



Auszug aus dem substanziellen Protokoll 158. Ratssitzung vom 29. Oktober 2025

5317. 2024/426

**Postulat der AL- und SP-Fraktion vom 11.09.2024:
Massnahmen gegen die Entwicklung zu immer breiteren Personenwagen**

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements namens des Stadtrats die Entgegennahme des Postulats zur Prüfung ab.

Michael Schmid (AL) stellt den Ordnungsantrag auf freie Debatte gemäss Art. 190 Abs. 2 GeschO GR.

Dem Ordnungsantrag wird mit 93 gegen 24 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zugestimmt.

Michael Schmid (AL) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 3666/2024): *Die Automobilindustrie bewirbt und verkauft immer breitere Fahrzeuge. Während vor 50 Jahren fast jedes Auto problemlos vollständig innerhalb der Parkfelder abgestellt werden konnte, reichen heutzutage viele Fahrzeuge deutlich über die massgebende innere Seite des Markierungsstrichs hinaus. Das verengt die Strassenbreite massgeblich und führt zu einer verminderten Sicherheit für die anderen Verkehrsteilnehmenden. Insbesondere Velofahrende werden in solchen Situationen mit deutlich zu geringem Abstand überholt oder gekreuzt. Zu diesem Sicherheitsproblem kommen ökologische Bedenken hinzu. Breitere Autos korrelieren mit höherem Gewicht, verbrauchen mehr Energie, verursachen mehr Pneuabrieb und nutzen den Strassenbelag stärker als ein kleineres Fahrzeug ab. Darum fordern wir den Stadtrat auf, verschiedene Massnahmen zu prüfen, um im Rahmen seiner Entscheidungskompetenz dieser Entwicklung entgegenzuwirken. Hierfür haben wir fünf konkrete Ideen: Die Parkplatzbreite soll grundsätzlich durchgesetzt werden. Gemäss Gesetz muss das gesamte Fahrzeuge inklusive Aussenspiegel und Stossstange innerhalb der inneren Seite der Markierung stehen. Dabei können das Verhältnismässigkeitsprinzip und situativ Kulanz angewendet werden. Die stadträtliche Anweisung an die Kontrollorgane ist heute eine andere: Generell soll erst dann gebüsst werden, wenn die Hälfte des Rads über die Aussenmarkierung des Felds hinausragt – sie sollen aber mit Kulanz walten. Diese Dienstanweisung ist nicht nur rechtswidrig, sondern auch ein Sicherheitsproblem – besonders in engen Quartierstrassen. Daher fordern wir, dass sich die Kontrollorgane ans Gesetz halten. Unser Hauptanliegen ist, das gefährliche Kreuzen auf schmalen Quartierstrassen wegen überbreiten parkierten Fahrzeugen zu beheben. Darum postulieren wir auch, dass die Stadt proaktiv über die neue Regelung informieren soll. Zusätzlich könnten sie die Parkplatzbreite mit Zahlen versehen, damit direkt klar ist,*



dass das Parkfeld für das eigene Auto nicht breit genug ist. Zudem soll das Gesetz auch ausserhalb der Büroöffnungszeiten umgesetzt werden. Momentan patrouillieren die Mitarbeitenden des Kommissariats Ruhender Verkehr nur während Zeiten, in denen Parkgebühren zu bezahlen sind. Besonders in den Stadtkreisen 1 bis 5 besteht von Freitag- bis Samstagabend das Problem, dass nicht nur zu breite Fahrzeuge abgestellt, sondern auch grosszügig ausserhalb der Parkfelder, im Parkverbot usw. parkiert werden. Die Streife der Sicherheitsabteilung reagiert bei Parkvergehen nur in Extremfällen, wenn überhaupt. Der ruhende Verkehr soll auch in den Abendstunden kontrolliert werden. Das Gesetz soll nicht nur bei öffentlichen, sondern auch bei privaten Parkplätzen gelten. Die immer breiter werdenden Fahrzeuge sind nicht nur ein Sicherheitsproblem, wenn sie parkieren – auch beim Fahren brauchen sie mehr Raum, was im engen Stadtbereich zu immer kleineren Abständen zwischen den Fahrzeugen und damit zu einer höheren Unfallgefahr führt. Ungeschützte Teilnehmende am Strassenverkehr sind davon besonders betroffen. Hier kann die Polizei einen Beitrag zur Sicherheit leisten, indem sie Autofahrende mittels Kampagne dazu sensibilisiert, beim Überholen von Velofahrenden den gebotenen und gesetzlich vorgeschriebenen Sicherheitsabstand einzuhalten. Zuletzt soll bei mehrspurigen Strassen die innere Spur nur für schmale Autos signalisiert werden. So kann eine schmalere Spur eingezzeichnet werden und auf der Seite entsteht mehr Platz für den Velostreifen, ohne die Kapazität für den Autoverkehr zu reduzieren. Nebst der Erhöhung der Verkehrssicherheit machen diese fünf Vorschläge schmalere Autos attraktiver. Momentan macht sich beim Autokauf kaum jemand Gedanken zur Breite des Autos, da die negativen Auswirkungen nicht die Käufer*innen, sondern die anderen Verkehrsteilnehmenden betreffen. Mit unseren Vorschlägen wird vielleicht eher daran gedacht.

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements Stellung.

STR Karin Rykart: Das Anliegen des Postulats ist im Hinblick auf die Sicherheit und Umwelt grundsätzlich berechtigt. Die Stadtpolizei setzt Kontrollen im Bereich Ruhender Verkehr bereits konsequent durch. Dabei wird die Verhältnismässigkeit angewandt. Es ist nicht so, dass abends gar keine Kontrollen gemacht würden. Diese werden von anderen Polizist*innen durchgeführt, doch auch hier geht es um die Verhältnismässigkeit und ob sie die Ressourcen zur Verfügung haben. Die Markierung von schmaleren Fahrspuren wäre nur durch eine Änderung der Signalisationsverordnung des Bundes zulässig. Was wir können und dürfen, machen wir bereits. Nebst den Kontrollen und Bussen sind das auch die im Postulat aufgeführten Massnahmen 4 und 5. Bei Strassen mit mehreren Autofahrspuren in eine Richtung wird die linke Spur nach Möglichkeit schmäler markiert. Es werden immer wieder Verkehrskampagnen mit dem Ziel durchgeführt, die Autofahrenden auf den Mindestabstand beim Kreuzen zu sensibilisieren. Im Namen des Stadtrats bitte ich Sie, das Postulat abzulehnen, da wir den Teil, den wir machen können, schon leisten.

Weitere Wortmeldungen:

Martina Zürcher (FDP): Wir sind unter folgenden vier Bedingungen gesprächsbereit: Erstens, wenn alle Velohalter gebüsst werden, die ihr Velo auf dem Trottoir ohne die vom Bundesgericht vorgeschriebenen 1,5 Meter Platz für andere abstellen. Wenn zweitens



sämtliche Fussballkleber und «Tagger» verfolgt und angezeigt werden. Drittens, wenn sämtliche Fussgängerinnen, Fussgänger und Velofahrenden gebüsst werden, die ein rotes Lichtsignal missachten. Viertens, wenn sämtliche nicht bewilligten Demonstrationen angehalten und die Teilnehmenden verzeigt werden. Der Blick zum AL-Sprecher zeigt, dass er diese Bedingungen nicht akzeptieren wird. Darum lehnen wir das Postulat ab.

Markus Knauss (Grüne): Wir unterstützen das Postulat, es adressiert ein wichtiges Thema. Mit der Parkkartenverordnung (PKV) haben wir eine gewisse Differenzierung beim Gewicht vorgenommen, das Problem wird langsam angegangen. Unsere Fraktion wurde nicht mit allen fünf Punkten warm. STR Karin Rykart meinte, dass die Kontrolle ausserhalb der normalen Zeiten bereits stattfinde, aber in meinen Augen unzureichend. Viele Autofahrende foutieren sich darum, richtig zu parkieren. Hier kann man mehr machen. Bei den Velos sind die E-Scooter, die überall unkontrolliert herumstehen, das grösste Problem. Für ein E-Scooter-Verbot bin ich zu haben, wenn Sie Hand bieten. Es ist wichtig, dass sich die Stadt mit breiten und illegal parkierten Autos auseinandersetzt.

Derek Richter (SVP): Die Fahrzeugdimensionen nehmen zu. Das liegt auch daran, dass mit dem Landverkehrsabkommen mit der EU die maximal zulässige Fahrzeugbreite erweitert wurde. Michael Schmid (AL) soll selbst Autos bauen, wenn er möchte, dass sie schmäler werden. Ein Gewerbefahrzeug hat eine Breite von durchschnittlich 2,2 Metern. Die Parkplatzbreiten hinken den Bedürfnissen hinterher. Die Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrs fachleute (VSS-Normen) werden von der Stadt selektiv umgesetzt oder unterschritten. Die Velowege können aber nicht breit genug sein. Die Fahrzeuge werden grundsätzlich immer sicherer. Es gibt immer mehr E-Fahrzeuge, aber die sind aufgrund der technischen Gegebenheiten grösser und haben einen grösseren Pneuabrieb. Es geht euch nur darum, Zürich autofrei zu machen.

Reis Luzhnica (SP): Zu Martina Zürchers (FDP) unverhältnismässigem Angebot muss ich Nein sagen. Das Postulat spricht wichtige Sicherheitsfragen an und ist ein klarer Schritt in Richtung einer nachhaltigen Verkehrspolitik. Breitere und schwerere Autos belasten unsere Infrastruktur und gefährden zunehmend jene Verkehrsteilnehmenden, die sich umweltfreundlich fortbewegen. In platzbeschränkten Quartieren verstärken solche Fahrzeuge die Konflikte im öffentlichen Raum. Auch im Fahrzeuginnern bieten solche Autos nicht zwingend einen Mehrwert, da nicht unbedingt mehr Platz vorhanden ist. Der öffentliche Raum betrifft uns alle. Deswegen müssen wir verantwortungsvoll mit ihm umgehen. Über grosse «Sport Utility Vehicles» (SUV) haben nichts mit individueller Freiheit zu tun, sondern schränken mit ihrer Grösse die Freiheit und Sicherheit anderer Personen ein. Auch für das Gewerbe sind die relevanten Lieferwagen eigentlich nicht grösser als normale Fahrzeuge. Der Vorstoss wird von rechter Seite belächelt, da sie der Meinung ist, dass der Markt die Bedürfnisse der Menschen widerspiegeln. Das Kommissariat Ruhender Verkehr könnte die Kontrollen abends übernehmen, damit die Polizei das nicht machen muss, da diese bereits Überstunden hat. Die Massnahmen sind konkret und umsetzbar. Setzen wir ein Zeichen, dass wir eine Stadt für Menschen, nicht Autos, wollen.



Johann Widmer (SVP): Meiner Erfahrung nach haben die Cüpli-Sozialisten die grössten und klobigsten Fahrzeuge. So stehen in meiner Strasse viele Camper auf den Parkfeldern, die nur wenige Male im Jahr bewegt werden. Da so viele Parkplätze gestrichen wurden, stehen abends Fahrzeuge oft ausserhalb der blau markierten Zonen. Dieses Postulat ist gegen eure eigene Klientel gerichtet. Von Sicherheit versteht ihr nichts, denn genau wegen dieser und der EU-Regelungen werden die Fahrzeuge immer breiter.

Sandra Gallizzi (EVP): Punkt 5 fordert, dass Autofahrende mit Kampagnen dafür sensibilisiert werden, beim Überholen und Kreuzen von Fahrrädern einen Minimalabstand zu wahren. Für diesen Punkt habe ich Sympathien. Doch Punkt 4 mit der schmaleren inneren Autofahrspur führt wahrscheinlich dazu, dass sich Autos nicht mehr trauen, einen Lastwagen zu überholen. Daran, wie die Autoindustrie produziert, kann die Stadt nichts ändern. Auf nationaler Ebene müsste eine Rechtsgrundlage geschaffen werden, die verbietet, dass grosse Autos importiert oder in der Schweiz zugelassen werden. Das ist nicht umsetzbar. Trotz Sympathien lehnt die Die Mitte/EVP-Fraktion das Postulat ab.

Andreas Egli (FDP): Martina Zürcher (FDP) hat die Verhältnismässigkeit des Vorstosses gut zusammengefasst. Sie lehnen den Deal ab, weil er nicht Ihre, sondern unsere Klientel betrifft. Das merken wir uns. Wer das Postulat unterstützt, ist ein «Zentimeterbünzli».

Simon Kälin-Werth (Grüne): Es gibt einfachere und kompliziertere Lösungen für ein Problem. STR Karin Rykart hat ausgeführt, dass man bereits tut, was man kann. Mit der zunehmenden Elektrifizierung wird das Problem, dass die Fahrzeuge nicht nur grösser, sondern auch schwerer werden, zunehmen. Dasselbe gilt für die Pneus. Daran haben wir Grünen wegen des Abriebs kein Interesse. Zudem werden Pneus aus Kautschuk hergestellt, der dort angebaut wird, wo früher Regenwald war. Indirekt befördern wir so den Klimawandel, da das meist ein grossflächiges Herunterbrennen von Flächen der grünen Lunge unseres Planeten bedeutet. Darum haben wir ein Interesse daran, dass der gesunde Menschenverstand mehr Raum bekommt und wir auf andere Förderinstrumente setzen. Gesunden Menschenverstand kann man nicht gesetzlich umsetzen, da braucht es den Bildungsweg. Es ist die Frage, wie wir mit den endlichen Ressourcen umgehen.

Dr. Bernhard im Oberdorf (Parteilos): Die AL ist immer die erste Partei, die moniert, dass die Polizei zu repressiv agiere. Doch mit ihrem Vorstoss liefern Sie einen Katalog an repressiven Massnahmen. Das ist widersprüchlich, selektiv und bürokratisch. Es stimmt, dass man im Strassenverkehr Rücksicht nehmen soll. Für mich ist das klar, aber für viele Auto- und Velofahrer nicht. Es wird für schmalere Parkplätze, aber breitere Velostreifen plädiert. Da zeigt sich, wohin das führen soll. Das fördert die nötige Rücksichtnahme auf der Strasse nicht, sondern schürt eher Aggressionen.

Sven Sobernheim (GLP): Mit der PKV und der Gewichtsgebühr haben wir bereits eine gute und wichtige Massnahme beschlossen. Daher sehe ich den Drang hier nicht mehr. Parkplätze werden heute teilweise breiter markiert. Trotzdem oder erst recht darum lehnen wir das Postulat mit seiner Tendenz zum Mikromanagement ab.

Michael Schmid (AL): Das Postulat wäre eine gute Ergänzung zur PKV, die hauptsächlich in Zürich wohnhafte Personen betrifft. Dieses Postulat würde auch Auswärtige betreffen, die nach Zürich kommen. Es signalisiert, dass sie einen negativen Effekt auf die anderen Verkehrsteilnehmenden haben können und nicht das Recht haben, allen den Weg zu versperren. STR Karin Rykart meinte, dass sie fast alle Punkte bereits umsetze, wo es möglich sei. Da frage ich mich, ob die Dienstanweisung inzwischen geändert wurde, so dass sie sich tatsächlich am Gesetz ausrichtet. Die Umsetzung ausserhalb der Parkgebührzeiten funktioniert offenkundig nicht. An Martina Zürcher (FDP): Ich finde es in Ordnung, wenn die genannten Aspekte umgesetzt werden. Ich finde sie auch lästig oder verwerflich. Bussen werden meist schon verteilt, wenn die Personen erwischt werden. Daher kann ich gerne auf den vorgeschlagenen Deal eingehen. Es wurde moniert, dass die EU Schuld an den breiten Fahrzeugen sei. Doch es gibt noch immer schmale Autos zu kaufen. Die Marge darauf ist für die Autohändler aber weniger hoch. So haben sie einen Anreiz, ein grösseres Auto aufzuschwätzen. Die höhere Sicherheit ist dabei ein Verkaufsargument, doch das ist nicht belegt. Bei allen Fahrzeugtypen gibt es sicherere und weniger sichere Modelle. Höhere und schwerere Fahrzeuge mit ihrem längeren Bremsweg bedeuten immer weniger Sicherheit. Darum sollen kleinere Fahrzeuge gefördert werden.

Das Postulat wird mit 60 gegen 59 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat