



Auszug aus dem substanziellen Protokoll 176. Ratssitzung vom 21. Januar 2026

5717. 2025/330

Weisung vom 20.08.2025:

Volksinitiative «Parkplatz-Kompromiss JA», Gültigkeit und Antrag auf Ablehnung

Antrag des Stadtrats

1. Die am 4. März 2025 eingereichte Volksinitiative «Parkplatz-Kompromiss JA» ist gültig.
2. Die Volksinitiative «Parkplatz-Kompromiss JA» wird abgelehnt.

Referat zur Vorstellung der Weisung / Kommissionsmehrheit Änderungsantrag und Schlussabstimmung Dispositivziffer 2 / Kommissionsreferat Schlussabstimmung Dispositivziffer 1:

Markus Knauss (Grüne): Ich stelle die Weisung zur Volksinitiative «Parkplatz-Kompromiss JA» vor und begründe die Mehrheitsmeinung. Die Initiative wurde im Jahr 2025 eingereicht. Sie fordert drei Dinge. Erstens soll die Stadt Zürich sicherstellen, dass auf öffentlichem Grund ausreichend Parkplätze für den Veloverkehr und den Motorisierten Individualverkehr (MIV) zur Verfügung stehen. Zweitens soll die Aufhebung von Abstellplätzen für Autos und Velos nur zulässig sein, wenn die Gesamtzahl der öffentlich zugänglichen Parkplätze im gleichen Quartier nicht unter den Stand vom 1. Januar 2025 sinkt. Drittens soll die Stadt Gewerbetreibenden genügend oberirdische Abstell- und Umschlagplätze auf öffentlichem Grund zur Verfügung stellen, einerseits für Arbeitseinsätze, andererseits für Ver- und Entsorgung. Der Stadtrat befindet die Initiative für gültig, da sie das übergeordnete Recht einhält, dem Grundsatz der Einheit der Materie genügt und nicht als offensichtlich undurchführbar erscheint. Der Stadtrat hat in der Weisung auch geäußert, dass er mit dem ersten und dritten Absatz des Initiativtexts einverstanden ist. Das heisst, es soll genügend Abstellplätze für Autos und Velos auf öffentlichem Grund geben und die Stadt soll Gewerbetreibenden genügend geeignete oberirdische Abstell- und Umschlagplätze zur Verfügung stellen. Das Anliegen des zweiten Absatzes lehnt der Stadtrat ab und infolgedessen die Initiative als Ganzes. Er nennt in der Weisung vier Punkte. Erstens müsse die Parkierung grundsätzlich auf Privatgrund stattfinden. Zweitens gebe es heute schon ein Überangebot von Autoabstellplätzen. Drittens müsse der Strassenausbau nicht nur zur Parkierung genügen. Die Initiative sei in ihrer Fixierung auf die Autoparkierung einseitig und gefährde andere gewichtige Interessen.



Zuletzt wird eine Reduktion der Abstellplätze im Strassenraum als Gewinn für die Allgemeinheit betrachtet. Die Mehrheit der Sachkommission Sicherheitsdepartement/Verkehr (SK SID/V) ist der Meinung, dass die Initiative ein wenig aus der Zeit gefallen ist. Historisch bedingt beansprucht der Autoverkehr einen grossen Teil der öffentlichen Flächen. Im öffentlichen Raum gibt es etwa 42 000 Parkplätze für Autos und 46 000 Veloabstellplätze. Auf einen Autoabstellplatz passen etwa 10 Veloabstellplätze. Das entspricht einem Verhältnis von etwa 10:1 für das Auto. Aus statistischen Daten wissen wir, dass der Anteil des Autoverkehrs am Gesamtverkehr relativ stark abgenommen hat. Im Jahr 2000 waren 40 Prozent des Verkehrs Autoverkehr, im Jahr 2015 ist dieser Anteil auf 25 Prozent gesunken. Mittlerweile dürfte er nochmals deutlich tiefer sein. Der Anteil des Veloverkehrs hat sich in den letzten Jahren verdoppelt. Im Jahr 2015 lag der Wert bei 12 Prozent und dürfte heute viel höher sein. In den letzten Jahren hat sich die Wahrnehmung und Bedeutung des öffentlichen Raums in der Stadt stark verändert, z. B. im Bereich Grünraum: Im Jahr 2021 wurde mit der Abstimmung über den kommunalen Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen (SLöBA) eine forcierte Begrünung der Stadt mit 63 Prozent Ja-Stimmen beschlossen. Im Jahr 2024 wurde über die Gute-Luft-Initiative abgestimmt, die ebenfalls explizit eine Umwidmung des öffentlichen Raums zugunsten von mehr Grünraum verlangte und von 66 Prozent der Bevölkerung angenommen wurde. Das Umdenken zeigt sich auch beim Veloverkehr. In einer Abstimmung im Jahr 2021, die explizit die Umwandlung von Autoverkehrsflächen für das Velovorzugsroutennetz des kommunalen Richtplans forderte, waren 57 Prozent der Stimmbevölkerung dafür. Im Jahr 2024 stieg die Befürwortung auf 62 Prozent. Zudem dominiert der Autoverkehr die Stadt nicht mehr gleich stark. Das Parkieren im öffentlichen Raum wird deutlich weniger nachgefragt: Seit dem Jahr 2006 werden 20 Prozent weniger Parkkarten für die Blaue Zone verkauft, da immer mehr Parkplätze im privaten Raum zur Verfügung stehen. Das liegt daran, dass bei Neubauten eine Mindestanzahl Parkplätze gebaut werden muss, egal ob diese gewollt sind oder genutzt werden. Die Weisung nennt folgende Zahlen: Von Anfang 2023 bis April 2025 wurden 6300 Parkplätze auf privatem Grund bewilligt und nur 1050 Parkplätze im öffentlichen Raum abgebaut. Mit der neuen Parkkartenverordnung, die am 1. Januar 2027 in Kraft tritt, ist davon auszugehen, dass die Nachfrage nach Parkplätzen in der Blauen Zone deutlich sinken wird. Ab dann muss man nämlich nachweisen können, dass kein privater Parkplatz zur Verfügung steht. Wenn man beachtet, wie schnell diese aus dem Boden schiessen, ist das unwahrscheinlich. Ausserdem werden die Gebühren für die Blaue Zone stark ansteigen. Als Resultat wird es künftig leichter sein, einen freien Parkplatz in der Blauen Zone zu finden. Von dieser Entwicklung wird vor allem das Gewerbe profitieren, das auf Parkplätze im öffentlichen Raum angewiesen ist. Die Initiative ist auf gewisse Weise arrogant: Sie fordert im Grunde die Möglichkeit, privates Gut auf öffentlichem Grund zu lagern. Der öffentliche Grund steht für den Gebrauch der Allgemeinheit zur Verfügung, nicht für das Abstellen privater Güter. Autos, die zum Teil wochen- oder monatelang im öffentlichen Raum abgestellt werden, verhindern Nutzungen, die der Öffentlichkeit dienen würden. Anstelle der Parkplätze, die sie besetzen, könnte man etwa einen kleinen Park bauen, der der Bevölkerung zur Erholung zur Verfügung steht, einen Baum pflanzen, der die Asphaltflächen beschattet und zur Hitzeminderung beiträgt oder eine Veloroute realisieren, die sicheres Fahren ermöglicht. Das ist es doch, was die Allgemeinheit



will. Der Titel der Initiative ist geschickt gewählt, das muss man den Initianten lassen. Das Wort Kompromiss klingt immer gut. Doch trotz dem Titel, der reines Marketing ist, stellt die Initiative keinen Kompromiss dar. Im Gegenteil geht es um die radikale Durchsetzung von Partikularinteressen gegen die Interessen der Stadtbevölkerung. Die Initiative ist brandgefährlich und könnte teuer werden. Der Stadtrat schreibt, dass es sich um einen Programmartikel handle, weshalb die Forderungen der Initiative nicht bei jedem Projekt mit hundertprozentiger Genauigkeit umgesetzt werden müssten. Trotzdem behindert die Initiative verschiedene städtische Umbauprojekte, die die Stimmbevölkerung in Abstimmungen beschlossen hat. Bereits aufgegleiste Projekte können sicher realisiert werden. Neue Projekte für mehr Grün oder mehr Velorouten dürften es jedoch schwer haben. Für jeden Parkplatz, den man aufhebt, müsste ein Parkplatz auf privatem Grund für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht oder ein neuer erstellt werden. Das kostet pro Parkplatz schnell einmal 50 000 Franken bis 100 000 Franken. Die Kommissionsmehrheit lehnt die Volksinitiative Parkplatz-Kompromiss klar ab. Diese versucht, die Dominanz des Autoverkehrs im öffentlichen Raum ewig zu erhalten. Das wollen wir nicht.

Kommissionsminderheit Änderungsantrag:

Stephan Iten (SVP): *Wieso braucht es diese Initiative? Markus Knauss (Grüne) hat mir mit seiner Begründung direkt den Ball zugespielt. In Zürich werden sehr viele Parkplätze abgebaut: In den letzten sechs Jahren waren es 3000 Parkplätze. Das sind 40 Parkplätze pro Monat und 10 Parkplätze pro Tag. Das kann man bejubeln, aber es ist keine gute Sachpolitik. Begründet wird der Parkplatzabbau jeweils damit, dass so Platz für Velowege oder Bäume entstehe. Der Abbau würde auf privatem Grund kompensiert. Für Netto-Null sei das nötig. Weiter wird argumentiert, dass immer weniger Zürcher ein Auto hätten und dass das Gewerbe keine Parkplätze mehr brauche, da es in Zukunft auf dem Trottoir parkieren dürfe. Du hast gesagt, deiner Meinung nach habe die Bevölkerung den Abbau dieser Parkplätze mehrmals legitimiert. Man darf aber nicht verschweigen, dass der Parkplatzabbau dem Volk immer nur als Teil von Vorlagebündeln vorgelegt wurde. Das war schlau. So konnte man etwa abstimmen, ob man mehr Bäume und Grünflächen befürworte. Wer ist schon gegen Bäume? Man konnte aber nie für eine Vorlage stimmen, mit der Grünflächen entstehen, ohne dass Parkplätze verschwinden. Wer dafür gewesen wäre, konnte sich nie äussern. Mit dieser Initiative fordern wir, das nachzuholen. Man sollte die Bevölkerung fragen, ob sie wirklich keine Parkplätze mehr haben will. Das soll nicht heissen, dass die Initiative gegen Bäume oder Veloinfrastruktur ist. Die Bevölkerung soll bloss die Möglichkeit erhalten, um klarzustellen, ob sie die Parkplätze trotz dem Ausbau der Infrastruktur erhalten will. In den Augen der Kommissionsminderheit braucht es genügend öffentlich zugängliche Parkplätze. Kommen wir zum Punkt der Kompensation auf privatem Grund. Angeblich gibt es auf privatem Grund 200 000 Parkplätze. Die Ausführungen zu dieser kuriosen Zahl überlasse ich Martina Zürcher (FDP). Die mysteriösen 200 000 Parkplätze auf privatem Grund sind nicht öffentlich zugänglich. Besucher und das Gewerbe können sie also nicht nutzen. Ausser den jeweiligen Mietern des Gebäudes bringen diese Parkplätze niemandem etwas. Genügend Parkplätze bedeutet für uns, dass für alle, die keine Möglichkeit haben, auf privatem Grund zu parkieren, genügend öffentlich zugängliche Parkplätze zur Verfügung*



stehen. Die Parkplatzverordnung wird momentan angepasst, um eine autoarme Nutzung zu fördern. Das heisst, auf privatem Grund werden nicht mehr Abstellplätze entstehen und der Druck auf jeden einzelnen Parkplatz wird noch grösser. Auch aus diesem Grund braucht es diese Initiative. Wir wollen Suchverkehr im Quartier unbedingt vermeiden, weil er unnötig ist und der Stadt nicht dabei hilft, das Netto-Null-Ziel zu erreichen. Ein Parkplatz produziert kein CO₂, Suchverkehr schon. Der radikale Parkplatzabbau wird auch mit dem Argument untermauert, dass das Gewerbe im Notfall künftig auf dem Trottoir parkieren dürfe. Das sollte jedoch wirklich nur im Notfall geschehen. Wenn weiter in diesem Tempo Parkplätze abgebaut werden, werden die Trottoirs in Zukunft von unzähligen Gewerbefahrzeugen blockiert sein. Das wollen wir nicht. Das Trottoir soll den Fussgängern vorbehalten sein. Zürich ist auf das Gewerbe angewiesen. All diese Firmen sind für unseren Wohlstand mitverantwortlich. Sie stellen die Versorgung in der Stadt sicher, generieren Steuern, stellen Arbeits- und Ausbildungsplätze zur Verfügung und tragen zur Vielfalt in dieser Stadt bei. Man sollte sie nicht zusätzlich bei der Parkplatzsuche schikanieren und ihre Zeit verschwenden. Allgemein hat sich der Parkplatzabbau zu einem emotionalen und heiklen Thema entwickelt. Jede Velovorzugsroute trifft auf massiven Widerstand, wenn dafür Parkplätze abgebaut werden sollen. Das betrifft bei weitem nicht nur bürgerliche Wähler und sollte Stadtrat und Parlament zu denken geben. Vielleicht ist es Zeit für ein Umdenken. Der Stadtrat und das Stadtparlament sollten für die Gesamtbevölkerung da sein, nicht nur für die eigene Klientel oder diejenigen, die genehm sind. Wegen des enormen Widerstands aus der Stadtbevölkerung sollten Stadtrat und Parlament der Initiative zustimmen. Die Initiative ist weder gegen Velowege noch gegen Bäume. Es ist ein fairer Kompromiss: Das eine tun, das andere nicht lassen. Die Initiative einfach abzulehnen, wie es Stadtrat und Ratsmehrheit vorhaben, zeigt, wie kompromisslos hier Politik gemacht wird. Autofahrer sind auch Menschen.

Weitere Wortmeldungen:

Dr. Roland Hohmann (Grüne): Das Initiativkomitee hat in der Kommission verschiedene Archetypen präsentiert, die Verhaltensmuster illustrieren, die im kollektiven Unbewusstsein verankert sind. Diese sollen erklären, warum man ein Auto und einen Parkplatz braucht – oder eben nicht. Es gibt zum Beispiel den «Technician»: Ein Polymechaniker, der als Consultant auf Mandatsbasis in Firmen in einem Umkreis von 80 Kilometern arbeitet. Er braucht ein Auto und einen Parkplatz, damit er seinen Mobilitätsaufwand minimieren und seine Lebensqualität erhalten kann. Es gibt den «Overperformer», der 70 bis 80 Stunden pro Woche arbeitet. Er braucht ein Auto, damit er noch Zeit für die Familie hat. Es gibt die «Carer», die einen Elternteil pflegen und für Arztbesuche und den Transport von Rollstuhl oder Rollator ein Auto und einen Parkplatz brauchen. Dann gibt es die «Busy Bee», die sich für Vereine, politische Parteien oder in der Nachbarschaftshilfe engagiert. Sie braucht ein Auto, weil sie sonst nicht alles unter einen Hut bringt. Es gibt aber auch den «Lucky Bastard». Dieser wohnt in einer günstigen Genossenschaftswohnung, hat einen Arbeitsweg von weniger als 10 Minuten, engagiert sich nicht ausserordentlich und hat kein Interesse an Interaktionen mit dem wirtschaftlichen und sozialen Gesamtsystem. Er braucht kein Auto. Diese Präsentation hat bei mir eine Identitätskrise ausgelöst. Ich habe an der ETH studiert, bin also gewissermassen ein



Technician. Jedes Jahr muss ich gegenüber meinem Chef mehr als 200 Überstunden rechtfertigen. Das ist eine Eigenschaft des Overperformers. Ich kümmere mich um meine 91-jährige Gotte, die einen Rollator braucht. Das macht mich zum Carer. Ich engagiere mich als Gemeinderat in der Politik sowie in der Blüemliquartier-Interessen-Gemeinschaft. Ich habe also auch Busy-Bee-Tendenzen. Ich habe einen Arbeitsweg von über 100 Kilometern und wohne nicht in einer Genossenschaftswohnung. Trotzdem habe ich kein Auto und brauche auch keinen Parkplatz auf öffentlichem Grund. Ich bin also gewissermassen die Antithese zu diesem Erklärungsansatz. Die Zahlen, die die Stadt präsentiert hat, haben uns Grüne überzeugt. Es gibt nämlich immer weniger Autos in der Stadt Zürich und immer mehr Haushalte, die kein eigenes Auto haben. Gleichzeitig gibt es 40 000 Parkplätze auf öffentlichem Grund und über 200 000 Parkplätze auf privatem Grund. Die FDP glaubt diese Zahlen nicht, das werden wir noch hören. Das Initiativkomitee hat uns jedoch keine anderen Zahlen vorgelegt. Ob man die Zahlen schlüssig findet oder nicht, ändert nichts an der Tatsache, dass es in Zürich ein Überangebot an Parkplätzen gibt. Vor diesem Hintergrund finden wir die Initiative widersprüchlich und bizarr. Ziffer 1 verlangt, dass auf öffentlichem Grund ausreichend Parkplätze für Velos und den MIV bereitgestellt werden. Der Begriff «ausreichend» ist natürlich interpretationsbedürftig. Wir Grünen sehen die rückläufigen Autozahlen und das Parkplatz-Überangebot eher als Argument für die Umnutzung von Parkplätzen zugunsten von anderen Zwecken. Ziffer 2 schreibt vor, dass Parkplätze nur dann abgebaut werden dürfen, wenn die Gesamtzahl öffentlich zugänglicher Parkplätze in einem Quartier erhalten bleibt. Das ist eindeutig ein Widerspruch zu Ziffer 1, die kein konstantes, sondern ein ausreichendes Angebot an Parkplätzen verlangt. Ziffer 3 wird von der neuen Parkkarntenverordnung bereits erfüllt. Parkieren ist für uns ein wenig wie Klavier spielen: Wer ein Klavier kauft und in der Wohnung keinen Platz dafür hat, muss einen Raum anmieten. Das sollte für Autobesitzerinnen und Autobesitzer, die vor ihrer Wohnung keine Blaue Zone haben, ebenfalls zumutbar sein. Wir Grünen wollen die Anzahl Parkplätze nicht als Naturkonstante in der Gemeindeordnung festschreiben und lehnen die Initiative ab.

Sandra Gallizzi (EVP): *In der Kommission habe ich für unsere Fraktion Die Mitte/EVP dem Parkplatz-Kompromiss zugestimmt. In der heutigen Abstimmung wird die Die Mitte dem Parkplatz-Kompromiss zustimmen, die EVP hat Stimmfreigabe beschlossen. Die EVP setzt sich in der Verkehrspolitik für ein Miteinander statt ein Gegeneinander ein. Wir sind auch der Meinung, dass es genügend Parkplätze braucht. Eine starre bürokratische Form finden wir aber schwierig. Mobilität ist ein Grundbedürfnis. Ob Velo, Öffentlicher Verkehr (ÖV) oder Auto: Kein Verkehrsmittel soll ideologisch benachteiligt werden. Jedes hat seine Berechtigung. Ich möchte betonen, dass die Stadt für alle funktionieren muss. Dazu gehört eine Infrastruktur, die auch für diejenigen, die auf das Auto angewiesen sind, eine angemessene Anzahl Parkplätze zur Verfügung stellt. Dazu gehören unter anderem Familien, mobilitätseingeschränkte Personen und das Gewerbe. Trotzdem ist eine starre Vorgabe nicht die richtige Lösung. Das könnte der lokalen Wirtschaft und der Lebensqualität der Anwohner schaden. Es braucht genügend Parkplätze, das ist klar. Es gibt aber Quartiere, in denen ein Überangebot besteht. Dort könnte man die Zahl der Parkplätze reduzieren, um Raum für Begrünung oder Sicherheit zu schaffen, insbesondere dann, wenn das Bieler-Modell eingeführt wird. Über dieses haben wir im*



Rahmen der Parkkartenverordnung am 28. September 2025 abgestimmt, die fordert, dass ein Parkplatz auf privatem Grund genutzt werden muss, sollte die Möglichkeit vorhanden sein. Die Kompensationspflicht ist sehr starr. Die Initiative fordert, dass jeder aufgehobene Parkplatz ersetzt werden muss. Die starre Eins-zu-Eins-Regelung erachten wir als schwierig. Es macht wenig Sinn, einen Parkplatz an einem Ort wieder zu errichten, wenn er dort, wo er aufgehoben wurde, dringender benötigt wird. Die Fixierung auf Zahlen verhindert intelligente Quartierlösungen. Die Stadt braucht eine gewisse Flexibilität, um auf zukünftige Bedürfnisse reagieren zu können. Das Einfrieren des Bestands auf den Stand des Jahres 2025 ist ein ziemlich stumpfes Instrument. Wir brauchen eine Planung, die sich am tatsächlichen Bedarf orientiert. Wer weiss, wie das Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung in zehn, zwanzig oder dreissig Jahren aussieht? Wir möchten genügend Parkplätze, wo sie gebraucht werden, uns aber nicht einschränken.

Martina Zürcher (FDP): Wir zweifeln die Zahl an, die in der Weisung steht. Wir wissen, dass es in der Stadt Zürich rund 150 000 eingelöste Autos gibt. Dazu kommen Mobility- und Firmenautos, die nicht in der Stadt eingelöst sind, aber hier herumstehen. Rechnen wir mit einem grosszügigen Plus von 10 000 Autos. Nun behauptet der Stadtrat, es gebe 200 000 private Abstellplätze. Etwa 10 Prozent davon würden nicht als Abstellplätze genutzt, womit wir bei 180 000 privaten Abstellplätzen wären. Dazu kommen 35 000 Parkplätze der Blauen Zone. Laut dem Stadtrat haben wir somit insgesamt 215 000 Parkplätze für 160 000 Autos. Es müsste in Zürich also unzählige freie Parkplätze geben. Die Zahl kann nicht stimmen. Auf unsere Nachfrage haben der Stadtrat und die Verwaltung geantwortet, bei der Zahl handle es sich um eine Schätzung, die sich auf einen über 30 Jahre alten Bericht stütze. Ich habe den Bericht gelesen. Wie die Zahlen erhoben wurden, ist darin nicht festgehalten. Wenn man den Umstand berücksichtigt, dass Zürich viele ältere Liegenschaften hat, fragt man sich, ob die Zahlen etwa aus Baubewilligungen oder Satellitenbildern stammen. Wir haben nachgebohrt und schlussendlich folgende Antwort erhalten: Die Daten zu den Parkplätzen auf Privatgrund wurden in den 1980er-Jahren durch Erhebungen vor Ort erfasst, die von Studierenden und Personen, die an einem Arbeitslosenprogramm des damaligen Stadtplanungsamts teilnahmen, durchgeführt wurden. Dann wurden die Zahlen aktualisiert: Es wurden dort Nachführungen und Kontrollen vorgenommen, wo bauliche Aktivitäten stattfanden, wo die Mitarbeitenden aus anderen Gründen sowieso vor Ort waren und wo vermutet wurde, dass die Daten der Ersterhebungen unplausibel waren. Die Zahl 200 000 ist also eine grobe Schätzung. Der Stadtrat weiss nicht, wie viele Parkplätze es wirklich gibt. Trotzdem benutzt er diese Zahl als Hauptgrund für die Ablehnung der Initiative. Es gebe ein Überangebot. Roland Hohmann (Grüne) hat ein paar Beispiele aus der Kommission zitiert. Die Hauptaussage hat er aber unterschlagen: Mit der Parkplatzpolitik wird gesteuert, welche Lebensentwürfe man mit hinnehmbarem Leidensdruck auf dem Stadtgebiet realisieren kann und welche Leute vertrieben werden. Übrigens haben Komitee-Mitglieder, die kein politisches Amt innehaben, Drohbriefe mit weissem Pulver bekommen. Das ist bedenklich. Es zeigt, wie militant Parkplatzgegner agieren. Ich will noch auf einen Punkt eingehen, der bisher zu kurz gekommen ist: die Gleichsetzung von MIV und dem Auto. Die Initiative verlangt genügend Parkplätze für Velos und den MIV. Damit ist nicht nur das Auto gemeint. Auch Vespas, schnelle E-Bikes und das Fahrzeug, das der Pöstler nutzt,



gehören dazu. Solche kleineren motorisierten Fahrzeuge wird es meiner Meinung nach in Zukunft immer öfter geben. Markus Knauss (Grüne), der Sinn einer Volksinitiative ist, dass die Bevölkerung äussern kann, was sie zum Zeitpunkt der Abstimmung denkt. Das ist unabhängig davon, was sie in der Vergangenheit abgestimmt hat.

Reis Luzhnica (SP): Markus Knauss (Grüne) und Dr. Roland Hohmann (Grüne) haben vieles schon gesagt. Auf den ersten Blick wirkt die Initiative moderat, wie ein Kompromiss eben. Als Gewerbler fühlte ich mich von den Argumenten am Anfang natürlich angesprochen. Bei genauerem Hinschauen merkt man aber, dass die Forderung der Initiative – eine Bestandsgarantie der Parkplätze pro Quartier – kein Kompromiss ist. Eine so starre Forderung ergibt in einer Stadt wie Zürich, die stetig im Wandel ist, überhaupt keinen Sinn. Der Stadtrat sagt, dass der Motorisierungsgrad pro Haushalt sinkt. Im Gegensatz zur FDP glauben wir das. Auch, dass es 200 000 Parkplätze gibt, klingt plausibel. Die FDP behauptet, dass das falsch sei, kann aber keine anderen Zahlen liefern. Dass die 200 000 Parkplätze nicht öffentlich zugänglich seien, stimmt nicht. Ein grosser Teil davon ist für Kund*innen von Läden und Einkaufszentren oder Besucher zugänglich. Sandro Gähler (SP) hat mich darauf hingewiesen, dass laut UBS Schweiz AG, die einen grossen Teil dieser Parkplätze vermietet, 30 Prozent der Tiefgaragenparkplätze frei also nicht vermietet sind. Die Parteien, die angeblich das Gewerbe unterstützen, müssten im Interesse des Gewerbes handeln und weniger Parkplätze auf öffentlichem Grund fordern, damit die privaten Parkplätze vermietet werden. Die Forderungen dieser Parteien sind widersprüchlich. Sie waren auch gegen die neue Parkkartenverordnung, die der Gewerbeverein unterstützt hat. Die SP hat das Vorhaben auch unterstützt. Zürich wandelt sich, der öffentliche Raum ist begrenzt. Stephan Iten (SVP), die Leute sind nicht so blöd, wie du sie darstellst. Sie wissen, dass Parkplätze weichen müssen, wenn ein neuer Veloweg durchs Quartier entsteht. Du sagst, ihr fändet Grünraum und Velorouten gut. Das stimmt einfach nicht. Ihr bekämpft jede Vorlage in diese Richtung. Ihr wisst, dass man nicht alles haben kann. Darum habt ihr die Initiative Kompromiss genannt: Ein Versuch, uns eine Scheinvorlage schmackhaft zu machen. Die SP lehnt die Initiative ab.

Xenia Voellmy (GLP): Die GLP lehnt die Initiative inhaltlich klar ab, da sie den Parkplatzbestand pro Quartier auf den Stand des 1. Januar 2025 einfrieren würde. Das ist kein Kompromiss, sondern ein Planungskorsett. Der Strassenraum muss sich weiterentwickeln und dem Verkehrsverhalten der Stadtbevölkerung anpassen können. Die Initiative blendet die Mobilitätswende komplett aus. Sie erwähnt die Elektromobilität und die notwendige Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum mit keinem Wort. Das zeigt, wie wenig die Initiative auf neue Entwicklungen und Bedürfnisse unserer Stadt eingeht. Natürlich benötigen die Quartiere und das Gewerbe gute Lösungen für Anlieferung und Handwerk. Die GLP ist aber nicht der Meinung, dass das mit einer starren Bestandsgarantie zu erreichen ist. Wir unterstützen den Antrag des Stadtrats und lehnen die Initiative ab.

Michael Schmid (AL): Ich möchte auf einige Absurditäten dieser Initiative eingehen. Die Ausgangslage in Zürich ist klar: Der Autobestand nimmt ab, die Anzahl der Autoparkplätze nimmt zu. Das ist unbestritten. Über die genauen Schätzungen kann man



streiten, aber dass es immer mehr Parkplätze gibt, steht ausser Frage. Gemäss kantonalem Planungs- und Baugesetz (PBG) müssen bei allen Neubauten genügend Parkplätze auf dem privaten Grundstück erstellt werden. Diese Plätze werden meist im Untergrund für sehr viel Geld gebaut. Es wäre wirklich absurd, diese teuren Plätze nicht zu nutzen und stattdessen wertvollen öffentlichen Raum für die Lagerung von Autos zu verwenden. Fahrzeuge stehen oft mehrere Wochen herum, ohne genutzt zu werden. Selbst wenn Tiefgaragenplätze benutzt werden, sind die Gebühren selten baukostendeckend. Die Baukosten übersteigen die Einnahmen fast immer, sodass letztlich die Mietenden die Parkplätze subventionieren. Wenn die Plätze leer stehen, ist diese Subventionierung noch viel grösser. Wir streiten uns darüber, wie viele private Abstellplätze es tatsächlich gibt. Wir wissen das einfach nicht genau. Darum hat die AL im Jahr 2023 ein Postulat eingereicht, um ein Verzeichnis der privaten Abstellplätze zu schaffen. Das wäre nicht nur in dieser Debatte, sondern allgemein hilfreich gewesen. So könnten bestehende Überkapazitäten in der Nachbarschaft erkannt werden und es müsste nicht an jeder Ecke eine neue teure Tiefgarage gebaut werden. Denn das Baugesetz sieht explizit vor, dass Parkplätze in der Umgebung kompensiert werden können. Genau jene, die sich heute darüber empören, dass die Schätzungen des Stadtrats nicht genau seien, haben dieses Postulat damals abgelehnt. Stephan Iten (SVP) hat gesagt, die SVP wolle nicht, dass Handwerksfahrzeuge auf dem Trottoir parkiert werden. Das ist eine Lüge. Die SVP hat beim entsprechenden Antrag zur Parkkartenverordnung so gestimmt, dass die Parkierung auf dem Trottoir für Handwerker ausdrücklich erlaubt ist. Dagegen waren nur die Grünen und die AL. Wir müssen den Strassenraum künftig viel vielseitiger nutzen. Zürich wird sich deutlich stärker als der globale Durchschnitt erwärmen. Sommerliche Hitze ist das grösste Umweltrisiko in dieser Stadt in den kommenden Jahrhunderten. Es ergibt Sinn, den Raum für Bäume und weitere Hitzeminderungsmassnahmen zu nutzen. Wir brauchen Platz, damit alle mit dem Velo komfortabel unterwegs sein können. Heute ist das oft nicht möglich, weil der Autoverkehr zentrale Strecken unsicher und unattraktiv macht. Der Strassenraum soll zudem ein attraktiver Ort der Begegnung werden, gerade für Menschen, die sich keine Ferienwohnung in den Bergen leisten können. Die Initianten dieser Vorlage sagen, sie wollten eine Stadt für alle Bedürfnisse. Sie seien nicht gegen Bäume oder Velos. Sie behaupten, man könne alles gleichzeitig haben, Parkplätze behalten, neue Bäume pflanzen und Veloinfrastruktur erstellen. Glaubt ihr wirklich, der Boden öffnet sich auf wundersame Weise und schafft mehr Platz? Wir wollen nicht, dass der öffentliche Raum einseitig für die Autolagerung genutzt wird. Wir wollen eine Stadt für die Zukunft, die sich um die Probleme der Zukunft kümmert.

Markus Knauss (Grüne): Bei genauerem Hinsehen zeichnen sich verschiedene Trends im Verkehrsverhalten in der Stadt Zürich ab. Der Anteil Menschen, die den ÖV nutzen, ist weiterhin sehr gross. Der Autoverkehr verliert an Bedeutung. Der Anteil des Veloverkehrs wurde deutlich grösser. Sogar Freisinnige sagen, sie fahren Velo, nicht SUV. Als ich im Gemeinderat anfang, waren 40 Prozent der Haushalte autofrei; heute sind es 61 Prozent. Das ist eine Erfolgsgeschichte. Stephan Iten (SVP) hat zu meinem Erstausseren gesagt, die SVP sei weder gegen Velowege noch gegen Bäume. Natürlich seid ihr dagegen. Ihr habt Hunderttausende Franken investiert, um bei der Abstimmung über die kommunalen Richtpläne, die mehr Bäume und Velorouten zur Folge haben, ein Ja zu



verhindern. Die Stimmbevölkerung wollte euch nicht glauben. Der öffentliche Raum ist knapp. Man kann nicht alles haben. Heute geht es um einen Grundsatzentscheid. Wollen wir mehr Velorouten, mehr Bäume? Oder verzichten wir darauf, um für immer gleich viele Parkplätze zu haben? Ich denke, die Antwort ist klar. Wir lehnen diese Initiative ab.

Stephan Iten (SVP): Ich musste mir nun viel anhören, wie der Parkplatz-Kompromiss sei gar kein Kompromiss. Ich erinnere mich an eure Werbeplakate zur Abstimmung über die Parkkartenverordnung. Darauf stand: Parkkartenkompromiss, ein fairer Kompromiss. Aus meiner Sicht war das kein Kompromiss. Ihr habt dem Gewerbeverband das Parkieren auf dem Trottoir angeboten, mit der Bedingung, dass er sich nicht am Referendum beteiligt. Das ist doch kein Kompromiss. Im Gegensatz zu euch haben wir nicht verlernt, was ein Kompromiss ist, da wir nicht die letzten Jahre mit einer grossen Mehrheit eisern regiert haben und es uns nun gewöhnt sind, alle anderen Meinungen und Bedürfnisse zu ignorieren. Darum unser Vorschlag: Ein Parkplatz soll einem Veloweg oder einem Baum weichen können, sofern in der Nähe ein neuer Parkplatz als Ersatz entsteht. Das ist ein wahrer gutschweizerischer Kompromiss. Die Situation heute sieht so aus: Kurz nach der Veloroutenabstimmung wurde die Veloroute auf der Baslerstrasse erstellt. Daraufhin bekam ich eine E-Mail: «Herr Iten, Herr Iten, Sie sind der letzte Parkplatzverteidiger. Helfen Sie mir. Ich habe Ja zur Velorouten-Initiative gestimmt, wäre aber nie davon ausgegangen, dass mein Parkplatz verschwindet.» Ich halte die Bevölkerung nicht für dumm, Reis Luzhnica (SP). Dieses Beispiel zeigt, dass die Bevölkerung nicht wusste, worauf sie sich einlässt. Ich bin Gewerbler. Wenn ich mit einem Kunden oder Lieferanten einen Termin abmache, werde ich immer gefragt, wie denn die Parkplatzsituation bei mir aussieht. Man findet einen Termin, aber der Kunde muss erst eine halbe Stunde herumfahren und einen Parkplatz suchen. Eventuell muss man sogar schweres Material zu Fuss transportieren, wenn man keinen Parkplatz in unmittelbarer Nähe findet. Das darf nicht sein. Xenia Voellmy (GLP) wirft uns vor, die Initiative sei ein Planungskorsett. Du warst wahrscheinlich dabei, als wir über die Richtpläne abgestimmt haben. Diese Richtpläne sind behördenverbindlich und damit ein reines Planungskorsett. Die GLP hat diese Richtpläne unterstützt. Es wird auch gesagt, es gebe weniger Autoverkehr. Wie kann das sein, wenn der Druck auf die öffentlichen Parkplätze derart hoch ist? Wenn das Verkehrsaufkommen wirklich abnimmt, wieso stauen sich die Autos morgens bis abends? Wenn der Verkehr sich wirklich verringern würde, hätten wir freie Fahrt in der Stadt. Kein Mensch müsste sich ärgern. Uns wird vorgeworfen, wir seien gegen Bäume. Bruno Wohler und ich haben einmal eine Motion eingereicht, die forderte, den Sechseläutenplatz zu entsiegeln und zum Park zu machen. Auch Bäume wären gepflanzt worden. Markus Knauss (Grüne) hat das abgelehnt. Es ist offensichtlich: Der Baum ist nur dann erwünscht, wenn er einen Parkplatz vernichten kann. Steht er hingegen auf einem geplanten Veloweg, wird er kurzerhand gefällt. Die SVP ist der Meinung, dass diese Initiative ein wahrer Kompromiss ist. Wir wissen noch, was das bedeutet.

Andreas Egli (FDP): Vor 15 Jahren gab es in Zürich rund 130 000 Autos. Dazu kommen heute zusätzliche Autos im Carsharing und Mietautos, die in der Stadt platziert sind, aber nicht in dieser Statistik auftauchen. Es gilt der berühmte Satz: «Traue keiner Statistik, die du nicht selbst gefälscht hast.» Wenn man also von einem abnehmenden



Autobestand in der Stadt Zürich spricht, muss man das kritisch hinterfragen. Dasselbe gilt für die Parkplatzstatistiken. Die Parkplätze wurden von Studenten, die bekanntlich sehr zuverlässig sind, und einer Gruppe Arbeitsloser gezählt. Das Resultat zweifeln wir an. Es ist nicht unsere Aufgabe, eine andere Zahl zu liefern, sondern die Zahlen des Stadtrats zu prüfen. Markus Knauss (Grüne) und Dr. Roland Hohmann (Grüne) sprechen von einer Verdopplung der Anzahl Velofahrender. Das mag stimmen, aber sicher nur bei schönem Wetter. Ausserdem sind es in absoluten Zahlen auch heute nicht viele Menschen, die regelmässig Velo fahren. Du hast selbst gesagt, die Umsetzung der Initiative werde nicht in allen Fällen eins zu eins möglich sein. Das bedeutet auch, dass es weiterhin Spielraum und Flexibilität geben wird, um Velowege zu bauen oder Flächen zu begrünen. Bestehende Parkplätze kann man übrigens auch mit Rasenziegeln ausstatten. Das ist gut fürs Grundwasser und unterstützt die Idee der Schwammstadt. Die Initiative soll den radikalen Parkplatzabbau stoppen oder zumindest bremsen. Die Mobilitätsrevolution unterstützen wir natürlich. Aber, liebe GLP, auch Elektrofahrzeuge brauchen Parkplätze. Die Mobilitätswende rechtfertigt keinen flächendeckenden Abbau von Parkraum. Markus Knauss (Grüne) hat uns vorgeworfen, wir hätten dem Parkplatz-Kompromiss einen schönen Namen gegeben. Die Bezeichnung Parkplatz-Kompromiss ist angebracht, denn es handelt sich dabei um eine gutschweizerische, faire Lösung. Dass der Marketingvorwurf gerade von dir kommt, ist lustig. Du hast die «Gute-Luft-Initiative» unterstützt, die von 66 Prozent der Bevölkerung angenommen wurde. Will der Rest der Bevölkerung schlechte Luft? Wir unterstützen den Parkplatz-Kompromiss.

Reis Luzhnica (SP): *Stephan Iten (SVP), als Unternehmer ist es deine Aufgabe, einen Parkplatz zur Verfügung zu stellen. Die Öffentlichkeit muss dir keinen Parkplatz organisieren oder garantieren. Du musst schauen, wo du dein Auto hinstellst, damit deine Kunden oder Anlieferer parkieren können. Es liegt an dir, vorausschauend zu planen. Die Stadt muss deine Probleme nicht lösen. Es mag stimmen, Andreas Egli (FDP), dass es mehr Fahrzeuge hat. Wir verzeichnen aber auch 5000 Parkplätze mehr.*

Michael Schmid (AL): *Wie die Qualität der Erhebung davon beeinflusst wird, dass sie von Studierenden und Menschen ohne Arbeitsstelle durchgeführt wurde, wird wohl bei einer anderen Initiative erläutert. Stephan Iten (SVP) und Reis Luzhnica (SP) behaupten, es gehe bei dieser Initiative um Güterumschlag. Dieser ist von der Initiative jedoch unbetroffen. Ich denke, wir sind uns alle einig, dass genügend Güterumschlagplätze zur Verfügung stehen sollen. Die Initiative fordert aber erstaunlicherweise nur den Erhalt von Parkplätzen, nicht den Erhalt von Güterumschlagplätzen. Wenn man keinen Parkplatz auflösen darf, darf man das auch nicht, um einen Güterumschlagplatz zu erstellen.*

Samuel Balsiger (SVP): *Wer ist gegen einen gutschweizerischen Kompromiss? Die Schweiz ist ein Land des Ausgleichs. Sieben Bundesräte, vier Landessprachen, unser gesamtes Staatswesen: Ausgleich und Kompromiss sind die Identität der Schweiz. Weil niemand einen guten Kompromiss ablehnt, versuchen Sie, die Initiative umzudeuten und zu suggerieren, sie stelle keinen wahren Kompromiss dar. Das dient vor allem Ihrem Wahlkampf. Im Jahr 1996 hat die SP, die sich unterdessen massiv radikalisiert hat und den Leuten vorschreibt, wie sie zu leben haben, mit der FDP den sogenannten*



«Historische Parkplatzkompromiss» beschlossen. Dieser fror die Anzahl Parkplätze auf dem Niveau des Jahres 1990 ein. Die Initiative, über die wir heute sprechen, fordert genau das Gleiche. Der «Historische Parkplatzkompromiss» wurde im Jahr 2021 beendet. Wir, die SVP, die FDP, die Die Mitte und die EVP wollen diesen Kompromiss, der sich über Jahrzehnte bewährt hatte, wieder einführen – gutschweizerisch, wie wir eben sind. Unterdessen haben Sie sich jedoch radikalisiert. Heute wollen Sie den Leuten vorschreiben, was sie zu tun haben, wie viel Fleisch man pro Tag essen darf, wie man sich bewegen und kleiden soll. Sie wollen eine Kreislaufwirtschaft, alles soll zweimal getragen und benutzt werden. Wir sollen wie in einer Hippie-Kommune leben, in der von oben diktiert wird, wie der Mensch sich zu verhalten hat. Das geht in Richtung Sozialismus oder Kommunismus. Da wird auch von oben vorgegeben, was die Leute unten zu tun, zu denken und zu reden haben. Unser Gegenmodell ist ein freies Land, eine freie Schweiz. Ich möchte nicht erklären müssen, warum ein Handwerker oder eine Familie ein Auto braucht. Das zu beurteilen, ist nicht meine Aufgabe. Es ist das freie Recht eines Bürgers, zu entscheiden, ob er ein Auto will oder nicht. Freiheit ist, wenn man am Wochenende seine Sachen ins Auto laden und in die Berge fahren kann. Diese Freiheit soll man in der Schweiz haben. Zuletzt: Sharing-Economy ist ein etablierter Begriff. Mobility hat 280 000 Kunden, einen grossen Teil davon in der Stadt Zürich. Zu 105 000 Autobesitzern müssen Sie bestimmt noch 100 000 Mobility-Kunden dazurechnen. Das ergibt 200 000 Leute in der Stadt, die ein Auto benutzen oder besitzen. Die Autobesitzer sind also vermutlich in der Überzahl. Sie müssen auch an diese Menschen denken. Darum setzen wir uns für den Kompromiss ein, den Sie früher mitgetragen haben.

Karin Weyermann (Die Mitte): Die Die Mitte steht hinter dem Parkplatz-Kompromiss. Ich selbst bin Teil des Initiativkomitees. Ja, Samuel Balsiger (SVP), früher habt Ihr das auch Kompromiss genannt. Der «Historische Parkplatzkompromiss» wurde erwähnt. Darin wurde die Anzahl Parkplätze in der Stadt definiert. Die jetzige Initiative fordert nichts anderes. Der «Historische Parkplatzkompromiss» hat aus meiner Sicht zu einer guten Situation geführt. Er zeigt, dass ein wenig Offenheit sinnvollen Lösungen den Weg ebnen kann. Vielleicht kann auch zusätzlicher Platz gefunden werden. Ein Beispiel ist der Sechseläutenplatz: Die Autos wurden in den Untergrund verbannt und oberirdisch Platz gewonnen. Wir könnten Bäume pflanzen und sichere Velorouten bauen, gleichzeitig aber genug Parkplätze zur Verfügung stellen, wo es nötig ist. Warum nicht so offen denken, dass beides möglich wird? Die Stimmbevölkerung hat den Velovorzugsrouten zugestimmt, aber jedes Projekt generiert momentan einen Aufschrei, weil dafür Parkplätze abgebaut werden. Viele haben nicht realisiert, was die Velovorzugsrouten für sie bedeuten. Wer durch die Stadt geht, sieht viele Liegenschaften, die auf Ausserparkplätze angewiesen sind. Das betrifft nicht nur die Anwohner, sondern auch ihre Besucher. Wir unterstützen den sinnvollen Parkplatz-Kompromiss.

Roger Bartholdi (SVP): Wir haben heute über fast alles gesprochen, nur nicht über den Inhalt der Vorlage. Eigentlich geht es um drei konkrete Punkte. Der erste Punkt lautet: «Die Stadt stellt sicher, dass auf öffentlichem Grund ausreichend Parkplätze für den Velo- und den motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen.» In der Diskussion wurde das Velo etwas vernachlässigt. Dabei setzt sich die Vorlage explizit auch für den



Veloverkehr ein. Gerade ich als Velofahrer finde es wichtig, dass man auch fürs Velo genügend Abstellplätze zur Verfügung stellt. Heute ist das an vielen Orten nicht der Fall. Der zweite Punkt behandelt die Aufhebung von Parkplätzen. Das betrifft ebenfalls das Velo und den MIV. Wichtig ist, dass die Initiative keinen Stillstand fordert. Wir wissen, dass die Stadt sich stetig weiterentwickelt. Mit diesem Punkt wird bloss sichergestellt, dass ein Parkplatz, der verschwindet, an einer anderen Stelle in der Nähe ersetzt wird. Beim letzten Punkt geht es um das Gewerbe, unsere Wirtschaftsader. Handwerker müssen irgendwo parkieren und Materialien anliefern können. Wir müssen für das Funktionieren des Gewerbes sorgen. Um diese drei Punkte geht es. Ich denke, die Initiative verdient den Namen Kompromiss. Sie setzt sich nicht nur für den MIV ein, wie es zeitweise dargestellt wurde, sondern auch für die Velofahrenden und das Gewerbe. Lesen Sie den Initiativtext. Ich habe das Gefühl, einige der Sprecher haben das nicht getan.

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

STR Simone Brander: *Ein Kompromiss ist eine Übereinkunft durch gegenseitige Zugeständnisse. Lässt man Absätze 1 und 3 der Initiative einmal ausser Acht, fragt man sich, wo die gegenseitigen Zugeständnisse sein sollen. Bei der Initiative geht es lediglich darum, ein automatisches Nullsummenspiel bei den Parkplätzen auf öffentlichem Grund einzuführen. Ein wichtiger Faktor wird dabei völlig ignoriert. Die Gesamtzahl der Parkplätze in Zürich ist in den letzten Jahren um mehrere Tausend gewachsen. Jedes Mal, wenn in den Quartieren eine alte Überbauung durch eine neue ersetzt wurde, sind neue Parkplätze entstanden. Das ist gesetzlich gefordert. Gleichzeitig wurden nur wenige Parkplätze der Blauen und Weissen Zone abgebaut. Die Zahl der Parkplätze ist über die Jahre also gewachsen. Das Auto hat in der Stadt eine glänzende Epoche hinter sich. In den 1950er- und 1960er-Jahren ging es richtig los. Das damalige Zürich hat dem Auto grosszügig öffentliche Flächen überlassen. Heute belegen die Weissen und Blauen Zone-Parkplätze eine Fläche von ungefähr 67 Fussballfeldern. Auf dieser Fläche könnten sichere Fahrbahnen, Trottoirs, Velowege, Baumbepflanzungen oder Entsiegelungen entstehen. 67 Fussballfelder ist relativ zur Grösse von Zürich eine riesige Fläche. Seit Jahren sinkt die Anzahl Autos pro Haushalt. Immer mehr Menschen verzichten auf ein eigenes Auto, auch weil wir den ÖV und die Veloinfrastruktur stetig ausbauen und weil Sharingangebote immer attraktiver werden. Trotzdem entstehen jedes Jahr mehr Parkplätze. In den letzten drei Jahren wurden über 6000 neue Parkplätze bewilligt. Das sind zwei Parkplätze pro Person, die die Initiative unterschrieben hat. Im öffentlichen Raum verschwanden im gleichen Zeitraum nur 1050 Blaue und Weisse Parkplätze. Das ergibt einen Überschuss von 5000 neuen Parkplätzen in gut drei Jahren. Ein echter Kompromiss wäre z. B. für jeden Parkplatz, der privat entsteht, einen Parkplatz auf öffentlichem Raum aufzulösen. Die Initiative fordert aber schamlos den Fünfer und das Weggli: jedes Jahr mehr private Parkplätze, aber kein öffentlicher Parkplatz weniger. Der Stadtrat stört sich nicht grundsätzlich am Anliegen der Initiative. Wir wollen auch, dass es genug Parkplätze für Autos und Velos gibt und dass das Gewerbe genug Platz zum Parkieren hat. Wir wollen aber nicht, dass auf öffentlichem Grund nichts verändert werden darf,*



*während auf Privatgrund Tausende Parkplätze pro Jahr entstehen. Das schützt den Autoverkehr und vernachlässigt die Bedürfnisse der Velofahrer*innen und Fussgänger*innen. Die Initiative ist kein Kompromiss. Der Stadtrat lehnt die Initiative ab.*

Änderungsantrag zu Dispositivziffer 2

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des nachfolgenden Änderungsantrags.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt folgende Änderung der Dispositivziffer 2:

2. DieDer Volksinitiative «Parkplatz-Kompromiss JA» wird abgelehntzugestimmt.

- | | |
|-------------|---|
| Mehrheit: | Referat: Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Anna Graff (SP), Oliver Heimgartner (SP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Reis Luzhnica (SP), Severin Meier (SP), Michael Schmid (AL), Sven Sobernheim (GLP) i. V. von Xenia Voellmy (GLP) |
| Minderheit: | Referat: Stephan Iten (SVP); Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Andreas Egli (FDP), Sandra Gallizzi (EVP), Attila Kipfer (SVP) i. V. von Derek Richter (SVP) |

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 78 gegen 43 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Schlussabstimmung über die Dispositivziffer 1

Die SK SID/V beantragt Zustimmung zur Dispositivziffer 1.

- | | |
|-------------|---|
| Zustimmung: | Referat: Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Andreas Egli (FDP), Sandra Gallizzi (EVP), Anna Graff (SP), Oliver Heimgartner (SP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Stephan Iten (SVP), Attila Kipfer (SVP) i. V. von Derek Richter (SVP), Reis Luzhnica (SP), Severin Meier (SP), Michael Schmid (AL), Sven Sobernheim (GLP) i. V. von Xenia Voellmy (GLP) |
|-------------|---|

Der Rat stimmt dem Antrag der SK SID/V mit 121 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Schlussabstimmung über die Dispositivziffer 2

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Zustimmung zur Dispositivziffer 2.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt Ablehnung der Dispositivziffer 2.



14 / 14

Mehrheit: Referat: Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Anna Graff (SP), Oliver Heimgartner (SP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Reis Luzhnica (SP), Severin Meier (SP), Michael Schmid (AL), Sven Sobernheim (GLP) i. V. von Xenia Voellmy (GLP)
Minderheit: Referat: Stephan Iten (SVP); Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Andreas Egli (FDP), Sandra Gallizzi (EVP), Attila Kipfer (SVP) i. V. von Derek Richter (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 78 gegen 43 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

1. Die am 4. März 2025 eingereichte Volksinitiative «Parkplatz-Kompromiss JA» ist gültig.
2. Die Volksinitiative «Parkplatz-Kompromiss JA» wird abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat sowie amtliche Publikation am 28. Januar 2026 gemäss § 131 Abs. 3 in Verbindung mit § 155 des Gesetzes über die politischen Rechte

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat