

8. Ergänzung des kantonalen Strassengesetzes, Verbot von Einrichtung und Betrieb von Veloexpressrouten vor Schulanlagen

Einzelinitiative Fritz Klein vom 21. Februar 2025

KR-Nr. 84/2025

Ratsvizepräsident Beat Habegger: Eintreten auf Einzelinitiativen ist obligatorisch. Gemäss Paragraf 139 des Gesetzes über die politischen Rechte ist festzustellen, ob die vorliegende Einzelinitiative von mindestens 60 Ratsmitgliedern unterstützt wird.

Wird das Wort zur vorläufigen Unterstützung der Einzelinitiative gewünscht? Das ist der Fall.

Ueli Bamert (SVP, Zürich): Herr Klein, ich glaube nicht, dass Sie anwesend sind, wahrscheinlich im Livestream. Ja, Velovorzugsrouten sind eines der zahlreichen Mittel der Stadt Zürich, den Veloverkehr zu fördern und mehr Menschen zum Umsteigen auf das Velo zu bewegen. Daran gäbe es grundsätzlich nicht allzu viel auszusetzen. Dass dafür Autofahrspuren abgebaut oder gesperrt und auch sehr viele Parkplätze dafür geopfert werden müssen, das ist dann im Sinne der rotgrünen Anti-Auto-Politik der Stadt Zürich schon eher ein willkommener Nebeneffekt, böse Zungen würden sagen, vielleicht der eigentliche Hauptzweck. Trotzdem gilt, Velovorzugsrouten sind eine Realität und sie sind in der Stadt Zürich ja auch demokratisch legitimiert, was wir selbstverständlich akzeptieren. Mit der Unterstützung dieser Initiative stellen wir das Konzept der Velovorzugsrouten an sich nicht infrage.

Was allerdings auch unbestritten ist: Velovorzugsrouten bergen ein erhebliches Konfliktpotenzial. Dies sehe ich vor allem auch in meinem eigenen Wahlkreis, in Zürich-Wollishofen, wo sich zahlreiche Anwohner über rücksichtslos und zu schnell fahrende Velofahrer ärgern, die auf dem Velohighway durch das Quartier brettern, ein Umstand, der in der betroffenen Bevölkerung durchaus Ängste auslöst. Wer schon einmal im Kirchgemeindehaus in Wollishofen an einer Veranstaltung zu diesem Thema war – da gab es einige –, der weiss, wovon ich spreche. Insbesondere vor Schulen und Kindergärten sind die Ängste natürlich besonders gross. Die in der Initiative geforderten Anpassungen scheinen uns also im Grundsatz durchaus berechtigt.

Der Tages-Anzeiger hat es in seinem heutigen Artikel ja schon angedeutet, und das Argument wird von Ihrer Seite dann mit Sicherheit kommen: Ja, Autos sind viel schlimmer als Velos. Nun, dagegen gibt es natürlich auch etwas zu sagen, das eine hat mit dem anderen einfach nicht wahnsinnig viel zu tun. Autos werden ja bereits heute eingeschränkt. Dass Tempo 30 vor Schulen gilt und dass es Schwellen am Boden hat, das ist selbstverständlich. Autofahrer sind auch sensibilisiert. Velorouten, Velovorzugsrouten, sind dagegen etwas Neues, das es noch nicht so lange gibt. Und das Verhalten der Velofahrer wird nun mal von vielen Menschen

als rücksichtslos wahrgenommen. Und es gibt auch einen fundamentalen Unterschied: Autos unterliegen sehr strengen Regeln, die auch identifizierbar sind. Wenn ich mit dem Auto zu schnell fahre, riskiere ich eine riesige Busse oder einen Entzug der Fahrbewilligung. Das ist bei den Fahrrädern einfach nicht so. Fahrräder werden überhaupt nicht kontrolliert. Es kommt selten zu Kontrollen, die Velofahrer können im Grunde genommen machen, was sie wollen. Für sehr viele von ihnen, nicht für alle, stellen die Verkehrsregeln bestenfalls Empfehlungen dar. Wir setzen bei dieser Einzelinitiative aber doch auch ein Fragezeichen, insbesondere bei der Umsetzung. Sie fordert wörtlich ein Verbot von Velovorzugsrouten vor Schulen. Das scheint uns ein hartes Wort zu sein, es müsste eine Abschwächung von Velovorzugsrouten sein. Allenfalls braucht es eine Umleitung, ich weiss es nicht. Es bräuchte physische Schranken, damit die Velos weniger schnell fahren können. Dahingegen schreibt der Initiant, dass dies nicht möglich sei. Ich denke, am Ende müsste es in diese Richtung gehen. Eine Sperrung wäre meines Erachtens fast nicht möglich, da es auch der Logik der Velovorzugsroute widersprechen würde, mit welcher man so schnell wie möglich von A nach B kommen möchte.

Nun, ich komme zum Schluss: Wir unterstützen heute diese Initiative vorläufig, weil wir die Ängste und das Unsicherheitsgefühl in der Bevölkerung ernst nehmen. Wie sich das Anliegen dann schlussendlich umsetzen lässt, ohne das Konzept der Velovorzugsroute im Grundsatz infrage zu stellen, das werden wir dann gerne in der Kommission beraten. Besten Dank.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon): Die Einzelinitiative begründet, dass aus Gründen der Verkehrssicherheit Veloschnellrouten vor Schulhäusern verboten werden sollen. Der Tages-Anzeiger hat eine sehr spannende Auswertung gemacht, und ich finde, diese verdient es auch, hier zitiert zu werden. Denn es wurde nämlich geschaut, wie gefährlich Velos eigentlich für Kinder sind oder was für Kinder im Strassenverkehr gefährlich ist. Und es sind doch sehr interessante Zahlen. In absoluten Zahlen gibt es dreimal so viele Unfälle, die registriert wurden, mit Autos als mit Fahrrädern. Noch unterschiedlicher ist, dass die Unfälle mit Autos massiv schwerwiegender sind als jene mit Velos. Im Zeitraum seit 2010 hatte ein einziger Unfall mit Velos, der ursprünglich sogar auch nur als leicht eingestuft wurde, eine erhebliche Auswirkung auf das Kind. Mit Autos war es 23-mal mehr oder, anders gesagt, 2300 Prozent mehr.

Und noch tragischer: In der Stadt Zürich töten Autos Kinder unendlich häufiger als Velos. Mit dem Velo wurde kein Kind getötet, mit Autos drei. Diese Kinder wurden ausgelöscht, den Familien für immer entrissen. Wenn es also um die Sicherheit der Kinder ginge, müsste man die Gefährlichkeit der Autos reduzieren. Dies könnte man insbesondere mit mehr Veloschnellrouten machen, insbesondere auch Veloschnellrouten vor Schulhäusern. Denn auf Veloschnellrouten hat es weniger Autos. Und wenn es weniger Autos hat, besteht weniger Gefahr für Kinder. Und das andere wären mehr Temporeduktionen von 50 auf 30 Stundenkilometer. Das Problem besteht darin, dass eine Kollision mit einem Auto eine Kollision mit

einer starken Masse ist. Sie wissen, was das bedeutet, wenn Sie den Impulserhaltungssatz kennen. Es bedeutet aber auch, dass die Wucht mit der kinetischen Energie einhergeht. Die kinetische Energie erhöht sich im Quadrat, sie ist also verheerend grösser bei Tempo 50 als bei Tempo 30. Nur möchte dieser Rat ja gerne Temporeduktionen erschweren.

Häufig wird mit anekdotischen Erzählungen begründet, diese Veloschnellrouten seien problematisch. Man macht keine Verkehrspolitik aufgrund anekdotischer Erzählungen. Es heisst, Velofahrer würden als rücksichtslos wahrgenommen, sie hielten sich schlecht an die Verkehrsregeln. Ich kann Ihnen etwas weniger Anekdotisches erzählen: In Dietikon hat man dieses Jahr bei der Verkehrsinfrastruktur auch Ordnungsbussen verteilt. Etliche Fahrzeuglenkende haben eine Busse erhalten, weil sie es geschafft haben, nicht einmal bei der Verkehrsinstruktion vor einem Fussgängerstreifen zu halten, obwohl man einen Haufen Kindergärtler oder Erstklässler mit Westen hätte sehen können, obwohl man eine Polizistin mit Weste hätte sehen können. Nicht einmal dort konnten diese Leute anhalten. Von der Logik her müsste man dann ja eigentlich das Autofahren um die Schulhäuser komplett verbieten, wenn es um die Sicherheit der Kinder geht, wenn man es anekdotisch anschauen wollte. Aber man sollte ja keine anekdotische Verkehrspolitik betreiben.

Ich glaube, bei dieser Einzelinitiative geht es weniger um die Sicherheit der Kinder, sondern es geht diesen Leuten um die Verhinderung von Veloschnellrouten. Da bin ich froh, dass es die SVP hier nicht so extrem meint wie wohl der Einzelinitiant. In der Stadt Zürich gibt es verschiedene Leute, die versuchen, Obstruktion zu betreiben gegen diese Veloschnellrouten. Der TCS (*Touring Club Schweiz*) versucht, sie nach Möglichkeit gerichtlich zu blockieren, auch wenn die Verfahren kaum Hoffnung auf Erfolg zeigen. Und jetzt will man offensichtlich hier noch den Kantonsrat bemühen, weil man ja in der Stadt Zürich keine Chance hätte. Also, ich würde sagen: Setzen Sie sich für die Verkehrssicherheit von Schulkindern ein. Setzen Sie sich für mehr Tempo 30 ein und unterstützen Sie diese verlogene und schädliche Einzelinitiative nicht! Herzlichen Dank.

Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich): Die FDP wird diese Einzelinitiative ebenfalls vorläufig überweisen. Etwas zum Einzelinitianten: Er wohnt an der Kilchbergstrasse, kennt die Situation sehr gut. Er ist kein politisch motivierter Mensch, sondern wohnt an dieser Strasse, wo an der Kilchbergstrasse und der Tannenrauchstrasse eine Veloschnellroute entstehen soll. Der Widerstand aus der Bevölkerung, auch in meinem Wahlkreis, ist wirklich massiv. Unser Wahlkreis ist nun wirklich kein grossbürgerlich geprägter Wahlkreis. Es ist wirklich der Widerstand aus der Bevölkerung, den wir ernst nehmen möchten. An dieser geplanten Veloschnellroute Kirchbergstrasse–Tannenrauchstrasse hat es vier Schulhäuser. Es gehen über 1000 Schüler und Schülerinnen täglich dort ein und aus. Es gibt auch diese Verkehrszählung, die Untersuchung der Stadt Zürich an der Mühlebachstrasse. Das war vor der Einführung der Veloschnellroute, und schon dort hat man gesehen, dass die Hälfte der Velofahrer nicht anhält. Und seit der Einführung der

Veloschnellroute wurde noch keine neue Untersuchung gemacht. Aber man kann auch heute, wie gesagt, dem Tages-Anzeiger entnehmen, dass der Eindruck besteht, dass es wirklich noch schlimmer und gefährlicher geworden ist.

Wir möchten die Kinder schützen, und zwar vor Autos und vor Velofahrern. Das eine schliesst das andere nicht aus, wie es bereits Ueli Bamert gesagt hat. Vor Autos schützt man die Kinder unter anderem, indem man eben vor Schulhäusern Verkehrsbehinderungen anbringt, indem man Tempo 30 auf Quartierstrassen macht. All das unterstützen wir ja, dagegen opponieren wir nicht. Wir akzeptieren auch den Entscheid der Stimmbevölkerung der Stadt Zürich, das Ja zum Richtplan. Aber das heisst nicht, dass man dann bedingungslos alle Umsetzungen ohne Kritik akzeptieren muss, sie nicht hinterfragen kann. Wir schauen kritisch hin. Und wenn es so ist, dass die Veloschnellrouten Kinder gefährden, dann muss man da näher hinschauen. Wir überweisen deshalb diese Einzelinitiative gerne an die Kommission und werden das dann in der Kommission wirklich genau anschauen und uns eine gefestigte Meinung dazu machen.

Stephan Hegetschweiler (GLP, Zürich): Dass sich bei der Kombination von Veloschnellrouten und Schulanlagen grundsätzlich gewisse Herausforderungen ergeben können, ist allgemein verständlich. In den Medien wurde darüber berichtet, zum Beispiel über die Situation bei der Schule Mühlebach im Seefeld. Die Sicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmer liegt uns allen am Herzen, dafür habe ich mich auch schon persönlich eingesetzt. Dass man aber gleich zur Extremlösung greifen und grundsätzlich bei allen Schulanlagen Veloschnellbahnen verbieten möchte, ist in einer dicht genutzten Gemeinde, die diverse Ansprüche erfüllen muss, nicht zielführend. Der Verdacht steht im Raum, dass es sich bei dieser Einzelinitiative um einen grundsätzlichen Angriff gegen die Verbesserung des Verkehrs handelt.

Die GLP-Fraktion unterstützt die Einzelinitiative also nicht. Ein besserer Weg ist es, mit geeigneten Massnahmen situationsgerecht Lösungen zu finden, sodass alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer sicher an ihr Ziel gelangen.

Benjamin Krähenmann (Grüne, Zürich): Wir haben jetzt schon ein paar Mal von den Velovorzugsrouten in Wollishofen, aber auch im Seefeld gesprochen. Ich selber kenne die Situation im Seefeld, namentlich an der Mühlebachstrasse, sehr gut, das ist ja auch mein Wahlkreis. Und ich kenne auch die Situation sehr gut, bevor diese Strasse eine Velovorzugsroute war, und ich kann Ihnen sagen: Seit die Mühlebachstrasse eine Velovorzugsroute ist, ist die Situation deutlich besser geworden, und zwar für alle Verkehrsteilnehmenden. Wie war denn die Situation davor? Wenn Sie sich die Strasse zwischen Höschgasse und Münchhaldenstrasse anschauen, dort gab es Parkplätze, die zur Hälfte auf dem Trottoir und zur Hälfte auf der Strasse waren. Und wenn ich da mit dem Velo entlanggefahren bin, dann hatte ich keine Chance, irgendein Kleinkind zu sehen, das hinter einem solchen geparkten Auto hervorrennen würde. Glücklicherweise ist das auch nie passiert.

Aber Sie sehen auch hier: Es ist einfach unsinnig, sich nur auf die unmittelbare Situation vor der Schule zu beziehen. Velovorzugsrouten schaden den schwächsten Verkehrsteilnehmenden nicht, nein, sie machen die Situation besser. Und ich weiss auch nicht, wie oft der Einzelinitiant selber Velo fährt, denn bauliche Massnahmen, wie beispielsweise eben vor der Mühlebachstrasse, tragen sehr wohl dazu bei, dass ich mich als Velofahrer zurückhalte und etwas abbremse.

Und dann noch ein weiterer Punkt, das habe ich schon angedeutet: Die Situation nur vor den Schulen anzuschauen, ist nicht sinnvoll, denn Schulwege sind als Netze zu verstehen, Schulwege beginnen bei den Kindern zu Hause. Die Kinder laufen in die Schule, die Kinder laufen in den Hort, und diese ganze Strecke muss sicher sein, nicht nur die unmittelbare Situation vor der Schule. Und was gibt es jetzt also für Möglichkeiten, um diesen Schulweg, dieses Netz sicher zu machen? Ich denke, da haben wir von linksgrüner Seite schon lange eine Antwort darauf, eine Antwort, die Sie mit allen Mitteln zu bekämpfen versuchen, und diese Antwort ist flächendeckendes Tempo 30.

Und dann noch zu Herrn Bamert: Tempo 30 gilt natürlich auch für Velos, gerade auch für die schnellen E-Bikes mit Plaketten, die können sie auch büssen und nachverfolgen. Aber ja, Sie setzen sich ja von bürgerlicher Seite nicht für Tempo 30 ein, sondern Sie legen Tempo 30 aktiv Steine in den Weg, jüngstes Beispiel die Mobilitätsinitiative (*Vorlage 5947*), ganz im Sinne des Sprichworts «freie Fahrt für freie Bürger» – und «tote Kinder» könnte man hier noch anfügen. Kollegin Joss hat es gesagt, wie viele Kinder mehr aufgrund des motorisierten Individualverkehrs sterben als bei Velounfällen.

Dass die SVP Politik nur aus dem Bauch heraus macht und sich um keine Zahlen schert – ja, Sie lachen, Herr Weidmann (*Tobias Weidmann*) –, das ist ja nichts Neues, das kennen wir schon zu Genüge. Dass nun aber auch die FDP diese Fakten, die Sie sicher im Tages-Anzeiger gelesen haben, ignoriert und bei solch populistischen Scheinlösungen noch mitmacht, notabene mit einem Verbot, das wirft schon grosse Fragen auf. Wir werden die Einzelinitiative selbstverständlich nicht unterstützen.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): Veloexpressrouten sind noch eine neuere Idee und man hat noch sehr wenig Erfahrung damit. Auch die Folgen und Gefahren sind noch unklar. Der Platz ist beschränkt, jeder beansprucht Platz. Die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden sind immer dazu aufgefordert, gegenseitig Rücksicht zu nehmen, die Stärkeren auf die Schwächeren, die Schnelleren auf die Langsameren. Dies gilt auch für Velofahrende auf den Veloexpressrouten. Eine Ergänzung im Strassenverkehrsgesetz vorzunehmen für eine einzelne Situation wie Veloexpressrouten vor Schulanlagen ist nicht sehr zweckmässig. Es muss generell die Situation angesehen werden. Auch die Situation mit Veloexpressrouten vor Altersheimen, Spitälern, Bahnhöfen, Bus- und Tramstationen mit grossem Publikumsverkehr muss unbedingt angeschaut werden. Zum Schutz der Schwä-

cheren müssen alle Begegnungen zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden klar geregelt werden. Die Mitte-Fraktion unterstützt aus diesen Gründen diese Einzelinitiative nicht.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern am Albis): Rücksichtslose Velofahrende sind tatsächlich ein Ärgernis, und ich gebe es zu, manchmal gehöre ich fast auch ein wenig zu dieser Gruppe, wenn ich bei uns mit meinem E-Bike mit gelber Nummer durch die Begegnungszone fahre. Die Anforderung ist sehr gross, dort schön das Tempo zu halten. Ich möchte daran erinnern, Velovorzugsrouten sind demokratisch legitimiert, es ist ein Auftrag, Ueli Bamert hat es selber gesagt, es wurde darüber abgestimmt. Es ist ein Wunsch der Bevölkerung, dass man das umsetzt. Ist jetzt ein Verbot vor Schulhäusern, wie es gefordert wird, ein geeignetes Instrument? Ich bezweifle das stark. Wir müssten ja dann überlegen, überall, wo es heikel ist, Verbote auszusprechen. Benjamin Krähenmann hat es auch erwähnt, es geht nicht nur um einzelne Lokalitäten, es geht um ganze Schulwege, es geht um Spielplätze, es geht um Kitas, Horts. Überall könnte es heikel sein, man müsste konsequenterweise überall ein Verbot aussprechen, wenn man dieses Modell durchziehen würde. Und ich glaube, es gäbe einen Bumerang zu allen gefährlichen Verkehrsteilnehmenden, vor dem man Kinder schützen müsste, also es würde auch den motorisierten Verkehr betreffen, überall, flächendeckend.

Kurze Rede, kurzer Sinn: Diese Initiative ist ungeeignet und sie ritzt das Prinzip der Subsidiarität. Wir probieren jetzt hier, ein Problem der Stadt, von Gemeinden zu lösen. Das muss eigentlich dort angesiedelt sein. Schuster, bleib bei deinen Leisten, wir unterstützen diese Einzelinitiative nicht.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Die Debatte verläuft relativ erwartungsgemäss. Es werden die standardmässigen Vorurteile von allen Seiten bedient, dass sich die Velofahrer nicht an die Regeln halten. Und nun soll dies neu die grosse Gefahr für die Schulkinder sein, so zumindest gemäss dem Einzelinitianten. Die rechte Ratsseite nimmt dies natürlich auch noch dankend auf. Dabei wird natürlich auch die Gefährlichkeit von zu schnell fahrenden Autofahrern, von parkenden Autos, beispielsweise bei Spielplätzen und Schulhäusern, brav ausgeblendet, und die linke Seite muss Sie darauf aufmerksam machen, dass diese Gefahr halt auch besteht und Autos halt auch tödlich sein können, was bei Velofahrenden eher schwierig ist. Beides ist natürlich eher ärgerlich, und es ist eine gegenseitige Rücksichtnahme erforderlich.

Doch man kann festhalten, dass Velovorzugsrouten grundsätzlich ein Erfolgsmodell sind. Ich komme zwar nicht aus der Stadt Zürich, ich komme aus Winterthur, und hier sind ebenfalls Velovorzugsrouten in Planung. Die ersten sind bereits eröffnet worden, sie führen auch an Schulhäusern vorbei, zum Beispiel am Schulhaus Neuwiesen oder Tössfeld, ohne dass dies gross ein Problem dargestellt hätte. Und wenn Veloschnellrouten baulich auch noch konsequent geplant und umgesetzt werden, dann hat es sogar mehr Platz für Fussgänger im Quartier Neuwiesen. Dort wird im Moment entsprechend umgebaut, damit die Trottoirs grösser sind

als zuvor und es somit auch mehr Platz hat für Schulkinder. Am Ende ist das Ganze kein Problem. Man kann hier eher sagen, es sind Nebelpetarden, die Sie gegen diese Velovorzugsrouten richten. Wir von der AL werden diese EI daher nicht unterstützen und sie entsprechend ablehnen.

Abstimmung

Für die vorläufige Unterstützung der Einzelinitiative KR-Nr. 84/2025 stimmen 69 Ratsmitglieder. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen erreicht worden. Die Initiative ist vorläufig unterstützt.

Ratsvizepräsident Beat Habegger: Die Einzelinitiative wird an den Regierungsrat zu Bericht und Antrag überwiesen.

Das Geschäft ist erledigt.