



Weisung des Stadtrats an den Gemeinderat

vom 21. Januar 2026

GR Nr. 2026/22

Volksinitiative «Strassenräume für alle! (Verkehrswende-Initiative)», Gültigkeit, Bericht und Verfahrensantrag

1. Ausgangslage

Die Volksinitiative «Strassenräume für alle! (Verkehrswende-Initiative)» wurde am 3. Oktober 2025 eingereicht. Die Initiative stellt in der Form der allgemeinen Anregung folgendes Begehren:

Die Stadt Zürich soll das Ziel verankern, dass sich die Stadt mit den ihr zur Verfügung stehenden Mitteln dafür einsetzt, dass das Stadtgebiet grossflächig möglichst autofrei wird. Sie stellt sicher, dass der nicht vermeidbare Motorfahrzeugverkehr, wie beispielsweise für das Gewerbe, den öffentlichen Verkehr, die Blaulichtorganisationen, Menschen mit Mobilitätseinschränkung oder Beschäftigte in Nachtarbeit weiterhin möglich ist.

Begründung:

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zum Schutz der Umwelt soll der Motorfahrzeugverkehr auf das Minimum reduziert werden.

Mit Stadtratsbeschluss (STRB) Nr. 3681/2025 stellte der Stadtrat das Zustandekommen der Volksinitiative fest und beauftragte die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements, die Gültigkeit der Volksinitiative zu prüfen und dem Stadtrat zuhänden des Gemeinderats gleichzeitig Antrag sowohl zu Gültigkeit und Inhalt der Volksinitiative als auch darüber zu stellen, ob eine Umsetzungsvorlage zur Initiative und gegebenenfalls ein Gegenvorschlag auszuarbeiten ist.

2. Gültigkeit der Initiative

2.1 Gegenstand der Prüfung

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 die Bestimmungen von Art. 28 Abs. 1 Kantonsverfassung (KV, LS 101) und 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). Die Begehren der Initiative müssen zudem einen hinreichenden inneren Zusammenhang aufweisen (§ 121 Abs. 2 GPR).



2.1.1 Initiativfähiger Inhalt

Die Initiative verlangt eine Verkehrswende: Das Stadtgebiet soll grossflächig möglichst vom Autoverkehr befreit werden. Die Stadt soll sich mit den ihr zur Verfügung stehenden Mitteln für dieses Ziel einsetzen, aber gleichzeitig sicherstellen, dass der nicht vermeidbare Motorfahrzeugverkehr, wie z. B. für das Gewerbe, den öffentlichen Verkehr, die Blaulichtorganisationen, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen oder Beschäftigte mit Nacharbeit weiterhin möglich ist. Das angestrebte Ziel, das Stadtgebiet grossflächig möglichst vom Autoverkehr zu befreien, soll in der städtischen Rechtsordnung verankert werden. Die Initiantinnen und Initianten begründen das Begehren zur Reduzierung des Motorfahrzeugverkehrs auf das notwendige Minimum mit der Verbesserung der Verkehrssicherheit und dem Schutz der Umwelt. Die Aufgaben und Ziele der Stadt werden in der GO festgelegt. Über die GO und deren Änderung entscheiden die Stimmberechtigten (Art. 34 lit. a GO). Die geforderte Verankerung eines dem anvisierten Ziel entsprechenden Programmartikels in der GO untersteht dem obligatorischen Referendum. Somit hat die Initiative einen initiativfähigen Inhalt zum Gegenstand.

2.1.2 Einheit der Materie

Das Initiativ-Begehren betrifft nur einen einzigen Sachverhalt, nämlich das Stadtgebiet grossflächig möglichst vom Autoverkehr zu befreien. Die Einheit der Materie ist somit gewahrt (Art. 28 Abs. 1 lit. a KV, § 121 Abs. 1 und § 148 Abs. 2 GPR).

2.1.3 Übereinstimmung mit übergeordnetem Recht

Die Verkehrswende-Initiative betrifft das Strassenverkehrsrecht, das Raumplanungsrecht und das kantonale Strassenrecht. Es ist daher zu prüfen, ob die Initiative in Übereinstimmung mit den übergeordneten Verfassungs- und Gesetzesbestimmungen von Bund und Kanton umgesetzt werden kann.

Gemäss Art. 82 Abs. 1 Bundesverfassung (BV, SR 101) erlässt der Bund Vorschriften über den Strassenverkehr. Hierbei handelt es sich um eine umfassende Gesetzgebungskompetenz des Bundes, von der dieser mit Erlass des Strassenverkehrsgesetzes (SVG, SR 741.01) weitgehend Gebrauch gemacht hat. Die Kantone bleiben befugt, für bestimmte Strassen Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen zur Regelung des Verkehrs zu erlassen (Art. 3 Abs. 2 Satz 1 SVG). Sie können diese Befugnisse den Gemeinden übertragen (Art. 3 Abs. 2 Satz 2 SVG). Für die Städte Zürich und Winterthur sind diese Kompetenzen an die städtischen Behörden delegiert worden (§§ 27–30 Kantonale Signalisationsverordnung [KSigV], LS 741.2). Auf Strassen mit überkommunaler Bedeutung können die Städte Zürich und Winterthur eigenständig Verkehrsanordnungen erlassen (§ 27 KSigV). Nur wenn der Verkehr auf Durchgangsstrassen ausserhalb des Stadtgebiets davon beeinflusst werden kann, benötigen sie die Zustimmung der Kantonspolizei (§ 28 KSigV).

Am 30. November 2025 hat die Stimmbevölkerung des Kantons Zürich den Änderungen des kantonalen Strassengesetzes (StrG, LS 722.1) vom 31. März 2025 zugestimmt und damit dem Kanton auch in Bezug auf die Städte Zürich und Winterthur die alleinige Zuständigkeit für die



Signalisation der Höchstgeschwindigkeit auf Staatsstrassen und Strassen mit überkommunaler Bedeutung übertragen. Die Inkraftsetzung der Gesetzesänderung soll nach dem Willen des Regierungsrats möglichst rasch erfolgen. In den Städten Zürich und Winterthur fand die Vorlage keine Mehrheit. Weil die Gesetzesänderung in Widerspruch zur Strassenlärmsanierungspflicht gemäss Bundesrecht und zur einschlägigen Rechtsprechung des Bundesgerichts steht, hat der Stadtrat beim Bundesgericht Beschwerde dagegen eingereicht. Selbst wenn die Gesetzesänderung rechtskräftig werden sollte, bliebe die Stadt Zürich nach heutiger Einschätzung trotz dem teilweisen Entzug ihrer Kompetenzen befugt, nicht die Höchstgeschwindigkeit betreffende Verkehrsbeschränkungen wie z. B. lokale Fahrverbote und Fahrbeschränkungen inskünftig auch auf den überkommunalen Strassen eigenständig zu erlassen. Dies entspricht auch der Einschätzung des Regierungsrats. Dieser hatte sich zur Mobilitätsinitiative wie folgt geäussert: «Weil die Städte Zürich und Winterthur weiterhin für Verkehrsanordnungen, die nicht die Höchstgeschwindigkeit betreffen, zuständig bleiben, sind die entsprechenden Prozesse und die dazu notwendigen Anpassungen in den Organisationen zusammen mit diesen Städten zu erarbeiten» (Antrag des Regierungsrats vom 13. März 2024, Vorlage 5947 Volksinitiative «Gemeinsam vorwärtskommen auf Hauptverkehrsachsen – Ruhe im Quartier [Mobilitätsinitiative]», S. 4).

Das Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG, SR 700) verlangt, dass Grundstücke bestimmungsgemäss erschlossen sein müssen (Art. 19 Abs. 1 RPG). Im Kanton Zürich gilt gemäss dem kantonalen Planungs- und Baugesetz (PBG, LS 700.1) ein Grundstück als erschlossen, wenn es für die darauf vorgesehenen Bauten und Anlagen genügend zugänglich ist (§ 236 Abs. 1 PBG). Das Wohnbau- und Eigentumsförderungsgesetz (WEG, SR 843) präzisiert für den Wohnungsbau den Begriff der Erschliessung und verlangt für Wohnzonen grundsätzlich den Anschluss an das Strassennetz. Die kantonale Verkehrserschliessungsverordnung (VERV, LS 700.4) regelt die technischen Anforderungen für Zufahrten und Ausfahrten. Aus wichtigen Gründen können in Einzelfällen, namentlich bei gemeinschaftlichen Parkieranlagen und Nutzungen mit verminderter Verkehrserzeugung, bei stark verminderten Geschwindigkeiten, insbesondere in Fussgängerzonen, Begegnungszonen und Tempo-30-Zonen, und bei getrennt geführter Velo- oder Fusswegerschliessung, geringere Anforderungen an Zufahrten gestellt werden. Dabei müssen die Notzufahrt und die Verkehrssicherheit immer gewährleistet sein (§ 6 Abs. 2 und 3 VERV). Diese planungsrechtlichen Erschliessungsvorgaben stehen nicht in Widerspruch zum Initiativ-Begehren, da sich die Stadt lediglich «mit den ihr zur Verfügung stehenden Mitteln» – d. h. insbesondere unter Beachtung von Art. 19 Abs. 1 RPG, § 236 Abs. 1 PBG und §§ 4 ff. VERV – dafür einsetzt, dass das Stadtgebiet grossflächig möglichst autofrei wird. Es bleibt Spielraum, die Initiative im Einklang mit den Erschliessungsvorgaben umzusetzen.

Die Kantonsverfassung räumt den Gemeinden möglichst weiten Handlungsspielraum zur selbstständigen Regelung ihrer Angelegenheiten (sogenannte Gemeindeautonomie) ein (Art. 85 KV). Gemäss Art. 104 KV sorgen Kanton und Gemeinden gemeinsam für eine sichere, wirtschaftliche und umweltgerechte Ordnung des gesamten Verkehrs und für ein leistungsfähiges Verkehrsnetz, wobei der Kanton die Hoheit über die Staatsstrassen ausübt und für ein leistungsfähiges Staatsstrassennetz für den motorisierten Privatverkehr sorgt, indem eine Ver-



minderung der Leistungsfähigkeit einzelner Abschnitte im umliegenden Strassennetz mindestens auszugleichen ist (Abs. 1, 2 und 2^{bis}). Auch dieser Verfassungsartikel steht dem Initiativbegehren nicht per se entgegen, denn die Verpflichtung zum Erhalt bzw. Ausgleich der Leistungsfähigkeit im Staatsstrassennetz gemäss Art. 104 Abs. 2^{bis} KV gilt nicht absolut; die Bestimmung, welche als Gegenvorschlag zur Anti-Stauinitiative von den Stimmberechtigten am 24. September 2017 angenommen wurde, ist bundesrechtskonform auszulegen. Das bedeutet, dass bei der Beurteilung von Strassenbauprojekten das Interesse am Erhalt bzw. Ausgleich der Leistungsfähigkeit im Staatsstrassennetz mit anderen Interessen, wie insbesondere aus dem Umweltrecht und dem Raumplanungsrecht des Bundes abzuwägen sind. Auch die Pflicht zur Kompensierung eines Leistungsfähigkeitsabbaus ist so zu verstehen, dass eine Kompensierung nur dort umgesetzt werden muss, wo sie auch nach einer umfassenden Interessenabwägung möglich ist (Helen Keller / Elias Ritzli, Gutachten zur Auslegung von Art. 104 Abs. 2^{bis} KV ZH und dessen Übereinstimmung mit ausgewählten Bestimmungen des Bundesrechts, Zürich, 9. Februar 2022, S. 25). Bei dementsprechender Auslegung von Art. 104 KV und der gebotenen umfassenden Interessenabwägung im konkreten Anwendungsfall scheint eine damit konforme Umsetzung der vorliegenden Initiative möglich, ohne diese ihres Sinngehalts zu entleeren.

In einem 2020 ergangenen Urteil hat das Bundesgericht – im Zusammenhang mit der Volksinitiative der JUSO «Züri Autofrei», die als ausformulierter Entwurf ausgestaltet war – folgende Ausführungen zu den verkehrsrechtlichen Kompetenzen der Stadt Zürich gemacht: Die Stadt Zürich hat die Kompetenz, auf dem Stadtgebiet unter gewissen Bedingungen im Einzelfall Fahrverbote bzw. umfangreiche Fahrbeschränkungen im Sinne von Art. 3 Abs. 2–4 SVG zu erlassen, dies jedoch nicht auf den Durchgangsstrassen gemäss Bundesrecht, den Staatsstrassen gemäss kantonalem Recht und den im kommunalen Verkehrsplan zu bestimmenden Gemeindestrassen mit Groberschliessungsfunktion. Wie aus dem kommunalen Verkehrsplan der Stadt Zürich vom 1. Oktober 2003 sowie dem Entwurf vom 30. Oktober 2019 zu einem überarbeiteten kommunalen Verkehrsplan entnommen werden kann, besteht in der Stadt Zürich ein relativ dichtes Netz an übergeordnet festgelegten, bestehenden Strassen, das heisst an Strassen gemäss Durchgangsstrassenverordnung und an kantonalen Staatsstrassen. Zusammen mit den im kommunalen Verkehrsplan zu bezeichnenden Gemeindestrassen mit Groberschliessungsfunktion ergibt sich ein dichtes Netz an relativ stark befahrenen Strassen, auf denen die Stadt Zürich keine Fahrverbote anordnen kann. Für die übrigen Gemeindestrassen, die auf Grund ihrer Funktion tendenziell bereits heute weniger stark befahren sind, wäre die Zulässigkeit von Fahrverboten bzw. umfangreichen Fahrbeschränkungen in jedem Fall einzeln zu prüfen, wobei auf einem Teil dieser Strassen der Zubringerdienst vom Fahrverbot wohl auszunehmen wäre (BGer 1C_39/2019 E. 7.1).

Die vorliegende Initiative ist als allgemeine Anregung formuliert – dies im Gegensatz zur vorerwähnten Volksinitiative der JUSO «Züri Autofrei», bei der der Stadtrat 2017 dem Gemeinderat die Ungültigerklärung beantragt und welche in letzter Instanz das Bundesgericht 2020 für ungültig erklärt hat (vgl. STRB Nr. 1112/2017 und BGer 1C_39/2019) und mit der mit einem ausgearbeiteten Entwurf die Verankerung einer generellen Befreiung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) und die Förderung von Alternativen in der GO verlangt wurde. Initiativen sind anhand des Wortlauts des Initiativtexts auszulegen. Bei einer Initiative in der Form



einer allgemeinen Anregung ist aber in erster Linie nach dem Sinn und Zweck des Begehrens zu fragen, da der Wortlaut der vorgesehenen Regelung noch nicht feststeht. Durch die offenere Formulierung ist bei einer solchen Initiative der Gestaltungsspielraum der Behörden grösser als bei einer Initiative mit einem ausgearbeiteten Entwurf (Corina Fuhrer, Die Umsetzung kantonaler Volksinitiativen, Zürich/St. Gallen 2019, S. 39 f.). Der Wortlaut und das Begehren der vorliegenden Initiative lassen Spielraum für eine verfassungs- und gesetzeskonforme Umsetzung, die die Vorgaben des übergeordneten Rechts – insbesondere jene gemäss Art. 19 Abs. 1 RPG, § 236 Abs. 1 PBG und §§ 4 ff. VErV – beachtet. Zudem wird mit der vorliegenden Initiative keine vollständige Befreiung vom Autoverkehr auf Stadtgebiet angestrebt, sondern die blossе Verankerung des Ziels verlangt, wonach sich die Stadt mit den ihr zur Verfügung stehenden Mitteln dafür einsetzt, dass das Stadtgebiet grossflächig möglichst autofrei wird. Mit den Einschränkungen auf «die zur Verfügung stehenden Mittel» und «möglichst autofrei» werden zum einen in Übereinstimmung mit dem übergeordneten Recht die bestehende Regelungsbefugnis der Stadt respektiert und zum anderen ein inhaltlich weniger weitgehendes Ziel verfolgt. Der nicht vermeidbare MIV soll möglich bleiben. Eine mit dem übergeordneten Recht vereinbarte Umsetzung der Volksinitiative wird in erster Linie darauf abzielen, die kommunal klassierten Strassen möglichst weitgehend vom Durchgangsverkehr zu befreien, ohne dabei den Zubringerverkehr zu unterbinden.

Zusammenfassend kann somit festgestellt werden, dass eine Umsetzung des in der Form der allgemeinen Anregung formulierten Begehrens im Rahmen der Regelungsbefugnis der Stadt und damit auch in Übereinstimmung mit dem übergeordneten Recht möglich ist.

2.1.4 Durchführbarkeit

Schliesslich liegt auch keine offensichtliche Undurchführbarkeit vor. Eine offensichtliche Undurchführbarkeit wäre nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichts des Kantons Zürich nur dann anzunehmen, wenn völlig zweifelsfrei wäre, dass die Initiative sich unter keinen Umständen verwirklichen liesse (VB.2015.00255, E. 2.7). Davon ist – wie unter Kapitel 3 näher ausgeführt wird – vorliegend nicht auszugehen.

2.1.5 Schlussfolgerung

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Volksinitiative die Einheit der Materie wahrt, in Übereinstimmung mit dem übergeordneten Recht umsetzbar und aus heutiger Sicht nicht offensichtlich undurchführbar erscheint. Sie ist folglich als gültig anzusehen 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. Weiteres Vorgehen

3.1 Zustimmung zur Initiative und Umsetzungsvorlage

Der Stadtrat unterstützt die Begehren, den Stadtraum und die Mobilität zu transformieren, Stadträume als Aufenthalts- und Begegnungsräume aufzuwerten und die Mobilitätsbedürfnisse möglichst effizient, umwelt- und stadtverträglich abzuwickeln. Dies bedingt eine Verlagerung des MIV auf umweltfreundliche Verkehrsmittel und eine Reduktion des MIV auf ein



notwendiges Minimum. Damit kommt die Stadt Zürich dem Auftrag der Kantonsverfassung nach, für eine sichere, wirtschaftliche und umweltgerechte Ordnung des gesamten Verkehrs und für ein leistungsfähiges Verkehrsnetz zu sorgen (Art. 104 Abs. 1 KV). Der Stadtrat stellt dem Gemeinderat den Antrag, der Volksinitiative zuzustimmen und eine entsprechende Umsetzungsvorlage ausarbeiten zu lassen.

Die Forderung der Initiative ist nicht grundlegend neu. Es sind bereits diverse gesetzliche und richtplanerische Grundlagen vorhanden, die den Ausbau umweltfreundlicher Mobilität und eine verbesserte Aufenthaltsqualität sowie Massnahmen zur Begrünung und Hitzeminderung einfordern (vgl. kantonaler Richtplan Verkehr, KR-Nr. 5879/2024 und KR-Nr. 5871/2024 sowie 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) von der Stimmbevölkerung gutgeheissen wurde, formuliert behördenverbindliche Ziele, die auf der kantonalen und regionalen Richtplanung aufbauen und die Transformation weg von einem autogerechten hin zu einem menschengerechten Stadtraum und Verkehrssystem anstreben. Besonders hervorzuheben ist der hohe Anteil und die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs (ÖV) sowie des Fuss- und Veloverkehrs, der Schutz der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs, der u. a. durch Fernhalten des ortsfremden Autoverkehrs erreicht werden soll, sowie die vermehrte Pflanzung von Strassenbäumen und die Schaffung eines angenehmen Lokalklimas im Strassenraum (kommunaler Richtplan Verkehr, Richtplantext, Kapitel 4.2, S. 13–15).

Zusätzlich zu den genannten Zielen formuliert der kommunale Richtplan (Richtplantext, Kapitel 5.4, S. 21–22) verschiedene Massnahmen, nämlich eine attraktive Gestaltung der Strassenräume, die die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität fördert und die Flächen für den MIV auf ein notwendiges Minimum beschränkt, den Durchgangsverkehr unterbindet und den MIV auf Stadtgebiet dank der Nordumfahrung reduziert und sicher gestaltet. Quartierfremder Verkehr soll mittels Quartierblöcken von Sammelstrassen und kommunalen Strassen ferngehalten werden. Kommunale Strassen sollen siedlungsorientiert gestaltet werden, Begegnung und Aufenthalt fördern und die Parkierung soll in den Privatgrund verlagert werden.

Mehrere Ziele in der Gemeindeordnung unterstützen die Transformation von Stadtraum und Mobilität, indem der ÖV, der Fuss- und Veloverkehr gefördert und Velovorzugsrouten gebaut werden sollen und die Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs geschützt werden soll (Art. 11 i. V. m. Art. 154a sowie Art. 12 i. V. m. Art. 154 Abs. 3 GO). Die Erhöhung der Anzahl Bäume (Art. 14 i. V. m. Art. 154b GO) fördert die Aufenthaltsqualität im Stadtraum. Darüber hinaus hat die Stadt Zürich per 1. Mai 2025 als programmatisches Ziel die Umwandlung von 462 000 m² Strassenfläche in Flächen, die primär dem Fussverkehr, dem Veloverkehr und dem öffentlichen Verkehr dienen sowie von 145 000 m² Strassenflächen in Flächen für Bäume und Grünflächen (entspricht gesamthaft 6–7 Prozent der öffentlichen Strassenfläche) innert zehn Jahren in der Gemeindeordnung verankert (Art. 14b, 154a und 154b GO).

Den Weg zur Umsetzung dieser richtplanerischen und gesetzlichen Vorgaben hat der Stadtrat in der Strategie «Stadtraum und Mobilität 2040» (STRB Nr. 2074/2024) festgelegt. Insbesondere die strategischen Ansätze «Wir geben dem Quartierleben Raum» und «Wir teilen den



Strassenraum neu auf» unterstützen die in der Volksinitiative geforderte Verkehrswende. Zudem gibt die Strategie das Ziel vor, den MIV auf Stadtgebiet bis 2040 um mindestens 30 Prozent zu reduzieren. Mit der aktiv geförderten Transformation des Verkehrssystems soll die Mobilität umweltschonender und flächeneffizienter werden. Damit werden Spielräume geschaffen, um MIV-Flächen umzuwidmen für den Ausbau der blau-grünen Infrastruktur (strategisch geplantes Netzwerk von Naturräumen). Die Förderung von entsiegelten und begrünten Flächen stärkt auch die Aufenthaltsqualität, die Resilienz des Stadtraums und damit die Lebensqualität.

Dem Stadtrat ist es ein Anliegen, die Stadtbevölkerung und die Umwelt von den Belastungen des motorisierten Verkehrs zu entlasten. Mit der Transformation von Stadtraum und Mobilität einhergehend werden Massnahmen zur Hitzeminderung und Begrünung zunehmend wichtig. Mit der weiterhin voranschreitenden Verdichtung steigt der Bedarf an innerstädtischen Freiräumen und mehr Platz für Zufussgehende. Der Stadtraum wird zunehmend auch zum Ort der Begegnung und Erholung und soll in diesen Funktionen gestärkt werden. Deshalb stimmt der Stadtrat der Initiative zu und beantragt die Ausarbeitung einer Umsetzungsvorlage.

3.2 Gegenvorschlag

Weil das mit der Initiative verfolgte Ziel über die stadträtlichen und richtplanerischen Vorgaben hinausgeht, der Autobesitz in der Stadt Zürich nicht verboten werden kann und auch nicht soll sowie die konkrete Umsetzung und insbesondere die Durchsetzung gegen den Willen der Direktbetroffenen nach Ansicht des Stadtrats mit zahlreichen und langwierigen Rechtsmittelverfahren verbunden wäre, beantragt der Stadtrat zusätzlich die Ausarbeitung eines inhaltlich weniger weitgehenden, dafür einfacher und schneller umsetzbaren Gegenvorschlags. Auch der Gegenvorschlag soll darauf abzielen, eine neue Programmnorm z. B. in der Gemeindeordnung oder im Richtplan zu verankern oder dem Gemeinderat einen Ausgabenbeschluss, der zumindest dem fakultativen Referendum unterliegt, zu beantragen.

Der Gegenvorschlag soll auf kommunale Strassen fokussieren und damit insbesondere die Quartiere von quartierfremdem MIV sowie vom Autoverkehr befreite Strassenabschnitte realisieren. Quartierfremder Verkehr meint sämtliche Autofahrten, die weder Abfahrt noch Ziel im Quartier haben (Durchgangsverkehr). Dieser Verkehr soll auf den übergeordneten Achsen fahren. Damit soll die Stadt ihren auf diesem Gebiet bestehenden grösseren Gestaltungsspielraum für die Umsetzung von autoarmen Quartieren ausschöpfen, weil sie hier in eigener Kompetenz konkrete Massnahmen anordnen kann. Damit kann die geforderte Transformation von Stadtraum und Mobilität beschleunigt werden. Das mögliche Massnahmenspektrum beinhaltet die beschleunigte Umsetzung von Quartierblöcken, die verstärkte Umwidmung von Autoabstellplätzen auf öffentlichem Grund, die Schaffung von mehr, grösseren und begrünten Flächen für Zufussgehende und den Aufenthalt sowie die konsequente Förderung von attraktiven Angeboten für den ÖV, den Fuss- und Veloverkehr, damit immer weniger Personen auf ein eigenes Auto angewiesen sind. Der Stadtrat soll daher damit beauftragt werden, zusätzlich zur Umsetzungsvorlage einen Gegenvorschlag auszuarbeiten.



Dem Stadtrat ist es ein zentrales Anliegen, dass Zubringerdiensten, Ver- und Entsorgung, Gewerbe sowie Menschen mit eingeschränkter Mobilität weiterhin bedarfsgerechte Verkehrsangebote und -mittel zur Verfügung stehen. Dies schliesst nicht aus, dass in den Quartieren zukünftig ÖV, Fuss- und Veloverkehr als effiziente Verkehrsmittel noch stärker Vorrang haben und die Aufenthaltsqualität vermehrt durch Flächen für Zufussgehende, Strassenbäume, Begrünung und Entsiegelung erhöht wird. Eine attraktive Gestaltung des öffentlichen Stadtraums beschränkt die Flächen für Motorfahrzeuge auf ein Minimum, bietet ein leistungsfähiges und wirtschaftliches Verkehrssystem an und kann Aufenthaltsqualität und Durchgrünung verbessern. Damit trägt die Mobilitätswende auch zur Erreichung des in der Gemeindeordnung verankerten Netto-Null-Ziels bei (Art. 10 Abs. 3 lit. b und Art. 152 GO).

Dem Gemeinderat wird beantragt:

- 1. Die am 3. Oktober 2025 eingereichte Volksinitiative «Strassenräume für alle! (Verkehrswende-Initiative)» ist gültig.**
- 2. Der Stadtrat wird beauftragt, eine ausformulierte Vorlage (Umsetzungsvorlage), die der Initiative entspricht, mit Gegenvorschlag dazu auszuarbeiten.**

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

Im Namen des Stadtrats

Die Stadtpräsidentin
Corine Mauch

Der Stadtschreiber
Thomas Bolleter