



Auszug aus dem substanziellen Protokoll

12. Ratssitzung vom 26. August 2026

Gemeinsame Behandlung der Geschäfte GR Nrn. 2025/210, 2026/392, 2026/393 und 2026/394

521. 2025/210

Weisung vom 04.06.2025:

Postulat von Islam Alijaj und Carla Reinhard betreffend Massnahmenpaket für das Abstellen der E-Scooters zur Verhinderung von Konflikten mit zu Fuss Gehenden oder mobilitätseingeschränkten Menschen, Bericht und Abschreibung

Antrag des Stadtrats

1. Vom Bericht betreffend Massnahmenpaket für das Abstellen der E-Scooters zur Verhinderung von Konflikten mit zu Fuss Gehenden oder mobilitätseingeschränkten Menschen wird Kenntnis genommen.
2. Das Postulat, GR-Nr. 2022/442, von Islam Alijaj (SP) und Carla Reinhard (GLP) vom 14. September 2022 betreffend Massnahmenpaket für das Abstellen der E-Scooters zur Verhinderung von Konflikten mit zu Fuss Gehenden oder mobilitätseingeschränkten Menschen wird als erledigt abgeschrieben.

Gemeinsame Wortmeldungen zu den Geschäften GR Nrn. 2025/210, 2026/392, 2026/393 und 2026/394

Referat zur Vorstellung der Weisung / Kommissionsmehrheit:

Patrick Stählin (GLP): Die Weisung GR Nr. 2025/210 hätten wir eigentlich letztes Jahr behandeln sollen, dann war jedoch ein Rechtsgeschäft noch hängig. Dieses hätte die Ausgestaltung der Massnahmen beeinflusst, weshalb die Weisung in der Kommission sistiert und erst dieses Jahr behandelt wurde. Aber von vorne: Die Weisung folgt auf das Postulat GR-Nr. 2022/442, mit dem SP und GLP verlangt haben, dass die Stadt Massnahmen ergreift, um falsch abgestellte E-Trottinets oder Zweirad-Mietfahrzeuge in den Griff zu bekommen. Die Geräte sind etwa um das Jahr 2018 herum in Form von gelben Velos in der Stadt aufgetaucht. Das Hauptziel des Postulats war, dass mobilitätseingeschränkte Personen das Trottoir ungehindert nutzen können. Im Bericht zeigt der Stadtrat auf, was in der Sache E-Mobilität bisher passiert ist. Im Jahr 2019 hat der Stadtrat eine Verordnung erlassen, die es ihm erlaubt, Anbieter*innen ab einer gewissen Anzahl Fahrzeuge einer Bewilligungspflicht zu unterstellen und dafür Gebühren zu verlangen. Mittlerweile gibt es Halte- und Parkverbotszonen, vor allem in der Innenstadt, die für



*Events angepasst werden können. Das bedeutet, dass man etwa während der Street Parade sein E-Trottinett nicht überall abstellen darf. Die Zonen sind für die Anbieter*innen verbindlich. Die Mikromobilität ist beliebt und hat auch in der städtischen Strategie «Stadtraum und Mobilität 2040» einen grossen Stellenwert. Der Stadtrat will die innovative Mobilität vorantreiben, anerkennt aber auch, dass die Unfallzahlen bedenklich sind. Diese sind aber in den letzten zwei Jahren rückläufig, was eine gute Tendenz ist. Eine Massnahme im Bericht, die noch nicht umgesetzt wurde, ist die Beschränkung des Angebots. Nachdem das Rechtsgeschäft nun beendet ist, können die rechtlichen Grundlagen für eine Marktregulierung geschaffen werden. Somit kann die Anzahl der E-Trottinets und Anbieter*innen stark eingeschränkt werden. Heute stimmen wir nur über die Kenntnisnahme des Berichts und Abschreibung des Postulats ab. Es gibt drei Begleitpostulate, die von den einreichenden Parteien vorgestellt werden. Die Kommissionsmehrheit empfiehlt die Kenntnisnahme des Berichts und Abschreibung des Postulats.*

Kommissionsminderheit Änderungsantrag und Schlussabstimmung zu Dispositivziffer 1:

Roman Mörgeli (SVP): *Die SVP-Fraktion nimmt den Bericht ablehnend zur Kenntnis. Wir reden das Problem nicht klein. Trottoirs und taktile Leitlinien müssen frei sein. Wer sein Fahrzeug so abstellt, dass andere behindert oder gefährdet werden, muss dafür geradestehen. Aber der Stadtrat zieht aus einem realen Problem die falsche Konsequenz. Anstatt die bestehenden Regeln konsequent durchzusetzen, will er die Anbieter und die Anzahl Fahrzeuge begrenzen und den Markt stärker staatlich steuern. Das lehnt die SVP ab. Es gibt bereits genug Regeln. Die Weisung sagt es: Auf dem Trottoir müssen mindestens eineinhalb Meter frei bleiben und taktile Leitlinien freigehalten werden. Ausserhalb von Abstellplätzen sind maximal zwei Fahrzeuge pro Gruppe erlaubt. Anbieter müssen falsch abgestellte Fahrzeuge entfernen und die Kosten dafür tragen. Zusätzlich gibt es Park- und Fahrverbotszonen, digitale Abstellzonen, Datenlieferpflichten, Sicherheitsvorgaben sowie Gebühren und Kautionen. Es fehlt also nicht an Regeln, es fehlt am konsequenten Vollzug. Genau da überzeugt der Bericht nicht. Wir erfahren nicht, wie viele Reklamationen es wirklich gibt, wie viele Fahrzeuge entfernt wurden, wie schnell Anbieter reagieren, wie viele Sanktionen verhängt und wie viele Kosten verrechnet wurden. Statt konkreter Zahlen gibt es nur vielfältige Rückmeldungen. Das reicht für uns nicht als Begründung für einen weiteren Eingriff in den Markt. Wir sind auch gegen Obergrenzen für Anbieter oder Fahrzeuge, weil diese kein einziges falsch abgestelltes Trotti verhindern. Ein E-Trottinett aus einer kleineren Flotte kann auch mitten auf einer Leitlinie liegen, während eine Obergrenze auch korrekte, zuverlässige Unternehmen treffen würde. Zudem riskiert man damit weniger Konkurrenz, höhere Preise, weniger Auswahl und weniger Innovation. Aus einem Vollzugsproblem entstünde so ein staatlich verwalteter Markt. Dazu kommt die Doppelrolle der Stadt. Private Anbieter stehen in Konkurrenz zum städtisch konzessionierten «Züri Velo». Die Stadt darf selbstverständlich Regeln für den öffentlichen Grund machen, aber sie soll nicht gleichzeitig Schiedsrichterin, Marktplanerin und Interessenvertreterin sein. Für alle Anbieter braucht es gleich lange Spiesse. Das Verwaltungsgericht hat am 18. Dezember 2025 entschieden, dass ein stationsloser Verleih als gesteigerter Gemeindegebrauch gelten kann. Bewilligungsgebühren und eine Kautionspflicht sind zulässig. Das respektieren wir. Das Urteil*



bestätigt aber bloss die bestehenden Instrumente. Es ist kein Blankoscheck für Obergrenzen. Wir müssen zuerst die bestehenden Regeln konsequent vollziehen und die Wirkung mit Zahlen belegen. Der Weg für uns als SVP sieht folgendermassen aus: Erstens: Eigenverantwortung. Wer fährt und abstellt, trägt Verantwortung. Freiheit bedeutet keine Rücksichtslosigkeit. Zweitens: konsequente Kontrolle. Illegales Fahren auf dem Trottoir, zu zweit oder alkoholisiert fahren müssen konsequent geahndet werden. Das gilt übrigens auch für Velos. Bestehendes Recht muss für alle gleichermassen gelten. Drittens: das Verursacherprinzip. Falsch abgestellte Fahrzeuge müssen rasch entfernt werden. Die Kosten soll der Nutzer oder der jeweilige Anbieter zahlen, nicht der Steuerzahler. Viertens: unternehmerische Lösungen. Möglich sind zum Beispiel Abstellfotos, Hinweise in der App, Bonus- und Malussysteme oder rasche Umplatzierungen. Wo nötig, können gezielte Abstellflächen geprüft werden, aber ohne flächendeckenden Stationszwang und ohne Marktobergrenze. Für E-Trottinett-Abstellflächen dürfen keine bestehenden Auto-, Motorrad-, Gewerbe- oder Anwohnerparkplätze abgebaut werden. Fünftens: Transparenz. Wir wollen konkrete Zahlen zu Reklamationen, Reaktionszeiten, Entfernungskosten sowie Sanktionen und Problemstandorten. Erst brauchen wir Fakten, dann können wir über weitere Massnahmen entscheiden. Die Weisung zeigt auch, dass E-Trottinette vor allem Fusswege und Fahrten des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) ersetzen. Das Auto wird nur selten ersetzt. Darum darf die Mobilitätsstrategie nicht als Vorwand dienen, um den privaten Markt politisch zu ordnen. Das Postulat hat eine Prüfung und einen Schlussbericht verlangt. Dieser Bericht liegt vor. Wir lehnen seine Forderung nach einer stärkeren staatlichen Marktsteuerung ab. Es gibt aber keinen Grund, das Postulat weiter offenzuhalten. Darum beantragt die SVP-Fraktion, den Bericht ablehnend zur Kenntnis zu nehmen und der Abschreibung des Postulats zuzustimmen.

Anna Graff (SP) begründet das Postulat GR Nr. 2026/392 (vergleiche Beschluss-Nr. 430/2026): *Ich stelle das Begleitpostulat der SP und Grünen vor. Wie wir gehört haben, plant der Stadtrat, eine hybride Mikromobilitätsstrategie umzusetzen. Im Kreis 1 soll es ein stationsgebundenes System geben, ausserhalb des Kreis 1 ein Free-Floating-System. Die Pläne des Stadtrats sehen die Möglichkeit vor, Stationen bei Bedarf zu einem späteren Zeitpunkt polyzentrisch auszubauen, zum Beispiel an Bahnhöfen. Darauf beschränkt sich das aber auch. SP und Grüne fordern mit dem Postulat, dass in der ganzen Stadt von Anfang an eine Stationsgebundenheit in der Mikromobilitätsstrategie umgesetzt wird. Wild abgestellte und den Weg versperrende E-Scooter sind nicht nur im Kreis 1 und an Bahnhöfen, sondern auch in den Quartieren ein grosses Ärgernis für Menschen, die zu Fuss unterwegs sind. Insbesondere sind sie aber ein Problem für Menschen, die auf freie Trottoirs angewiesen sind, wie Menschen mit Behinderungen oder Leute, die mit Rollatoren, Kinderwagen oder ähnlichem unterwegs sind. Wenn in der gesamten Stadt ein stationsgebundenes System eingeführt wird, wie es andere Städte auch kennen, räumt das Trottoirs in der ganzen Stadt zuverlässig frei. Darum sind wir der Meinung, dass die Stationen analog zu den PubliBike-Stationen auf bisherigen Autoparkplätzen realisiert werden sollten, wo es möglich und sinnvoll ist. So können Konflikte zwischen E-Scootern und Fussgänger*innen auf dem Trottoir auf ein Minimum reduziert werden. Ein stationsgebundenes System halten wir auch darum für am sinnvollsten, weil es am wenigsten Verantwortung an die Betroffenen delegiert. Es ist das*

System, das am wenigsten auf Meldungen oder Reklamationen aus der Bevölkerung angewiesen ist, um den Weg versperrende Fahrzeuge zu entfernen. Wir finden, dass die Aufsicht über die Einhaltung der Regeln nicht bei jenen liegen sollte, die durch falsch abgestellte Geräte behindert werden. Ausserdem ist unserer Meinung nach eine flächendeckende Stationsgebundenheit in Zürich für Nutzer*innen einfach, weil die Regelung somit stadtweit einheitlich ist. Zusammenfassend begrüssen wir die Pläne des Stadtrats für die Stationsgebundenheit im Kreis 1, fordern aber, dass auch in allen anderen Quartieren ein dichtes Netz an Stationen geschaffen wird, damit die Fahrzeuge in Zukunft möglichst zuverlässig abgestellt werden und keine Hindernisse mehr darstellen.

Roman Mörgeli (SVP) stellt namens der SVP-Fraktion den Ablehnungsantrag zum Postulat GR Nr. 2026/392 und begründet diesen: Wir sind für Ordnung, Eigenverantwortung und einen vernünftigen Umgang mit dem öffentlichen Raum. Daher lohnt sich bei dieser Vorlage eine differenzierte Betrachtung. Stationslose Sharing-Fahrzeuge führen immer wieder zu Problemen. Falsch abgestellte Trottinets können Trottoirs blockieren und für Fussgänger und vor allem für Menschen mit Behinderungen zum Problem werden. Dieses Problem ist real. Ein stationsgebundenes System kann da durchaus Vorteile haben. Gerade in stark frequentierten Gebieten, bei Bahnhöfen oder in der Innenstadt können klar definierte Stationen für mehr Ordnung sorgen. Nutzer wissen, wo sie die Fahrzeuge abstellen müssen, wodurch der öffentliche Raum weniger chaotisch wird. Aber wir müssen aufpassen, dass wir aus einer sinnvollen Ergänzung kein starres System machen. Der Vorteil von Free-Floating ist die Flexibilität. Wenn wir diese komplett wegnehmen, verlieren wir einen Teil des Nutzens der Mikromobilität. Für uns ist daher entscheidend: Stationen dort, wo sie Sinn machen, aber nicht automatisch überall. Wir wollen keinen ideologischen Kampf zwischen Stationen und dem stationslosen System. Wir wollen eine pragmatische Verkehrspolitik. Wenn es in Gebieten Probleme gibt, soll die Stadt dort gezielt für Ordnung sorgen, aber wir müssen bestehende Regeln konsequent durchziehen. Unsere Linie ist klar: Mikromobilität ermöglichen, den öffentlichen Raum schützen und dort Stationen schaffen, wo sie einen Mehrwert bringen.

Michael Schmid (AL) begründet das Postulat GR Nr. 2026/393 (vergleiche Beschluss-Nr. 431/2026): Ich beginne mit einer Beobachtung, die mich in der Kommissionsberatung beschäftigt hat. Wir besprechen hier eine Marktregulierung, die grundlegende Weichen stellt: Wie viele Anbieter darf es geben, wie viele Fahrzeuge? Free-Floating oder stationsbasierte Vermietung? Beurteilt wird dies aufgrund der Frage, ob diese Fahrzeuge Autofahrten oder Fusswege und ÖV-Fahrten ersetzen. Im ersten Fall sind sie Teil der Verkehrswende. Im zweiten Fall sind sie ein zusätzliches motorisiertes Angebot, das den öffentlichen Raum belastet, ohne dass dem ein ökologischer oder verkehrspolitischer Nutzen gegenübersteht. Was antwortet die Verwaltung auf die Frage nach dem Anteil der ersetzten Autofahrten? Für die Stadt Zürich liegen keine aktuellen Zahlen vor. Die verfügbaren Studien seien mehrere Jahre alt und angesichts der rasanten Marktentwicklung möglicherweise nicht mehr gültig. Das ist keine Kritik an der Verwaltung und ihrer ehrlichen Antwort. Es bedeutet aber, dass wir über Hybridsysteme, Stationen und Free-Floating, Stationsdichte und Flottengrössen entscheiden, während die zentrale



*Wirkungsfrage unbeantwortet bleibt. Dabei gibt es Daten. Jedes einzelne dieser Fahrzeuge sendet permanent seine Position. Jede Fahrt wird mitsamt Ziel, Start, Dauer und Tageszeit erfasst. Es gibt kaum Verkehrsträger in der Stadt, über die mehr Daten vorliegen. Zum Teil ist es sogar das Geschäftsmodell dieser Firmen, Daten über die Nutzung der Fahrzeuge zu sammeln. Die Stadt bekommt die Daten zu Kontroll- und Planungszwecken, darf sie aber nur beschränkt nutzen, weil die Daten den Bewilligungsinhabenden gehören. Die Datenweitergabe und -veröffentlichung sind durch die Vereinbarungen ausdrücklich ausgeschlossen. Das wollen wir ändern: Erstens sollen die Bewilligungsinhabenden der Stadt umfassende und unentgeltliche Nutzungsrechte an den Bewegungs- und Nutzungsdaten einräumen. Dies umfasst die eigene Auswertung durch die Stadt und die Weitergabe an die unabhängige Forschung, ohne dass es dafür im Einzelfall die Zustimmung der Anbieterfirma braucht. Zweitens sollen Daten, die keine Rückschlüsse auf Personen zulassen, bspw. in aggregierter Form unter offener Lizenz auf dem Open Data Portal der Stadt Zürich veröffentlicht werden und so Journalist*innen und anderen Interessierten eigene Analysen ermöglichen. Warum ist das gerechtfertigt? Die Firmen betreiben ihr Geschäft auf öffentlichem Grund. Dafür zahlen sie eine Gebühr, was richtig ist. Aber die Gegenleistung für die Nutzung des öffentlichen Guts muss nicht nur aus Geld bestehen. Wer den öffentlichen Raum bewirtschaftet, produziert auch Wissen über diesen Raum. Dieses Wissen gehört der Öffentlichkeit. Es geht hier nicht um Betriebsgeheimnisse, Preismodelle oder Kundendaten, sondern um die Frage, wie sich Menschen in der Stadt bewegen. Das ist eine öffentliche Frage. Die Publikation als Open Data ist keine neue Erfindung, sondern die Fortsetzung einer bestehenden städtischen Praxis. Sharing-Zonen sind heute schon publiziert, PubliBike stellt ausgewählte Rohdaten und Schnittstellen unentgeltlich zur Verfügung, die über städtische Portale unter offener Lizenz veröffentlicht werden können. Es ist schwer zu begründen, warum ausgerechnet das Angebot davon ausgenommen sein soll, das den öffentlichen Raum am stärksten beansprucht. Veröffentlicht werden ausschliesslich Daten ohne Personenbezug in aggregierter Form. Das Postulat ist ein Prüfauftrag. Die konkrete Ausgestaltung, namentlich Anforderungen an den kantonalen Informations- und Datenschutz, klärt die Verwaltung. Wir schreiben keine Lösung vor, sondern eine Richtung. Auch für den Gemeinderat sind diese Informationen von Interesse. Wir werden in einigen Jahren über die Verlängerung der Bewilligung befinden. Dann werden wir wissen wollen, was die Regulierung bewirkt hat. Wenn wir die Datengrundlage jetzt nicht schaffen, stehen wir dann am selben Ort wie heute und beschliessen erneut ins Blaue hinaus. Das Zeitfenster für die Ausschreibung ist diesen Herbst. Danach ist es fünf Jahre lang geschlossen.*

Roman Mörgeli (SVP) stellt namens der SVP-Fraktion den Ablehnungsantrag zum Postulat GR Nr. 2026/393 und begründet diesen: Wir von der SVP sind nicht gegen Digitalisierung und auch nicht gegen moderne Verkehrsdaten. Im Gegenteil: Wenn wir Verkehrspolitik sinnvoll und zielgerichtet machen wollen, müssen wir auch wissen, wie sich Menschen im Stadtgebiet bewegen. Dafür können Nutzungsdaten wertvoll sein, aber wir müssen auch da verhältnismässig bleiben. Es darf nicht nach dem Prinzip funktionieren: Je mehr Daten wir bekommen, desto besser. Entscheidend ist für uns, welche Daten die Stadt tatsächlich braucht, für welchen Zweck und wie mit diesen Daten umgegangen wird. Wenn aggregierte oder anonymisierte Daten für die Verkehrsplanung nötig



sind, soll die Stadt diese selbstverständlich nutzen können. Wir wollen aber keine unnötige Datensammlung und keine unklaren Kompetenzen. Wir sind darum für klare Regeln und Transparenz. Die Anbieter sollen ihre Verantwortung wahrnehmen und die Stadt soll die Daten erhalten, die sie für ihre Aufgaben braucht. Wir müssen immer zwischen Nutzen und Eingriff abwägen. Das gilt genauso bei der Regulierung der Fahrzeuge: Klare Regeln, klare Verantwortung und Verhältnismässigkeit statt pauschaler Forderungen. Wir wollen eine moderne Verkehrspolitik, aber modern heisst für uns nicht, möglichst viele Daten zu sammeln, sondern dass man Technologie sinnvoll einsetzt.

Michael Schmid (AL) begründet das Postulat GR Nr. 2026/394 (vergleiche Beschluss-Nr. 432/2026): Falsch abgestellte Velos und Trottinets sind gemäss der Befragung der Städtekonferenz Mobilität (SKM) das grösste verkehrsbezogene Ärgernis der Zürcher Bevölkerung. Das steht nicht in unserem Postulat, sondern in der Weisung des Stadtrats. Der Stadtrat schreibt im Bericht, die bisherigen Massnahmen hätten die Lage zwar verbessert, aber keinesfalls auf einen befriedigenden Stand gebracht. Schauen wir uns an, wie die Massnahmen heute durchgesetzt werden. Ein Fahrzeug steht falsch und fällt der Stadt durch Kontrollgänge oder Reklamationen auf. Sie fordert den Anbieter auf, es zu entfernen. Der Anbieter hat dafür 24 Stunden Zeit. Die Firmen halten diese Frist gemäss Verwaltung gut ein. Sie tun also, was von ihnen verlangt wird. Trotzdem ist das Problem nicht gelöst, weil die Frist selber das Problem ist. Ein Trottinett, das 24 Stunden quer über dem Trottoir liegt, blockiert für eine Person im Rollstuhl, für eine blinde Person oder für jemanden mit Kinderwagen 24 Stunden lang den Weg. Ob der Anbieter die Frist einhält, interessiert die betroffene Person nicht. Sie muss auf die Fahrbahn ausweichen oder das Hindernis wegstellen. Der Massstab kann also nicht die Reaktionszeit der Anbieter sein. Der Massstab muss die tatsächliche Freihaltung der Fussverkehrsflächen sein. Das Postulat verlangt erstens einen systematischen, dauerhaft eingerichteten Entfernungsdienst. Wir meinen nicht anlassbezogene Kontrollgänge, sondern eine Struktur, wo falsch abgestellte Fahrzeuge unmittelbar und ohne Fristsetzung entfernt werden. Ausserdem soll man falsch parkierte Fahrzeuge über eine Plattform wie «Züri wie neu» niederschwellig melden können. Auch das ist keine neue Erfindung. Die Stadt zieht bereits heute Fahrzeuge ein, wenn sie den Verkehr behindern. Wir verlangen, dass daraus ein Regelbetrieb wird. Zweitens sollen die Kosten vollständig den Bewilligungsinhabenden angelastet werden, entweder pro entferntes Fahrzeug oder als anteilmässige Umlage der Jahreskosten im Verhältnis zu den pro Anbieter entfernten Fahrzeugen. Für die Stadt ist das kostenneutral. Wir verlangen kein zusätzliches Geld vom Steuerzahler. Wir verlangen, dass diejenigen bezahlen, die den öffentlichen Grund kommerziell nutzen und die Unordnung verursachen. Das Modell setzt dort einen wirtschaftlichen Anreiz, wo er hingehört. Die Anbieter können nämlich etwas tun, was die Stadt nicht kann. Sie kennen ihre Kundinnen und Kunden und können die Entfernungskosten weiterverrechnen. Ein Anbieter kann korrektes Abstellen mit Boni belohnen oder notorische Falschparkierer von seinem Dienst ausschliessen. Er hat eine App, Zahlungsdaten und die Vertragsbeziehung. Alle Anbieter verlangen von den Nutzenden auch ein Foto des abgestellten Fahrzeugs. Damit können sie nachvollziehen, ob das Fahrzeug wirklich von dieser Person falsch abgestellt wurde oder ob übermütige Jugendliche es nachträglich verschoben haben. Die Stadt hat das alles nicht. Sie kann heute praktisch keine Bussen ausstellen.



Der Stadtrat schreibt selber, dass eine Verzeigung nur dann möglich ist, wenn die fehlbare Person direkt bei der Widerhandlung beobachtet wird. Eine Sanktionierung der Nutzenden über den staatlichen Weg funktioniert also nicht, über den Vertragsweg aber schon. Wir müssen die Verantwortung dorthin verlagern, wo sie wirkt. Die Verwaltung schreibt, das konsequente Vorgehen bei der Veloordnung habe zu einer besseren Regelbefolgung geführt. Einzelne Firmen hätten mit Fusspatrouillen reagiert, die falsch abgestellte Fahrzeuge wieder korrekt hinstellen. Das ist genau der Mechanismus, den wir wollen. Er wirkt heute schon, ist aber noch zu klein dimensioniert. Zuletzt verlangen wir, dass diese Anforderungen in den Bewilligungsaufgaben und der Ausschreibung verankert werden. Das ist der Grund für die Dringlichkeit. Die Ausschreibung ist im Herbst, der Neustart im Frühling 2027. Danach sind die Anbieter für drei bis fünf Jahre gebunden. Wer das jetzt nicht in die Auflage schreibt, schreibt fünf Jahre lang nichts fest.

Martina Zürcher (FDP) stellt namens der FDP-Fraktion den Ablehnungsantrag zum Postulat GR Nr. 2026/394 und begründet diesen: *Es gibt bereits geltende Bestimmungen, das wurde mehrfach erwähnt. Die Stadt hat auch schon reagiert und verschiedene Massnahmen ergriffen, das hat der Postulant erläutert. Auch die Anbieter haben reagiert. Ich habe vor ein paar Wochen im Quartier gehört, dass Teenager im Nachhinein zu ihrer Abbuchung für die E-Trotti-Fahrt eine Busse von 40 Franken aufgebremst bekamen, weil sie das Trotti nicht mit anderthalb Metern Abstand hingestellt hatten. Ich vermute, die beiden sind entweder das letzte Mal mit einem E-Trotti gefahren oder sie stellen es beim nächsten Mal richtig hin. So oder so hat es gewirkt, denn für einen Teenager ist das eine sehr teure Fahrt. Wegen den schon ergriffenen Massnahmen braucht es auch keinen eigenen Entfernungsdienst der Stadt – es sei denn, dieser würde auch alle illegalen Abstimmungsbanner und Velos, die im Sommer die Brücken vollparkieren, entfernen. Aber Spass beiseite: Dieses Postulat geht einfach zu weit. Es wird bereits gehandelt und es kommt sogar noch mehr. Das Postulat ist unnötig.*

Weitere Wortmeldungen:

Michael Schmid (AL): *Wir tragen das Anliegen des Postulats grundsätzlich mit. Die in der Weisung skizzierte Beschränkung auf den Kreis 1 greift zu kurz, denn die Trottoirs werden auch am Lochergut, am Bahnhof Altstetten und in Oerlikon blockiert. Wir schlagen aber vor, den Begriff «auf dem gesamten Stadtgebiet» durch «stadtweit an dichtgenutzten Orten» zu ersetzen. Ausserdem wollen wir den Satz «Das Stationsnetz soll in der ganzen Stadt hinreichend dicht sein.» streichen. Dafür gibt es sachliche Gründe. Der erste ist der Flächenverbrauch. Wenn wir ein Stationsnetz wollen, das flächendeckend genügend dicht ist, braucht es alle 100 Meter und an jeder grösseren Kreuzung eine Station. Die Flächen sind dann für diesen einen Zweck reserviert, unabhängig davon, ob tatsächlich eine Nachfrage besteht. Wir verlangen zu Recht Flächen für Velos, für Bäume, für den Aufenthalt und für breitere Trottoirs. Es wäre widersprüchlich, gleichzeitig in Quartieren mit geringer Nachfrage Flächen für fast leere Sharingstationen zu binden. Der zweite Grund ist technischer Natur. Die Positionierung ist im dicht bebauten Stadtgebiet nur auf etwa 10 Meter genau. Es lässt sich technisch also nicht durchsetzen, dass ein Fahrzeug in der Station steht und nicht daneben. Wer sich heute nicht an*



die Regeln hält, wird das auch neben der Station nicht tun. Der ordnende Effekt von Stationen ist real, aber er entsteht dort, wo viele Fahrzeuge stehen und Stationen an nahegelegenen Orten angeboten werden. Dort, wo kaum Fahrzeuge stehen, entsteht dieser ordnende Effekt nicht. Darum wollen wir eine Ausdehnung über den Kreis 1 hinaus an zentrale, dichtgenutzte Orte, aber eben nicht flächendeckend. Damit bleibt der Kern des Postulats erhalten und es wird gleichzeitig umsetzbar. Zum Bericht selber habe ich drei Bemerkungen. Erstens ist diese Marktregulierung überfällig und wir begrüssen sie. Seit dem Jahr 2017 gilt in der Stadt praktisch, dass jede Bewilligung erteilt wird, die die Voraussetzungen erfüllt. STR Karin Rykart hat in der Kommission gesagt, dass sich mit dem aktuellen Regime die Zahl der Fahrzeuge nicht beschränken lasse. Das Ergebnis sind heute 7500 Fahrzeuge auf städtischem Raum. Die Reduktion auf 3000 Fahrzeuge ist der richtige Schritt. Wir bedauern, dass es neun Jahre gedauert hat und dass die Stadt zwei Jahre auf einen Gerichtsentscheid warten musste, um überhaupt handeln zu können. Zweitens gehören Arbeitsbedingungen in die Zuschlagskriterien. Die Verwaltung sagt, es lägen bisher keine Hinweise auf schlechte Arbeitsbedingungen vor. Das mag sein, aber das Kriterium wird nicht überflüssig, nur weil bisher niemand negativ aufgefallen ist. Wer den öffentlichen Grund bewirtschaftet, soll anständige Anstellungsbedingungen nachweisen. Die Redistribution und der Unterhalt dieser Flotten sind körperliche Arbeit, die oft prekär organisiert ist. Wir erwarten, dass der Stadtrat das aufnimmt. Drittens ist Mikromobilität nicht per se Teil der Verkehrswende, sondern nur dann, wenn sie Autofahrten ersetzt. Wenn sie in erster Linie Fusswege und ÖV-Fahrten ersetzt, ist sie ein zusätzliches motorisiertes Angebot mit mehr Flächenverbrauch. Der Nutzen für die städtischen Ziele ist in diesem Fall dahin. Nach heutigem Wissensstand deutet vieles auf letzteres hin. Sicher wissen wir es nicht. Genau darum ist die Analyse der Nutzungsdaten keine akademische Übung, sondern die Voraussetzung dafür, dass wir die Regulierung in ein paar Jahren beurteilen können. Wir nehmen den Bericht zur Kenntnis und stimmen der Abschreibung des Postulats zu. Die offenen Punkte verfolgen wir mit Begleitpostulaten weiter. Zuletzt eine Replik an die FDP: Den Entfernungsdienst gibt es bereits. Er heisst Veloordnung und entfernt die Velos, die die Brücken vollparkieren.

Fabian Stieger (Grüne) stellt folgende Textänderungsanträge zu den Postulaten GR Nrn. 2026/393 und 2026/394: Wir Grünen stehen der Entwicklung bei den E-Scootern in der Stadt Zürich sehr kritisch gegenüber. Am Anfang hat man noch gehofft, dass sie Autofahrten ersetzen würden, aber wie der Bericht des Stadtrats festhält, ist das nicht der Fall. Heute geht es vor allem darum, dass sie an unmöglichen Orten im Weg stehen. Wir Grünen sind klar der Meinung, dass es eine Regulierung braucht. Wir finden, der Stadtrat geht in die richtige Richtung, indem er die Anzahl der Trottinets stark reduziert und in der Innenstadt und am Bahnhof eine standortgebundene Lösung schafft. Wir finden aber auch, dass die Trottis nicht nur in der Innenstadt und an Bahnhöfen ein Problem darstellen, sondern auch in vielen anderen Stadtteilen und Quartieren. Auch dort braucht es rasch standortbasierte Lösungen. Deshalb haben wir zusammen mit der SP unser Begleitpostulat eingereicht. Zum Postulat GR Nr. 2026/393: Politik und Forschung sind auf eine gute Datenbasis angewiesen. Darum ergibt es für uns Grüne absolut Sinn, dass die erfassten Daten anonymisiert der Forschung, der Stadt und der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen. Wir möchten aber betonen, dass wir nicht dafür sind, möglichst



viele Daten zu sammeln, sondern nur so viele, wie es tatsächlich braucht, um die Nutzung der E-Trottis und anderer Leihfahrzeuge sowie die Auslastung der Stationen in der Stadt Zürich besser zu verstehen. Wir stellen darum einen Textänderungsantrag. Wir möchten, dass in der Stadt Zürich grundsätzlich alle Anbieter*innen von Leihfahrzeugen verpflichtet werden, ihre Daten zu teilen. Wir schlagen deshalb vor, die Formulierung «den stationslosen Fahrzeugverleih» zu streichen und durch «Sharing-Angebote der Mikromobilität» zu ersetzen. Das Postulat GR Nr. 2026/394 der AL ist im Grundsatz eine gute Ergänzung zu unserem Begleitpostulat zu den stationsgebundenen Trottis. Wir sind der Ansicht, dass jedes Leihfahrzeug ein Hindernis darstellen kann, und schlagen deshalb vor, das Wort «stationslos» aus dem Postulatstext zu streichen. Ich betone noch einmal, dass es uns Grünen wirklich darum geht, dass die E-Scooter kein Hindernis auf den Trottoirs darstellen. Dies betrifft nicht nur die Menschen in der Innenstadt und am Bahnhof, sondern auch jene in den Quartieren. Auch dort gibt es Orte, an denen sich viele Menschen treffen. Auch dort fordern wir eine standortgebundene Lösung. Wir nehmen den Bericht zur Kenntnis und unterstützen die Textänderung der AL.

Patrick Stählin (GLP): Ich komme zur Meinung der GLP. Wir unterstützen natürlich die Kenntnisnahme des Berichts und die Abschreibung. Wir sind froh, dass das Postulat, das von uns initiiert wurde, bereits Wirkung zeigt. Der Stadtrat hat das Problem erkannt und zeigt auf, wie er darauf reagieren will. Leider ist er in den entscheidenden Punkten zu wenig konsequent. Die Unfallzahlen sinken zwar, aber um von einer Trendumkehr zu sprechen, ist es zu früh. Das Hauptproblem ist die Abstellproblematik, die eigentliche Kernforderung des Postulats. Wie Michael Schmid (AL) in seinem Votum gesagt hat, ist dies das grösste Ärgernis im Verkehr der Stadt Zürich. Das hat nicht die Verwaltung geschrieben, sondern ist aus dem Bericht des Forschungsinstituts gfs.bern zitiert. Darum werden wir das Postulat GR Nr. 2026/394 der AL unterstützen. Wir denken zwar, dass die Reduktion des Angebots sowie die Stationsgebundenheit in der Kernzone zu einer grossen Verbesserung führen wird, aber es geht darum, das Kernproblem zu lösen und die Kosten verursachergerecht zu verteilen. Im Postulat GR Nr. 2026/393 fordern wir zusammen mit der AL, dass die Daten der Stadt Zürich wie auch der Forschung zur Verfügung gestellt werden. Damit können Verstösse, Versorgungslücken und Nutzen aufgeschlüsselt werden. Wir hoffen, dass wir in den nächsten Jahren eine solide Datenbasis aufbauen und zur Forschung in diesem Bereich zumindest beitragen können. Beim Postulat GR Nr. 2026/392 von SP und Grünen zeichnet sich ein Muster ab: Gute Vorschläge der Stadt werden mit gut gemeinten Postulaten kaputtgemacht. Mikromobilität ersetzt die letzte Meile und nicht das Auto oder den ÖV. Das zeigt der Bericht des Bundesamts für Strassen (ASTRA), auf den in der Weisung verwiesen wird. Wenn man überall Stationen bauen muss, wird diese letzte Meile verunmöglicht. Das führt dazu, dass die Leute das Angebot nicht mehr nutzen, was sich bei «Züri Velo» zeigt. Wenn ich richtig gerechnet habe, ergibt sich aus der Medienmitteilung von vor zwei Wochen, dass knapp zweimal pro Tag ein Velo ausgeliehen wird. Das gönne ich zwar den Personen, die von der Stadt ein subventioniertes Velo bekommen, aber es zeigt, dass die stationsgebundenen Angebote weniger oder gar nicht genutzt werden. Auch mit der Textänderung der AL geht uns das Postulat ein bisschen zu weit.



Reis Luzhnica (SP): E-Trottis sind seit einigen Jahren ein Teil von Zürich. Es hat mit den ominösen O-Bikes angefangen und mittlerweile wurde das Angebot massiv ausgeweitet. Genau das ist vermutlich das Problem: Es wurde zu grosszügig ausgeweitet und zu wenig reguliert. Viele Menschen sehen die Trottis als praktische, platzsparende Ergänzung zum ÖV, gerade für die letzten paar Meter vom Bahnhof oder von der Haltestelle bis zum Ziel. Richtig eingesetzt können sie kurze Autofahrten ersetzen und das städtische Mobilitätsangebot vor allem in den Aussenquartieren sinnvoll ergänzen. Gleichzeitig wissen wir alle, dass die E-Trottis sehr störend sein können. Das gilt teilweise sogar für die Nutzerinnen und Nutzer selbst, wenn Trottis irgendwo herumstehen oder herumliegen und nicht richtig abgestellt oder benutzt werden. Problematisch wird es aber vor allem dann, wenn sie quer auf dem Trottoir stehen, vor Hauseingängen oder an Haltestellen abgestellt werden. Was für die einen vielleicht nur ärgerlich ist, ist für Menschen im Rollstuhl, mit dem Rollator oder mit dem Kinderwagen ein fast unüberwindbares Hindernis. Vor allem für Menschen im Rollstuhl, die dann Umwege fahren müssen, ist das ein grosses Problem, weil sie sich dadurch nicht mehr selbstständig oder nur eingeschränkt in der Stadt bewegen können. Deshalb braucht es Regeln, die auch tatsächlich funktionieren. Das bisherige System hat nicht funktioniert. Es genügt nicht, einfach ein Foto als Nachweis einzuschicken, wenn auf diesem Foto vielleicht gar kein Trotti oder ein anderes Fahrzeug zu sehen ist und das System es trotzdem akzeptiert. Auch die erwähnte Frist von 24 Stunden ist meiner Meinung nach viel zu lang. Der Stadtrat schlägt nun Regulierungen vor, die in die richtige Richtung gehen. Das Verwaltungsgericht hat entschieden, dass die Nutzung des öffentlichen Raums bewilligungs- und gebührenpflichtig ist. Deshalb will die Stadt die Anzahl der Anbieter und der Trottis begrenzen, von heute fast 8000 Fahrzeuge auf 3000 Fahrzeuge. Weniger Anbieter und weniger Fahrzeuge bedeuten, dass Kontrollen einfacher werden und Probleme konsequenter bekämpft werden können. Es gibt Argumente für und gegen das vorgeschlagene Modell. Deshalb haben wir das von Anna Graff (SP) vorgestellte Begleitpostulat eingereicht, und deshalb wurden weitere Begleitpostulate eingereicht. Entscheidend wird sein, wie die Ausschreibung bezüglich Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit konkret aussehen wird. Die Anbieter müssen nachweisen, dass ihre Fahrzeuge korrekt abgestellt und Mängel rasch behoben werden. Bei wiederholten Verstössen folgen Sanktionen. Es braucht aber nicht nur für die Endnutzenden Sanktionen, sondern auch für die Anbieter. Diese sollen bei Verfehlungen in der nächsten Ausschreibung nicht mehr berücksichtigt werden. Das ist meiner Meinung nach der grösste Hebel, denn auch in einem standortgebundenen System kann ein Trotti falsch abgestellt werden. Je nach Genauigkeit des GPS kann ein Trotti 15 bis 20 Meter von der Station entfernt abgestellt werden und die Ausleihe trotzdem als abgeschlossen gelten. Deshalb unterstützen wir auch die Begleitpostulate. Zu den Arbeitsbedingungen der Angestellten wurde gesagt, die Stadt wisse nichts von Verstössen. Aber wie Michael Schmid (AL) bereits sagte, heisst die Tatsache, dass man davon keine Kenntnis hat, nicht, dass man dies nicht überprüfen und als Kriterium festlegen muss. Aus all diesen Gründen können wir dem Antrag und den Begleitpostulaten zustimmen. Die Textänderung nehmen wir nicht an.

Karin Weyermann (Die Mitte): Die Die Mitte nimmt den Bericht selbstverständlich zur Kenntnis und dankt dem Stadtrat für die Ausführungen. Wir haben schon länger erkannt,



dass die überall herumliegenden Trottinets ein störender Faktor sind und haben dazu auch Vorstösse eingereicht. Wir stellen fest, dass die im Bericht aufgeführten Stossrichtungen grundsätzlich als zielführend erachtet werden, auch wenn sie selbstverständlich noch nicht der Weisheit letzter Schluss sind und man erst Erfahrungen damit sammeln muss. Eine Begrenzung finden wir im konkreten Fall sinnvoll. Ein Problem ist, dass PubliBike derzeit nicht besonders stark genutzt wird. Es scheint aber, als würde mit dieser Weisung ein Schutz für PubliBike angestrebt, indem die privaten Veloflotten stark eingeschränkt werden. Damit sind wir nicht einverstanden. Wir sind der Meinung, dass der Wettbewerb spielen soll und dass die Stationsgebundenheit bei den Velos ein Problem sein kann. Damit komme ich zum ersten Vorstoss der SP, den wir ablehnen, weil wir eine flächendeckende Stationsgebundenheit nicht als zielführend erachten. Wir sehen zwar die Problematik der frei herumstehenden Trottinets und Velos, wollen aber, dass das Angebot auch in den Aussenquartieren attraktiv bleibt. Dieses Angebot ersetzt vor allem den Fussgänger- und teilweise den ÖV-Verkehr. Es bräuchte überall Stationen, damit das Angebot den Nutzenden weiterhin einen Vorteil bringt. Das wiederum verbraucht viel Fläche, womit die E-Trottis am Schluss wieder überall stehen. Die Textänderung der AL hätten wir begrüsst. Aber auch damit hätten wir den Vorstoss nicht annehmen können, weil er explizit fordert, dass für die Stationen Autoparkplätze umgenutzt werden. Wie sind der Meinung, dass es Bereiche gibt, in denen Stationen auch an anderen Orten eingerichtet werden können. Die Frage, ob dicht genutzte Orte zwingend Bahnhöfe oder die Innenstadt sein müssen, oder ob man diese Definition auf nutzungsintensive Bereiche ausserhalb der Innenstadt oder fern von Bahnhöfen ausweiten kann, wie es sich die AL wünscht, wollen wir dem Stadtrat mit auf den Weg geben. Die Datensammlung unterstützen wir selbstverständlich. Daraus lassen sich zahlreiche Erkenntnisse gewinnen und die Stadt kann sich dadurch weiterentwickeln. Den Vorstoss der AL lehnen wir ebenfalls ab, auch wenn wir die Stossrichtung nachvollziehen können. Auch wir wünschen uns, dass herumliegende Trottinets besser kontrolliert und schneller entfernt werden. Der Vorstoss geht uns insgesamt aber zu weit. Wir wollen nicht noch mehr Regulierung in diesem Bereich und eine aufgeblähte. Wir wollen Lösungen, die funktionieren, damit die E-Trottis gar nicht erst herumliegen, sondern von den Nutzenden von Anfang an korrekt abgestellt werden. Es wurde bereits erwähnt, welche Optionen es gibt und heute schon zum Einsatz kommen. Für die Trottis, die von Jugendlichen oder anderen rücksichtslosen Menschen umgeworfen und in den Weg gestellt werden, braucht es eine andere Reaktion. Diese muss der Betreiber einsammeln. Die Vorstösse der SP und der AL lehnen wir ab, dem Vorstoss zu den Daten stimmen wir sehr gern zu.

Martina Zürcher (FDP): Dieser Bereich war, anders als es Reis Luzhnica (SP) darstellt, bislang nicht unreguliert. Es gibt bereits hohe Gebühren für die Anbieter und Vorgaben für Fahr- und Parkierungsverbotszonen, die die Anbieter umsetzen müssen. In den letzten Monaten lagen deutlich weniger Trottinets herum, als das noch vor zwei bis drei Jahren der Fall war. Die Massnahmen, die sowohl von der Stadt als auch von den Anbietern selbst bislang umgesetzt wurden, wirken bereits. Das bedeutet nicht, dass alles perfekt ist, aber es ist deutlich besser geworden. Der Stadtrat plant weitere Massnahmen, über die er uns in der Kommission informiert hat. Einige davon sind im Sinn unse-



rer Fraktion, andere nicht. Wir begrüssen, dass man – wie es andere Städte auch handhaben – in der City auf Stationen setzt, das Free-Floating in den Aussenquartieren aber beibehält. Dort, wo es viele Fahrzeuge hat, sollen Stationen eingerichtet werden. So wirkt man auch dem Problem entgegen, dass die Schneeräumung rund um Bahnhöfe nicht richtig funktioniert, wenn überall Trottinets stehen. Was wir hingegen sehr schlecht finden, ist der künstliche Protektionismus zugunsten von PubliBike. Wie Karin Weyermann (Die Mitte) erwähnt hat, will der Stadtrat den Anteil an Velos der übrigen Anbieter beschränken und zugleich die Gesamtzahl der Fahrzeuge stark deckeln. Bei PubliBike hiess es zu Beginn, man brauche nur den Platz für die Stationen. Der Rest koste die Stadt nichts. Dann kamen die indirekten und direkten Forderungen nach Steuergeldern. Sie erinnern sich an die Weisung GR Nr. 2023/472, in der die Mehrheit des Rats direkte Subventionen von einmalig 6 Millionen Franken und danach jährlich 1 Million Franken gesprochen hat. Dazu kommen weitere indirekte Subventionen. Ein Grossteil der Fahrten bei PubliBike entfällt auf sogenannte Business-Abos, vor allem von Studierenden verschiedener Hochschulen. Sie tragen diese Kosten teilweise über ihre Semestergebühren, womit wieder die öffentliche Hand dahintersteht. Sobald die Subventionen für PubliBike unter Dach und Fach waren, wurde das Unternehmen an einen ausländischen Investor verkauft. Nun will der Stadtrat das zusätzlich künstlich schützen. Das finden wir nicht nachvollziehbar. Trotzdem nehmen wir den Bericht so zur Kenntnis. Zum Vorstoss, der überall Stationen einrichten will, wurde in der Kommission klar dargelegt, dass das Modell der Mikromobilität nicht mehr funktioniert, wenn es ausschliesslich feste Stationen gibt. Das zeigt sich auch in anderen europäischen Städten. Liebe Grüne und SP, habt doch den Mut, es direkt zu verbieten, anstatt es auf Umwegen zu tun. Beim Votum von Anna Graff (SP) hat man gemerkt, dass sie im Kreis 5 wohnt, der vorwiegend flach ist. Ich vertrete den Kreis 10 mit starken Hanglagen. Die Leute nutzen die Trotti, wenn sie mit dem ÖV oben oder unten am Hang ankommen, um den Rest der Strecke zu fahren. Da nützt eine Station wenig, denn sie bringt die Leute nicht nach Hause. Wir Liberalen sind offen für neue Mobilitätsformen. Wir haben die bereits umgesetzten Massnahmen zur Kenntnis genommen, die teilweise schon eine grosse Wirkung erzielt haben, und warten die weiteren Massnahmen des Stadtrats ab. Deshalb lehnen wir diesen Vorstoss ab. Den Vorstoss zu den Nutzungsdaten unterstützen wir, weil man mit den Daten auch Lücken im ÖV-Netz erkennen kann. Den letzten Vorstoss lehnen wir ebenfalls ab.

Michael Schmid (AL) ist mit den Textänderungen zu den Postulaten GR Nrn. 2026/393 und 2026/394 einverstanden: Die beiden Textänderungen nehmen wir an. Patrick Stählin (GLP), wenn die letzte Meile nicht zu Fuss, sondern mit dem E-Trotti zurückgelegt wird, findet die ökologische Verkehrswende gar nicht wirklich statt. Bei der Einschränkung der Anzahl Velos finde ich es auch nicht besonders sinnvoll, PubliBike einen Vorrang einzuräumen. Ich unterstütze es trotzdem, allerdings aus einem anderen Grund: Leihvelos benötigen etwa zwei- bis dreimal so viel Platz wie ein Leih-E-Trotti, wodurch die Beanspruchung des öffentlichen Grunds noch stärker ins Gewicht fällt. Das liesse sich allenfalls über eine Gebührenregelung oder eben eine Beschränkung der Anzahl lösen. Ich bedauere sehr, dass unsere Textänderung zur Stationsgebundenheit nicht durchgekommen ist. Ich denke, genau das wäre es, was es braucht. Dort, wo die Fahr-



zeuge stark im Weg stehen, hätten wir ausserhalb des Kreis 1 Stationen einrichten können, und die letzte Meile hätte damit durchaus abgedeckt werden können. Wer in einem schlecht mit dem ÖV erschlossenen Quartier wohnt, könnte sein E-Trotti an einer zentralen ÖV-Station ausleihen, es aber zu Hause dort abstellen, wo es niemandem im Weg steht. Ich bedaure sehr, dass hier kein Kompromiss zustande kam. Die Mitte und die FDP habe ich nicht ganz verstanden. Was die Anbieter schon machen, reicht ihnen aus. Meine Grundhaltung ist, dass es weiterhin zu wenig ist, dass es nach wie vor ein Ärgernis bleibt und dass es weitere Massnahmen braucht. Von eurer Seite habe ich dazu bisher wenige Anregungen erhalten, um eigene Ideen einzubringen oder andere Ideen weiterzuentwickeln. Ich hoffe, der Stadtrat kann aus dem, was wir hier besprochen haben, einiges für eine sinnvolle Ausschreibung diesen Herbst mitnehmen.

Michele Romagnolo (SVP): Die Problematik von wild abgestellten E-Trottinets ist schon lange bekannt. Wir haben mehrfach politische Vorstösse dazu eingereicht und auf die Missstände hingewiesen. Der Rat hat die Anliegen bisher aber immer abgelehnt oder nicht unterstützt. Umso bemerkenswerter ist es, dass das Thema auf der linken Seite immer stärker aufgegriffen wird und plötzlich Bewegung in die Sache kommt. Wir begrüssen es, wenn der Staat endlich bereit ist, das Problem zu lösen. Die Lösung darf aber nicht auf Kosten bestehender Parkplätze gehen. Wenn feste Stationen geschaffen werden sollen, ist es nicht akzeptabel, dafür einfach Parkplätze des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu opfern. Damit wird man das Problem bloss auf eine andere Bevölkerungsgruppe verschieben, nämlich auf Anwohnerinnen und Anwohner, das lokale Gewerbe sowie Besucherinnen und Besucher, die schon heute mit erheblichem Parkdruck kämpfen. Die Stadt muss deshalb zuerst prüfen, welche bestehenden öffentlichen Flächen, Randbereiche, Plätze oder bereits für Mobilitätsangebote vorgesehenen Flächen genutzt werden können. Es kann nicht der politische Automatismus sein, dass jede neue Mobilitätslösung automatisch auf Kosten des Autoverkehrs umgesetzt wird. Wer jahrelang keinen Handlungsbedarf gesehen hat, sollte auch bereit sein, die notwendige Fläche innerhalb des bestehenden öffentlichen Raums intelligent zu organisieren, statt wieder Parkplätze zu opfern. Unsere Haltung ist klar: Trottinets müssen zwar besser reguliert und geordnet werden, aber nicht durch eine schleichende Abschaffung von Parkplätzen. Regulierung ja, Verdrängung des MIV nein. Die Stadt ist gefordert, Lösungen zu präsentieren, bei denen alle Interessen berücksichtigt werden.

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements Stellung.

STR Karin Rykart: Die Debatte zeigt, wie viele Emotionen und vor allem Ärger das Thema E-Trottinets auslöst. Der Ärger war auch Auslöser des Vorstosses. Ich weiss nicht, wie viele Schreiben ich schon von Bürgerinnen und Bürgern bekommen habe. Sie ärgern sich über E-Trottis, die im Weg stehen, aber auch über die Fahrer*innen, die regelmässig auf dem Trottoir fahren und andere gefährden. Vor allem für Menschen mit Beeinträchtigungen sind herumliegende E-Trottis ein grosses Problem. Aber das Problem betrifft den Alltag vieler Menschen in der Stadt. Für Menschen mit einer Seh- oder Gehbehinderung etwa ist ein falsch abgestelltes Trottinett nicht nur ein Hindernis, sondern unter Umständen auch eine Gefahr. Ich habe grosses Verständnis für den Ärger



und das Unverständnis all der Menschen, die sich bei mir melden. Die heutige Situation ist unbefriedigend und wir wollen sie schon lange ändern. Vor vier Jahren haben Islam Alijaj (SP) und Carla Reinhard (GLP), die nicht mehr im Rat sind, ein Postulat zu diesem Thema eingereicht. Sie haben verlangt, dass wir ein Massnahmenpaket prüfen sollen, damit die E-Scooter nicht mehr einfach irgendwo abgestellt werden. Ich will kurz erklären, wieso es so lange gedauert hat, bis der Stadtrat diese Weisung vorgelegt hat und sie im Gemeinderat behandelt werden konnte. Im Jahr 2017 ist in Zürich praktisch über Nacht eine völlig neue Form der Mobilität aufgetaucht. Eine Firma hat Hunderte gelbe Leihvelos auf dem öffentlichen Grund abgestellt. Es war ein neues Geschäftsmodell, für das es noch keine Regeln gab. Die Firma war ein Jahr später wieder weg, aber ihre Leihvelos haben sie nicht mitgenommen. Sie sind in Zürich geblieben und wir durften sie wegräumen. Aber die Idee der Leihvelos ist nicht mehr verschwunden. Im Jahr 2018 kamen andere Anbieter und haben neue Gefährte, vor allem E-Trottis, in der Stadt aufgestellt. Die Zahl der Fahrzeuge hat rasant zugenommen. Daraufhin hat die Stadt reagiert. Im Jahr 2019 hat der Stadtrat eine Bewilligungspflicht eingeführt. Die verschiedenen Anbieter müssen seither Auflagen erfüllen, die im Laufe der Jahre immer weiterentwickelt wurden. Wir haben Parkverbotszonen und Fahrverbotszonen geschaffen sowie Parkierungszonen definiert. Mit GPS können wir heute bspw. dafür sorgen, dass in bestimmten Gebieten wie im Niederdorf oder durch den Platzspitz nur noch im Schritttempo gefahren werden kann und dass man die Miete an bestimmten Orten nicht mehr beenden kann. Die Anbieter haben auch die Pflicht, falsch abgestellte E-Trottis einzusammeln. Das alles hat Verbesserungen mit sich gebracht, aber das Grundproblem nicht gelöst. Warum? Gleichzeitig mit der Einführung der Massnahmen wurden von immer mehr Anbietern immer mehr Fahrzeuge aufgestellt. Irgendwann haben wir festgestellt, dass wir mit immer neuen Auflagen innerhalb des bestehenden Systems nicht mehr weiterkommen. In dieser Situation haben die Islam Alijaj (SP) und Carla Reinhard (GLP) ihr Postulat eingereicht. Wir haben reagiert, Massnahmen geprüft und einen Bericht ausgearbeitet. Doch dann hat uns ein Entscheid des Statthalteramts ausgebremst, weil es in einem konkreten Fall geurteilt hat, dass der stationslose Verleih von E-Scootern keinen gesteigerten Gemeingebrauch darstelle. Folglich dürfe die Stadt das Angebot nicht regulieren. Dieses Urteil stand im Widerspruch zu unserer bisherigen Praxis und unseren Zielen. Wir haben den Entscheid darum beim Verwaltungsgericht angefochten. Unsere Regulierung beruht auf der Auffassung, dass das kommerzielle Abstellen von mehreren hundert Leihfahrzeugen auf öffentlichem Grund ein gesteigerter Gemeingebrauch ist und die Stadt das darum bewilligen muss und regulieren darf. Nach mehr als zwei Jahren hat uns das Verwaltungsgericht Recht gegeben. Damit ist die Rechtsgrundlage gegeben, um im Thema E-Trotti weiterarbeiten zu können. Das tun wir nun. Unser Ziel ist es nicht, die sogenannte geteilte Mikromobilität aus Zürich zu verbannen. Sharing-Angebote können und sollen Teil einer modernen städtischen Mobilität sein. Der öffentliche Raum ist aber knapp und wer ihn für ein kommerzielles Angebot nutzt, muss sich an Regeln halten, die den Interessen der Bevölkerung Rechnung tragen. Darum wollen wir die Zahl der Anbieter und der Fahrzeuge deutlich reduzieren. Wir wollen weg vom flächendeckenden Free Floating hin zu einem Hybridsystem. Wo der Nutzungsdruck besonders gross ist – in der Innenstadt, am Bahnhof und an stark frequentierten Orten – sollen



Fahrzeuge nur noch an klar bezeichneten Stationen abgestellt werden können. In anderen Gebieten kann Free Floating weiterhin seinen Platz haben. Konkret wollen wir die Zahl der Anbieter auf drei begrenzen und die Gesamtflotte auf 3000 Fahrzeuge reduzieren. Das ist eine deutliche Reduktion der heute 7350 zirkulierenden Fahrzeugen. Mit der Ausschreibung des Angebots wollen wir Qualität bei der Verkehrssicherheit, der Ordnung, im öffentlichen Raum, bei der Nachhaltigkeit und bei der Zusammenarbeit mit der Stadt einfordern. Die drei Postulate, die wir heute behandelt haben, nimmt der Stadtrat gern entgegen und prüft sie, falls sie überwiesen werden. Sie greifen die Fragen auf, die für die nächste Phase wichtig sind: Wie dicht soll das Netz der Stationen sein und wie weit soll es allenfalls über den Kreis 1 hinausgehen? Wie stellen wir sicher, dass falsch abgestellte E-Trottis möglichst rasch verschwinden und wie können wir die vorhandenen Mobilitätsdaten besser nutzen? Das sind berechnete Forderungen. Es soll weniger Wildwuchs und weniger falsch abgestellte Fahrzeuge geben. Es soll klare Abstellorte geben, wo der Druck am grössten ist, sowie klare Pflichten für die Unternehmen.

Änderungsantrag zu Dispositivziffer 1

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

Die Minderheit der SK SID/V beantragt folgende Änderung der Dispositivziffer 1:

1. Vom Bericht betreffend Massnahmenpaket für das Abstellen der E-Scooters zur Verhinderung von Konflikten mit zu Fuss Gehenden oder mobilitätseingeschränkten Menschen wird ablehnend Kenntnis genommen.

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

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 104 gegen 16 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Schlussabstimmung über die Dispositivziffer 1

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Zustimmung zur Dispositivziffer 1.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt Ablehnung der Dispositivziffer 1.



16 / 19

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

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 104 gegen 16 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Schlussabstimmung über die Dispositivziffer 2

Die SK SID/V beantragt Zustimmung zur Dispositivziffer 2.

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

Der Rat stimmt dem Antrag der SK SID/V mit 120 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

1. Vom Bericht betreffend Massnahmenpaket für das Abstellen der E-Scooters zur Verhinderung von Konflikten mit zu Fuss Gehenden oder mobilitätseingeschränkten Menschen wird Kenntnis genommen.
2. Das Postulat, GR-Nr. 2022/442, von Islam Alijaj (SP) und Carla Reinhard (GLP) vom 14. September 2022 betreffend Massnahmenpaket für das Abstellen der E-Scooters zur Verhinderung von Konflikten mit zu Fuss Gehenden oder mobilitätseingeschränkten Menschen wird als erledigt abgeschrieben.

Mitteilung an den Stadtrat sowie amtliche Publikation am 2. September 2026

522. 2026/392

Postulat der SP- und Grüne-Fraktion vom 08.07.2026:

Umsetzung einer stationsgebundenen Mikromobilitätsstrategie auf dem gesamten Stadtgebiet

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements namens des Stadtrats bereit, das Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.



17 / 19

Wortmeldungen siehe GR Nr. 2025/210, Beschluss-Nr. 521/2026

Anna Graff (SP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 430/2026).
Roman Mörgeli (SVP) stellt namens der SVP-Fraktion den Ablehnungsantrag und begründet diesen.

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements Stellung.

Das Postulat wird mit 51 gegen 69 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

523. 2026/393

Postulat der AL- und GLP-Fraktion vom 08.07.2026:

Stationsloser Fahrzeugverleih, Einräumung eines umfassenden und unentgeltlichen Nutzungsrechts an den Bewegungs- und Nutzungsdaten der Leihfahrzeuge für die Stadt

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements namens des Stadtrats bereit, das Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

Wortmeldungen siehe GR Nr. 2025/210, Beschluss-Nr. 521/2026

Michael Schmid (AL) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 431/2026).

Roman Mörgeli (SVP) stellt namens der SVP-Fraktion den Ablehnungsantrag und begründet diesen.

Fabian Stieger (Grüne) stellt folgenden Textänderungsantrag:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie im Rahmen der Bewilligungsauflagen und der geplanten Ausschreibung für ~~den stationslosen Fahrzeugverleih~~ Sharing-Angebote der Mikromobilität sichergestellt werden kann, dass die Bewilligungsinhabenden der Stadt umfassende und unentgeltliche Nutzungsrechte an den Bewegungs- und Nutzungsdaten der Leihfahrzeuge einräumen, welche die Verwendung für eigene Auswertungen der Stadt sowie die Weitergabe an unabhängige Forschung einschliessen, ohne dass es hierfür der Zustimmung der Anbieterfirmen im Einzelfall bedarf.

Daten, die keine Rückschlüsse auf einzelne Personen zulassen, sollen zudem in geeigneter (z.B. aggregierter) Form unter offener Lizenz auf dem Open-Data-Portal der Stadt veröffentlicht werden.

Michael Schmid (AL) ist mit der Textänderung einverstanden.

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements Stellung.



18 / 19

Das geänderte Postulat wird mit 104 gegen 16 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

524. 2026/394

Postulat der AL-Fraktion vom 08.07.2026:

Durchsetzung der Parkierungsvorgaben für stationslose Leihfahrzeuge

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements namens des Stadtrats bereit, das Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

Wortmeldungen siehe GR Nr. 2025/210, Beschluss-Nr. 521/2026

Michael Schmid (AL) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 432/2026).

Martina Zürcher (FDP) stellt namens der FDP-Fraktion den Ablehnungsantrag und begründet diesen.

Fabian Stieger (Grüne) stellt folgenden Textänderungsantrag:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie die Durchsetzung der Parkierungsvorgaben für stationslose Leihfahrzeuge wirksam verstärkt werden kann, namentlich durch:

1. einen systematischen, dauerhaft eingerichteten Entfernungsdienst, der falsch oder behindernd abgestellte Leihfahrzeuge unmittelbar und ohne vorgängige Fristansetzung vom öffentlichen Grund entfernt, sei es aufgrund eigener Kontrollen oder aufgrund von Meldungen aus der Bevölkerung (z. B. über die Plattform «Züri wie neu»);
2. eine vollständige, verursachergerechte Anlastung der Entfernungs- und Betriebskosten an die Bewilligungsinhabenden, entweder pro entferntes Fahrzeug oder als anteilmässige Umlage der Jahreskosten des Entfernungsdienstes im Verhältnis der pro Anbieter entfernten Fahrzeuge;
3. die Verankerung dieser Anforderungen in den Bewilligungsaufgaben und in der geplanten Ausschreibung, so dass sie mit dem Neustart des regulierten Markts wirksam werden.

Michael Schmid (AL) ist mit der Textänderung einverstanden.

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements Stellung.

Das geänderte Postulat wird mit 89 gegen 31 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat



19 / 19

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat