Antrag des Regierungsrates vom 30. September 2026

KR-Nr. 84a/2025

Beschluss des Kantonsrates über die Einzelinitiative KR-Nr. 84/2025 betreffend Ergänzung des kantonalen Strassengesetzes, Verbot von Einrichtung und Betrieb von Veloexpressrouten vor Schulanlagen

(vom . . . . . .)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 30. September 2026,

beschliesst:

I. Die Einzelinitiative KR-Nr. 84/2025 von Fritz Klein, Zürich, betreffend Ergänzung des kantonalen Strassengesetzes, Verbot von Einrichtung und Betrieb von Veloexpressrouten vor Schulanlagen wird abgelehnt.

II. Mitteilung an den Regierungsrat sowie an Fritz Klein, Zürich.

Der Kantonsrat hat am 28. April 2025 folgende von Fritz Klein, Zürich, am 14. März 2025 eingereichte Einzelinitiative vorläufig unterstützt und dem Regierungsrat zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

Antrag

Das kantonale Strassengesetz ist dahingehend zu ergänzen, dass die Einrichtung und der Betrieb von Veloexpressrouten (Veloschnellrouten, Velovorzugsrouten, Velobahnen) an Quartierstrassen vor Schulanlagen verboten wird.

Begründung

Veloexpressrouten dienen ausdrücklich dem schnellen Vorankommen des Veloverkehrs ohne Stop-and-Go. Velos sollen also nicht zum Anhalten bzw. zur Verlangsamung der Fahrt gezwungen werden. Die schwächsten Verkehrsteilnehmer sind aber die zu Fuss Gehenden und ganz besonders die Schulkinder.

Bereits heute gibt es vor Schulanlagen in Tempo 30 Zonen immer wieder Konflikte zwischen Velofahrenden und Schulkindern. Alle Appelle fruchten in dieser Hinsicht wenig. Konflikte gerade auf Fussgängerstreifen bei Schulanlagen gehen meistens zulasten der schwächsten Verkehrsteilnehmer, der vortrittsberechtigten Schulkinder, aus und setzen diese Gefahren und unnötigen Schrecksekunden aus.

Autos lassen sich an diesen Stellen durch einfache bauliche Massnahmen zur Temporeduktion zwingen. Derartige Massnahmen für Velofahrende zu treffen ist aber sehr viel schwieriger.

Diese Situationen werden nur noch gefährlicher, wenn sich Velofahrende bei Einrichtung von Veloexpressrouten (Veloschnellrouten, Velovorzugsrouten, Velobahnen) ihr angepriesenes Recht auf schnelles Vorankommen ohne Stop-and-Go durchsetzen wollen. Solche unnötigen Gefahren sind für die Schulkinder in Quartierstrassen wo immer möglich zu vermeiden und zu verhindern.

Bericht des Regierungsrates:

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

Das Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz, SR 705) legt die Grundsätze fest, welche die Kantone und Gemeinden bei der Planung, Anlage und Erhaltung von Velowegnetzen beachten müssen. Es verpflichtet die Kantone und Gemeinden zur Planung eines zusammenhängenden und durchgängigen Velowegnetzes. Velowegnetze für den Alltag umfassen gemäss Art. 3 Abs. 2 des Veloweggesetzes auch Velobahnen. Gemäss Art. 3 Abs. 3 des Veloweggesetzes erschliessen und verbinden Velowegnetze insbesondere Wohngebiete, Arbeitsplätze, Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, öffentliche Einrichtungen, Einkaufsläden, Freizeit- und Sportanlagen sowie Velowegnetze für die

Freizeit. Die Errichtung von Velobahnen ist somit gemäss Veloweggesetz auch im Umfeld von Schulen zulässig. Ein generelles Verbot von Velobahnen vor Schulanlagen, wie sie die Einzelinitiative fordert, stünde im Widerspruch zu dieser bundesrechtlichen Vorgabe. Da die Einzelinitiative jedoch in Form einer allgemeinen Anregung eingereicht wurde, könnte ihr Kernanliegen, die Verkehrssicherheit im Bereich von Schulen, indessen bundesrechtskonform umgesetzt werden.

Die mit der Einzelinitiative verfolgte Anpassung des Strassengesetzes (LS 722.1) erweist sich somit – mit der erwähnten Einschränkung – als mit dem übergeordneten Bundesrecht grundsätzlich vereinbar, wahrt die Einheit der Materie und ist nicht offensichtlich undurchführbar.

B. Beurteilung der Einzelinitiative

Vorab ist eine Klärung der Begriffe vorzunehmen. Der in der Initiative verwendete Begriff der Veloschnellroute wurde auf nationaler Gesetzesebene durch den Begriff «Velobahn» (vgl. Art. 3 Abs. 2 Veloweggesetz) ersetzt, weswegen vorliegend dieser Begriff verwendet wird. Die Anpassung der Terminologie ist in den kantonalen Planungsinstrumenten und Unterlagen teilweise noch nachzuführen. Die weiteren in der Einzelinitiative aufgeführten Begriffe Veloexpressroute und Velovorzugsroute werden weder auf Bundesebene noch auf kantonaler Ebene verwendet.

Der kantonale Velonetzplan ist durch die regionalen Richtpläne behördenverbindlich verankert und in drei Hierarchiestufen gegliedert: Velobahnen (ehemals Veloschnellrouten), Haupt- und Nebenverbindungen. Ergänzt wird das kantonale Velowegnetz durch die Freizeitrouten von SchweizMobil und das kommunale Velowegnetz, wobei Letzteres in den kommunalen Richtplänen behördenverbindlich festzulegen ist (vgl. § 31 Abs. 2 Planungs- und Baugesetz [LS 700.1]).

Velobahnen bilden somit die höchste Qualitätsstufe im Veloverkehrsnetz. Sie verlaufen entlang von Achsen mit hoher Nachfrage und verbinden bedeutende Zielorte auch über grössere Distanzen. Velobahnen zeichnen sich durch eine ausreichende Breite aus, die ein sicheres Kreuzen von Velos ermöglicht. Sie werden weitgehend getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt. Ihre Ausgestaltung richtet sich nach den geltenden Standards Veloverkehr des Kantons Zürich vom 1. Februar 2023.

Im Kern geht es bei der Einzelinitiative um die Verkehrssicherheit im Bereich von Schulen, insbesondere für die Schulkinder. Diesem berechtigten Anliegen stellt die Initiative jedoch einschränkende Bedingungen entgegen, die dazu führen, dass weitere Verkehrsträger, von denen mögliche Gefahren für die Schulwegsicherheit ausgehen, aus der

Betrachtung ausgeschlossen werden. So sollen Velobahnen – unabhängig von der darauf angebrachten Signalisation oder umgesetzten baulichen Massnahmen – im Bereich von Schulen generell verboten werden. Auch Strassen, die von Personenwagen, Lastwagen, Motorrädern und Velos befahren werden, sollen von der Thematik der Schulwegsicherheit ausgeklammert werden.

Ergänzend ist festzuhalten, dass sich die Schulwegsicherheit in der Regel nicht auf den unmittelbaren Bereich vor dem Schulhaus beschränkt, sondern den ganzen Weg von der Wohnadresse bis zur Schule, zum Kindergarten oder zum Hort umfasst. Dabei erschweren weniger die Quartierstrassen den Schulweg, sondern primär die Hauptverkehrsachsen mit grossem Verkehrsaufkommen und höheren Geschwindigkeiten, mehrspurige Strassen und fehlende Überquerungshilfen. Diese Rahmenbedingungen erschweren es, die Stossrichtung der Initiative mit der vorgeschlagenen Lösung zu erreichen. Massgeschneiderte Lösungen im Rahmen einer Einzelfallbetrachtung werden dadurch ausgeblendet.

Mit einer für alle Verkehrsteilnehmenden zielführenden Signalisation, insbesondere durch das Markieren von Fussgängerstreifen oder das Anbringen des Gefahrensignals «Kinder» (1.23; Art. 11 Signalisationsverordnung [SSV, SR 741.21]), kann im Einzelfall gefährlichen Situationen, unabhängig von der Klassierung der Strasse oder der Art der Verkehrsteilnehmenden, hinreichend entgegengewirkt werden. Sind Fussgängerstreifen mit einer Lichtsignalanlage versehen, können zudem separate Veloampeln angebracht werden, um die Velofahrenden direkt zu adressieren.

Die Thematik der hohen Geschwindigkeiten und langen Bremswege betrifft alle Verkehrsteilnehmenden gleichermassen. Bei Schulanlagen ist es grundsätzlich zulässig, zur Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten anzuordnen (Art. 108 Abs. 1 SSV). Insbesondere können gemäss Art. 108 Abs. 2 Bst. b SSV die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten herabgesetzt werden, wenn bestimmte Strassenbenützende eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen. Auch bauliche Massnahmen, wie beispielsweise Schwellen, können geeignet sein, um die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeiten und Gewährung der Vortritte zu verbessern. Bei Bedarf und insbesondere auf den Schulstart hin ist die Polizei zudem regelmässig präsent und sensibilisiert alle Verkehrsteilnehmenden, damit auf die Schulkinder Rücksicht genommen wird. Verkehrsregelverstösse werden entsprechend geahndet.

Bei der Planung und Realisierung von Velobahnen muss somit bereits nach dem geltenden Recht berücksichtigt werden, dass an sensiblen Orten wie Schulen, je nach den gegebenen Umständen des Einzelfalls,

Fussgängerstreifen oder Temporeduktionen angeordnet sowie geeignete bauliche Massnahmen umgesetzt werden müssen, um die Verkehrssicherheit der Schulkinder zu gewährleisten. Dies ist auch in den geltenden Standards entsprechend verankert (vgl. Handbuch Velobahnen Bundesamt für Strassen ASTRA, 1. Auflage 2025, sowie Standards Veloverkehr des Kantons Zürich).

Generelle Verbote oder Einschränkungen von Velobahnen im Bereich von Schulen stehen daher einer Einzelfallbetrachtung entgegen und sind angesichts der bereits nach geltendem Recht bestehenden Möglichkeiten zum Schutz der Schulkinder nicht verhältnismässig. Auch pauschale Vorschriften, wie eine generelle Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit im Bereich von Schulen, vermögen für die Einzelfallbetrachtung keinen Mehrwert zu schaffen. Bei der Planung und Realisierung von Velobahnen ist aufgrund der geltenden gesetzlichen Grundlagen auch heute schon zu prüfen, ob alternative Routen möglich sind, die nicht bei sensiblen Orten bzw. Nutzungen vorbeiführen. Falls dies im Einzelfall nicht möglich ist, muss mit entsprechenden Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrs- und Schulwegsicherheit reagiert werden.

C. Schlussfolgerung

Die Sicherheit der Schulkinder ist für den Regierungsrat ein wichtiges Anliegen. Namentlich vor Schulanlagen können Velobahnen zu Konflikten führen. Ein pauschales Verbot von Velobahnen vor Schulanlagen ist jedoch nicht sachgerecht. Es ist jeweils im konkreten Fall zu prüfen, wie die Sicherheit der Schulkinder durch geeignete bauliche Massnahmen oder eine entsprechende Signalisation erhöht werden kann. Es ist davon auszugehen, dass im Bereich von Schulanlagen verkehrsberuhigende flankierende Massnahmen umzusetzen sind.

D. Antrag

Gestützt auf diesen Bericht beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, die Einzelinitiative KR-Nr. 84/2025 abzulehnen.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:	Die Staatsschreiberin:
Carmen Walker Späh	Kathrin Arioli