



Weisung des Stadtrats an den Gemeinderat

vom 20. August 2025

GR Nr. 2025/330

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

1. Ausgangslage

Am 4. März 2025 wurde die Volksinitiative «Parkplatz-Kompromiss JA» bei der Stadtkanzlei eingereicht. Mit der Initiative wird in der Form des ausgearbeiteten Entwurfs folgendes Begehren gestellt:

Die Gemeindeordnung der Stadt Zürich (101.100) vom 13. Juni 2021 ist wie folgt anzupassen:

Art. 13a Parkieren im öffentlichen Raum (neu)

1. Die Stadt stellt sicher, dass auf öffentlichem Grund ausreichend Parkplätze für den Velo- und den motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen.
2. Die Aufhebung von Parkplätzen auf öffentlichem Grund ist nur zulässig, wenn die Gesamtzahl der öffentlich zugänglichen Parkplätze im gleichen Quartier (Stand 1. Januar 2025) jeweils mindestens erhalten bleibt für:
 - a) den Veloverkehr;
 - b) den motorisierten Individualverkehr.
3. Die Stadt stellt für Gewerbetreibende genügend geeignete, oberirdische Abstell- und Umschlagplätze auf öffentlichem Grund zur Verfügung für:
 - a) Arbeitseinsätze;
 - b) Die Versorgung und Entsorgung.

Begründung:

Viele Familien, Arbeitskräfte und das Gewerbe sind auf öffentliche Parkplätze in der Stadt Zürich angewiesen. Doch es droht der radikale Abbau von weit über 10 000 Parkplätzen über die nächsten 10 Jahre. Pro Jahr sollen weit über 1000 Strassenparkplätze («blaue Zone» und «weisse Zone») verschwinden, obwohl Anwohnerinnen und Anwohner, aber auch das Gewerbe oftmals keine Alternative haben. Dies führt zu viel unnötigem Suchverkehr in den Wohnquartieren.

Die Volksinitiative wurde mit 3068 gültigen Unterschriften eingereicht. Mit Stadtratsbeschluss (STRB) Nr. 879/2025 stellte der Stadtrat das Zustandekommen der Volksinitiative fest. Zudem beauftragte er die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements, die Gültigkeit der Volksinitiative zu prüfen und bis zum 4. September 2025 entweder dem Stadtrat zuhänden des Gemeinderats Antrag betreffend einer allfälligen Ungültigkeitserklärung zu stellen oder im Fall der Gültigkeit dem Stadtrat den Antrag zum Entscheid hierüber und über die Ausarbeitung eines Gegenvorschlags zu unterbreiten und anschliessend zuhänden des Gemeinderats innert Frist Bericht zu erstatten und Antrag über die Initiative zu stellen.



2/11

2. Gültigkeit der Initiative

2.1 Vorbemerkung

Mit einer kommunalen Volksinitiative kann der Erlass, die Änderung oder die Aufhebung eines Beschlusses über alle Gegenstände verlangt werden, die dem obligatorischen oder dem fakultativen Referendum unterstehen (§ 147 Abs. 2 Gesetz über die politischen Rechte [GPR, LS 161] und Art. 31 Gemeindeordnung [GO, AS 101.100]). Die Bestimmungen über die kantonale Initiative (§§ 122–139 b GPR) gelten unter Beachtung von Besonderheiten sinngemäss (§ 155 GPR).

Für die Gültigkeit der Initiative gelten nach §§ 148 Abs. 2 und 155 i. V. m. § 128 Abs. 1 GPR Art. 28 Abs. 1 Kantonsverfassung (KV, LS 101) sowie sinngemäss § 121 Abs. 2 GPR. Die Volksinitiative ist somit gültig, wenn sie die Einheit der Materie wahrt, nicht gegen übergeordnetes Recht verstösst und nicht offensichtlich undurchführbar ist (Art. 28 Abs. 1 lit. a–c KV).

Gemäss § 130 Abs. 1 i. V. m. § 155 GPR ist über die Gültigkeit der Volksinitiative vom Stadtrat innert sechs Monaten seit der Einreichung zu beschliessen. Mit Datum des heutigen Beschlusses ist diese Frist gewahrt.

2.2 Initiativfähiger Inhalt und Einheit der Materie

Die Volksinitiative «Parkplatz-Kompromiss JA» verlangt die Ergänzung der Gemeindeordnung um eine zusätzliche Bestimmung im Teil «Aufgaben und Ziele». Die Änderung der Gemeindeordnung untersteht nach Art. 34 lit. a GO dem obligatorischen Referendum. Der Gegenstand der Initiative ist somit initiativfähig i. S. v. § 147 Abs. 2 GPR.

Die Initiative weist die Form eines ausgearbeiteten Entwurfs gemäss § 120 Abs. 3 GPR auf. Sie enthält nur einen Regelungsgegenstand (Bereitstellung und Erhalt von ausreichend Abstellplätzen für den Velo- und den motorisierten Individualverkehr auf öffentlichen Grund einschliesslich oberirdischer Abstell- und Umschlagplätze für Gewerbetreibende). Zwischen den einzelnen Absätzen der vorgeschlagenen Bestimmung besteht ein direkter Zusammenhang. Die Initiative erfüllt somit auch das Erfordernis der Einheit der Materie.

2.3 Übereinstimmung mit übergeordnetem Recht

Das Gebot der Übereinstimmung mit dem übergeordneten Recht verlangt, dass die mit der Initiative verlangten Regelungen nicht gegen für die Schweiz verbindliches Völkerrecht, Bundesrecht oder kantonales Recht verstossen. Rechtliche Hürden, die sich bei einer allfälligen Umsetzung stellen, hindern die Gültigkeit nicht. Es sind keine übergeordneten Bestimmungen ersichtlich, die durch die Volksinitiative verletzt sein könnten.

2.4 Durchführbarkeit

Gemäss Art. 28 Abs. 1 lit. c KV darf eine Volksinitiative nicht offensichtlich undurchführbar sein, wobei dies nicht leichthin angenommen werden darf. Diese Verfassungsbestimmung zielt auf Initiativen ab, die sich aus tatsächlichen Gründen offensichtlich nicht verwirklichen lassen (vgl. Saile Peter / Burgherr Marc, Das Initiativrecht der zürcherischen Parlamentsgemeinden, Zürich / St. Gallen 2011, Rz. 111). Da keine tatsächlichen Gründe ersichtlich sind, die einer



3/11

Durchführbarkeit der Initiative entgegenstehen, ist auch diese Anforderung als erfüllt zu betrachten.

2.5 Schlussfolgerung

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Volksinitiative das übergeordnete Recht einhält, dem Grundsatz der Einheit der Materie genügt und aus heutiger Sicht nicht offensichtlich undurchführbar erscheint. Sie ist folglich gültig i. S. v. §§ 155 i. V. m. 128 Abs. 1 GPR und Art. 28 Abs. 1 KV sowie § 148 Abs. 2 GPR i. V. m. Art. 28 Abs. 1 KV und sinngemäss § 121 Abs. 2 GPR.

3. Ablehnung der Initiative

Bei der vorliegenden Initiative handelt es sich um eine sogenannte Programmnorm. Solche Programmnormen vermitteln keine durchsetzbaren Rechtsansprüche. Zudem stellen sie keine Rechtsgrundlage für gebundene Ausgaben dar. Wie und mit welchen Mitteln die Ziele erreicht werden, muss in einzelnen, konkreten Umsetzungsbeschlüssen festgelegt werden. Die Umsetzungsbeschlüsse sind dabei im Rahmen der allgemeinen Zuständigkeitsordnung von den zuständigen Organen zu treffen, d. h. durch die Stimmberechtigten, den Gemeinderat oder den Stadtrat.

3.1 Verfahrensantrag

Mit dem Aufkommen und der zunehmenden Verbreitung des Automobils seit Beginn des 20. Jahrhunderts wurde der Stadtraum zum Abstellen der privaten Fahrzeuge genutzt und die begrenzten Flächen monofunktional besetzt, da die Gebäude grösstenteils über keine privaten Abstellplätze verfügten. Erst in der Nachkriegszeit wurden vermehrt Abstellplätze auf Privatgrund im Zuge von Neubauten erstellt. Seit 1959 wurde gestützt auf das damals geltende Baugesetz für Ortschaften mit städtischen Verhältnissen (§ 60 a) die Erstellung von Autoabstellplätzen auf Privatgrund von der Stadt Zürich eingefordert. Mitte der 1970er-Jahre wurde die Erstellung von privaten Abstellplätzen bei Neu- und Umbauten im Kanton Zürich durch das Planungs- und Baugesetz (PBG, LS 700.1) und für die Stadt Zürich konkretisierend durch die Parkplatzverordnung (PPV, AS 741.500) vorgeschrieben. Die Erstellungspflicht für Veloabstellplätze wurde erst mit der Revision der PPV 2015 eingeführt.

Dem Stadtrat ist es wichtig, dass der Bevölkerung und der Kundschaft, den Besuchenden sowie dem Gewerbe und der urbanen Logistik, für die Ver- und Entsorgung von Haushalten sowie von Handels- und Produktionsstandorten in dicht besiedelten Gebieten, ein ausreichendes Angebot an Abstellplätzen für Autos und Velos zur Verfügung steht. Dieses wird primär auf Privatgrund abgedeckt. Die bestehenden gesetzlichen Vorgaben sorgen bereits heute dafür, dass grundsätzlich eine ausreichende Anzahl Abstellplätze für Autos und Velos zur Verfügung steht. Für Autos werden die Abstellplätze seit über 60 Jahren auf Privatgrund ausgebaut. Zusätzlich sind Strassenabstellplätze und öffentlich zugängliche Parkhäuser vorhanden. Die vorgesehene revidierte Parkkartenverordnung (Neuerlass) soll für das Gewerbe und die urbane Logistik zudem erhebliche Erleichterungen bringen. Daher unterstützt der Stadtrat den ersten und dritten Absatz des Initiativtexts und er erachtet die Forderungen als planerisch sichergestellt und erfüllt.



4/11

In der Stadt Zürich gibt es heute rund 200 000 Autoabstellplätze auf Privatgrund bzw. in Parkhäusern (Schätzung der Stadt Zürich 2021, vgl. Städtevergleich Mobilität 2023 https://skm-cvm.ch/cmsfiles/staedtevergleich_2021_231030.pdf, S. 31). Von den Abstellplätzen auf Privatgrund sind rund 26 000 öffentlich zugänglich (siehe Antwort des Stadtrats zur Schriftlichen Anfrage GR Nr. 2021/483 https://www.gemeinderat-zuerich.ch/dokumente/c536e5d7c2434e3fb645d8ecd35204f1-332?filename=2021_0483). Zusätzlich zu den Autoabstellplätzen auf Privatgrund gibt es rund 42 000 Autoabstellplätze im Strassenraum. Davon befinden sich rund 30 000 Abstellplätze in der Blauen Zone, bei den restlichen 12 000 handelt es sich um weisse Parkfelder (Erhebung der Dienstabteilung Verkehr vom April 2025). Die erwähnten 42 000 Autoabstellplätze beanspruchen eine Fläche von rund 50 Hektar. Diese wertvollen Flächen können anderweitigen Nutzungen zugeführt werden, die heute eine hohe gesellschaftliche und politische Bedeutung haben.

Daher hält der Stadtrat den zweiten Absatz des Initiativtexts für nicht zielführend. Heute sind in der Stadt Zürich ausreichend Autoabstellplätze vorhanden. Auf Privatgrund werden im Zuge der Bautätigkeit laufend neue Abstellplätze errichtet. Einen Erhalt der Autoabstellplätze im gleichen Quartier erachtet der Stadtrat zudem als nicht sinnvoll, weil für umgewidmete Abstellplätze selten vollständiger Ersatz auf öffentlichem Grund geschaffen werden kann, da die begrenzten Flächen anderen, stärker zu gewichtenden öffentlichen Interessen dienen. Darüber hinaus steht der zweite Absatz in einem Gegensatz zur Verwirklichung diverser anderer Ziele in der Gemeindeordnung wie der Förderung des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und Veloverkehrs und dem Bau von Velovorzugsrouten (Art. 11 in Verbindung mit Art. 154a sowie Art. 12 in Verbindung mit Art. 154 Abs. 3 GO) oder die Erhöhung der Anzahl Bäume zum Schutz der Bevölkerung vor den Auswirkungen des Klimawandels (Art. 14, 14a sowie Art. 14b in Verbindung mit Art. 154b GO). Der Stadtrat hält es für zweckmässig, Autoabstellplätze auf Privatgrund öffentlich zugänglich zu machen, auch um Leerstände auf Privatgrund zu vermeiden. Gemäss einer letzten Erhebung stehen in der Stadt Zürich etwa zehn Prozent der Wohnparkplätze auf Privatgrund leer (siehe Antwort des Stadtrats zur Schriftlichen Anfrage GR Nr. 2021/483 https://www.gemeinderat-zuerich.ch/dokumente/c536e5d7c2434e3fb645d8ecd35204f1-332?filename=2021_0483, S. 2). Hierbei sind jedoch rechtliche Fragen offen, da die gemäss PPV erstellten Abstellplätze jeweils bestimmten Nutzungen zugewiesen sind. Zudem kann die Stadt Private nicht verpflichten, ihre eigenen Abstellplätze öffentlich zugänglich zu machen. Dies müsste auf freiwilliger Basis erfolgen.

Der Stadtrat lehnt die Initiative aus den nachfolgend dargelegten Gründen ab und er verzichtet auf einen Gegenvorschlag, da die Ziele gemäss Absatz 1 und Absatz 3 mit den städtischen Zielen übereinstimmen. Die Programmnorm gemäss Absatz 2 steht hingegen in einem Widerspruch zu anderen gewichtigen städtischen Interessen und würde die Umsetzung der Richtplanung (Ausbau Velonetz, Aufwertung Fussgängerverbindungen und Quartierzentren, Massnahmen zur Hitzeminderung und Begrünung, etc.) verhindern, erschweren oder in zeitlicher Hinsicht stark verzögern.



3.2 Begründung für die Ablehnung der Initiative

3.2.1 Parkierung grundsätzlich auf Privatgrund

Abstellplätze für den Velo- und den motorisierten Individualverkehr gehören gemäss dem PBG zu den Grundanforderungen an Bauten und Anlagen. Das PBG verlangt, dass die Gemeinden, die nach den örtlichen Verhältnissen, nach dem Angebot des öffentlichen Verkehrs sowie nach der Ausnützung und Nutzweise des Grundstücks, für Bewohnerinnen und Bewohner, Beschäftigte und Besucherinnen und Besucher erforderliche Anzahl Abstellplätze für Verkehrsmittel, insbesondere für Motorfahrzeuge in der kommunalen Bau- und Zonenordnung festlegen (§ 242 Abs. 1 PBG). Im Normalfall wird die Zahl der Abstellplätze so festgelegt, dass die Fahrzeuge der Benützerinnen und Benützer einer Baute oder Anlage ausserhalb des öffentlichen Grunds abgestellt werden können (§ 242 Abs. 2 PBG). Auf dem Gebiet der Stadt Zürich ist für diese privaten Parkplätze die PPV massgeblich. Sie regelt den Normalbedarf, die minimal erforderlichen und die maximal zulässigen privaten Autoabstellplätze, den Pflichtbedarf für leichte Zweiräder sowie Lage, Gestaltung und Gebrauch der Abstellplätze. In Bezug auf die Lage gilt, dass Autoabstellplätze in der Regel auf dem Grundstück oder innerhalb eines Umkreises von 300 m (Parkplätze für Besuchende innerhalb eines Umkreises von 150 m) zu erstellen sind (Art. 9 Abs. 1 PPV). Veloabstellplätze sind in der Regel auf dem Grundstück selbst zu erstellen (Art. 9 Abs. 2 PPV).

Der öffentliche Grund steht der Allgemeinheit für den Gemeingebrauch und nicht für die im Zusammenhang mit privaten Nutzungen auf Privatgrund nachzuweisenden privaten Parkplätze zur Verfügung. Es existiert kein rechtlicher Anspruch auf eine Beibehaltung von bestimmten Abstellplätzen auf öffentlichem Grund (vgl. BGE 122 I 279, E. 2c). Dementsprechend ist der Bedarf an privaten Abstellplätzen grundsätzlich und wo immer möglich auf Privatgrund abzudecken.

Auch für die Parkierungs- bzw. Umschlagflächen für das Gewerbe und die urbane Logistik gilt in erster Linie das Verlagerungsziel auf den Privatgrund. Wo eine Verlagerung nicht möglich ist, soll für Gewerbetreibende, Ver- und Entsorgung sowie für den Güterumschlag der notwendige Platz auf öffentlichem Grund zur Verfügung gestellt werden. Die vom Gemeinderat verabschiedete revidierte Parkkartenverordnung (PKV, AS 551.310) würde in Bezug auf die Parkierungsregeln zu erheblichen Erleichterungen für Handwerks- und Servicebetriebe führen. Da gegen den Gemeinderatsbeschluss vom 20. November 2024 (GR Nr. 2023/358) betreffend Neuerlass der PKV das Referendum zustande kam, kommt es am 28. September 2025 zu einer städtischen Volksabstimmung.

Finanzielle Fehlanreize führen heute dazu, dass Autoabstellplätze auf öffentlichem Grund deutlich günstiger sind als Abstellplätze in privaten Tiefgaragen. Dies kann eine Verlagerung der Parkierung in den Strassenraum bewirken. Sollte die Vorlage für die revidierte PKV von der Stimmbevölkerung angenommen werden, müssten Anwohnerinnen und Anwohner künftig nachweisen, dass sie auf einen Autoabstellplatz auf öffentlichem Grund angewiesen sind, da keine Abstellmöglichkeit auf Privatgrund vorhanden ist. Wird der private Bedarf bestätigt, würden diese Personen gemäss der revidierten PKV eine Anwohnerparkkarte erhalten. Aufgrund der Erfahrungen mit diesem Modell in der Stadt Biel ist davon auszugehen, dass die Nachfrage



6/11

nach Parkkarten vor diesem Hintergrund stark zurückgehen wird. Mit der Nachweispflicht könnte daher die Bevölkerung auch in gründerzeitlichen Quartieren entlastet werden. In diesen Quartieren mangelt es aufgrund der historisch bedingten Bebauungsstrukturen an Tiefgaragen, weshalb Anwohnerinnen und Anwohner teilweise auf Strassenabstellplätze angewiesen sind.

Die Festlegung des ortsspezifischen Bedarfs an öffentlich zugänglichen Abstellplätzen zur Sicherstellung des erforderlichen Grundangebots erfolgt im Rahmen der Parkraumplanung. Mit STRB Nr. 614/1995 hat der Stadtrat erstmals einen Parkraumplan festgesetzt. Darin sowie im dazugehörigen Bericht wurden im Rahmen der rechtlichen und planerischen Vorgaben sowie unter Berücksichtigung der damals gegebenen Parkraumverhältnisse konkrete Verwendungsmöglichkeiten für die Mittel des Parkraumfonds gemäss § 247 PBG festgelegt. Der Parkraumfonds wird geöffnet durch Ersatzabgaben, die zu leisten sind, wenn Pflichtabstellplätze weder auf dem Grundstück oder in nützlicher Entfernung davon nachgewiesen werden können, noch eine Beteiligung an einer Gemeinschaftsanlage möglich ist (PBG §§ 244, 245 und 246). Bisher durften die Fondsmittel nur zur Schaffung von Abstellplätzen oder für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs verwendet werden (alt PBG § 247). Mit der am 1. August 2025 in Kraft getretenen Änderung des PBG betreffend Parkierung wurde die Zweckbindung für die Verwendung der Fondsmittel erweitert. Entsprechend dem neuen Wortlaut von § 247 PBG darf der Fonds inskünftig allgemein «für die Mobilität» verwendet werden, wobei die Gemeinden den Verwendungszweck einschränken können. Gestützt auf die aktuellen Richtplanvorgaben ist eine Strategie zur Parkierung in Erarbeitung. Darauf basierend soll der Parkraumplan aktualisiert und der erweiterte Verwendungszweck der Fondsmittel entsprechend der Gesetzesänderung konkretisiert werden. In Quartieren mit besonderem Bedarf werden weiterhin öffentlich zugängliche Abstellplätze notwendig sein. Gelungene Beispiele für die Bereitstellung von Autoabstellplätzen ausserhalb des stark beanspruchten Strassenraums sind die Parkhäuser Hardau II und Helvetiaplatz. Hier hat die Quartierbevölkerung die Möglichkeit, Abstellplätze zu mieten, da der Bedarf im gründerzeitlich geprägten Kreis 4 nicht ausreichend auf Privatgrund gedeckt werden kann.

Die Stadt Zürich betreibt elf Parkhäuser. Damit kann ein Teil des Parkierungsbedarfs abgedeckt werden. Vor allem in der Innenstadt ist dieses Angebot bedeutsam und eine wichtige Ressource zur Umlagerung von Strassenabstellplätzen. Das Parkraumangebot ist in der Innenstadt bis auf wenige Spitzentage ausreichend. Aus diesem Grund plant die Stadt Zürich keine weiteren Parkhäuser. Diese sind kostspielig und ein zusätzlicher Bedarf besteht nicht, da der Abbau von Strassenabstellplätzen deutlich geringer ausfällt als die zusätzliche Erstellung von Abstellplätzen auf Privatgrund. Demnach kann auch die Nachfrage nach Kurzzeitparkplätzen gedeckt werden. Das Ziel zur Verlagerung von Autoabstellplätzen vom öffentlichen Grund auf Privatgrund zur Entlastung des Strassenraums und zur Vermeidung von Leerständen in Parkierungsanlagen ist im kommunalen Richtplan Verkehr definiert (kommunaler Richtplan Verkehr, Richtplantext, Kapitel 6.2, S. 25). Bei der Verlagerung von Autoabstellplätzen sollen gemäss dem kommunalen Richtplan Verkehr auch die Bedürfnisse des Gewerbes hinsichtlich einer funktionierenden Quartiersversorgung sowie der Besucherinnen und Besucher angemessen berücksichtigt werden. Im Rahmen der Verhältnismässigkeit können



Strassenabstellplätze je nach Strassenbauprojekt zur Aufwertung des Strassenraums umgewidmet werden.

3.2.2 Überangebot an Autoabstellplätzen

Seit 1959 fordert die Stadt Zürich die Erstellung von Autoabstellplätzen auf Privatgrund ein, früher gestützt auf dem Baugesetz für Ortschaften mit städtischen Verhältnissen, seit 1975 im Rahmen des PBG. Der seither stetige Ausbau der Parkierung auf Privatgrund führt zusammen mit dem Bestand an öffentlichen Abstellplätzen zu einem Überschuss an Autoabstellplätzen. Seit drei Jahren werden bewilligte Autoabstellplätze systematisch gezählt. Die Erhebung zeigt, dass in der Stadt Zürich allein seit 2023 rund 6100 zusätzliche Autoabstellplätze auf Privatgrund bewilligt wurden (Erhebung des Tiefbauamts der Stadt Zürich von Januar 2022 bis April 2025). Demgegenüber wurden im gleichen Zeitraum lediglich 1050 Autoabstellplätze im Strassenraum zugunsten des Fuss-, Velo- und des öffentlichen Verkehrs, der Verkehrssicherheit sowie für Aufenthalt, Begrünung und Hitzeminderung umgenutzt (Erhebung der Dienstabteilung Verkehr vom April 2025). Die im PBG und in der Richtplanung geforderte Verlagerung der Abstellplätze in den Privatgrund schafft somit ein erhebliches kompensatorisches Potenzial im öffentlichen Grund, das für die Erfüllung anderweitiger, aktuell gewichtiger Interessen der Allgemeinheit genutzt werden kann. Gemäss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung besteht zudem grundsätzlich kein Anspruch auf die Beibehaltung öffentlicher Autoabstellplätze (vgl. BGE 122 I 279, E. 2c). Dementsprechend hat das Verwaltungsgericht die erhobenen Beschwerden gegen den Abbau von Strassenparkplätzen in der Stadt Zürich zugunsten einer Velovorzugsroute an der Saatlenstrasse abgewiesen, soweit es darauf eingetreten ist (VB.2022.00759).

Trotz starker Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung (Bevölkerungswachstum plus 15 Prozent zwischen 2011 und 2025, Arbeitsplatzwachstum plus 12 Prozent zwischen 2011 und 2020, vgl. Städtevergleich Mobilität 2023 https://skm-cvm.ch/cmsfiles/staedtevergleich_2021_231030.pdf, S. 9) hat der Fahrzeugbestand in der Stadt Zürich in den letzten Jahrzehnten nicht zugenommen, sondern ist mit rund 134 000 Motorfahrzeugen nahezu gleichgeblieben (vgl. Motorisierungsgrad Stadt Zürich <https://www.stadt-zuerich.ch/de/politik-und-verwaltung/statistik-und-daten/daten/mobilitaet/individualverkehr/motorisierter-individualverkehr/motorisierungsgrad.html>). Der Motorisierungsgrad (Anzahl Motorfahrzeuge pro 1000 Einwohnerinnen und Einwohner) hat seit 2003 von 388 auf 306 Motorfahrzeuge abgenommen (Stand 2024). In den Verkehrserhebungen auf Stadtgebiet ist ersichtlich, dass trotz des Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums die Anzahl Autofahrten seit 2012 abgenommen haben. Im Gegenzug hat die Anzahl Velofahrten überproportional stark zugenommen. Der grosse Zuwachs an Pendlerinnen und Pendlern über die Stadtgrenze wurde zur Hauptsache mit dem S-Bahnverkehr abgedeckt (vgl. Verkehrsentwicklung auf dem Stadtgebiet <https://www.stadt-zuerich.ch/de/politik-und-verwaltung/statistik-und-daten/daten/mobilitaet.html>). Diese Entwicklung spiegelt sich auch in der Verkehrsmittelwahl sowie im Verkehrsaufkommen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) wider. Der Anteil des MIV an den Wegen auf Stadtgebiet ist seit 2000 von 40 Prozent auf rund 25 Prozent gesunken (Stand 2015, eine erneute Erhebung nach der pandemiebedingten Ausnahmesituation läuft dieses Jahr).



Die Reduktion der MIV-Fahrten dürfte sich in Zukunft aufgrund des geänderten Verkehrsverhaltens, der Zunahme von Car- und Bikeshaaring sowie des automatisierten Fahrens verstärkt fortsetzen. Gemäss einer aktuellen Studie von Mobility ersetzt ein Mobility-Fahrzeug durchschnittlich 18 private Fahrzeuge und reduziert somit den Bedarf an Autoabstellplätzen (vgl. Die verkehrsentlastende Wirkung von Mobility in der Schweiz https://brand.mobility.ch/d/1B6XRyNUJucG/mediacenter-1/show/eyJpZCI6MTAwNjgsInNjb3BlIjoYXNz-ZXQ6dmldyIsInRpbWVzdGFtcCI6IjE3Mzg5NjE1MTUifQ:mobility-carsharing-ag:K75PvwKfmMCrrUXCFG0G6XDfFctzwOxbCBXJ1_qQkFU). Einen erheblichen Einfluss auf den Fahrzeugbesitz und folglich den Bedarf an Abstellplätzen wird aller Voraussicht nach auch das automatisierte Fahren haben, wenn Autoproduktionsfirmen in Kooperation mit Technologiekonzernen im Bereich der Mobilitätsdienstleistung tätig werden und neben dem Verkauf von Personenwagen auch automatisierte, geteilte Fahrdienste anbieten könnten. Diese Entwicklung wird den Bedarf an Autoabstellplätzen voraussichtlich deutlich reduzieren, da Fahrzeuge für eine Fahrt mehrfach ausgelastet würden. Carsharing und Carpooling gelten als deutlich flächeneffizientere Formen des Autoverkehrs, da die Fahrzeuge weniger lang ungenutzt abgestellt werden.

Die Veloparkierung hat im Vergleich zur MIV-Parkierung trotz des laufenden Ausbaus weiterhin Aufholbedarf. Der Anteil des Veloverkehrs am städtischen Gesamtverkehr hat sich in den letzten zehn Jahren verdoppelt und die Velofrequenzen haben um knapp 70 Prozent zugenommen (vgl. Verkehrsentwicklung auf dem Stadtgebiet <https://www.stadt-zuerich.ch/de/politik-und-verwaltung/statistik-und-daten/daten/mobilitaet.html>). Auf ungefähr 60 000 öffentlich zugängliche Autoabstellplätze (davon gut 18 000 in öffentlich zugänglichen Parkhäusern, Erhebung des Tiefbauamts der Stadt Zürich, Stand 2023) kommen heute etwa 46 000 öffentlich zugängliche Veloabstellplätze. Bei Neubauten wird die Veloparkierung, wie oben ausgeführt, ebenfalls auf Privatgrund abgewickelt. Auch bei Umbauten wird seit 2024 die Erstellung von Veloabstellplätzen auf Privatgrund verlangt. Damit werden entsprechend der PPV Velo- und Autoabstellplätze grundsätzlich gleichbehandelt. Das historisch bedingte Unterangebot auf öffentlichem Grund wird laufend mit zusätzlich geschaffenen Veloabstellplätzen verkleinert, primär an Zielorten wie Quartierzentren, Bahnhöfen und anderen öffentlichen Nutzungsschwerpunkten (Kommunaler Richtplan Verkehr, Richtplantext, Ziff. 6.2). Dank der deutlich besseren Flächeneffizienz von Velos können auf der Fläche eines Autoabstellplatzes zehn Veloabstellplätze realisiert werden. Im Sinne der gesetzlich und strategisch notwendigen Veloförderung (Bundesgesetz über Velowege; SR 705, GO Art. 11, 12, 154a) soll die Veloinfrastruktur als stadtverträgliches und effizientes Gesamtverkehrssystem ausgebaut werden. Auch bei der Veloparkierung gilt es, den Bedarf, wo immer möglich, auf Privatgrund abzudecken.

3.2.3 Vielfältige Bedeutung des öffentlichen Strassenraums

Die Verlagerung der Parkierung auf den Privatgrund ist eine effektive verkehrsplanerische Massnahme, um Flächen im Strassenraum freizuspielen für verschiedene öffentliche Interessen. Dazu sind diverse gesetzliche und richtplanerische Grundlagen vorhanden, die den Ausbau umweltfreundlicher Mobilität und verbesserte Aufenthaltsqualität sowie Massnahmen zur Begrünung und Hitzeminderung einfordern (vgl. kantonaler Richtplan Verkehr, KR-Nr. 5879/2024 und KR-Nr. 5871/2024 und regionaler Richtplan Verkehr, RRB-Nr. 576/2017).



Auch der kommunale Richtplan Verkehr (BDV Nr. 0019/22 vom 13. Juni 2022), der 2021 zusammen mit dem kommunalen Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen (BDV Nr. 0020/22 vom 13. Juni 2022) 2021 von der Stimmbevölkerung gutgeheissen wurde, formuliert eindeutige, behördenverbindliche Ziele, die auf der kantonalen und regionalen Richtplanung aufbauen. Besonders hervorzuheben sind die Schaffung attraktiver öffentlicher Räume, die Ausrichtung der städtischen Mobilität auf Netto-Null, die Bedeutung von Strassenbäumen für ein angenehmes Lokalklima, die Reduktion oberirdischer Parkplätze in der City und in citynahen Gebieten, die stadtweite Verlagerung oberirdischer Parkplätze in Parkierungsanlagen sowie die Reduktion und Kompensation von Abstellplätzen in der Blauen Zone.

Die Stadt Zürich hat per 1. Mai 2025 als programmatisches Ziel die Umwandlung von sechs bis sieben Prozent der Flächen für den motorisierten Individualverkehr hin zu Nutzungen des Umweltverbunds und der Begrünung innert zehn Jahren in der Gemeindeordnung verankert (Art. 14b, 154a und 154b GO). Als weitere Aufgaben und Ziele hält die Gemeindeordnung den Schutz der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs (Art. 11 GO), die Freihaltung der Velovorzugsrouten vom MIV (Art. 12 GO) und ein verbessertes Stadtklima fest (Art. 14a GO). Um diese vielfältigen Zielvorgaben erfüllen zu können, kommt der Umwidmung von Autoabstellplätzen im Strassenraum eine bedeutende Rolle zu. Deshalb geht der Stadtrat davon aus, dass in den nächsten zehn bis fünfzehn Jahren 9000 bis 11 000 Autoabstellplätze im Strassenraum umgenutzt werden. Den Weg zur Umsetzung dieser richtplanerischen und gesetzlichen Vorgaben hat der Stadtrat in der Strategie «Stadtraum und Mobilität 2040» (STRB Nr. 2074/2024) festgelegt. Die Umwidmung von Autoabstellplätzen leistet einen Beitrag zu den darin formulierten strategischen Ansätzen «Wir geben dem Quartierleben Raum», «Wir teilen den Strassenraum neu auf», «Wir verbessern das Stadtraumangebot», «Wir stärken Grün und Biodiversität» sowie «Wir priorisieren klimaneutrale und aktive Mobilität».

Bei der Projektierung von Strassen sind die Projektierungsgrundsätze gemäss § 14 Strassen-gesetz (StrG, LS 722.1) zu beachten. Danach sind die mannigfaltigen Ansprüche und Bedürfnisse an den öffentlichen Strassenraum im Sinne des Verhältnismässigkeitsprinzips entsprechend den örtlichen Gegebenheiten sorgfältig gegeneinander abzuwägen. Die Umwidmung bestehender Strassenparkplätze kann geboten sein zugunsten der Realisierung von Massnahmen von höher zu gewichtenden öffentlichen Interessen (wie Hitzeminderung oder Velovorzugsrouten). Sie können aus den Vorgaben und Einträgen der Richtplanung abgeleitet werden. Die Interessensabwägung erfolgt in den jeweiligen Strassenbauprojekten unter Berücksichtigung der Siedlungs- und Bebauungsstruktur, dem Angebot an privaten Abstellplätzen sowie dem Erhalt eines angemessenen Grundangebots an öffentlich zugänglichen Autoabstellplätzen. Für die Verlagerung von bisherigen Strassenparkplätzen in eine grössere unterirdische Parkierungsanlage gelten besondere Bestimmungen. Können in einer Baute durch die Erstellung einer grösseren unterirdischen Parkierungsanlage bisherige Abstellplätze auf Strassen und Plätzen ersetzt werden, kann die Zahl der insgesamt zulässigen Parkplätze um diejenige der aufzuhebenden erhöht werden (Art. 8 Abs 4 PPV). Die mit der Initiative geforderte Einfrierung des heutigen Bestands an öffentlich zugänglichen Abstellplätzen für den Velo- und Autoverkehr ab 1. Januar 2025 würde die Entwicklung zukunftsgerichteter, auf den



10/11

aktuellen Bedarf an Abstellplätzen zugeschnittener Strassenbauprojekte faktisch blockieren und damit den Spielraum für gebotene Massnahmen einschränken.

3.2.4 Reduktion Abstellplätze im Strassenraum als Gewinn für die Allgemeinheit

Mit der Reduktion der Autoabstellplätze im Strassenraum können Flächen für den Fuss- und Veloverkehr sowie für den öffentlichen Verkehr freigespielt und die Verkehrssicherheit verbessert werden. Darüber hinaus kann die Aufenthaltsqualität erhöht, die Versickerung verbessert und die Begrünung gefördert werden. Diese Massnahmen unterstützen die notwendige Hitzeminderung in Zeiten der fortschreitenden Klimaerwärmung. Die Förderung des Umweltverbunds leistet einen Beitrag zur Erreichung des Netto-Null-Ziels (GO Art. 10, 152; siehe auch Netto-Null-Zwischenbericht 2024, Stadt Zürich, <https://www.stadt-zuerich.ch/de/aktuell/publikationen/2024/netto-null-zwischenbericht.html>) sowie zur Sicherstellung der steigenden Mobilitätsbedürfnisse im verdichteten urbanen Raum.

Grundsätzlich geht der Stadtrat davon aus, dass der Bedarf an Autobstellplätzen im öffentlichen Raum weiterhin sinken dürfte. Gründe dafür sind die Erstellungspflicht von Parkplätzen auf Privatgrund, der sehr gute öffentliche Verkehr, die verbesserte und weiterhin auszubauende Veloinfrastruktur, das umweltfreundliche Mobilitätsverhalten der Bevölkerung sowie die gesellschaftlichen und technologischen Entwicklungen im Bereich des Sharings und automatisierten Fahrens.

Die begonnene Transformation hin zu umweltfreundlichem Mobilitätsverhalten bringt weniger Lärmimmissionen, verbesserte Luftqualität und erhöhte Verkehrssicherheit mit sich. Dies dient der Allgemeinheit ebenso wie Massnahmen zur Begrünung (vgl. Umsetzungsagenda Fachplanung Stadtbäume STRB Nr. 1/2022) und Hitzeminderung (vgl. Fachplanung Hitzeminderung 2020, Stadt Zürich, <https://www.stadt-zuerich.ch/de/umwelt-und-energie/klima/klimaanpassung/hitze/fachplanung-hitzeminderung.html>). Damit verbunden ist eine Umgestaltung des Strassenraums, die das historisch bedingte Übergewicht des MIV reduziert und sich an den veränderten Bedürfnissen der Bevölkerung orientiert. Der Erhalt der Gesamtzahl der öffentlich zugänglichen Abstellplätze (für Velos und Autos) im gleichen Quartier wäre kontraproduktiv, würde den genannten programmatischen, gesetzlichen und strategischen Zielen zuwiderlaufen und gesamthaft gar zu einer Erhöhung der Anzahl Abstellplätze führen.

Da die Stossrichtung der Volksinitiative zur stadträtlichen Strategie und gesetzlichen sowie behördenverbindlichen Vorgaben gegenläufig ist, soll der Volksinitiative kein Gegenvorschlag gegenübergestellt werden (vgl. dazu auch § 138a GPR). Aus diesen Gründen beantragt der Stadtrat die Volksinitiative «Parkplatz-Kompromiss JA» zur Ablehnung ohne Gegenvorschlag.



11/11

Dem Gemeinderat wird beantragt:

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

Die Berichterstattung im Gemeinderat ist der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements übertragen.

Im Namen des Stadtrats

Die Stadtpräsidentin
Corine Mauch

Der Stadtschreiber
Thomas Bolleter