



Weisung des Stadtrats an den Gemeinderat

vom 17. Juni 2026

GR Nr. 2022/455

Motion der SP-, Grüne- und AL-Fraktionen betreffend Schaffung von 10 000 öffentlich zugänglichen Veloabstellplätzen und 500 Cargoveloabstellplätzen nach Möglichkeit auf bisherigen Strassen-Autoabstellplätzen, Antrag auf 2. Fristerstreckung

Am 21. September 2022 reichten die SP-, Grüne- und AL-Fraktionen folgende Motion, GR Nr. 2022/455, ein:

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Weisung vorzulegen, durch die, spätestens bis zwei Jahre nach deren Vorlage, nebst den aktuellen Bestrebungen, 10 000 öffentlich zugängliche Strassenveloabstellplätze und 500 Cargoveloabstellplätze geschaffen werden können. Die Veloabstellflächen sollen dabei nach Möglichkeit auf bisherigen Strassen-Autoabstellplätzen entstehen. Wenn möglich soll der Boden entsiegelt werden.

Begründung:

Derzeit gibt es in Zürich für Velos rund 2000 öffentlich zugängliche Abstellanlagen mit ca. 44 000 Abstellplätzen. Auch wenn dies auf den ersten Blick grosse Zahlen sind, hinkt das Angebot weit hinter der zuletzt deutlich gestiegenen Nachfrage hinterher: Viele Abstellplätze sind heute so stark ausgelastet, dass es teilweise kaum mehr möglich ist, ein zusätzliches Velo abzustellen. Für den zunehmenden Cargoveloverkehr sind oft gar keine Abstellmöglichkeiten vorhanden. Diese Situation ist für niemanden erfreulich: Weder für die Velofahrer*innen, noch für die Fussgänger*innen. Wenn nämlich Velofahrende keine andere Abstellmöglichkeit haben, weichen sie oft auf das Trottoir aus – wo das Velo dann dem Fussverkehr im Weg steht. Damit die neuen Veloabstellplätze, wo immer möglich, nicht zu Lasten von Aufenthalts- oder Verkehrsflächen des Langsamverkehrs gehen, sollen sie grösstenteils auf Autoabstellplätzen erstellt werden. Mit der Entsiegelung leisten die Abstellplätze zusätzlich einen Beitrag zur Hitzeminderung und zur Biodiversitätsförderung.

1. Vorbemerkungen

Mit Weisung vom 13. Dezember 2022 lehnte der Stadtrat die Entgegennahme der Motion ab und beantragte die Umwandlung in ein Postulat. Der Gemeinderat lehnte diesen Antrag am 13. September 2023 ab und überwies die Motion mit 59 gegen 49 Stimmen an den Stadtrat. Mit Weisung vom 4. Juni 2025 beantragte der Stadtrat dem Gemeinderat, die am 13. September 2025 ablaufende zweijährige Bearbeitungsfrist um zwölf Monate bis zum 13. September 2026 zu verlängern. Der Gemeinderat stimmte diesem Antrag am 2. Juli 2025 zu.

Nach Art. 126 lit. a Geschäftsordnung des Gemeinderats (GeschO GR, AS 171.100) sind Motionen Anträge, die den Stadtrat verpflichten, den Entwurf für den Erlass, die Änderung oder für die Aufhebung eines Beschlusses vorzulegen, der in die Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderats fällt. Gemäss Art. 130 GeschO GR unterbreitet der Stadtrat dem Gemeinderat innert 24 Monaten nach der Überweisung eine Vorlage (Abs. 1). Der Stadtrat kann bis drei Monate vor Ablauf der Frist dem Gemeinderat eine Verlängerung um zwölf Monate beantragen (Abs. 2). Die Frist kann höchstens zweimal verlängert werden (Abs. 3).

Mit Beschluss des Rahmenkredits Velo durch die Stimmbevölkerung der Stadt am 30. November 2025 wurde auch die Finanzierung der Veloabstellplätze im öffentlichen Raum neu geregelt. Der Stadtrat beurteilt daher den Vorstoss als nicht motionabel. Die öffentlich



2/7

zugänglichen Veloabstellplätze auf Privatgrund werden über die jeweiligen Objektkredite genehmigt.

2. Ausgangslage

Die Bevölkerung der Stadt Zürich ist in den letzten Jahren deutlich gewachsen: Ende 2025 lebten knapp 454 000 Personen in der Stadt Zürich. Laut den Prognosen, die dem kommunalen Richtplan zugrunde liegen, wird sich die Einwohnerzahl bis 2040 auf 514 000 (mittleres Szenario) erhöhen. Auch bei den Arbeitsplätzen ist mit einem weiteren Wachstum zu rechnen.

Der Veloanteil am Modalsplit ist in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen: Zwischen 2010 und 2021 erhöhte sich der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr von 4,1 Prozent auf 8,6 Prozent. Diese Entwicklung spiegelt sich auch in den Messdaten der Velozählstellen wider: Die Velofrequenzen stiegen in den letzten fünf Jahren (2020–2025) um 22 Prozent und in den letzten zehn Jahren (2015–2025) um 62 Prozent.

Der Veloverkehr leistet einen immer grösseren Beitrag an ein stadtverträgliches und effizientes Gesamtverkehrssystem. Er unterstützt die Reduktion der Treibhausgasemissionen hin zu Netto-Null und trägt zu einem attraktiven Stadtleben und einem lebenswerten Stadtraum bei. Das Velo prägt das Stadtbild mit. Mit dem Wachstum der Stadt, der angestrebten Förderung des Veloverkehrs sowie der gewünschten Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund (Fuss-, Velo- und öffentlicher Verkehr) werden die Nachfrage und der Bedarf nach Veloabstellplätzen in der Stadt weiter zunehmen. In diesem Zusammenhang ist die Veloparkierung ein wesentliches Element der Veloförderung, insbesondere im Sinne eines schnellen Zugriffs auf das Verkehrsmittel Velo sowie der Verfügbarkeit von Abstellmöglichkeiten am Start- und Zielort innerhalb der Stadt.

Gemäss dem kantonalen Planungs- und Baugesetz (PBG, LS 700.1) ist der Bedarf an Abstellplätzen für alle Verkehrsmittel und somit auch für Velos grundsätzlich abseits des öffentlichen Grunds abzudecken. Entsprechend schreibt Art. 8^{bis} Parkplatzverordnung der Stadt Zürich (PPV, AS 741.500) bei Hochbauprojekten die Erstellung von genügend und gut platzierten Veloabstellplätzen vor. Für die Eigentümerschaften sowie die Bewohnenden, Beschäftigten, Kundinnen und Kunden und Besucherinnen und Besucher der privaten Liegenschaften besteht somit grundsätzlich kein Anspruch auf die Erstellung von «privaten» Veloabstellplätzen auf öffentlichem Grund. Deswegen ist ein kontinuierlicher Ausbau von Veloabstellplätzen, die je nach Gebäudenutzung auch öffentlich zugänglich sind, auf privatem Grund zu gewährleisten. Bei älteren Gebäuden sowie in historisch geprägten Siedlungs- bzw. Bebauungsstrukturen wie z. B. in den gründerzeitlichen Blockrandstrukturen sind jedoch – sofern auf Privatparzellen kein ausreichendes Angebot möglich ist – ergänzend Veloabstellplätze auf öffentlichem Grund notwendig, um den Bedarf an Veloabstellplätzen abzudecken und Wildparkierung insbesondere auf Fuss- und Aufenthaltsflächen zu vermeiden. Öffentliche Veloabstellplätze ergänzen somit private Veloparkierungsanlagen, sie ersetzen diese aber nicht.

Der regionale Richtplan und der kommunale Richtplan Verkehr geben weiter ein bedarfsgerichtetes Angebot an sicheren Velostationen und Abstellplätzen an Bahnhöfen, weiteren wichtigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sowie im öffentlichen Raum in Quartierzentren



3/7

und bei anderen öffentlichen Nutzungsschwerpunkten als Ziel vor (Kommunaler Richtplan Verkehr, Richtplantext, Ziff. 6.2, BDV Nr. 0019/22 vom 13. Juni 2022). Aus diesen behördenverbindlichen Vorgaben lässt sich ein öffentlich zugängliches Angebot an Veloabstellplätzen ableiten, das von der Stadt Zürich erstellt werden muss. Dieses Angebot soll möglichst stadtverträglich (z. B. ohne Behinderung der Fussgängerinnen und Fussgänger und mit minimaler Beeinträchtigung der Aufenthaltsflächen) bereitgestellt und effizient genutzt werden.

3. Öffentlich zugängliche Zweiradabstellplätze

Im ersten Quartal 2026 liess die Stadt Zürich die öffentlich zugänglichen Zweiradabstellplätze neu erfassen. Per 1. April 2026 standen in der Stadt Zürich insgesamt knapp 58 700 Zweiradabstellplätze zur Verfügung, davon gut 56 200 nutzbar für Velos. Von diesen Abstellplätzen sind rund 170 für Spezialvelos ausgelegt. In Velostationen sind rund 4530 Veloabstellplätze vorhanden, wovon insgesamt 2955 Veloabstellplätze gebührenpflichtig sind.

Die öffentlich zugänglichen Veloabstellplätze verteilen sich nach Eigentumskategorie wie folgt:

Öffentlicher Grund

- Tiefbauamt: 28 326

Öffentlich zugänglicher Privatgrund

- Immobilien Stadt Zürich: 6353
- Liegenschaften Stadt Zürich: 2655
- anderer Privatgrund (einschliesslich SBB): 18 877

4. Strassenbauprojekte

Im Rahmen von Strassenbauprojekten werden zunehmend mehr Veloabstellplätze realisiert. 2023 wurden rund 75 zusätzliche Veloabstellplätze umgesetzt, 2024 waren es rund 60. 2025 stieg die Zahl auf 182 Veloabstellplätze – dazu kamen noch die beiden Velostationen Stadttunnel (rund 1200 Veloabstellplätze) und Stadelhofen (rund 790 Veloabstellplätze). Zwischen 2026 und 2031 sind rund 2000–2500 zusätzliche Veloabstellplätze geplant – das entspricht im Durchschnitt 300–400 zusätzlichen Veloabstellplätzen pro Jahr. Ihre Realisierung ist abhängig von den Umsetzungszeitpunkten der jeweiligen Strassenbauprojekte, die durch Rechtsmittelverfahren Verzögerungen erfahren können.

5. Expressprojekte

Das «Veloexpress-Team» soll zur Umsetzung der strategischen Veloförderung beitragen, indem es Massnahmen in Express- und Standardprojekten umsetzt. Seit dem Budget 2022 hat der Gemeinderat jedes Jahr zusätzliche Mittel eingestellt, um jährlich 500 zusätzliche Veloabstellplätze zu erstellen. Diese neuen Abstellplätze werden einerseits rund um die Quartierzentren und bei öV-Haltestellen in Zusammenarbeit mit den Verkehrsbetrieben der Stadt Zürich realisiert. Andererseits werden im öffentlichen Raum Veloabstellplätze dort eingerichtet, wo ein Bedarf im öffentlichen Strassenraum festgestellt oder gemeldet wird. Das Angebot wird beispielsweise dort erweitert, wo die Trottoir- und Aufenthaltsflächen durch abgestellte Velos



4/7

beeinträchtigt werden. Gezielt werden zudem Abstellmöglichkeiten für Spezialvelos dort geschaffen, wo schwere und grosse Spezialvelos nicht auf Privatgrund abgestellt werden können.

Für die neuen Veloabstellplätze werden in der Regel Flächen auf der Fahrbahn beansprucht, teilweise werden auch Restflächen von Plätzen oder Flächen zwischen zwei Bäumen neben der Fahrbahn genutzt. Wenn notwendig, wird die Umwidmung einzelner Parkplatzflächen geprüft. Dort, wo es ohne zusätzliche Anpassungen der Strassenentwässerung (Einlaufschächte, Leitungen) möglich ist, werden die Flächen entsiegelt. Bei der Platzierung von Veloabstellplätzen wird jeweils darauf geachtet, dass Flächen ohne darunter liegende Werkleitungen – die sich für Baumpflanzungen und andere hitzemindernde Massnahmen eignen – freigehalten und stattdessen die Veloabstellplätze an anderen geeigneten Standorten errichtet werden. Ebenso werden bei der Standortwahl geeignete Flächen für den Güterumschlag und das Gewerbe berücksichtigt, damit die Ver- und Entsorgung in den Quartieren weiterhin gut funktionieren kann.

Seit Anfang 2022 wurden im Rahmen von Expressprojekten 2017 Veloabstellplätze realisiert. 2022 waren es 522, 2023 508 Veloabstellplätze (484 normale Stellplätze und 24 für Spezialvelos), 2024 konnten 469 Veloabstellplätze geschaffen werden (459 normale und zehn für Spezialvelos). 2025 wurden 518 Veloabstellplätze (506 normale und zwölf für Spezialvelos) auf öffentlichem Grund errichtet. Seit 2024 wird zudem erhoben, wie viele Quadratmeter durch die Erstellung der Veloabstellplätze entsiegelt werden. 2024 konnten rund fünfzig Quadratmeter entsiegelt werden; 2025 waren es rund 45 Quadratmeter.

6. Öffentlich zugänglicher Privatgrund

Immobilien Stadt Zürich erstellte im Rahmen von neuen bzw. instandgesetzten Schulanlagen und Pavillons in den Jahren 2023 bis 2025 rund 800 neue öffentlich zugängliche Veloabstellplätze.

7. Citybahnhöfe HB und Stadelhofen

Eine Erhebung der Veloabstellplätze rund um den Hauptbahnhof Zürich hat gezeigt, dass ein hoher Anteil der Veloabstellplätze von Langzeitparkierenden (länger als 48 Stunden) belegt wird. Je nach Standort und Lage sind das bis zu einem Drittel. Mit der Eröffnung der neuen Velostation im Stadttunnel am 22. Mai 2025 wurde gleichzeitig eine 48-Stunden-Regel für oberirdische Veloabstellplätze rund um den Hauptbahnhof Zürich eingeführt. Diese erlaubt, das Velo maximal 48 Stunden stehen zu lassen. Die neue Velostation Stadttunnel bietet wie erwähnt Platz für rund 1200 Velos, davon rund sechzig für Spezialvelos. Im vorderen Teil der Velostation gilt auch die 48-Stunden-Regel. Im hinteren Teil stehen 450 Abstellplätze zur Verfügung, auf denen das Velo bis zu sieben Tage abgestellt werden kann. Diese Langzeitabstellplätze sind insbesondere für Personen gedacht, die beispielsweise für ein verlängertes Wochenende wegfahren oder in Zürich nur Teilzeit arbeiten – und für die die übliche Abstdauer von 48 Stunden zu kurz wäre.

Beim Bahnhof Stadelhofen wurde im Dezember 2025 im Haus zum Falken ebenfalls eine neue Velostation mit rund 790 Veloabstellplätzen eröffnet. Wie rund um den Hauptbahnhof Zürich



5/7

wird im Verlauf des Jahres 2026 auf dem Stadelhoferplatz beim Bahnhof Stadelhofen eine 48-Stunden-Regel eingeführt. Diese Massnahme zielt darauf ab, dass die Veloabstellplätze in der Velostation effizienter genutzt werden und die Auslastung der Anlage optimiert werden kann.

Beim Bahnhof Zürich-Altstetten ist im Rahmen des Projekts zur Aufwertung der Personenunterführung West ebenfalls eine Velostation mit einer tiefen vierstelligen Anzahl Veloabstellplätze vorgesehen. Am 18. Januar 2023 stimmte der Gemeinderat einem entsprechenden Projektierungskredit zu (GRB Nr. 2022/307). Weitere Velostationen im Umfeld des Bahnhofs Altstetten werden evaluiert.

8. Cargovelos

Die Zahl der Cargovelos in der Stadt Zürich ist in den letzten Jahren ebenfalls deutlich gestiegen. Aufgrund des grösseren Platzbedarfs stellen sich bei der Errichtung von Abstellplätzen für Cargovelos besondere Herausforderungen. Erste Projekte mit Abstellflächen für Cargo- bzw. Spezialvelos wurden realisiert. Grundsätzlich wird bei der Planung von Veloabstellplätzen der Bedarf nach Velotypen berücksichtigt. Bereits heute werden an ausgewählten Standorten Bereiche für Spezialvelos definiert und als solche gekennzeichnet (z. B. an Bahnhöfen, in Quartierzentren, bei Sportanlagen und in der Innenstadt). In Velostationen und Abstellanlagen in öffentlich zugänglichen Gebäuden sollen, wenn möglich, bis zu zehn Prozent der Abstellplätze für Spezialvelos reserviert werden. Die Entwicklung von Cargovelos, Veloanhängern und weiteren Velotypen wird in den nächsten Jahren beobachtet und bei allen Projekten entsprechend berücksichtigt. Stand 1. April 2026 stehen in der Stadt Zürich (wie oben beschrieben) insgesamt rund 170 Abstellplätze für Spezialvelos zur Verfügung.

9. Flächenkonkurrenz und Entsiegelung

Der Stadtrat begrüsst grundsätzlich das Ziel der Motion, zusätzliche, öffentlich zugängliche Veloabstellplätze zu schaffen. Da der öffentliche Raum jedoch begrenzt ist, steht der Flächenbedarf für zusätzliche Veloabstellplätze in Konkurrenz zu anderen, wichtigen Ansprüchen. Aus diesem Grund sind auch öffentlich zugängliche Veloabstellplätze auf Privatgrund sehr wichtig. Dies können Veloabstellplätze bei Immobilien Stadt Zürich, Liegenschaften Stadt Zürich, Genossenschaften, SBB oder anderen sein. Die Stadt wächst und damit nehmen die Zahl der Stadtnutzerinnen und Stadtnutzer sowie die Anforderungen an den öffentlichen Raum zu. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang der zusätzliche Platzbedarf für den öffentlichen Verkehr und den Fussverkehr und sowie für Aufenthalt und Erholung. Insbesondere für Grünraum und Biodiversität werden zusätzliche Flächen benötigt. Diese unterschiedlichen Interessen müssen koordiniert und in Einklang gebracht werden.

Die Vision der Strategie [Stadtraum und Mobilität 2040](#) heisst: «lebenswert bleiben, klimaneutral werden.» Dazu gehören auch entsprechende Hitzeminderungsmaßnahmen, die in der [Fachplanung Hitzeminderung](#) festgehalten sind. Für eine weitgehende Hitzeminderung ist mehr Raum für Grünflächen erforderlich. Die punktuelle Entsiegelung von asphaltierten Flächen ist ein Baustein zur Erreichung der angestrebten Hitzeminderung. Dazu zählt auch die Entsiegelung von Veloabstellplätzen. Die Möglichkeiten und die Art der Entsiegelung von Veloabstellplätzen werden jeweils standortspezifisch geprüft.



10. Studie zur Bedarfs- und Potenzialanalyse

Für die Abschätzung des Bedarfs an Veloabstellplätzen und zur Ermittlung der Defizite und Potenziale wurde eine stadtinterne Studie in Auftrag gegeben. Diese Studie soll auf gesamtstädtischer Ebene aufzeigen, in welchen Gebieten und Quartieren ein zusätzlicher Bedarf besteht und wo die von der Motion geforderten Veloabstellplätze vorrangig erstellt werden sollten, um den grösstmöglichen Nutzen im Sinne der Veloförderung und aus Sicht der Velofahrenden zu erzielen. Dabei wird der Bedarf differenziert nach Nutzungen, räumlichen Strukturen und funktionalen Schwerpunkten – etwa Fussgängerbereichen – ermittelt und den bestehenden Abstellmöglichkeiten gegenübergestellt. Grundlage der Berechnungen und Abschätzungen bilden bestehende Datensätze, Richtpläne, Merkblätter und Standards sowie die Parkplatzverordnung (PPV). Die Resultate werden so aufbereitet, dass eine priorisierte und bedarfsgerechte Verteilung zusätzlicher Abstellplätze möglich ist.

Erste Abschätzungen zeigen, dass in Stadtrandgebieten mit primär jüngeren Bebauungsstrukturen ein weitgehend ausreichendes Angebot an Veloabstellplätzen besteht. Grösster Handlungsbedarf besteht in den älteren, primär gründerzeitlich geprägten Bebauungsstrukturen, wo die Siedlungsdichte hoch, eine starke Nutzungsvielfalt festzustellen und zudem die Errichtung von Veloabstellplätzen auf Privatgrund meist schwierig ist.

In einem weiteren Schritt wird bis Frühling 2027 aufbauend auf den Ergebnissen der Bedarfs- und Potenzialanalyse ein Umsetzungskonzept erarbeitet. Dieses soll aufzeigen, wo, wann und in welchem Umfang Veloabstellplätze realisiert werden können.

11. Zweite Fristverlängerung

Seit 2022 konnten (einschliesslich Velostationen) gut 5100 Veloabstellplätze errichtet werden (Summe der in Kapitel 4, 5 und 6 erwähnten Zahlen). Die von Liegenschaften Stadt Zürich in diesem Zeitraum errichteten neuen Veloabstellplätze sind in dieser Zahl nicht enthalten, weil dafür keine Daten bestehen. Künftig sollen auch neu erstellte Veloabstellplätze der genannten Dienstabteilung erhoben werden.

Auch in Zukunft werden jährlich mehrere hundert Veloabstellplätze in regulären Strassenbauprojekten entstehen, und es werden jährlich – wie im Kapitel 5 ausgeführt – etwa 500 Veloabstellplätze durch das Veloexpress-Team realisiert.

An der sich aktuell in Arbeit befindlichen Studie zur Bedarfs- und Potenzialanalyse wird weiter gearbeitet. Aufbauend auf der Studie soll ein Umsetzungskonzept für die noch zu erstellenden Veloabstellplätze bis Frühling 2027 erarbeitet werden.

Für die Finalisierung der Studie sind noch einige Monate erforderlich. Die vom Gemeinderat gewährte erste Fristverlängerung bis zum 13. September 2026 reicht daher nicht aus. Deshalb beantragt der Stadtrat dem Gemeinderat, die am 13. September 2026 auslaufende Frist, um weitere zwölf Monate bis zum 13. September 2027 zu verlängern.



7/7

Dem Gemeinderat wird zur sofortigen materiellen Behandlung beantragt:

Die Frist zur Erfüllung der am 13. September 2023 überwiesenen Motion, GR Nr. 2022/455, der SP-, Grüne- und AL-Fraktionen betreffend Schaffung von 10 000 öffentlich zugänglichen Veloabstellplätzen und 500 Cargoveloabstellplätzen nach Möglichkeit auf bisherigen Strassen-Autoabstellplätzen, wird um weitere zwölf Monate, bis zum 13. September 2027 verlängert.

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

Im Namen des Stadtrats

Der Stadtpräsident
Raphael Golta

Der Stadtschreiber
Thomas Bolleter