

**Beschluss  
Schulwegsicherheit**

Genehmigung Pilotprojekt Förderung Schulwegsicherheit mit Halteverbot vor Schulhäusern

Sitzung vom 03. Februar 2026  
Beschluss Nr. 2026-36

P2.08

**Stadtrat**

Zentralstrasse 9  
Postfach  
8304 Wallisellen

Telefon: 044 832 61 11  
E-Mail: praesidiales@wallisellen.ch

## Ausgangslage

Die Schulwegsicherheit ist seit Jahren ein zentrales Thema in der Stadt und wird regelmässig überprüft. Obwohl in verschiedenen Bereichen bereits deutliche Verbesserungen erreicht wurden, zeigt sich weiterhin Handlungsbedarf. Insbesondere das Phänomen der «Elterntaxis» führt regelmässig zu Rückmeldungen und Anfragen aus der Bevölkerung zur Steigerung der Verkehrssicherheit. Kritisch bewertet werden v.a. die unübersichtlichen, teils als chaotisch wahrgenommenen Verkehrssituationen während den Bring- und Abholspitzen, punktuelle Behinderungen sowie Konflikte zwischen motorisiertem Verkehr, Fuss- und Veloverkehr vor den Schulhäusern. Aufgrund dieser Problematik hat der Ressortvorstand Bevölkerung + Sicherheit in Rücksprache mit dem Ressortvorstand Bildung die Abteilung Bevölkerung + Sicherheit beauftragt, einen entsprechenden Lösungsvorschlag zu erarbeiten. Ziel ist es, eine ganzheitliche und nachhaltige Lösung zu entwickeln, welche die Verkehrssicherheit im Umfeld der Schulhäuser erhöht, die berechtigten Interessen der Anwohnerschaft berücksichtigt und den Schulweg für alle Verkehrsteilnehmenden langfristig sicherer gestaltet.

In den letzten Jahren wurden bereits verschiedene Massnahmen zur Erhöhung der Schulwegsicherheit umgesetzt. Dazu gehört insbesondere die flächendeckende Einführung von Tempo-30-Zonen sowie diverse Sensibilisierungsmassnahmen. Gemeinsam mit den Schulen wurden u.a. mehrfach betreffende Elternbriefe versandt und Flyer verteilt. Zudem sprechen Lehrpersonen die Eltern vor Ort teilweise auch direkt an, gerade bei sehr gefährlichen Situationen. In einzelnen Jahren wurden nach den Sommerferien bei allen Schulhäusern temporäre Halteverbote angeordnet und durch polizeiliche Kontrollen begleitet. Daneben finden sporadische Kontrollen durch die Stadtpolizei statt, insbesondere zu Beginn eines Schuljahres. Dabei werden Eltern gezielt aufgeklärt und bei Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsgesetz gebüsst. Zudem werden Schulwegsicherheits-Trainings durchgeführt, bei denen Eltern und Kinder gemeinsam durch die Stadtpolizei zu sicherem Verhalten auf dem Schulweg, insbesondere beim Queren von Strassen, angeleitet und sensibilisiert werden. Weitere Schwerpunkte bilden Schulungen durch die Stadt- und Kantonspolizei, in denen Kinder gezielt zu Verkehrssituationen, Regeln und sicherem Verhalten im Strassenverkehr instruiert werden.

Die Erfahrungen der letzten Jahre zeigen, dass all diese Massnahmen vor allem eine temporäre Wirkung entfalten. Während der Interventionsphase verbessert sich das Verhalten deutlich, nach deren Abschluss kehren die Elterntaxis jedoch schnell wieder zurück. Vor diesem Hintergrund soll die Thematik gezielt vertieft werden, um eine dauerhafte und nachhaltige Lösung für die Verkehrsorganisation und Schulwegsicherheit im unmittelbaren Schulumfeld zu erarbeiten. Dazu soll ein einjähriges Pilotprojekt gestartet werden, bei dem an einem ausgewählten Schulhaus Halteverbotszonen eingerichtet werden, wo das Halten und Parkieren untersagt ist.

Elterntaxis sind ein schweizweit verbreitetes Phänomen und werden entsprechend von Behörden und Präventions- und Verkehrsorganisationen aktiv thematisiert. Im Kanton Zürich haben mehrere Gemeinden und Städte, darunter Winterthur, Wädenswil, Opfikon, Turbenthal und Kloten, Halteverbote bei Schulhäusern eingeführt, meist zeitlich beschränkt auf die Bring- und Abholzeiten bzw. Schulzeiten.

## Erwägungen

### Halteverbotszonen

Die bislang umgesetzten Massnahmen waren v.a. präventiver Natur und führten nicht zu einem nachhaltigen Erfolg, weshalb nun ergänzend zu den bereits bestehenden Aktivitäten, strengere Massnahmen geprüft werden. Dabei geht es namentlich um die Anordnung von Halteverboten vor den Schulhäusern, da ein reines Parkverbot zu kurz greift.

Grundsätzlich kann ein Halteverbot entlang Strassenabschnitte einzeln signalisiert werden. Diese Vorgehensweise ist jedoch in der Umsetzung sehr material- und ressourcenintensiv, da je nach Länge und örtlichen Gegebenheiten zahlreiche Signale erforderlich sind, um die Anordnung klar, durchgehend und rechtssicher kenntlich zu machen. Zweckmässiger ist die Anordnung von Halteverbotszonen, wie es auch in der Gemeinde Opfikon mit sogenannten «Schulzonen» bereits umgesetzt wurde. Solche Halteverbots- oder Schulzonen werden ähnlich wie Tempo-30-Zonen mit Beginn und Ende der Zone signalisiert. Innerhalb des definierten Perimeters gilt das Halteverbot flächendeckend, mit Ausnahme von markierten Parkfeldern. Eine Zonierung ist ausserdem sinnvoll, da sich die Problematik erfahrungsgemäss nicht nur auf die unmittelbar an das Schulareal angrenzende Strassen beschränkt, sondern häufig auch auf die nächstgelegenen Strassen verlagert. Eine Halteverbotszone ermöglicht es so, den relevanten Bereich unkompliziert miteinzubeziehen. Zwar ist weiterhin mit Ausweichreaktionen zu rechnen, im Vordergrund steht jedoch die unmittelbare Entschärfung der Situation im direkten Schulumfeld, wo sich besonders viele Kinder bewegen. Ein vollständiges Unterbinden von Ausweichmanövern ist realistisch nicht möglich.

Rechtlich hat sich die Ausgangslage im Kanton in den letzten Jahren weiterentwickelt. Während zuvor Gemeinden Halteverbote nur temporär für höchstens sechzig Tage anordnen durften, wurde mit revidierter Signalisationsverordnung (KSigV, LS 741.2) 2022 die Möglichkeit geschaffen, dass Gemeinden vor Schulgebäuden und -anlagen neu auch dauernde Halteverbote auf Staats- und Gemeindestrassen anordnen können, ohne die Zustimmung der verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich (VTA) erhalten zu müssen. Dies ist u.a. darauf zurückzuführen, dass die VTA Halteverbote vor Schulhäusern grundsätzlich nicht bewilligte und die Gemeinden dadurch in der Umsetzung entsprechender Massnahmen einschränkte. Neu wird lediglich vorausgesetzt, dass vorgängig eine (nicht bindende) verkehrstechnische Stellungnahme der VTA eingeholt wird.

### Temporäre Anordnung für ein Jahr

Das Halteverbot soll trotz dieser erfreulichen Entwicklung zunächst nicht dauerhaft, sondern im Rahmen eines einjährigen Pilotprojekts lanciert werden. Dazu soll ein Schulhaus als Pilotstandort ausgewählt werden. Während der Testphase soll beobachtet werden, wie sich die Verkehrsabläufe im Umfeld entwickeln, welche Elemente der Massnahme funktionieren, wo Anpassungsbedarf besteht und in welchem Ausmass Ausweichverkehr in benachbarten Strassen auftritt. So lässt sich auch überprüfen, ob die projektierte Halteverbotszone geeignet ist oder angepasst werden muss. Zudem lassen sich erste Erkenntnisse hinsichtlich des anfallenden Kontroll- und Personalaufwands gewinnen. Das Halteverbot soll auf die Schulzeiten der Schule beschränkt werden, eine ganztägige Anordnung ist nicht verhältnismässig und deshalb auch nicht vorgesehen. Nach Abschluss der Pilotphase werden die gewonnenen Erkenntnisse ausgewertet. Auf dieser Grundlage soll anschliessend die Einführung eines dauerhaften Halteverbots, auch für weitere Schulhäuser, geprüft und wo sinnvoll, umgesetzt werden.

### Begleitende Massnahmen und polizeiliche Aufgaben

Als begleitende Massnahme soll die Lancierung des Pilotprojekts in der Bevölkerung breit angekündigt werden. Gleichzeitig soll über ergänzende Verhaltensweisen und Lösungsansätze, wie beispielsweise die Einführung eines Pedibusses, informiert werden. Die Kommunikation und inhaltliche Abstimmung erfolgen dabei in enger Zusammenarbeit mit der Abteilung Bildung.

Damit ein Halteverbot nachhaltig Wirkung zeigt, ist eine regelmässige Kontrolle durch die Stadtpolizei unerlässlich. Ohne sichtbaren Vollzug nimmt die Einhaltung rasch ab. Gleichzeitig sind die Ressourcen der Stadtpolizei bereits heute knapp, weshalb für Kontrolle und Durchsetzung praxistaugliche Lösungen gefunden werden müssen. Das setzt bereits voraus, dass höchstens ein Schulhaus für das Pilotprojekt infrage kommt, und selbst dafür sind die Personalressourcen eigentlich zu knapp bemessen. Eine Ausdehnung des Pilotprojekts auf ein zweites Schulhaus würde neben zusätzlichen finanziellen Mitteln für die Beschaffung der Signalisation insbesondere auch eine unterjährige, personelle Aufstockung der Sicherheitsassistenten der Stadtpolizei von rund hundert bis zweihundert Stellenprozent erfordern.

Schliesslich ist darauf hinzuweisen, dass spätestens bei einer definitiven Umsetzung von Halteverbotszonen vor den Schulanlagen zwingend zusätzliche personelle Ressourcen notwendig werden. Dabei ist nicht nur die Kontrolle vor Ort zu berücksichtigen, sondern auch die Nachbearbeitung. Der Einsatz einer privaten Sicherheitsfirma ist nicht möglich, da die Kompetenz zur Ahndung von Verstössen gegen Park- und Halteverbote im Rahmen von § 5 Polizeiorganisationsgesetz (LS 551.1) nicht an Private abgetreten und delegiert werden kann. Die Kontrollen müssen zwingend durch die Polizei erfolgen.

## Verworfenne Massnahmen

### Schulstrasse mit Fahrverbot oder Begegnungszone

Ein Fahrverbot oder eine sogenannte Schulstrasse mit einer zeitweisen Sperrung der Durchfahrt für den motorisierten Verkehr wird nicht als Massnahme weiterverfolgt. Es handelt sich dabei um einen schwerwiegenden Eingriff, der in der Regel erst dann in Betracht gezogen wird, wenn mildere Massnahmen keine ausreichende Wirkung zeigen. Eine Begegnungszone wird ebenfalls nicht als geeignet beurteilt, da die örtlichen Verhältnisse vor Schulhäusern typischerweise die rechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung einer Begegnungszone nicht erfüllen. Zudem löst eine Begegnungszone das Kernproblem von Elterntaxis nicht, da das kurzfristige Halten und Parkieren weiterhin möglich wäre. Die VTA prüft solche Massnahmen auf Antrag, wobei die Genehmigung eher schwierig zu erhalten ist.

### Kiss-and-Ride-Zonen

Sogenannte Kiss-and-Ride-Zonen bündeln Elterntaxis an geeigneten Stellen, damit andere Kinder sicher zu Fuss oder mit dem Velo zur Schule gelangen können. Eltern dürfen dort nur kurz anhalten, um Kinder ein- oder aussteigen zu lassen, und müssen dabei stets im Fahrzeug bleiben. Eine sichere Reststrecke zu Fuss ermöglicht es den Kindern, selbständig und sicher bis zum Kindergarten oder zur Schule zu gelangen.

Die Einführung einer Kiss-and-Ride-Zone ist nicht dazu gedacht, die Problematik «Elterntaxis» zu lösen. Sie kann gewisse Konfliktsituationen in unmittelbarer Schulhausnähe entschärfen, das Problem wird aber unter Umständen lediglich an einen anderen Ort verlagert (z.B. erhöhtes Verkehrsaufkommen, gefährliche Fahr- und Wendemanöver) oder einige Eltern fühlen sich dadurch bestätigt, ihr Kind weiterhin mit dem Auto zu chauffieren.

Auch für das Pilotprojekt waren ursprünglich Kiss-and-Ride-Zonen angedacht. Nach einem intensiven Austausch mit der VTA wurde auf die Einführung von Kiss-and-Ride-Zonen verzichtet. Die VTA unterstützt die Einrichtung von Kiss-and-Ride- oder Elterntaxi-Zonen nicht und erachtet hierfür eine gesetzliche Grundlage als nicht gegeben. Einem Versuchsbetrieb im Rahmen des Pilotprojekts lehnte die VTA ausdrücklich ab. Zudem wird eine spätere Bewilligung, welche für eine dauerhafte Anordnung erforderlich wäre, von der VTA nicht in Aussicht gestellt. Das Pilotprojekt wird ohne Kiss-and-Ride-Zonen durchgeführt.



## Perimeter

Für das Pilotprojekt wurden zunächst ausschliesslich die Schulhäuser der Primar- und Sekundarstufe betrachtet; örtlich eigenständige Kindergärten wurden in dieser Phase nicht einbezogen. Sie können zu einem späteren Zeitpunkt aufgenommen werden. Als Pilotstandort soll ein Schularreal ausgewählt werden. Bei positivem Verlauf des Pilotprojekts kann über den weiteren Projektverlauf entschieden werden.



## Standort

### Kriterien für die Standortwahl

Für die Evaluierung des Pilotstandorts zeigte sich, dass das Schulhaus Bürgli / Bubental weniger stark betroffen ist, da die Schulgebäude an vier Quartierstrassen angrenzen und sich der Bring- und Abholverkehr entsprechend verteilt. Zudem werden Sekundarschulkinder tendenziell seltener zur Schule gebracht. Das Schulhaus

Integra ist weniger stark betroffen, da die unmittelbare Zufahrt eingeschränkt ist. Bei der International School ist kein betreffendes Problem bekannt. Demgegenüber sind die Schulhäuser Mösli und Alpen deutlich stärker von den Elterntaxis betroffen. Diese Standorte wurden vertieft betrachtet. Aufgrund der Auswertung wurde das Schulhaus Alpen als Pilotstandort bestimmt.

### Schulhaus Alpen



Die Schule Alpen ist mit drei Primarschulhäusern an der Alpenstrasse, vier Kindergärten sowie der schulergänzenden Betreuung Arche die grösste Schuleinheit und wird von rund 500 Kindern besucht. Die grössten Probleme mit Elterntaxis zeigen sich direkt vor dem Schulareal sowie in den beiden Kreuzungsbereichen Schützen- / Alpen- und Reservoir- / Alpenstrasse. Zwischen Schulhaus A und B besteht bereits eine physische Barriere in Form von Pollern, welche die Durchfahrt zu Schulzeiten verhindert. Während eines Pilotprojekts bleibt ein Halteverbot analog den Zeiten der bestehenden Poller anzuordnen.

Aufgrund des Betriebs der Tagesbetreuung Arche wurde die Halteverbotszone entsprechend ausgedehnt projektiert. In die Halteverbotszone wird zusätzlich die Erikastrasse einbezogen, da dort ebenfalls Elterntaxis halten und sich die Quartierstrasse als unmittelbare Ausweichstelle eignet. Die dahinterliegenden Quartierstrassen werden aus Gründen der Angemessenheit nicht berücksichtigt. Mangels Kiss-and-Ride-Zonen sollen die Eltern das Bringen und Abholen von Kindern wenn überhaupt, über die Parkstrasse abzuwickeln.

### Fazit

Die Abteilung Bildung wünscht ein Pilotprojekt mit den Schulhäuser Alpen und Mösli. Die personellen Ressourcen der Stadtpolizei sind dafür derzeit jedoch nur eingeschränkt verfügbar. Eine unterjährige Personal-Aufstockung nicht rechtzeitig zur Bereitstellung des benötigten Personals führen. Daher ist es aus Sicht der Abteilung Bevölkerung + Sicherheit nicht möglich, mehr als einen Pilotstandort gleichzeitig zu berücksichtigen.

Zusätzlich sind entlang der Zielackerstrasse verschiedene Bau- und Umgebungsarbeiten vorgesehen. Aufgrund der sich verändernden Rahmenbedingungen wird das Schulhaus Mösli daher nicht als Pilot-Standort empfohlen. Das Schulhaus Alpen weist demgegenüber stabile Rahmenbedingungen auf; es wird daher durch die Abteilung Bevölkerung + Sicherheit für die Umsetzung priorisiert.

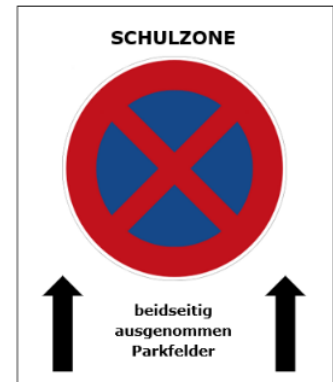
Die für eine allfällige dauerhafte Anordnung sowie für eine Ausweitung der Massnahmen auf weitere Schulhäuser erforderlichen personellen Ressourcen der Stadtpolizei bleiben ab 2027 ff. zu budgetieren und deren Stellenschaffung vom Stadtrat vorgängig bewilligen zu lassen.

## Umsetzung

Während des Pilotprojekts werden die Halteverbotszonen aus Kostengründen vorerst nur mittels gewöhnlichen Signalisationstafeln signalisiert (vgl. Abbildung). Das Parkieren und Halten ist nur noch auf markierten Parkfeldern erlaubt. Die Tafeln werden zusätzlich mit der Ausnahme ergänzt, dass die Regelung während den Schulferien und an Feiertagen sowie für den gewerblichen Güterumschlag nicht gilt.

Bei einer dauerhaften Einführung von Halteverbotszonen ist zu prüfen, ob die Signalisation – wie in der Stadt Opfikon – durch LED-Verkehrsschilder ersetzt werden kann, die nur während der Geltungszeiten aufleuchten.

Die Verkehrsanordnung ist durch die Abteilung Bevölkerung + Sicherheit, zu verfassen und im amtlichen Publikationsorgan der Stadt zu veröffentlichen.



Das Pilotprojekt sowie das weitere Vorgehen wurde mit der VTA vorbesprochen, jedoch von ihr weder begleitet noch unterstützt. Trotz dieser ablehnenden Haltung soll das Pilotprojekt durchgeführt werden. Mit der Umsetzung wird frühestens im April 2026 gerechnet. Die Testphase soll für die Dauer eines Jahres gelten und kontrolliert, evaluiert und dokumentiert werden. Die betroffene Schule wird ebenfalls gebeten, die Auswirkungen zu beobachten.

## Stellungnahme Abteilung Bildung und beratende Kommission Verkehr

Das Pilotprojekt wurde auch der Abteilung Bildung vorgestellt. Sie befürwortet die Durchführung des Pilotprojekts und ist bereit, die Eltern und Lehrerschaft betreffend zu informieren.

Die Abteilung Bildung hält allerdings fest, dass sowohl für das Schulhaus Alpen als auch das Schulhaus Mösli zwingend eine solche Testphase angeordnet und diese nicht auf eine einzige Schulanlage beschränkt werden soll. Begründet wird dies damit, dass auch das Schulhaus Mösli sehr stark von der Problematik Elterntaxis betroffen ist. Eine Beschränkung auf nur eine Schulanlage könnte aus ihrer Sicht bei den Eltern und Lehrerschaft zu Unverständnis führen.

Aufgrund der erwogenen Personalsituation ist eine Umsetzung an zwei Standorten jedoch ohne personelle Aufstockung nicht möglich. Aus Sicht der Abteilung Bevölkerung + Sicherheit soll deshalb zunächst das Schulhaus Alpen im Rahmen des Pilotprojekts umgesetzt werden.

Die beratende Kommission Verkehr wurde am 26. Januar 2026 über das Pilotprojekt informiert. Sie befürwortet die Umsetzung des Pilotprojekts in der vorliegenden Ausgestaltung am Schulhaus Alpen.

## Der Stadtrat beschliesst:

- 1 Das Pilotprojekt zur Förderung der Schulwegsicherheit wird genehmigt.
  - 1.1 Als Pilotstandort wird das Schulhaus Alpen bestimmt.
  - 1.2 Der Einrichtung der Halteverbotszone Schulhaus Alpen wird zugestimmt.
    - 1.2.1 Die Signalisation erfolgt mittels Signal 2.49 Halten verboten als Zonensignalisation.
    - 1.2.2 Die Halteverbotszone gilt Montag bis Freitag von 07.30 bis 17.00 Uhr sowie Mittwoch von 07.30 bis 12.30 Uhr.
    - 1.2.3 Von der Halteverbotszone gemäss Dispositiv-Ziffer 1.2.2 ausgenommen sind markierte Parkfelder, gesetzliche Feiertage im Kanton Zürich, Schulferien sowie der gewerbliche Güterumschlag.
  - 1.3 Die Verkehrsanordnung für die Testphase gilt für die Dauer von einem Jahr.
- 2 Der Ressortvorstand Bevölkerung + Sicherheit wird ermächtigt, das Pilotprojekt bei unzumutbaren Umständen oder sicherheitsrelevanten Vorkommnissen jederzeit vorzeitig zu beenden.
- 3 Die verkehrstechnische Abteilung der Kantonspolizei Zürich wird ersucht, die verkehrstechnische Stellungnahme für die Einführung der Halteverbotszone während des Pilotprojekts bei der Stadtverwaltung, Abteilung Bevölkerung + Sicherheit einzureichen.
- 4 Die Abteilungsleitung Bevölkerung + Sicherheit wird beauftragt, das Pilotprojekt gemäss vorliegendem Beschlussdispositiv anzuordnen und im amtlichen Publikationsorgan zu publizieren.

- 5 Die Abteilung Bevölkerung + Sicherheit wird beauftragt, nach Absprache mit der Kantonspolizei Zürich einen entsprechenden Signalisationsplan zu erstellen, das Pilotprojekt umzusetzen, ein laufendes Monitoring sicherzustellen und das Pilotprojekt anschliessend zu evaluieren.
- 6 Die Abteilung Bildung wird beauftragt, koordiniert mit der Abteilung Bevölkerung + Sicherheit die erforderlichen Informations- und Sensibilisierungsmassnahmen zu veranlassen und die Lehrerschaft und Eltern über das Pilotprojekt und das korrekte Verhalten zu informieren.
- 7 Die Stadtpolizei wird beauftragt, regelmässig Kontrollen durchzuführen, wo erforderlich Ordnungsbussen auszusprechen und die Kontrollergebnisse zuhanden der Abteilung Bevölkerung + Sicherheit zu rapportieren.
- 8 Der Beschluss ist öffentlich.
- 9 Mitteilung (PDF mittels E-Mail)
  - 9.1 Kantonspolizei Zürich, verkehrstechnische Abteilung (bafa@kapo.zh.ch, Stefan Baumgartner)
  - 9.2 Kantonspolizei Zürich, Posten Wallisellen
  - 9.3 Rechnungs- und Geschäftsprüfungskommission zur Kenntnis
  - 9.4 Ressortvorstand Bevölkerung + Sicherheit
  - 9.5 Ressortvorstand Bildung
  - 9.6 Stadtschreiberin / Geschäftsführerin
  - 9.7 Stellvertretender Stadtschreiber
  - 9.8 Abteilungsleitungen Bevölkerung + Sicherheit, Tiefbau + Landschaft und Bildung
  - 9.9 Stadtpolizei, Polizeichef
  - 9.10 Projektleitung Sicherheit und Verkehr
  - 9.11 Bereichsleitung Kommunikation

Für den richtigen Auszug

Stadtrat Wallisellen

**Marcel Amhof**

Stellvertretender Stadtschreiber

Versandt am: 4. Februar 2026