



Auszug aus dem substanziellen Protokoll 8. Ratssitzung vom 1. Juli 2026

341. 2026/22

Weisung vom 21.01.2026:

Volksinitiative «Strassenräume für alle! (Verkehrswende-Initiative)», Gültigkeit, Bericht und Verfahrensantrag

Antrag des Stadtrats

1. Die am 3. Oktober 2025 eingereichte Volksinitiative «Strassenräume für alle! (Verkehrswende-Initiative)» ist gültig.
2. Der Stadtrat wird beauftragt, eine ausformulierte Vorlage (Umsetzungsvorlage), die der Initiative entspricht, mit Gegenvorschlag dazu auszuarbeiten.

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

Severin Meier (SP): Wir beraten heute die Weisung zur Volksinitiative «Strassenräume für alle», also zur Verkehrswende-Initiative. Die Initiative wurde am 3. Oktober 2025 eingereicht und ist mit genügend gültigen Unterschriften zustande gekommen. Der Stadtrat beantragt uns, die Initiative für gültig zu erklären und ihn zu beauftragen, eine Umsetzungsvorlage sowie zusätzlich einen Gegenvorschlag auszuarbeiten. Der Stadtrat kommt zum Schluss, dass die Initiative als allgemeine Anregung gültig ist, weil die entsprechenden rechtlichen Bestimmungen erfüllt sind. Ich gehe nicht weiter darauf ein, weil das neben dem Stadtrat auch alle Parteien so sehen. Inhaltlich verlangt die Initiative, dass sich die Stadt Zürich dafür einsetzt, das Stadtgebiet überall dort, wo die Stadt zuständig ist, möglichst grossflächig autofrei zu gestalten. Wichtig ist aber, dass es nicht um ein Autofahrverbot geht. Der notwendige Motorfahrzeugverkehr für das Gewerbe, Blaulichtorganisationen, Menschen mit eingeschränkter Mobilität oder Personen, die wegen ihrer Arbeitszeiten auf ein Auto angewiesen sind, soll weiterhin möglich bleiben. Der Stadtrat hält in der Weisung fest, dass er das Anliegen der Initiative grundsätzlich unterstützt. Das ist konsequent, denn vieles von dem, was die Initiative fordert, ist heute schon in städtischen Grundlagen angelegt: mehr Platz für den Fuss- und Veloverkehr, ein attraktiver ÖV, mehr Aufenthaltsqualität, mehr Begrünung, Hitzeminderung und das Netto-Null-Ziel in der Gemeindeordnung. Die Initiative steht also nicht quer zur Stadtentwicklung, sondern schreibt eine Entwicklung weiter, die Zürich schon seit Jahren verfolgt. Gleichzeitig hält der Stadtrat fest, dass das Ziel der Initiative über die heutigen



stadträtlichen und richtplanerischen Vorgaben hinausgeht. Er stellt zudem klar, dass der Autobesitz in der Stadt Zürich weder verboten werden kann noch verboten werden soll. Die Stadt kann den öffentlichen Raum jedoch anders organisieren, indem sie den Durchgangsverkehr aus den Quartieren herausnimmt, Parkplätze umwidmet und Alternativen stärkt. Der Stadtrat unterbreitet einen Gegenvorschlag. Dieser soll weniger weit gehen, dafür aber schneller und einfacher umsetzbar sein. Das ist wichtig, weil eine sehr weitgehende Umsetzung wohl mit vielen und langwierigen Rechtsmittelverfahren verbunden wäre. Der Gegenvorschlag soll darum dort ansetzen, wo die Stadt den grössten eigenen Spielraum hat, nämlich bei den kommunalen Strassen. Im Zentrum steht das Ziel, die Quartiere vom quartierfremden motorisierten Individualverkehr zu entlasten. Gemeint ist damit der Durchgangsverkehr. Der Verkehr soll auf die übergeordneten Achsen verlagert werden. Das ist sehr konkret. Es geht nicht um Handwerker, die Material bringen, nicht um die Spitex und nicht um Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Es geht um den Verkehr, der das Quartier als Abkürzung benutzt. Das Massnahmenspektrum ist breit. Es umfasst die raschere Umsetzung von Quartierblöcken, die Umwidmung von Autoabstellplätzen auf öffentlichem Grund, mehr Fläche für Fussgänger*innen, zusätzliche Aufenthaltsmöglichkeiten, mehr Begrünung, mehr Entsiegelung sowie neue Bäume an Strassen. Gleichzeitig sollen der ÖV, der Fuss- und der Veloverkehr so attraktiv werden, dass immer weniger Leute auf ein eigenes Auto angewiesen sind. Die Weisung betont, dass der Zubringerdienst, die Ver- und Entsorgung, das Gewerbe und Menschen mit eingeschränkter Mobilität weiterhin bedarfsgerechte Verkehrsangebote brauchen. Das gehört zwingend dazu. Eine gute Verkehrswende funktioniert nicht, wenn sie den Alltag des Gewerbes oder von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ignoriert. Die Weisung zeigt darum einen pragmatischen Weg auf. Zürich soll autoärmer werden. Der öffentliche Raum soll vermehrt den Menschen, dem Klima, der Sicherheit und der Aufenthaltsqualität dienen. Die Umsetzung soll jedoch dort starten, wo die Stadt schnell und wirksam handeln kann. Ich komme jetzt zur Mehrheitsmeinung der Sachkommission Sicherheitsdepartement/Verkehr (SK SID/V). Bezüglich der Gültigkeit ist der Beschluss einstimmig ausgefallen. Bezüglich des Inhalts stimmt die Kommissionsmehrheit, bestehend aus der SP, den Grünen, der AL und der GLP, der Weisung des Stadtrats zu. Wir finden den vorgeschlagenen Weg sinnvoll, weil er das Anliegen der Initiative ernst nimmt, aber gleichzeitig umsetzbar bleibt. Es geht um ein Zürich, in dem Strassen wieder stärker das sind, was sie in einer dichten Stadt sein müssen, nämlich öffentlicher Raum für alle. Unnötiger Durchgangsverkehr in den Quartieren muss nicht als Naturgesetz akzeptiert werden. Wer weder Start noch Ziel im Quartier hat, soll die Wohnstrassen nicht als Abkürzung benutzen. Darum ist der Gegenvorschlag wichtig. Er setzt dort an, wo die Stadt tatsächlich Handlungsspielraum hat: bei den kommunalen Strassen und der Entlastung der Quartiere. Kurz gesagt: Nicht jedes Auto ist ein Problem, aber jedes unnötige Auto im falschen Strassenraum bedeutet verlorenen Platz für die Stadt. Die Kommissionsmehrheit beantragt darum, der Weisung zuzustimmen. Auch die SP stimmt dieser Weisung zu. Wir teilen die Einschätzung der Kommissionsmehrheit und des Stadtrats. Das Anliegen der Initiative ist richtig. Zürich soll den öffentlichen Raum konsequent zugunsten der Menschen, des Klimas, der Sicherheit und der Aufenthaltsqualität gestalten. Für uns ist wichtig, dass der Stadtrat bei der Umsetzung eine möglichst grosse Freiheit genießt. Wir wollen ihn nicht jetzt schon mit engen Vorgaben



*blockieren. Entscheidend ist, dass am Schluss eine Vorlage entsteht, die wirklich wirksam und rasch umsetzbar ist. Einen gangbaren Weg sehen wir insbesondere bei den Quartierblöcken. Die geplanten Quartierblöcke sollten so rasch und so konsequent wie möglich umgesetzt werden. Das Ziel muss eine tatsächliche Befreiung vom Durchgangsverkehr sein, wie es der Richtplan vorgibt. Die Idee ist eigentlich einfach: Ein Quartier ist keine Abkürzung. Ein Quartier ist der Ort, wo Menschen wohnen, Kinder zur Schule gehen und Nachbar*innen zusammenkommen. Dort, wo eine vollständige Befreiung vom Durchgangsverkehr tatsächlich nicht möglich ist, soll mindestens eine Begegnungszone im Quartierblock umgesetzt werden. Wenn wir den Durchgangsverkehr schon nicht ganz verhindern können, müssen wir wenigstens klarstellen, dass im Quartier das Quartierleben Vortritt hat und nicht der Schleichverkehr. Die SP stimmt darum dieser Weisung zu und erwartet, dass der Stadtrat den vorhandenen Spielraum mutig nutzt.*

Kommissionsminderheit Änderungsantrag und Schlussabstimmung Dispositivziffer 2:

Martina Zürcher (FDP): *Die vorliegende Volksinitiative trägt den falschen Titel. Richtig wäre «Züri autofrei reloaded». Der Initiativtext beginnt wie folgt: «Die Stadt Zürich soll das Ziel verankern, dass sich die Stadt mit den ihr zur Verfügung stehenden Mitteln dafür einsetzt, dass das Stadtgebiet grossflächig möglichst autofrei wird.» Danach werden wenige Ausnahmen wie der öffentliche Verkehr oder Blaulichtorganisationen aufgeführt. Die Minderheitsparteien FDP, SVP und Die Mitte vertreten die Ansicht, dass ein autofreies Konzept nicht nur von gestern ist, sondern auch die Wahlfreiheit und Vielfalt der Bevölkerung stark beschneidet. Die Stimmbevölkerung des Kantons Graubünden hat zwischen den Jahren 1900 und 1925 insgesamt neunmal über das damals herrschende Autofahrverbot abgestimmt. Seit über 100 Jahren ist dies auch im Kanton Graubünden passé. Zudem lassen moderne Elektrofahrzeuge die Grenzen zwischen Auto, Motorrad und E-Scooter fliessend werden. Als Beispiel will ich die L7e-Fahrzeuge nennen, wie die korrekte Bezeichnung lautet. Vom Aussehen her würde man sie als Auto bezeichnen, sie besitzen jedoch ein Motorradkontrollschild und würden somit nicht unter ein herkömmliches Autoverbot fallen. Ein weiterer Punkt betrifft die persönliche Freiheit. Es gibt gute Gründe, auch in der Stadt ein Auto zu nutzen. Es ist überheblich und unsachlich von der eigenen persönlichen und aktuellen Lebenssituation auf jene von Mitmenschen zu schliessen, die vielleicht ganz anders aussieht. Wir sind der Ansicht, dass die meisten Zürcherinnen und Zürcher selbst entscheiden können, welches Verkehrsmittel für welchen Zweck das richtige ist. Gerade für mich als Vertreterin des liberalen Originals ist es unverständlich, weshalb die GLP diese Initiative nicht ebenfalls ablehnt. Ich wiederhole die relevante Passage aus dem Initiativtext und verweise auf das Votum des Sprechers der Kommissionsmehrheit, der davon sprach, lediglich den Durchgangs- und Schleichverkehr in den Wohnquartieren reduzieren zu wollen. Im Initiativtext steht jedoch, dass das Stadtgebiet grossflächig möglichst autofrei werden soll. Es handelt sich offensichtlich nicht um eine reine Reduktion des Durchgangsverkehrs, sondern um ein pauschales Autofahrverbot, das wir ablehnen. Aus unserer Sicht muss der Stadtrat keine Umsetzungsvorlage ausarbeiten. Vielmehr soll die Stimmbevölkerung über «Züri autofrei reloaded» befinden und die Vorlage ablehnen.*



Weitere Wortmeldungen:

Fabian Stieger (Grüne): Bei der Verkehrswende-Initiative geht es nicht nur um den Verkehr, sondern auch um das Wohlbefinden der Bevölkerung der Stadt Zürich. Wenn wir die Strassen mehr für die Menschen als für das Auto gestalten, entsteht Platz für gute Wege für den Fuss- und Veloverkehr, für mehr Bäume sowie für Grün- und Wasserflächen. Wenn zudem weniger Autos auf den Strassen unterwegs sind, führt das automatisch zu einer geringeren Lärmbelastung und zu weniger Unfällen. Durch all diese Massnahmen steigt die Aufenthaltsqualität in unserer Stadt. Eine solche ökologische und lebenswerte Stadtgestaltung ist ein Kernanliegen von uns Grünen. Neben der Formulierung «möglichst autofrei» begrüssen wir es sehr, dass das Gewerbe, die Blaulichtorganisationen und Schichtarbeitende in dieser Initiative mitberücksichtigt werden. Das Beispiel Paris zeigt eindrücklich, was passiert, wenn Strassen wieder vermehrt für Menschen gestaltet werden. Dort macht man bereits die Erfahrung, dass die Feuerwehr schneller ans Ziel kommt als zu jener Zeit, als alle Strassen noch primär auf das Auto ausgerichtet waren. Wir unterstützen das Vorgehen des Stadtrats und stimmen der Vorlage zu.

Patrick Stählin (GLP): Wir unterstützen die Gültigkeitserklärung sowie die Ausarbeitung einer Umsetzungsvorlage. Wir hoffen allerdings, dass bei der Umsetzung nicht einfach blind auf den Abbau von Parkplätzen gesetzt wird, sondern dass man auch die Verlagerung des Verkehrs hin zur E-Mobilität fördert. Um noch kurz auf das Thema der Initiative für ein Autofahrverbot einzugehen: Der Initiativtext hält explizit fest, dass der notwendige Verkehr weiterhin möglich sein soll. Wir sehen daher nicht die Gefahr, dass es zu extremen Einschränkungen kommen wird. Grundsätzlich befürworten wir das Konzept der Quartierblöcke. Wir haben in der Vergangenheit bereits einfachere Bewilligungsverfahren für Begegnungszonen gefordert. Zudem muss die Idee der 10-Minuten-Stadt endlich auch in den Aussenquartieren Realität werden. Dass hierfür ein Umdenken stattfinden muss, ist allen bewusst, die sich im städtischen Strassenraum insbesondere zu Fuss oder mit dem Velo bewegen. Unsere Unterstützung bei der späteren Umsetzung wird letztlich stark vom konkreten Inhalt der Vorlage abhängen, aber darüber befinden wir heute noch nicht.

Karin Weyermann (Die Mitte): Martina Zürcher (FDP) hat es bereits gesagt. Die Initiative ist nichts anderes als eine Neuauflage von «Züri autofrei», die nun so formuliert wurde, dass sie nicht mehr gegen übergeordnetes Recht verstösst und somit gültig ist. Diese rechtliche Gültigkeit anerkennen auch wir. Der Inhalt der Initiative wird dadurch jedoch nicht besser, da es sich letztendlich um eine Verbannung des Autos aus der Stadt Zürich handelt. Dass damit gleichzeitig auch viele Menschen aus der Stadt verdrängt werden, scheint den sich tolerant gebenden Befürwortern egal zu sein. Der vom Stadtrat ausgearbeitete Gegenvorschlag klingt auf den ersten Blick zwar nicht schlecht. Auch wir unterstützen das Ziel, den Verkehr auf den Hauptachsen zu bündeln, anstatt ihn durch die Quartiere fliessen zu lassen, da wir uns ebenfalls Quartiere mit einer hohen Aufenthaltsqualität wünschen. Allerdings fehlt im Konzept des Stadtrats der Ge-



danke, wie der Verkehrsfluss auf den Hauptverkehrsachsen künftig sichergestellt werden soll. Dies wird sicherlich nicht gelingen, wenn auch auf diesen Achsen fortlaufend neue Tempo-30-Zonen eingerichtet und zusätzliche Verkehrshindernisse aufgestellt werden. Wir setzen uns stattdessen dafür ein, auf den Hauptverkehrsachsen an Tempo 50 festzuhalten. Dadurch erhöhen wir die Attraktivität dieser Routen und entlasten die Wohnquartiere automatisch vom Durchgangsverkehr. Dies führt zum zweiten Punkt der stadträtlichen Programmnorm, der uns missfällt, nämlich der Formulierung «befreien vom Autoverkehr». Ich weiss nicht, ob das wirklich nötig ist. Es ist richtig, die Aufenthaltsqualität zu stärken, doch der Begriff «befreien» hat einen kriegerischen Unterton. Aus diesen Gründen lehnen wir auch den Gegenvorschlag ab und unterstützen den Antrag der FDP.

Stephan Iten (SVP): Die erste Initiative «Züri autofrei» musste damals aus rechtlichen Gründen für ungültig erklärt werden. Die Argumente und rechtlichen Mängel, die in der Kommission besprochen wurden, wurden nun in einen neuen Initiativtext eingearbeitet, sodass wir heute über die Version 2.0 abstimmen, die formell nicht mehr gegen übergeordnetes Recht verstösst. Die SVP vertritt seit jeher den Standpunkt, dass die Hürden für eine Ungültigerklärung von Volksinitiativen sehr hoch sein müssen. Aus diesem Grund respektieren wir die formelle Gültigkeit der Vorlage. Ich bin jedoch überrascht über die Ausführungen von Patrick Stählin (GLP), der einen Wandel einfordert. Dies knüpft an die Worte von Karin Weyermann (Die Mitte) an: Man versucht, diejenigen aus Zürich zu vertreiben, die einem nicht genehm sind. Die Fraktionen GLP, AL, SP und der Grünen sind Autohasser, die Autofahrern das Recht absprechen, vollwertige Bürger dieser Stadt zu sein. Diese will man nicht mehr in der Stadt. Es gilt zu bedenken, welchen Zweck unsere kommunalen Strassen erfüllen. Sie stellen sicher, dass jede Liegenschaft in der Stadt Zürich erreichbar ist und die grundlegende Versorgung der Bevölkerung gewährleistet werden kann. Gleichzeitig treibt STR Simone Brander den flächendeckenden Abbau öffentlicher Parkplätze mit dem Argument voran, die Stadt sei nicht verpflichtet, Parkraum auf öffentlichem Grund bereitzustellen. Dies sei Sache von Privatpersonen. Wenn Private dann Parkplätze auf eigenem Grund schaffen, wird ihnen die Zufahrt verwehrt. Ist das der von Patrick Stählin (GLP) gewünschte Wandel? Es kann nicht die Aufgabe des Gemeinderats sein, bestimmte Mobilitätsformen und damit verbundene Lebensentwürfe systematisch aus der Stadt zu drängen. Dass der Schleichverkehr durch die Quartiere angeblich zunimmt, ist eine direkte Folge der Politik von STR Simone Brander, welche die Hauptverkehrsachsen fortlaufend mit Schikanen versieht und flächendeckend Tempo 30 einführt. Wenn der Verkehrsfluss auf den Hauptstrassen künstlich ausgebremst wird, nimmt der Verkehr naturgemäss den schnelleren Weg durch die Wohnquartiere. Es ist daher essenziell, die Leistungsfähigkeit der Hauptachsen zu erhalten, anstatt diese herunterzuklassieren, denn nur so lässt sich Schleichverkehr wirksam verhindern. Severin Meier (SP) hat gefordert, die Stadt Zürich solle die Quartiere für die Menschen gestalten. Diese Formulierung offenbart das zugrundeliegende Menschenbild der Initianten. Habt ihr vergessen, dass ein Autofahrer auch ein Mensch ist? Anscheinend seht ihr das nicht so. Autofahrer sind in Zürich nicht willkommen. Das wollen wir nicht. Für uns sollen alle, die hier sind, hier auch leben können, und zwar so, wie sie wollen. Sie sollen ihr Leben nach eigenen Vorstellungen gestalten können, ohne



dass ihnen von der Politik ein bestimmtes Verhalten aufgezwungen wird. Das Recht auf freie Wahl des Verkehrsmittels ist zudem in der Bundesverfassung verankert, weshalb weder die Stadt noch Patrick Stählin (GLP) den Bürgern Vorschriften zu machen haben. Aus diesen Gründen erklären wir die Initiative natürlich für gültig, lehnen das Vorhaben in der Sache selbst jedoch entschieden ab und unterstützen den Antrag der FDP, in der Hoffnung, dass auch die Stimmbevölkerung diese Vorlage zurückweisen wird.

Michael Schmid (AL): Die Initiative ist nicht überheblich. Sie spiegelt höchstens die Haltung der satten Mehrheit der Stadt Zürich wider. Die Stimmbevölkerung hat sich seit Jahren von Abstimmung zu Abstimmung mit wachsender Deutlichkeit dafür entschieden, dass der Strassenraum für alle da sein soll und nicht primär oder exklusiv für das Bewegen und Abstellen von privaten Autos zur Verfügung steht. Vor zwei Wochen, am 14. Juni 2026, wurde die bürgerliche Parkplatz-über-alles-Initiative in allen Stadtkreisen mit 60 Prozent Nein-Stimmen verworfen. Im Jahr 2024 wurden die beiden Stadtklima-Beschlüsse mit 66 Prozent und 62 Prozent angenommen, und bereits im Jahr 2021 fand der Verkehrsrichtplan mit der Forderung nach Tempo 30 und weniger Parkplätzen eine Mehrheit, womit der historische Parkplatzkompromiss endgültig abgelöst wurde. Im Jahr 2020 wurde die Velorouten-Initiative mit über 70 Prozent Zustimmung angenommen. Die bürgerlichen Parteien haben diese deutlichen Signale der letzten Jahre nicht zur Kenntnis genommen. Die Mehrheit will weniger Autos und mehr Raum für die Menschen. Dabei geht es nicht darum, anderen ihre Mobilität vorzuschreiben. Vielmehr geht es darum, demokratisch festzulegen, wie wir den gemeinsamen öffentlichen Raum nutzen wollen. Die AL unterstützt diese allgemeine Anregung. Der beantragte Programmatikel soll das Ziel verbindlich verankern, das Strassengebiet grossflächig möglichst autofrei zu gestalten. Der zwingend notwendige Verkehr, wie das Gewerbe, die Versorgung, Blaulichtorganisationen sowie Transporte für Menschen mit eingeschränkter Mobilität, soll dadurch umso ungehinderter vorankommen. Wir befürworten daher auch die Ausarbeitung eines Gegenvorschlags, der konkrete und unmittelbare Veränderungen herbeiführt. Unsere Erwartungen an diesen sind klar. Erstens müssen Quartierblöcke flächendeckend umgesetzt werden. Quartierfremder Durchgangsverkehr gehört auf die übergeordneten Achsen und nicht in die Wohnquartiere. Die Stadt muss den bestehenden rechtlichen Spielraum hier voll ausschöpfen. Es ist verkehrsplanerisch erwiesen, dass die blosse Signalisation von Höchstgeschwindigkeiten die Routenwahl von Autofahrenden nicht beeinflusst. Zweitens fordern wir die konsequente Umnutzung von Park- und Fahrflächen zugunsten von Aufenthaltsbereichen, Fuss- und Velowegen sowie für Baumpflanzungen und Entsiegelungen. Dies steht in Übereinstimmung mit den bereits gefassten Klimabeschlüssen. Drittens muss diese Transformation sozial ausgewogen gestaltet werden. Das vorgebrachte Argument einer vermeintlichen Vertreibung ist absurd. Gewerbe, Handwerk, Ver- und Entsorgungsdienste, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sowie Nachtarbeitende erhalten durch diese Initiative verlässlich Raum, was im Text ausdrücklich festgehalten wird. Indem wir verhindern, dass Autos wochenlang ungenutzt in der Blauen Zone stehen oder Schleichverkehr die Quartiere belastet, schaffen wir wieder Platz für jene, die wirklich auf ein Fahrzeug angewiesen sind. Viertens: das Tempo. Die Stadt erlaubt dem Autoverkehr, sich auf den Velorouten zu stauen



und diese zu blockieren, obwohl die Bevölkerung diese Achsen unmissverständlich autofrei wollte. Die Dienstabteilung Verkehr zielt sich nach wie vor, griffige Massnahmen gegen den Schleichverkehr zu ergreifen. Obwohl Quartierblöcke im Richtplan verankert sind, agiert die Verwaltung äusserst zaghaft und legt regelmässig Bauprojekte vor, die diesem Grundsatz widersprechen. Diese Kluft zwischen dem erklärten Volkswillen und der schleppenden Umsetzung wollen wir endlich schliessen. Wir erwarten eine Vorlage, die rasch Wirkung zeigt, und keine weitere Verzögerung in das nächste Jahrzehnt. Die Richtung steht seit Jahren fest. Eigentlich bräuchte es diese Initiative gar nicht, wenn die Stadt die bisherigen Volksbeschlüsse konsequent umsetzen würde. Die AL stimmt der Ausarbeitung der beiden Umsetzungsvorlagen zu.

Dr. Roland Hohmann (Grüne): Karin Weyermann (Die Mitte), du hast vorhin erwähnt, dass dich der Begriff des Befreiens befremdet und dich an Kriegsrhetorik erinnert. Das halte ich für eine sehr eigenwillige Auslegung, besonders wenn man bedenkt, dass es hier darum geht, Raum für eine lebenswerte Stadt, den Langsamverkehr und die Menschen zu schaffen, die hier wohnen. Stephan Iten (SVP), du hast nun wiederholt behauptet, wir seien Autohasser und wollten die Menschen aus der Stadt vertreiben. Auch diese Interpretation ist eigenartig. Unser Ziel ist die Veränderung eines Modal-Splits und keineswegs die Vertreibung von Menschen. Es ist ironisch, diese Vorwürfe ausgerechnet von den Vertretern einer Partei zu hören, die bei jedem neuen Veloweg und bei jedem Unterstand für Fahrräder, den wir mit einem kleinen Dach versehen wollen, regelmässig den Aufstand probt und behauptet, das sei unmöglich. Diese Haltung ist widersprüchlich. Ich bitte daher, sachlich zu bleiben. Wie meine Vorredner bereits richtig ausgeführt haben, geht es im Kern darum, Platz zu schaffen. Es geht darum, die städtische Mobilität so umzugestalten, dass die Menschen in Zürich eine lebenswerte Stadt vorfinden.

Simone Widmer (Grüne): Ich halte mich kurz: Die Verkehrswende ist jetzt dringend notwendig. Aus diesem Grund freut es mich als Vertreterin der Grünen, aber auch als Mitinitiantin sehr, dass der Stadtrat eine Umsetzungsvorlage sowie einen Gegenvorschlag ausarbeiten will und sich dieses Anliegens annimmt. Zürich benötigt stadtweit Quartierblöcke, die vom Durchgangsverkehr befreit sind, um mehr Platz und Sicherheit für die Quartierbevölkerung und die Velofahrenden zu schaffen. Der motorisierte Individualverkehr muss auf ein Minimum beschränkt werden, damit das Gewerbe, die Blaulichtorganisationen und jene Menschen, die tatsächlich auf das Auto angewiesen sind, freie Fahrt haben. Zürich darf die Verkehrswende auf keinen Fall verschlafen. Die Initiative unterstützt den eingeschlagenen Kurs der Stadt und bringt die Entwicklung einen entscheidenden Schritt voran. Was es nun braucht, ist eine konsequente Umsetzung und Neuorganisation des öffentlichen Raums. Auf diese Weise schaffen wir ruhige, sichere und lebenswerte Quartiere. Dabei ist es von zentraler Bedeutung, dass die Umsetzung verbindlich, sozial verträglich und ausgewogen über die ganze Stadt hinweg erfolgt.



Lara Can (SP): Hätten wir die Absicht gehabt, eine Initiative unter dem Titel «Züri autofrei 3.0» zu lancieren, hätten wir das auch getan. Es befinden sich in diesem Raum mehrere Personen, die eine solche Forderung tatsächlich schon einmal gestellt haben. Daher lässt sich heute fast von einer historischen Zusammenkunft sprechen, da Vertreter*innen beider früheren Initiativen für ein autofreies Zürich anwesend sind. Mit STR Balthasar Glättli ist ein Mitglied des ersten Initiativkomitees aus dem Jahr 1997 vertreten. Ich selbst war vor zehn Jahren bei der zweiten Auflage federführend aktiv. Aus diesem Grund kann ich euch wirklich beruhigen. Die heute vorliegende Initiative ist nicht dasselbe wie das Projekt «Züri autofrei 3.0». Das aktuelle Begehren fordert nichts anderes als die Umsetzung dessen, was die Stadtzürcher Bevölkerung bereits in diversen Abstimmungen legitimiert hat, sei es durch die Zustimmung zum Richtplan oder kürzlich erst durch das äusserst deutliche Signal beim Parkplatz-Kompromiss. Die Initiative verlangt eine konsequente sowie rasche Umsetzung dieser bereits beschlossenen Einzelaufträge. Damit erhalten wir die Gelegenheit, die dringend notwendige Verkehrswende endlich konkret anzugehen.

Patrick Stählin (GLP): Ich finde es bemerkenswert, dass man einer Mitte-Partei und insbesondere mir zuschreibt, die gesamte Verkehrspolitik dieser Stadt im Alleingang definieren zu können. Das entspricht leider nicht der Realität, aber aus dem Blickwinkel von rechts aussen gilt bekanntlich alles andere als links. Wir beteiligen uns gerne aktiv an der Gestaltung, wenn es um die Zukunft unserer Stadt geht. Dieser Entwicklung kann und sollte man sich nicht verschliessen. Die Stadtbewohner*innen setzen zunehmend auf alternative Verkehrsmittel, worauf unsere Strassen und der öffentliche Raum derzeit noch nicht ausreichend ausgerichtet sind. Diese Realität gilt es anzuerkennen, andernfalls folgt die Quittung der Stimmbevölkerung an der Urne. Wir haben bereits im Rahmen der Debatte um die Velorouten betont, dass nicht das gesamte Strassennetz autofrei werden soll. Es geht um die in der Initiative geforderten 50 Kilometer. Ohne diese gezielte Festlegung gäbe es weder Velovorzugsrouten noch die nötigen Knotenpunkte, was nicht im Interesse der Velofahrenden ist. Dass von der Gegenseite betont wird, alle Menschen seien in dieser Stadt willkommen, ist ein erfreuliches Bekenntnis. Ich hoffe, dass Sie diese Haltung auch bei künftigen Gelegenheiten beibehalten, obwohl ich glaube, dass Sie dann wieder das Gegenteil sagen.

Martina Zürcher (FDP): Ich finde es bemerkenswert, was hier über den angeblichen Inhalt dieser Vorlage ausgeführt wurde. Angeblich soll niemandem das Autofahren verboten werden. Wenn ich jedoch den eigentlichen Initiativtext zur Hand nehme, lese ich dort etwas ganz anderes. Ich zitiere den entscheidenden Abschnitt: «Die Stadt Zürich soll das Ziel verankern, dass sich die Stadt mit den ihr zur Verfügung stehenden Mitteln dafür einsetzt, dass das Stadtgebiet grossflächig möglichst autofrei wird. Sie stellt sicher, dass der nicht vermeidbare Motorfahrzeugverkehr, wie beispielsweise für das Gewerbe, den öffentlichen Verkehr, die Blaulichtorganisationen, Menschen mit Mobilitätseinschränkung oder Beschäftigte in Nacharbeit weiterhin möglich ist.» Es ist übrigens interessant, dass eingangs von autofrei gesprochen wird und danach vom Motorfahrzeugverkehr, was schliesslich nicht dasselbe ist, da beispielsweise auch ein E-Bike als Motorfahrzeug gilt. Im Initiativtext steht nichts von Quartierblöcken oder der Bekämpfung



des Schleichverkehrs, sondern es wird explizit ein grossflächig möglichst autofreies Stadtgebiet gefordert. Es ist unverkennbar, wie versucht wird, der Bevölkerung die Vorlage in ein bestimmtes Licht zu rücken. Diese Strategie war schon beim Richtplan erfolgreich. Im Kern fordert die Initiative eine grossflächige und weitgehende Befreiung vom Auto. Darum geht es, und um nichts anderes.

Samuel Balsiger (SVP): Sie haben vorhin Bezug auf die Abstimmung vom 14. Juni genommen und daraus abgeleitet, dass Sie die Stadt Zürich nun autofrei gestalten können. Das muss man aber ins Verhältnis setzen: Immerhin 40 Prozent der Stimmbevölkerung haben dem von Ihnen so bezeichneten SVP-Parkplatzdiktat zugestimmt. Aufgrund der zeitgleichen nationalen Vorlage, die ausserordentlich stark mobilisiert hat, verzeichnete die Stadt eine um zehn Prozentpunkte höhere Stimmbeteiligung als üblich. Ohne diese starke Mobilisierung auf nationaler Ebene wäre der Ausgang beim fairen Parkplatz-Kompromiss ein reines Zufallsergebnis gewesen. Auch wenn die Vorlage abgelehnt wurde, bilden die 40 Prozent der Stimmberechtigten, die sich weiterhin für das Auto in der Stadt Zürich aussprechen, eine beachtliche Minderheit, die sich nicht einfach wegdiskutieren lässt. Obwohl Sie den Abstimmungskampf gänzlich auf eine Konfrontation mit der SVP zugespitzt und die Vorlage zu einer reinen Vertrauensfrage über die Partei gemacht haben, hielten 40 Prozent der Stimmenden an ihrer Unterstützung für den Gegenvorschlag fest. Das zeigt deutlich, dass eine grosse Bevölkerungsgruppe Ihre Verkehrspolitik nicht mitträgt. Sollten Sie noch radikalere Positionen einnehmen und extremere Forderungen stellen, wie sich das bei Ihren aktuellen Volksinitiativen bereits abzeichnet, wird ein Erfolg an der Urne nicht mehr garantiert sein. Wenn Sie die Situation auf die Spitze treiben, den Einwohnern Wohlstand sowie Lebensqualität entziehen und einen flächendeckenden Abbau von Parkplätzen forcieren, riskieren Sie bei der nächsten Abstimmung ein böses Erwachen. Wir behalten uns vor, eine neue Initiative einzureichen, und hoffen, dass uns dann keine nationalen Vorlagen die Tour vermässeln. Am 8. März 2026 wäre eine bürgerliche Mehrheit möglich gewesen, sofern nicht die Abstimmung zur SRG-Initiative für eine Verzerrung gesorgt hätte. Sie hatten zweimal Glück. Beim dritten Mal stehen die Chancen gut, dass wir auch in der Stadt Zürich wieder Mehrheiten gewinnen. Ein Stimmenanteil von 40 Prozent ist für die SVP ein solides Fundament, auf dem sich aufbauen lässt.

Jane Bailey (SVP): Ich möchte nochmals auf den Initiativtext eingehen, den Martina Zürcher (FDP) thematisiert hat. Konkret geht es um die Passagen, nach denen das Stadtgebiet grossflächig möglichst autofrei gestaltet und lediglich der nicht vermeidbare Motorfahrzeugverkehr zugelassen werden soll. Diese Formulierungen sind äusserst vage und eröffnen der Politik sowie der Verwaltung einen beliebigen Interpretationsspielraum. Wer definiert, was als vermeidbar gilt? Damit wird der Willkür Tür und Tor geöffnet. Obwohl das Gewerbe im Text am Rande Erwähnung findet, wird dieser wichtige Sektor zum Bittsteller degradiert. Wer Zugang zur Stadt benötigt, erhält diesen nur noch über mühsame Ausnahmegewilligungen, die nach dem Gutdünken der Behörden ausgestellt werden. Für alle, die zwingend auf eine funktionierende Mobilität angewiesen sind, kommt diese Regelung einem Spiessrutenlauf gleich. Die Konsequenzen für die Bürgerinnen und Bürger sind einschneidend, da ein indirekter Zwang zur Nutzung des



öffentlichen Verkehrs und des Velos geschaffen wird, selbst für Berufsgruppen, für die diese Verkehrsmittel völlig ungeeignet sind. Damit wird eine Politik forciert, die nicht nur ältere Menschen diskriminiert, sondern auch zur sozialen Ausgrenzung und Entwurzelung weiter Teile der Bevölkerung beiträgt. Das eigentliche Ziel hinter dieser Initiative ist die systematische Schwächung unserer bewährten Wirtschafts- und Gesellschaftsordnung sowie der gezielte Abbau von persönlicher Freiheit und Eigenständigkeit.

Karin Weyermann (Die Mitte): Ich habe mir erlaubt, im Duden die Bedeutung des Worts «befreien» nachzuschlagen. Die erste Bedeutung ist folgende: durch Überwinden von Widerständen (gewaltsam) aus Gefangenschaft, einer unangenehmen, schlimmen oder ähnlichen Lage herausholen, jemandem Freiheit verschaffen. Die zweite Bedeutung ist: einen erfolgreichen Freiheitskampf führen und dadurch von etwas frei machen. Ich gebe zu, Krieg steht da nicht, dafür das Wort gewaltsam.

Sven Sobernheim (GLP): Ich erlaube mir den Hinweis, da dieser Initiative fälschlicherweise eine gewerbefeindliche Haltung nachgesagt wird, dass mit dem Chef und Besitzer von Intercomestibles jemand im Initiativkomitee vertreten ist, dessen Betrieb in dieser Stadt ohne eine funktionierende Logistik und Mobilität nicht existieren könnte.

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

STR Simone Brander: Der Stadtrat hat keine Zweifel an der Gültigkeit der Initiative und unterstützt das formulierte Anliegen. Es handelt sich hierbei nicht um einen völlig neuen Ansatz, sondern um die Fortführung diverser Ziele, die die Stadt zuvor bereits festgelegt hat. Das Kernanliegen der Initiative ist es, den Autoverkehr in der Stadt deutlich zu reduzieren. Der Text fordert ein möglichst autofreies Stadtgebiet, wobei der Begriff «möglichst» einen bewussten Gestaltungsspielraum bei der praktischen Umsetzung offenlässt. Es ist noch gar nicht so lange her, da präsentierte sich Zürich weitgehend autofrei. In der Kindheit meiner Elterngeneration war ein Auto im eigenen Quartier eine Seltenheit. Vor 80 Jahren bildete der Strassenraum einen echten öffentlichen Begegnungsort und war nicht exklusiv dem motorisierten Individualverkehr vorbehalten. Damals boten die Strassen den Kindern noch ausreichend Platz zum Spielen. Die Initiative verlangt somit keine utopischen Zustände, die es noch nie gegeben hat, sondern fordert eine Rückkehr zu Verhältnissen, wie sie vor einigen Jahrzehnten noch Realität waren. Es geht nicht darum, die Vergangenheit zu verherrlichen, doch lohnt sich bisweilen ein Blick zurück. Vor 80 Jahren besaßen in der Stadt Zürich lediglich sechs von tausend Einwohner*innen ein Auto. Heute kommen auf 1000 Personen über 300 Fahrzeuge, was einer Vervielfachung um das Fünzigfache entspricht. In dieser Zahl ist der Durchgangs- und Pendlerverkehr, der einen grossen Anteil des städtischen Gesamtverkehrs ausmacht, noch nicht eingerechnet. Natürlich sind wir nicht naiv. Wir können und wollen das Rad der Zeit nicht zurückdrehen. Wir wollen niemanden das Auto wegnehmen. Zürich ist keine isolierte Insel. Wir sind auf den Austausch mit Nachbargemeinden, auf den Tourismus sowie auf ein funktionierendes Gewerbe angewiesen. Das bedeutet jedoch keineswegs, dass wir keine Möglichkeiten haben, den Strassenraum aufzuwerten und



für alle Beteiligten verträglicher zu gestalten. Unser Ziel muss es sein, alternative Mobilitätsformen so attraktiv zu gestalten, dass der Verzicht auf das eigene Auto leichtfällt und nicht als Verlust von Lebensqualität wahrgenommen wird. Der Stadtrat beabsichtigt daher, neben einer Umsetzungsvorlage einen guten Gegenvorschlag auszuarbeiten. Bei diesem Gegenvorschlag richten wir den Fokus primär auf das kommunale Strassennetz, da wir dort über den grössten Handlungsspielraum und die entsprechenden Kompetenzen verfügen. Eine zügige Realisierung von verkehrsberuhigten Quartierblöcken ist dabei eine Möglichkeit. Ebenso fassen wir die Umwidmung eines Teils der zahlreichen Parkplätze im öffentlichen Raum ins Auge. Eine ungefähre Schätzung zeigt, dass die weissen und blauen Strassenparkplätze im Stadtgebiet derzeit immer noch eine Fläche von 60 bis 70 Fussballfeldern beanspruchen. Dieses Areal bietet grosses Potenzial für mehr Grünflächen anstelle von Asphalt. Gleichzeitig werden wir den öffentlichen Verkehr weiter stärken und die Veloinfrastruktur so ausbauen, dass der Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel nachhaltig gefördert wird. Wir sind der festen Überzeugung, dass eine Stadt mit weniger Autoverkehr an Lebensqualität für alle gewinnt. Dies ist keine Utopie, sondern eine konkrete Vision für die Zukunft. Diesen Weg wollen wir weiterverfolgen. Der Stadtrat beantragt Ihnen daher, die Initiative für gültig zu erklären und uns den Auftrag zur Ausarbeitung einer Umsetzungsvorlage sowie eines Gegenvorschlags zu erteilen.

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. ~~Der Stadtrat wird beauftragt, eine ausformulierte Vorlage (Umsetzungsvorlage), die der Initiative entspricht, mit Gegenvorschlag dazu auszuarbeiten. Die Volksinitiative «Strassenräume für alle! (Verkehrswende-Initiative)» wird abgelehnt.~~

Mehrheit:	Referat: Severin Meier (SP); Reis Luzhnica (SP), Vizepräsidium; Nina Eggenschwiler (SP), Anna Graff (SP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Michael Schmid (AL), Patrick Stählin (GLP), Fabian Stieger (Grüne)
Minderheit:	Referat: Martina Zürcher (FDP), Präsidium; Valentina Fazlija (FDP), Stephan Iten (SVP), Roman Mörgeli (SVP), Karin Weyermann (Die Mitte)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 70 gegen 45 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Schlussabstimmung über die Dispositivziffer 1

Die SK SID/V beantragt Zustimmung zur Dispositivziffer 1.



12 / 12

Zustimmung: Referat: Severin Meier (SP); Martina Zürcher (FDP), Präsidium; Reis Luzhnica (SP), Vizepräsidium; Nina Eggenschwiler (SP), Valentina Fazlija (FDP), Anna Graff (SP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Stephan Iten (SVP), Roman Mörgeli (SVP), Michael Schmid (AL), Patrick Stählin (GLP), Fabian Stieger (Grüne), Karin Weyermann (Die Mitte)

Der Rat stimmt dem Antrag der SK SID/V mit 113 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.

Mehrheit: Referat: Severin Meier (SP); Reis Luzhnica (SP), Vizepräsidium; Nina Eggenschwiler (SP), Anna Graff (SP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Michael Schmid (AL), Patrick Stählin (GLP), Fabian Stieger (Grüne)

Minderheit: Referat: Martina Zürcher (FDP), Präsidium; Valentina Fazlija (FDP), Stephan Iten (SVP), Roman Mörgeli (SVP), Karin Weyermann (Die Mitte)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 69 gegen 44 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

1. Die am 3. Oktober 2025 eingereichte Volksinitiative «Strassenräume für alle! (Verkehrswende-Initiative)» ist gültig.
2. Der Stadtrat wird beauftragt, eine ausformulierte Vorlage (Umsetzungsvorlage), die der Initiative entspricht, mit Gegenvorschlag dazu auszuarbeiten.

Mitteilung an den Stadtrat sowie amtliche Publikation am 8. Juli 2026 gemäss Art. 37 der Gemeindeordnung

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat