



Auszug aus dem substanziellen Protokoll 162. Ratssitzung vom 19. November 2025

5423. 2025/371

**Weisung vom 03.09.2025:
Tiefbauamt, Cycle Week, Beiträge 2026–2030**

Antrag des Stadtrats

1. Für die Subvention und Teilnahme an der Cycle Week wird der BikeDays.ch GmbH für die Jahre 2026–2030 ein wiederkehrender Beitrag von jährlich Fr. 289 900.– bewilligt.
2. Unter Ausschluss des Referendums:
Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Polizeidienstleistungen der Stadt- polizei, die im Zusammenhang mit der Durchführung der Cycle Week in den Jahren 2026–2030 anfallen, nicht verrechnet und auch nicht ausgewiesen werden.

Referat zur Vorstellung der Weisung / Kommissionsmehrheit Änderungsantrag und Schlussabstimmungen:

Michael Schmid (AL): Die Cycle Week findet seit dem Jahr 2016 jährlich statt – früher unter dem Namen Urban Bike Festival. Sie wird durch eine private Veranstalterin, die Bike Days GmbH, organisiert. Zuerst fand sie auf dem Turbinenplatz statt, später auf dem Europaplatz und bei der Europaallee mit Ableger in der Brunau und Teststrecken für Mountainbikes am Uetliberg. Die Stadtverwaltung nimmt selber mit einem Stand des Tiefbauamts, der Dienstabteilung Verkehr (DAV) und der Stadtpolizei an der viertägigen Messe teil. Dort wird unter anderem das Sicherheitsproblem des toten Winkels bei Lastwagen vermittelt. Velofahrende haben in einem Simulator die Möglichkeit, gefährliche Situation in der Stadt virtuell zu erleben: wenn einem z. B. der Weg von einem Auto abgeschnitten oder eine Autotür unvermittelt geöffnet wird. Für das Jahr 2024 wird die Zahl der Besuchenden auf 85 000 geschätzt. Davon kommen zwei Drittel aus der Stadt und Agglomeration von Zürich, ein Drittel kommt von ausserhalb. Die Stadt Zürich subventioniert das Festival in verschiedener Hinsicht. Nebst der Bereicherung des Anlasses durch ihre Stände bezahlt sie eine Teilnahmegebühr. Sie bewirbt den Anlass auf ihren Kanälen und extra aufgestellten Werbeplakaten. Ausserdem erbringt sie zahlreiche Dienstleistungen, ohne diese zu verrechnen. Dazu gehören die Nutzung des öffentlichen Grunds und der Saalsporthalle oder Sanitätsdienstleistungen. Sie liefert sogar Brennholz aus dem Stadtwald im Wert von 340 Franken. Darüber hinaus subventioniert sie



die Bike Days GmbH. Einnahmeverzicht und Subventionsbeiträge betragen zusammen seit dem Jahr 2021 jährlich 129 000 Franken. Die Aufwände für den Betrieb der Stände inklusive Teilnahmebeitrag belaufen sich zusätzlich auf jährlich 37 000 Franken. Polizeidienstleistungen werden wie üblich weder ausgewiesen noch verrechnet. Die Cycle Week erwirtschaftete in den letzten Jahren keinen Gewinn. Die staatlichen Beiträge werden durch die Velostrategie 2030 gerechtfertigt. Die Massnahme 2.4 dieser Strategie trägt den Titel «Öffentlichkeitsarbeit stärken» und hat zum Ziel, dass das Velo und dessen Nutzung von der Bevölkerung positiv wahrgenommen werden: «Gezielte und regelmässig durchgeführte Veranstaltungen tragen dazu bei, dass die Velokultur positiv wahrgenommen wird. Das Velo soll in der Stadt Zürich als sicheres, stadtverträgliches, raumsparendes, klimaschonendes und gesundheitsförderndes Verkehrsmittel gelten.» Die momentanen Beiträge wurden vom Gemeinderat im Jahr 2020 für die Periode 2020–2025 beschlossen. Für die neue Fünfjahresperiode 2026–2030 beantragt der Stadtrat eine Erhöhung der Beiträge, weil erstens die Sponsoringbeiträge von privater Seite in den letzten Jahren gesunken seien; angeblich aufgrund der aktuellen Wirtschaftslage und des damit einhergehendem Spardrucks der Unternehmen. Als zweiter Grund wird angegeben, dass es immer mehr Veranstaltungen zum Velosport gebe, die für die privaten Sponsoren der Cycle Week – vor allem die Produzenten – ebenso attraktiv für die Bewerbung ihrer Marken seien. Drittens werde die Durchführung der Cycle Week zunehmend kostenintensiver, bspw. wegen der Anstellung von Profis anstatt freiwilliger Helfender und vermehrten logistischen und sicherheitstechnischen Herausforderungen. Die Subventionsbeiträge sollen um 80 000 Franken auf jährlich 209 900 Franken erhöht werden. Davon sind 49 900 Franken der Einnahmeverzicht für Dienstleistungen. Zudem soll der Aufwand für die Teilnahme der Stadt Zürich von jährlich 65 000 auf 80 000 Franken steigen. Zum Änderungsantrag der Kommissionsmehrheit: Die Cycle Week erreicht das vorher erwähnte Ziel der Massnahme 2.4 der Velostrategie 2030 nur beschränkt. Wenn ich durch die Cycle Week spaziere, mir die Webseite und die Aussteller sowie das Programm ansehe, wird das Velo hauptsächlich als Sport- und Freizeitgerät beworben. Kein Wunder, können doch in diesem Bereich die höchsten Verkaufszahlen für die hochpreisigen Modelle und das Zubehör erzielt werden. Dagegen ist grundsätzlich nichts einzuwenden. Dem Ziel der Velostrategie, dass das Velo ein Alltagsfahrzeug sein soll, um in der Stadt vorwärts zu kommen, oder dass es in der Bevölkerung als sicheres, stadtverträgliches, raumsparendes, klimaschonendes und gesundheitsförderndes Verkehrsmittel gilt, dient es aber nicht. Wir anerkennen aber die Leistung der Stadt Zürich und von Pro Velo zur Vermittlung der Gefahren des Autoverkehrs, denen sich die Velofahrenden in der Stadt Zürich leider immer noch aussetzen müssen. Die Erhöhung von 65 000 auf 80 000 Franken für die Teilnahme der Stadt Zürich heissen wir gut. Hingegen sehen wir die Erhöhung der Subventionsbeiträge kritisch, weil die Verkaufsförderung von hochpreisigen als Sport- und Freizeitgeräte vermarktet Fahrzeugen keinen öffentlichen Nutzen hat. Das ist kein staatlicher Auftrag. Die direkten Subventionsanteile an die Veranstaltung inklusive des Erlasses von Gebühren und Dienstleistungskosten belassen wir deshalb im Wesentlichen auf dem Beschluss des Jahres 2020. Wir erhöhen den Beitrag lediglich um 7,2 Prozent, um die aufgelaufene Teuerung von 6,1 Prozent auszugleichen und dann auf einen runden Betrag von 140 000 Franken jährlich zu



kommen. Der darin enthaltene Rahmen von 50 000 Franken für den Erlass von Gebühren und Dienstleistungskosten erhöhen wir gegenüber dem Stadtrat um 100 Franken, damit die Schwelle von 50 000 Franken für dessen Auflistung im Geschäftsbericht der Stadt Zürich erreicht wird. Die Kommission nahm von den Beteuerungen der Veranstalter und des Stadtrats Kenntnis, dass die Durchführung der Cycle Week in diesem Subventionsrahmen nicht gesichert sei und die Bike Days GmbH damit nicht wirtschaften könne. Man lässt die Türe offen, Möglichkeiten zu finden, die Veranstaltung im bestehenden Subventionsrahmen weiterzuführen. Es wäre für uns aus den vorher genannten Gründen aber auch hinnehmbar, wenn die Cycle Week im aktuellen Rahmen nicht mehr stattfände. Das schafft Raum für andere Veranstaltungen, die die Velokultur effektiv fördern und einen Beitrag dazu leisten, dass das Velo als stadtverträgliches, raumsparendes, klimaschonendes und gesundheitsförderndes Verkehrsmittel wahrgenommen wird. Und vielleicht zusätzlich auch als kostengünstiges und unkompliziertes Verkehrsmittel.

Kommissionsminderheit Änderungsantrag und Schlussabstimmungen:

Markus Knauss (Grüne): Die Stadt Zürich betreibt erst seit fünf bis zehn Jahren systematisch Veloförderung. Nun ist es vielleicht Zeit, Bilanz zu ziehen, was sich bewährt hat und was nicht. Velofahren ist in allen Bevölkerungsschichten immer wichtiger geworden. Das zeigt die markant steigende Zahl der Velofahrenden. Eigentlich kann man von einem Zeitgeist-Phänomen sprechen. Wer in ist, fährt Velo. Wer out ist, sitzt noch im Strassentraktor. Dadurch wurde auch die Velokultur viel breiter. Es gibt eine Vielzahl von Aktivitäten, die veloaffinen Menschen die Möglichkeit bieten, das Velofahren im Sinn der Velokultur zu erleben. Wir haben nicht nur eine Zunahme an Velofahrenden, sondern auch viele Velodemos, Veloausfahrten und Cargo-Bikes, die Güter transportieren oder Kinder in die Kita fahren. Wir haben eine sprunghafte Zunahme von Veloläden und -werkstätten, die ein positives Bild vom Velofahren vermitteln. Auch der Gemeinderat ist eigentlich ein Veloparlament – das sehen wir auch heute, trotz Temperaturen von 3 Grad Celsius und aufkommendem Schneeregen. Wer Events erleben will, kommt in der Stadt auf seine Rechnung – auch ohne die Cycle Week. Am 16. August 2026 kann man auf dem Bullingerplatz das VIVI Zuricrit miterleben. Dabei handelt es sich um eine Art Hausecken-Rennen, das man in den 50er- und 60er-Jahren schon kannte. In Belgien und in den Niederlanden hat jedes zweite Dorf ein solches Hausecken-Rennen. Es ist ein grossartiges Erlebnis, das vor allem von Freiwilligen organisiert wird. Natürlich bleibt das Zentralste und Wichtigste ein sicheres und attraktives Routennetz, das Velofahrende von 8 bis 80 einlädt, sicher Velo zu fahren. Es stellt sich die Frage, was die Cycle Week zur Velokultur beiträgt. Sie findet seit dem Jahr 2016 statt. Es kann durchaus sein, dass sie am Anfang ihre Berechtigung hatte. Aber die Euphorie der Anfangsjahre ging verloren. Wir nehmen sie als Verkaufsshow wahr. Fremdenverkehrsdestinationen sind präsent, weil sie um Kundinnen und Kunden für ihre Regionen werben wollen. Ja, es gibt auch den Auftritt von städtischen Dienststellen mit dem Velo-Safety-Parcours. Aber mehr ist es eigentlich nicht. Michael Schmid (AL) führte aus, dass die Cycle Week um ihren Platz kämpfen muss. Die Anzahl privater Sponsoren ging zurück und der Sponsoringbeitrag halbierte sich seit dem Jahr 2021. Vor dem Hintergrund, dass die Cycle Week keinen grossen Beitrag zur Velokultur in der Stadt leistet, sind wir nicht



mehr bereit, diese zu unterstützen. Die Verwaltung sagte, dass sich die Veranstalter unter den Bedingungen des Mehrheitsantrags sehr genau überlegen müssten, ob sie die Cycle Week noch durchführen wollen. Daher wäre es eigentlich ehrlicher, die Cycle Week sterben zu lassen. Wir haben viele Aktivitäten zur Velokultur in dieser Stadt. Die Minderheit lehnt den Änderungsantrag zur Dispositivziffer 1 ab, weil er der Veranstaltung nicht zum Überleben reicht. Konsequenterweise lehnen wir auch die Dispositivziffer 2 ab.

Weitere Wortmeldungen:

Derek Richter (SVP): *Die SVP stand der Cycle Week und dem Urban Bike Festival schon immer kritisch gegenüber. Das ist auch heute so. Das ist nur Klientelpolitik. Es handelt sich um eine private Firma, die mit massiven Subventionen unterstützt wird. Man muss bei einem Event nur das Wort «Velo» oder «Bike» verwenden und schon sprudelt staatliches Geld. Würden wir es «Schwamendinger Chilbi und Velo» nennen, wären uns staatliches Geld und Polizeischutz garantiert. Der Änderungsantrag der AL löst bei uns keine Luftsprünge aus, aber wir nehmen ihn an, wenn es hilft, dass das Festival nicht mehr stattfindet. Wir werden es sicher nicht vermissen. In der Dispositivziffer 2 wird explizit ausgewiesen, dass Polizeidienstleistungen nicht aufgeführt oder verrechnet werden sollen. Das ist unsäglich. Unsere Polizei leistet qualitativ hervorragende Arbeit. Meine Grossmutter sagte immer: «Was nichts kostet, ist nichts wert.» Auf der anderen Seite wird vom Sicherheitsdepartement moniert, dass die Polizei so viele Überstunden vor sich herschiebe. Genau mit so einer Chilbi generiert man Stunden ohne Ende. Wir sind nicht bereit, dieser Firma Subventionen nachzuwerfen.*

Oliver Heimgartner (SP): *Aus Sicht der SP ist die Cycle Week ein gutes Projekt, das die Stadt Zürich weiterhin unterstützen soll, weil sie die Förderung des Velos in der Stadt Zürich sichtbar macht. Gleichzeitig sind wir der Meinung, dass die erhöhten Kosten nicht gerechtfertigt sind und unterstützen den Änderungsantrag der AL.*

Martina Zürcher (FDP): *Die FDP ist Teil der Mehrheit, fühlte sich im Mehrheitsvotum aber nicht gut vertreten. Wir haben kein Problem mit einer Verkaufsmesse. Im Gegen teil: Wir stehen für Vielfalt in der Stadt und da gehört eine solche Veranstaltung dazu. Ich war selber schon da. Wir finden es aber schwierig, wenn man den Lohn für die Organisation von 200 000 Franken jährlich auf 280 000 Franken erhöht und sagt, die Differenz müsse der Staat zahlen, weil man keine Sponsoren finde. Bei 200 000 Franken beschäftigt sich jemand Vollzeit mit der Organisation. Wir finden deshalb, dass es keine Erhöhung der städtischen Beiträge braucht. Die Summe von 220 000 Franken genügt.*

Sandra Gallizzi (EVP): *Die Cycle Week etablierte sich in den letzten Jahren als bedeutendes Projekt für Zürich. Sie verbindet Sport, nachhaltige Mobilität, Innovation und Stadtleben auf einzigartige Weise. Eine Weiterführung und verstärkte Unterstützung durch die Stadt Zürich ist nicht nur sinnvoll, sondern im Interesse der Stadtentwicklung, der Bevölkerung und der lokalen Wirtschaft. Die Cycle Week leistet einen zentralen Bei-*



trag zur Förderung des Veloverkehrs – einem Schlüsselement der Zürcher Klimastrategie und Mobilitätspolitik. Durch attraktive Veranstaltungen, Workshops und Testmöglichkeiten werden neue Zielgruppen für das Velo begeistert und mögliche Hemmschwellen abgebaut. Mehr Menschen, die im Alltag auf das Velo umsteigen, bedeuten weniger Verkehr, weniger Emissionen und eine lebenswertere Stadt. Eine starke kontinuierliche Cycle Week unterstützt damit direkt die städtischen Klimaziele. Das sollte eigentlich im Sinn unserer velobegeisterten Ratsmitglieder sein. Die Veranstaltung zieht jedes Jahr Zehntausende Besucherinnen und Besucher aus der ganzen Schweiz an. Es handelt sich um den grössten Event zum Thema Velo in der Schweiz. Davon profitieren Gastronomie und Hotellerie, wenn die Leute von auswärts kommen und in Zürich übernachten. Der Detailhandel und Velofachhandel profitieren ebenfalls. Eine erhöhte finanzielle Beteiligung der Stadt wäre somit auch eine Investition in die lokale Wertschöpfung. Zürich positioniert sich mit der Cycle Week als moderne und sportfreundliche Stadt. Das Festival erregt schweizweit Aufmerksamkeit und stärkt das Profil von Zürich als Velostadt mit Zukunft. Diese positive Wahrnehmung wirkt weit über die Veranstaltung hinaus und fördert den Standort Zürich als attraktiven Lebens- und Wirtschaftsraum. Sie bietet eine Plattform für den Austausch von Ideen und Innovation im Bereich nachhaltiger Mobilität. Zudem fördert sie den sozialen Zusammenhalt, indem sie Menschen jeden Alters, Geschlechts und Hintergrunds anspricht und den öffentlichen Raum für alle öffnet. Eine langfristige finanzielle Sicherheit durch eine erhöhte Beteiligung der Stadt Zürich ermöglicht es, die Qualität der Veranstaltung zu sichern und weiterzuentwickeln. Nur so kann die Cycle Week weiterhin ein attraktives, professionell organisiertes und zukunftsorientiertes Ereignis bleiben. Eine verlässliche Finanzierung stärkt die Planungssicherheit, Professionalität und Nachhaltigkeit. Die Cycle Week ist weit mehr als ein Velofestival. Sie ist ein Symbol für eine nachhaltige, lebendige und innovative Stadt Zürich. Mit der erhöhten finanziellen Unterstützung stellt die Stadt sicher, dass die Erfolgsgeschichte weitergeschrieben werden kann. Werden die Mittel gekürzt, wie es die Mehrheit der Kommission fordert, ist das quasi der Todesstoss für die Cycle Week und ihr Fortbestehen ist höchst ungewiss. Das ist nicht im Sinn der Fraktion Die Mitte/EVP. Wir sind der Meinung, dass die Mittel nicht gekürzt werden sollen. Bei der Schlussabstimmung werden wir der Weisung zustimmen, weil wir für und nicht gegen die Cycle Week sind.

Michael Schmid (AL): Ein kurzes Korrigendum zum vorherigen Votum: Wir kürzen den Beitrag nicht, wir erhöhen ihn einfach weniger stark als vom Stadtrat beantragt. Ich möchte jetzt ein paar Vorschläge platzieren, wie die Velokultur in der Stadt Zürich gefördert werden könnte, falls die Bike Days GmbH sich dazu entschliessen sollte, die Cycle Week mit den gesprochenen Subventionen nicht mehr durchzuführen. Zuerst möchte ich auf die Arbeit des Vereins Vélorution hinweisen, in dessen Vorstand ich bin. Die Vélorution führt zahlreiche Veranstaltungen zur Förderung der Velokultur durch. Beispiele sind ein VeloKino, an dem man mit dem Velo den Strom für den Film produzieren kann, oder das VeloKafi, wo auf einem umgebauten Velo Kaffee gebraut wird. Sie führt auch die Kidical Mass durch, bei der Kinder und ihre Familien für einmal sicher mit dem Velo in der Stadt unterwegs sein können – auch auf den grösseren Strassen. Sie stellt Lastenräder und Veloanhänger auf Spendenbasis zur Ausleihe zur Verfügung. Sie orga-

nisiert Veloausflüge zur Mithilfe auf Landwirtschaftsbetrieben, um den Stadt-Land-Graben nicht nur verkehrspolitisch, sondern auch mit physischer Erde zuzuschütten. Das alles macht Vélorution ohne Sponsoring, ohne Kommerz und ohne Beiträge der Stadt. Im Gegenteil muss sie Bewilligungsgebühren ganz ordentlich entrichten. Die Vélorution betreibt auch einen Solidaritätsfonds zur Legalisierung des Velofahrens. Der ist notwendig, nachdem die Polizei auf Geheiss des Stadtrats mit einem Überaufgebot und vielen Überstunden die velokulturelle Veranstaltung schlechthin – die Critical Mass – abgewürgt hatte. Leute wurden von ihren Vulos gezerrt und es wurden Verfahren gegen sie eröffnet, weil sie in einem Moment Velo fuhren, in dem sich auch viele andere – trotz aller Widrigkeiten – dazu entschlossen hatten, Velo zu fahren. Der Solidaritätsfonds wird durch Spenden geäufnet und deckt Bussen, die wegen der Teilnahme an diesem velokulturellen Anlass entstehen. Meine Empfehlungen zu einer effizienten und kostengünstigen Förderung der Velokultur wären, dass unkommerziellen, von unten gewachsenen Bewegungen Raum eingeräumt wird und sie gefördert oder zumindest nicht zerstört werden. Weiter sollen der Critical Mass keine Schranken in den Weg gestellt werden. Die Beschränkung auf eine Stadtseite und die roten Zonen sollen aufgehoben werden.

Sven Sobernheim (GLP): Ich habe nach diesem Votum nicht ganz verstanden, weshalb die AL zum Urban Bike Festival Ja sagt. Aber wir nehmen es zur Kenntnis. Die GLP lehnte das Urban Bike Festival oder die Cycle Week schon vor vier Jahren ab. Wir sahen schon damals nicht ein, was der Nutzen sein soll, wenn unser Logo auf Plakaten erscheint, die niemand sieht. Ich bin froh, dass die Grünen uns jetzt folgen. Aber ich bin immer noch irritiert, was sich die SP von diesem Event erhofft, wenn man überlegt, was für eine Züspa da subventioniert wird. Ich finde es wie Markus Knauss (Grüne) schwierig, wenn man einen Betrag sprechen will, von dem man bereits weiß, dass er nicht reichen wird. Man traut sich nicht, Nein zu sagen – um später sagen zu können, dass man etwas gegeben hätte, aber es halt nicht reichte. Das ist, als würden wir dem Stadtrat den Auftrag geben, dass wir ein Schulhaus für 20 Klassen wollen, aber nur zum halben Preis. Hier sind Sie nicht bereit, den Preis, den der Stadtrat verlangt, zu bezahlen. Dann sagen Sie Nein und nicht «Ja, vielleicht». Ein «Ja, vielleicht» wird es nicht geben oder es gibt Abstriche bei jenen Teilen der Cycle Week, die Sie wichtig finden. Das sind jene, die keinen Umsatz generieren, aber der Sicherheit oder Sensibilisierung dienen.

Urs Riklin (Grüne): Wir haben in der Stadt Zürich eine paradoxe Situation: Ein grösserer Teil der Bevölkerung möchte gerne Velo fahren. Aber er wird daran gehindert, weil die Veloinfrastruktur lückenhaft, mangelhaft oder ganz absent ist. In so einer Situation braucht es zur Sichtbarmachung der Veloförderung nicht unbedingt eine Verkaufsmesse, sondern sichere, bequeme und komfortable Vélorouten. Velovorzugsrouten, auf denen man sich nicht jeden Morgen oder Abend durch einen Autostau zwängen muss.

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

STR Simone Brander: *Die Cycle Week ist nicht nur ein lässiger Anlass für alle, die sich für das Velofahren interessieren. Sie führt Menschen und Interessen zusammen. Dazu gehören auch die Interessen der Stadt. Verschiedene Stellen in Zürich sind mit Velofahren befasst. Die Cycle Week bietet einen Rahmen und eine Bühne, wo wir uns als Stadt mit der Bevölkerung austauschen können. Wir konnten in den letzten Jahren immer wieder wichtige Themen aufs Tapet bringen. Viele davon betreffen die Verkehrssicherheit. Der Anlass schafft eine breite Dialogplattform zum Thema Velo, die wir sonst in der Stadt nicht haben. Der Anlass wurde in den letzten Jahren kontinuierlich wichtiger. Das zeigt sich auch an den wachsenden Besucher*innenzahlen. Die Cycle Week ist gut erreichbar und zentral gelegen – seit Kurzem auch via Velotunnel. Was der Spiegel der Besucher*innen angeht, wissen wir, dass zwei Drittel aus Zürich und den umliegenden Agglomerationsgemeinden kommen, ein Drittel kommt aus der restlichen Schweiz. Wir haben also einen sehr hohen Anteil an lokalen Stakeholder*innen, die wir über die Cycle Week abholen können. Unser Engagement kostet etwas. Aber unter dem Strich ist es eine gute und wirkungsvolle Investition. Die Kommissionsmehrheit möchte den Betrag der Stadt an die Cycle Week reduzieren. Wie erwähnt, gehen wir davon aus, dass die Durchführung der Cycle Week mit dem reduzierten Beitrag nicht mehr möglich sein wird.*

Änderungsantrag zu Dispositivziffer 1

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

1. Für die Subvention und Teilnahme an der Cycle Week wird der BikeDays.ch GmbH für die Jahre 2026–2030 ein wiederkehrender Beitrag von jährlich Fr. 289 900.– bewilligt. Zur Ausrichtung der Cycle Week werden für die Jahre 2026–2030 folgende jährlich wiederkehrende Beträge bewilligt:
 - a. Für die Subvention der BikeDays.ch GmbH Fr. 90 000.–.
 - b. Für den Erlass von Gebühren und Dienstleistungskosten Fr. 50 000.–.
 - c. Für die Teilnahme der Stadt Zürich Fr. 80 000.–.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

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

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 77 gegen 39 Stimmen (bei 1 Enthaltung) zu.

Schlussabstimmung über die bereinigte Dispositivziffer 1

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

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

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

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 72 gegen 44 Stimmen (bei 1 Enthaltung) 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: Michael Schmid (AL); Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Andreas Egli (FDP), Sandra Gallizzi (EVP), Anna Graff (SP), Leah Heuri (SP) i. V. von Oliver Heimgartner (SP), Reis Luzhnica (SP), Severin Meier (SP)
Minderheit:	Referat: Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Dr. Roland Hohmann (Grüne), Stephan Iten (SVP), Derek Richter (SVP), Xenia Voellmy (GLP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 72 gegen 44 Stimmen (bei 1 Enthaltung) zu.

Damit ist beschlossen:

1. Zur Ausrichtung der Cycle Week werden für die Jahre 2026–2030 folgende jährlich wiederkehrende Beträge bewilligt:
 1. Für die Subvention der BikeDays.ch GmbH Fr. 90 000.–.
 2. Für den Erlass von Gebühren und Dienstleistungskosten Fr. 50 000.–.
 3. Für die Teilnahme der Stadt Zürich Fr. 80 000.–.
2. Unter Ausschluss des Referendums:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Polizeidienstleistungen der Stadt- polizei, die im Zusammenhang mit der Durchführung der Cycle Week in den Jahren 2026–2030 anfallen, nicht verrechnet und auch nicht ausgewiesen werden.

Mitteilung an den Stadtrat sowie amtliche Publikation am 26. November 2025 gemäss Art. 36 und 38 der Gemeindeordnung (Ablauf der Referendumsfrist: 26. Januar 2026)

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat