



Auszug aus dem substanziellen Protokoll 157. Ratssitzung vom 22. Oktober 2025

5272. 2024/462

Postulat von Sandro Gähler (SP) und Dr. Balz Bürgisser (Grüne) vom 25.09.2024: Reduzierung des Bedarfs an Autoparkplätzen im Dokument «Richtwerte für «Spezielle Nutzungen» gemäss Parkplatzverordnung» für Sport- und Freizeitanlagen

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements namens des Stadtrats bereit, das Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

Sandro Gähler (SP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 3755/2024): Der Parkplatzbedarf ist für alle denkbaren Nutzungen festgelegt. Die wichtigsten finden sich in der Parkplatzverordnung, wobei die weniger wichtigen in ein Zusatzdokument namens «Richtwerte für «Spezielle Nutzungen» gemäss Parkplatzverordnung» ausgelagert sind. Das verlangte Angebot richtet sich dabei nach dem schweizweiten Grundbedarf, auch Normalbedarf genannt. Dieser wird gemäss Bebauungsdichte und der Erschliessungsqualität des öffentlichen Verkehrs reduziert. Dabei wird immer davon ausgegangen, dass die Angebote von weither erreichbar sein müssen. Bei vielen Freizeit- und Sportangeboten in der Stadt Zürich ist das jedoch nicht der Fall. Sie richten sich primär an die Bevölkerung der Stadt oder sogar nur der des Quartiers. Die Sporthallen unserer Schulhäuser können abends nur von lokalen Sportvereinen gemietet werden. Dank 18 offiziellen Freibädern ist das nächste meist in Gehdistanz oder mindestens in Velodistanz erreichbar. Diese werden ohnehin nur bei gutem Wetter genutzt. Schlechtes Wetter stellt somit keinen Grund dar, nicht mit dem Velo anzureisen. Wer zu Fuss oder mit dem Velo ins Training geht, ist zudem bereits aufgewärmt. Das erforderliche Parkplatzangebot beim Bau oder der Sanierung städtischer Anlagen ist ein Problem. Zwar gibt es bei städtischen Schulhäusern Mobilitätskonzepte zur Verkleinerung der Tiefgaragen, diese müssen jedoch wegen Sportvereinen in den Sporthallen wieder vergrössert werden. Dadurch entstehen hohe Baukosten und hohe CO₂-Emissionen für eine Tiefgarage, die nur selten ausgelastet wird. Ausserdem wird es schwierig, dem Schulpersonal zu erklären, weshalb sie ohne Auto zur Arbeit kommen sollen, wenn es in der Garage freie Parkplätze gibt. Das Freibad Letzigraben müsste aufgrund seiner Grösse daher 110 Parkplätze aufweisen. Aktuell gibt es nur sehr wenige. Bei einer anstehenden Sanierung müssten diese Parkplätze jedoch nachgewiesen werden. Im schlimmsten Fall kann das dazu führen, dass eine solche Anlage nicht im erforderlichen Umfang saniert werden kann, da die Parkplätze nicht erstellt werden können. Ausserdem sind Freibäder und sonstige Anlagen im Aussenraum nur im Sommer geöffnet. Parkplätze bestehen jedoch während des



ganzen Jahres und werden somit während rund acht Monaten gratis zur Verfügung gestellt. Sie werden zweckentfremdet, indem sie entweder zum dauerhaften Abstellen privater Fahrzeuge und damit als kostenlose Lagerfläche genutzt werden oder als nächtlicher Parkplatz dienen – anstelle der Blauen Zone. Das sorgt für quartierfremden Mehrverkehr, der vermeidbar wäre. Aus diesen Gründen soll der Parkplatzbedarf für Sport- und Freizeitanlagen im Dokument «Richtwerte für «Spezielle Nutzungen» gemäss Parkplatzverordnung» gegen unten korrigiert werden. Damit entspräche dieser dank der Nähe zu den Nutzenden eher dem effektiven Bedarf. Es werden günstigere, bessere und umweltfreundlichere Bauprojekte ermöglicht und es wird quartierfremder Mehrverkehr verhindert.

Martina Zürcher (FDP) begründet den namens der FDP-Fraktion am 23. Oktober 2024 gestellten Ablehnungsantrag: Beim Lesen des Postulatstexts habe ich mich gefragt, weshalb die Postulant*innen annehmen, dass Freizeitanlagen «hauptsächlich der Quartierbevölkerung dienen». Der erstunterzeichnende Sandro Gähler (SP) hat dies nun ausgeführt. Scheinbar war er nicht häufig auf Sportanlagen. Als ehemalige Zweitligafussballerin weiss ich, dass eine Fussballmeisterschaft sowie andere Meisterschaften nur funktionieren können, wenn es ein gegnerisches Team gibt. Das Material und die Spielerinnen eines 16-köpfigen Teams werden häufig in drei bis vier Autos zum Spielort gefahren. Kaum eine ist zentral gelegen. Ein konkretes Beispiel aus meinem Wahlkreis: In der zweiten Liga der Frauen spielt der FC Niederweningen (FCN) aus dem Wehntal gegen den SV Höngg. Wenn die Spielerinnen des FCN am Sonntag auf den Höggerberg anreisen möchten, beträgt die Anreisezeit mit dem Auto rund 25 Minuten. Könnten sie ihre Fahrzeuge bei den städtischen Sportanlagen auf dem Höggerberg nicht mehr parkieren und müssen mit dem ÖV anreisen, verdreifacht sich die Anreisezeit: Pro Weg eine Stunde und 20 Minuten. Für ein Spiel fast fünf Stunden unterwegs zu sein, macht solche Sportarten nicht mehr familientauglich. Weiter gibt es im Fussball unter der Woche Spielzeiten ab 21 Uhr. Nach dem Spiel soll man um 23 Uhr noch mit dem reduzierten öffentlichen Verkehr einmal quer durch den Kanton nach Hause kommen? Der Vorstoss richtet sich nur gegen den Breiten- und Leistungssport und ist offenbar nicht durchdacht. Wir lehnen ihn ab.

Weitere Wortmeldungen:

Johann Widmer (SVP): Man kann so viele Argumente dafür oder dagegen finden, wie man will. Alles lässt sich wie folgt subsumieren: Da haben sich zwei Autogegner in einem sinnlosen Postulat ausgetobt.

Sven Sobernheim (GLP): Mehrere Aspekte des Vorstosses sind absurd. Dass es ihn gibt, dass es ihn braucht und, dass der Stadtrat ihn sogar entgegennimmt. Der Stadtrat hat die Kompetenz, den Anhang der Parkplatzverordnung selbständig zu ändern. Bei der Einzelinitiative zur Erweiterung der Badeanstalt Auhof hat der Stadtrat anhand der Parkplätze argumentiert, dass eine Erweiterung nicht möglich sei. Beim Hallenbad Oerlikon haben wir ein aufwändiges Mobilitätskonzept entwickelt, statt den Anhang einfach anzupassen, wie bereits von Sandro Gähler (SP) erwähnt. Müssen wir dem Stadtrat jedes Mal



ein Postulat schreiben, damit sich Dinge in seiner eigenen Kompetenz ändern? Wir unterstützen das Postulat, da es schon längst fällig wäre, sind dabei aber auch irritiert.

Dr. Balz Bürgisser (Grüne): Warum werden bei neuen Sportanlagen in der Stadt Zürich, die mit nachhaltiger Mobilität gut erreichbar sind, heute immer noch so viele Autoparkplätze erstellt? Ein aktuelles Beispiel: Beim geplanten Dreifachsportzentrum ganz im Osten der Stadt ist ein Normalbedarf von 156 Autoparkplätzen berechnet worden. Diese Berechnungen basieren auf dem Dokument «Richtwerte für «Spezielle Nutzungen» gemäss Parkplatzverordnung». Das Dokument wurde von einer Delegation des Stadtrats erlassen. Darin heisst es, dass pro 100 Quadratmeter Spielfeldfläche ein Autoparkplatz erstellt werden muss. Nebst der Fläche der Dreifachsporthalle gehört laut städtischer Verwaltung auch die Fläche des Gymnastikraums, des Korridors und der Krafträume zur Spielfeldfläche. Insgesamt beträgt diese 2200 Quadratmeter. Das ergibt gemäss dem erwähnten Dokument einen Bedarf von 22 Autoparkplätzen. Die kleine Infrastruktur für potenzielle Zuschauer*innen generiert 40 zusätzliche Parkplätze. Hinzu kommt eine Erhöhung des Parkplatzbedarfs aufgrund der Rasenspielfelder von 15 Parkplätzen pro Spielfeld. Ist das nicht übertrieben? Die sture Berechnung, basierend auf dem erwähnten Dokument, führt zu einer überrittenen Anzahl an Autoparkplätzen für eine Sportanlage, die durch den öffentlichen Verkehr gut erschlossen ist. Die Stadt Zürich hat sich Klimaschutzziele und Nachhaltigkeitsziele gesetzt und um diese zu erreichen, muss auch die Anzahl Autoparkplätze bei Sportanlagen reduziert werden. Darum braucht es eine Anpassung dieser Richtwerte.

Sandra Gallizzi (EVP): Gemäss dem Postulat soll bei Sport- und Freizeitanlagen der Bedarf an Autoparkplätzen deutlich reduziert werden. An der Liste zum Normalbedarf im Dokument «Richtwerte für «Spezielle Nutzungen» gemäss Parkplatzverordnung» ist besonders interessant, was sie in Bezug auf die Anzahl Auto- und Veloabstellplätze alles regelt und anhand welcher Faktoren das berechnet wird. Martina Zürcher (FDP) hat bereits ausgeführt, dass gerade Fussballplätze selten zentral gelegen sind, daher mit dem öffentlichen Verkehr nicht gut erreichbar sind und nicht bloss von der Quartierbevölkerung genutzt werden. Die Fraktion Die Mitte/EVP lehnt das Postulat daher ab.

Michael Schmid (AL): Ich staune immer wieder, wie sich bürgerliche Parteien wie die FDP und SVP von sämtlichen ihrer Wünsche und Prinzipien abwenden, wenn es um die Beibehaltung von Privilegien für den Automobilverkehr geht. Regelmässig werden die höheren Kosten bei Bauten gerügt und es wird kritisiert, wie der Staat mit seinen Aufgaben überbordnet. Wenn es aber um eine massgebliche Ausgabe bei Bauprojekten, wie dem Bau von Tiefgaragen geht, soll diese getätigt werden – auch wenn die Tiefgaragen aufgrund ihrer Überdimensionierung nicht genutzt werden. Über die Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit eines Absenkpfeils bezüglich des Automobilverkehrs zur Erreichung des Netto-Null-Ziels kann diskutiert werden. Die FDP scheint ohnehin seit längerem nicht mehr gewillt zu sein, hinter diesem Ziel zu stehen – insbesondere, wenn es um den Bereich Verkehr geht. Immer noch wird argumentiert, dass das Problem durch Elektroautos gelöst werden könne. Dabei ist allein der Bau der Tiefgarage nicht mit diesem Ziel vereinbar. Aber selbst, wenn wir gleich viel Autoverkehr wie bis anhin wollen, haben wir mit



4 / 4

den aktuellen Vorschriften ein Überangebot. An diesem Standard weiterhin festhalten zu wollen, folgt einer absurden Ideologie. Schlussendlich verursacht das nur übermässige Kosten und Umweltschäden.

Dr. Bernhard im Oberdorf (Parteilos): *Hier handelt es sich um eine strategische Taktik, die sich gegen die Nutzung des Autos an sich wendet. Die Umweltargumente sind völlig irrelevant. Bedauerlich daran ist, dass man als Vehikel hier insbesondere den Breiten-sport opfert, wie Martina Zürcher (FDP) bereits gesagt hat. Gerade der Frauenfussball würde damit in Mitleidenschaft gezogen werden. Den ideologischen Autogegnern ist egal, welche Opfer dadurch anfallen. Dr. Balz Bürgisser (Grüne) kommt aus Witikon, wo es einige Sportplätze gibt, die aber relativ schlecht erschlossen sind. Dort ist es schwierig, mit dem öffentlichen Verkehr spätabends wieder abzureisen. In der Argumentation hat nur gefehlt, dass die gesamte Ausrüstung mit dem Lastenvelo transportiert werden könne. Bitte versucht das mal. Gefährlich wäre es vor allem auf dem Rückweg mit der gesamten Ausrüstung in die Kurve bei der Schlyfi zu fahren. Dort gab es schon ein paar Unfälle, was den Ideologen aber auch völlig egal ist. Dr. Balz Bürgisser (Grüne) hat immer wieder gute Ideen. In diesem Fall kann ich ihn aber nicht verstehen.*

Das Postulat wird mit 74 gegen 41 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat