgabe tiefer sein müsste als jene für Motorfahrräder (heute Fr. 12.50 pro Jahr).

C. Fazit

Die Einführung einer Besteuerung der Fahrräder widerspricht wesentlichen kantonalen politischen Strategien und Zielen. Die Umsetzung wäre mit grossem administrativem Aufwand und aufgrund des kantonsübergreifenden Charakters des Veloverkehrs mit übermässigem Kontrollaufwand verbunden. Eine kostendeckende Finanzierung der Kosten der Veloinfrastruktur ist mit einer kantonalen Veloverkehrsabgabe nicht zu erreichen.

D. Antrag

Gestützt auf diesen Bericht beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, die Einzelinitiative KR-Nr. 309/2024 abzulehnen.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:	Die Staatschreiberin:
Carmen Walker Späh	Kathrin Arioli