

**Beschluss des Kantonsrates
zum Postulat KR-Nr. 461/2022
betreffend Eine Veloschnellroute von Feldbach
nach Tiefenbrunnen**

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 9. Juli 2025,

beschliesst:

I. Das Postulat KR-Nr. 461/2022 betreffend Eine Veloschnellroute von Feldbach nach Tiefenbrunnen wird als erledigt abgeschrieben.

II. Mitteilung an den Regierungsrat.

—

Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 26. Juni 2023 folgendes von Kantonsrat Thomas Forrer, Erlenbach, und Mitunterzeichnenden am 5. Dezember 2022 eingereichte Postulat zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

Der Regierungsrat wird eingeladen a) darzulegen, wann und mit welchen baulichen und verkehrstechnischen Massnahmen sie die im kantonalen Velonetzplan eingetragene Veloschnellroute zwischen Tiefenbrunnen und Erlenbach zu realisieren gedenkt – und b) zu prüfen, wie eine Fortsetzung der Veloschnellroute bis nach Stäfa geführt werden kann.

—

Bericht des Regierungsrates:

Ausgangslage

Der bisher verwendete Ausdruck «Veloschnellroute» wurde auf nationaler Gesetzesebene durch den Begriff «Velobahn» (vgl. Art. 3 Abs. 2 Veloweggesetz [SR 705]) ersetzt, weswegen vorliegend dieser verwendet wird. Die Anpassung der Terminologie ist in den kantonalen Planungsinstrumenten und Unterlagen noch nachzuführen.

Velobahnen bilden 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 ausreichende Breite und eine weitgehende Trennung vom motorisierten Verkehr und Fussverkehr aus. Ihre Ausgestaltung richtet sich nach den geltenden «Standards Veloverkehr» des Kantons.

Die Umsetzung des Velonetzes ist gemäss Veloweggesetz eine gesetzliche Verpflichtung (Art. 5 ff. Veloweggesetz).

Die Velobahn Pfannenstil zwischen der Stadtgrenze Zürich und Erlenbach ist ein zentrales Element des künftigen Velonetzes und wird in mehreren Planungsinstrumenten klar ausgewiesen. Sie ist im kantonalen Velonetzplan als Velobahn explizit festgehalten. Auch im regionalen Richtplan Verkehr der Zürcher Planungsgruppe Pfannenstil ist entlang dieser Achse ein «Radweg geplant» und behördenverbindlich festgesetzt. Darüber hinaus wird die Velobahn Zürich bis Erlenbach im regionalen Gesamtverkehrskonzept als bedeutendes Projekt im Perimeter konkret benannt. Auf dem Korridor Zürichstrasse verläuft bereits seit Langem die SchweizMobil-Freizeitveloroute Nr. 66.

Gemäss RRB Nr. 591/2016 sind für Velobahnen Korridorstudien durchzuführen, in deren Rahmen die genaue Linienführung erarbeitet und festgelegt wird.

Ergebnisse aus der Korridorstudie

Die Korridorstudie in Bezug auf die Velobahn Pfannenstil hatte das Ziel, die im Velonetzplan vorgeschlagene Linienführung der Velobahn entweder zu bestätigen oder eine besser geeignete Alternative zu definieren. Sowohl die Korridorstudie im Perimeter Stadtgrenze Zürich bis Erlenbach als auch die Potenzialstudie Erlenbach bis Kantonsgrenze konnten zwischenzeitlich durchgeführt und abgeschlossen werden.

Die Studie im Perimeter Stadtgrenze Zürich bis Erlenbach hat drei Korridore untersucht: Seestrasse, Zürichstrasse und Alte Landstrasse. Eine Velobahn entlang der Seestrasse oder der Alten Landstrasse könnte aufgrund des sehr hohen motorisierten Individualverkehrs (MIV) nur mit einer baulich abgetrennten Veloinfrastruktur (Radweg) und er-

heblichem Landerwerb realisiert werden. Beide Korridore würden Eingriffe in private Liegenschaften mit Gärten und Vorplätzen erfordern, da innerhalb der bestehenden Strassenparzellen kaum Platzreserven vorhanden sind.

Entlang der Seestrasse müssten zusätzlich knapp 100 Parkplätze abgebaut und sämtliche Knotenpunkte sowie Einmündungen umgestaltet werden. Auf der Alten Landstrasse wären platzintensive Lösungen für die Radwegführung an Bushaltestellen erforderlich. Beide übergeordneten Strassen verfügen über Knoten und Kreisverkehrsanlagen, die in erster Linie auf die Leistungsfähigkeit des MIV ausgelegt und aus Sicht der Veloverkehrssicherheit ungeeignet sind. Die Realisierung einer Veloinfrastruktur nach den Standards einer Velobahn steht im Widerspruch zu diesen Gegebenheiten.

Die Studie hat eine fachliche Bestvariante ergeben, die den im Velonetzplan vorgesehenen Korridor entlang der Zürichstrasse bestätigt. Der Korridor Zürichstrasse besteht grösstenteils aus kommunalen Quartierstrassen mit geringem Verkehrsaufkommen und bereits heute viel Veloverkehr. Diese Strassen bieten ideale Voraussetzungen für die Umsetzung einer Velobahn. Um einen ausreichend breiten Strassenquerschnitt für sicheres Velofahren zu gewährleisten, wäre voraussichtlich ein partieller Abbau bestehender Strassenparkplätze in der blauen Zone erforderlich.

Die Studie wurde in Zusammenarbeit mit den Gemeinden Zollikon, Küsnacht und Erlenbach erstellt. Im Rahmen der Korridorstudie wurde eine ausführliche Interessenabwägung vorgenommen. Im Rahmen der Interessenabwägung wurde ersichtlich, dass auf dem Korridor Zürichstrasse ein nicht lösbarer Interessenkonflikt besteht, nämlich der Wegfall von Parkplätzen im Strassenraum. Auf den Korridoren Seestrasse und Alte Landstrasse bestehen hingegen mehrere nicht lösbare Interessenkonflikte (Funktion Strasse, hohe Landbeanspruchung, Umwelt/Klima, Wegfall Parkplätze). Entsprechend ist der Korridor Zürichstrasse für die Velobahn am besten geeignet und soll weiterverfolgt werden.

Die Gemeinden haben Bedenken hinsichtlich des Parkplatzabbaus auf den betroffenen Strassenabschnitten, möglicher negativer Auswirkungen des Durchgangsverkehrs sowie einer potenziellen Erhöhung der Geschwindigkeit von Auto- und Veloverkehr geäussert.

Weiterführung der Velobahn von Erlenbach bis Stäfa

Für die Prüfung einer möglichen Weiterführung der Velobahn wurde eine Beurteilung der Velonachfrage zwischen der Stadt Zürich und Stäfa erstellt. Die Verkehrsbelastung nimmt zwischen der Stadt Zürich und Herrliberg laufend ab. Die Gemeinden Meilen, Uetikon am See und

Männedorf weisen höhere Verkehrsbelastungen auf. Dementsprechend ist der Binnenverkehr in diesen drei Gemeinden ebenfalls stark. Ab Männedorf in Richtung Stäfa und Hombrechtikon (Feldmeilen) nimmt die Verkehrsbelastung stetig ab. Die Siedlungsstruktur und das Verkehrsnetz entlang des rechten Seeufers werden immer wieder durch topografische Gegebenheiten (insbesondere Bachverläufe) unterbrochen. Die Verkehrsinfrastruktur wird oft auf wenige hundert Meter zwischen dem Seeufer und dem topografischen Einschnitt eingegrenzt. Eine durchgehende Infrastruktur ohne Höhenunterschiede ist somit schwer zu realisieren. Aufgrund der prognostizierten Nachfrage (2040) und den topografischen Gegebenheiten ist es aus kantonaler Sicht nicht zweckmässig, die geplante Velobahn von Erlenbach bis Stäfa zu verlängern. Das Nachfragepotenzial wird über die vorgesehenen und im Velonetzplan bereits enthaltenen Verbindungshierarchien vollumfänglich abgedeckt.

Umsetzungsmöglichkeiten

Für den rund fünf Kilometer langen Perimeter der Velobahn Pfannenstil bestehen unterschiedliche Möglichkeiten der Umsetzung und Etappierung. Eine vollständige bauliche Umsetzung – etwa durch Anpassung des Strassenquerschnitts – erfolgt sinnvollerweise im Rahmen ohnehin geplanter Strasseninstandsetzungen. So lassen sich Synergien nutzen und bauliche Massnahmen wie Entwässerungsanpassungen, Fussgängerquerungen oder Entsiegelungen gezielt integrieren.

Alternativ ist auch eine kurzfristige Umsetzung ohne grössere bauliche Eingriffe möglich, wie dies in den Städten Zürich, Winterthur und Uster erfolgt: Rechtsvortritte werden aufgehoben, Parkplätze demarkiert und die Veloführung durch Markierungen und punktuelle Elemente wie Anrampungen sichtbar gemacht. Diese Vorgehensweise erlaubt eine etappierte Umsetzung über längere Strecken und kann unabhängig von baulichen Grossprojekten erfolgen.

Auf den betroffenen Abschnitten in den Gemeinden Zollikon und Erlenbach ist vorgesehen, die Velobahn mehrheitlich im Rahmen von ohnehin anstehenden Strassenprojekten umzusetzen. Auf den Quartierstrassen von Küsnacht plant die Gemeinde in näherer Zukunft keine umfassenden Strassensanierungen.

Runder Tisch

Aufgrund kritischer Rückmeldungen der Gemeinden lud der Baudirektor die Gemeindepräsidenten und die Tiefbauvorstehenden der Gemeinden Zollikon, Küsnacht und Erlenbach zu einem runden Tisch. Am runden Tisch vom 24. Januar 2025 kamen die Gemeindevertretenden

und die Baudirektion zum Konsens, dass die Linienführung auf der Zürichstrasse am besten geeignet ist. Die Umsetzung einer Velobahn gemäss kantonalen Velostandards wurde insbesondere von den Vertretern der Gemeinde Küsnacht aufgrund der grossen Anzahl betroffener Parkplätze abgelehnt. Einigkeit konnte darüber erreicht werden, dass kleinere Massnahmen zur Verbesserung der Situation für Velofahrende in gegenseitigem Einverständnis umgesetzt werden können. Dass in diesem Rahmen einzelne Parkplätze aus Sicherheitsgründen aufgehoben werden können, war dabei unbestritten.

Rückmeldungen aus der Vernehmlassung

In der Vernehmlassung der Korridorstudie haben sich die Gemeinden Zollikon und Erlenbach für die Bestvariante «Korridor Zürichstrasse» ausgesprochen. Sie fordern, die Parkplatzthematik weiterhin zu vertiefen und eng in die Detailplanung einbezogen zu werden. Bei den kommunalen Projekten ist der Kanton in den entsprechenden Abschnitten einzubeziehen. Die Gemeinde Küsnacht lehnt die Korridorstudie Velobahn in der Vernehmlassung grundsätzlich ab.

Nächste Schritte

Bei der Velobahn Pfannenstil handelt es sich um eine kantonale Velo-Verbindung auf kommunalen Strassen. Die Zuständigkeit für die Umsetzung der baulichen Massnahmen liegt daher in erster Linie bei den Gemeinden. Diese sind, wie der Kanton, gemäss Veloweggesetz zur Umsetzung des Velowegnetzes verpflichtet. Die entsprechenden Prozesse und Aufgabenteilungen sind allerdings noch zu definieren. Aufgrund der ablehnenden Haltung der Gemeinde Küsnacht ist der weitere Verlauf des Projekts auf Gemeindegebiet Küsnacht noch offen. Vorbehalten bleiben zudem die finanziellen Möglichkeiten gemäss Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplanung und Investitionspriorisierung.

Gestützt auf diesen Bericht beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 461/2022 als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:	Die Staatsschreiberin:
Martin Neukom	Kathrin Arioli