



## Auszug aus dem substanziellen Protokoll 60. Ratssitzung vom 13. September 2023

2248. 2022/455

**Motion der SP-, Grüne- und AL-Fraktion vom 21.09.2022:**

**Schaffung von 10 000 öffentlich zugänglichen Veloabstellplätzen und 500 Cargo-veloabstellplätzen nach Möglichkeit auf bisherigen Strassen-Autoabstellplätzen**

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements namens des Stadtrats die Entgegennahme der Motion ab, ist jedoch bereit, sie als Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

*Anna Graff (SP) begründet die Motion (vergleiche Beschluss-Nr. 664/2022): Derzeit gibt es in der Stadt rund 2000 öffentlich zugängliche Abstellanlagen mit 44 000 Abstellplätzen für Velos. Für eine Stadt in der Grössenordnung von Zürich, die das Netto-Null-Ziel ernst nimmt und velofreundlich sein will, ist dieser Bestand unzureichend. Viele Abstellplätze sind so stark ausgelastet, dass es kaum mehr möglich ist, ein zusätzliches Velo abzustellen. Für den zunehmenden Cargo-Veloverkehr sind oft keine Abstellmöglichkeiten vorhanden. Diese Situation ist für niemanden erfreulich: Weder für die Velofahrer\*innen, noch für die Fussgänger\*innen. Wenn Velofahrende keine andere Abstellmöglichkeit haben, weichen sie oft auf das Trottoir aus – wo das Velo dann dem Fussverkehr im Weg steht. Besonders schwierig gestaltet sich die Situation für mobilitätseingeschränkte Personen. Vor diesem Hintergrund benötigt es einen klaren Auftrag an den Stadtrat, um die Anzahl der öffentlichen Veloabstellplätze zu erhöhen. Wann immer möglich soll diese Erhöhung nicht zu Lasten von Aufenthalts- oder Verkehrsflächen des Langsamverkehrs gehen. Der Stadtrat wird beauftragt zu prüfen, wie nebst den aktuellen Bestrebungen 10 000 öffentlich zugängliche Strassenveloabstellplätze und 500 Cargoveloabstellplätze geschaffen werden können. Die vom Stadtrat im Bericht vorgelegten Projekte, die sich wesentlich auf Velostationen und Parkhäuser beschränken, reichen nicht aus, um dem Nachfragedruck gerecht zu werden. Die Veloabstellflächen sollen nach Möglichkeit auf bisherigen Strassenautoabstellplätzen entstehen. Wenn möglich soll der Boden entsiegelt werden. Mit diesem Vorgehen wird sichergestellt, dass die Erhöhung der Veloabstellplätze nicht zu Lasten des Fussverkehrs oder der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes geht. Diese Umsetzung sollte möglich sein, ohne andere Strassenbauprojekte zu beeinträchtigen. Durch die Umsetzung des Antrags kann das Ungleichgewicht zwischen Auto- und Veloparkplätzen in der Stadt etwas korrigiert werden: Der Bestand an Autoparkplätzen nimmt eine Fläche von 450 000 Quadratmetern in Anspruch, während die Veloparkplätze ungefähr 45 000 Quadratmeter beanspruchen. Ergo steht Autos etwa die zehnfache Abstellfläche zur Verfügung. Durch die Umsetzung der Motion kann dieser Faktor auf acht reduziert werden.*

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



**STR Simone Brander:** Der Bedarf an mehr Veloabstellplätzen in der Stadt ist absolut unbestritten. Velofahren liegt seit längerem im Trend und der Bedarf an velogerechter Infrastruktur nimmt zu. Vom Gemeinderat wurden uns in dieser Thematik schon mehrere Aufträge erteilt und im Budget wurde eine halbe Million Franken zur Verfügung gestellt. Zwei Drittel der geplanten Veloabstellplätze konnten bereits realisiert werden. Die Realisierung des letzten Drittels folgt bis Ende 2023. Zudem testen wir am Bahnhof Stadelhofen ein Pilotprojekt mit einer Parkzeitbeschränkung von 48 Stunden für Velos. Mittelfristig sind weitere Veloabstellanlagen in Planung: Beim Bahnhof Stadelhofen sind in der neuen Velostation im Haus zum Falken 830 Veloabstellplätze geplant. Der Stadttunnel mit Platz für rund 900 Velos sowie hundert Spezialvelos soll im Jahr 2024 eröffnet werden. Beim Bahnhof Zürich Altstetten ist ein weiteres Veloparkhaus mit rund 520 Veloabstellplätzen geplant. In sämtlichen städtischen Bauprojekten wird jeweils geprüft, ob zusätzliche Veloabstellplätze eingerichtet werden können. Der Bedarf an Abstellplätzen für Cargovelos ist ebenfalls gestiegen und wird in der Planung und Erstellung der Veloabstellplätze berücksichtigt. In Velostationen und Abstellanlagen in öffentlich zugänglichen Gebäuden sind bis zu 10 Prozent der Abstellplätze für Spezialvelos reserviert. Gemäss Parkplatzverordnung besteht die Pflicht von privaten und öffentlichen Bauträgern, auf ihrem Privatgrund Veloabstellplätze zu schaffen. Folglich müssen nicht sämtliche erforderlichen Veloabstellplätze seitens der Stadt auf öffentlichem Grund erstellt werden. Eine punktuelle Entsiegelung von Flächen ist für das Tiefbauamt Zürich (TAZ) eine wichtige Planungsgrundlage für die zukünftige Hitzeminderung. Die Möglichkeiten und die Art der Entsiegelung von Veloabstellplätzen werden geprüft. Vor diesem Hintergrund kann man sagen, dass in Bezug auf die Umwandlung von öffentlichen Parkplätzen, den Hitzeschutz und die Aufwertung viel getan wird. Der Stadtrat begrüsst das Anliegen, ist jedoch in seinen Möglichkeiten begrenzt. Der öffentliche Raum ist begrenzt, begehrt und wird auch für mehr Grünflächen benötigt. Die Umsetzung der Motion innerhalb der Motionsfrist ist nicht realistisch. Das TAZ und die Dienstabteilung Verkehr erstellen ständig neue Veloabstellplätze. Die Motion kann diesen Prozess nicht beschleunigen. Die Forderung nach 10 000 neuen Veloabstellplätzen ist leider nicht das richtige Instrument. Daher lehnt der Stadtrat die Motion ab, ist aber bereit, sie als Postulat entgegenzunehmen.

Weitere Wortmeldungen:

**Michael Schmid (AL):** Die Mobilitätswende ist dringend, deswegen wollen wir diese mit Hochdruck vorwärtstreiben. Der Grund, warum die meisten Menschen noch nicht mit dem Velo fahren, ist weder ein Mangel an Willen noch ein Mangel an Veloparkplätzen, sondern ein Mangel an Sicherheit und Infrastruktur zum Schutz der Velofahrer vor dem Autoverkehr. Diese Mängel zu beseitigen, sollte oberste Priorität haben. Innerhalb der Verwaltung werden dieselben Mitarbeitenden mit der Schaffung von Veloparkplätzen betraut, die auch für die Verbesserung der Velosicherheit verantwortlich sind. Aus der Forderung der Motion ergibt sich damit eine Konkurrenzsituation zwischen Veloabstellplätzen und Veloverkehrssicherheit. Andererseits sind die 200 Veloparkplätze, die der Stadtrat jährlich zu schaffen gedenkt, beschämend wenig. 200 Veloparkplätze entsprechen ungefähr 20 Autoparkplätzen. Angesichts dieser Ausgangslage erachte ich es als sinnvoll, wenn mehr Autoparkplätze in Veloabstellplätze umgewandelt würden. Mir ist es wichtig, dass keine Projekte zur Förderung der Veloverkehrssicherheit zurückgestellt



werden. Der durch diese Motion entstehende Zusatzaufwand ist unbedingt mit zusätzlichen Stellen zu bewältigen. Im Budget 2024 ist dies entsprechend zu berücksichtigen.

**Patrick Hässig (GLP):** Die GLP ist auf der Linie des Stadtrats. Es ist schlicht unrealistisch, die Forderungen der Motion fristgemäss zu erfüllen. Michael Schmid (AL) hat es richtig gesagt: Der Grund, weshalb nicht mehr velofahren, ist die mangelnde Veloverkehrssicherheit. Die GLP unterstützt die Motion als Postulat.

**Johann Widmer (SVP):** Leider ist diese Vorlage weder durchdacht noch zahlenbasiert und daher nicht realistisch. Aber das Ziel ist klar: Autos sollen möglichst schnell Velos weichen. Es gilt zu bedenken, dass das Velo das gefährlichste Fortbewegungsmittel und deswegen einzudämmen ist. Zudem beeinträchtigen die Massen an abgestellten Velos das Erscheinungsbild der Stadt stark. Nun sollen 500 Cargoveloabstellplätze auf Autoparkplätzen geschaffen werden. Wenn Velos so platzsparend sind, warum sollen dann überhaupt Autoparkplätze dafür weichen? Velo- und Cargoveloparkplätze können auch auf privatem Grund erstellt werden, wenn der Platzbedarf für Velos wirklich so gering ist, wie von Markus Knauss (Grüne) behauptet. Die Vorlage hat aber auch Positives. Denn wenn Autoparkplätze umgenutzt werden, dann sollten durch diese Umnutzungen auch Einnahmen generiert werden. Heute zahlen Autos eine Gebühr für die Nutzung öffentlicher Parkplätze. Daher sollten auch Velos eine Gebühr für ihre Nutzung entrichten.

**Benedikt Gerth (Die Mitte):** Die Die Mitte/EVP-Fraktion ist keine Velogegegnin. Im Gegenteil wollen wir den Langsamverkehr fördern. Was mich an den gegenwärtigen und ähnlichen Debatten stört, ist das Gegeneinander von Auto- und Veloparkplätzen. Es gibt sicherlich andere sinnvolle Ansätze, um Veloabstellplätze zu realisieren, ohne im Gegenzug Autoparkplätze zu reduzieren. Zudem befinden sich diverse Projekte in der Realisierung, womit die Anzahl an Veloparkplätzen steigen wird. Das geforderte Vorgehen der Motion ist zeitlich schlicht nicht realistisch. Wenn die Versäumnisse des rot-grünen Stadtrats der letzten zwanzig Jahre nachgeholt werden sollen, sollte dies mit Verstand und Vernunft geschehen. Ausserdem sollten wir uns nicht über den Rückgang der Einzelhandelsgeschäfte beklagen, wenn es für Autofahrende immer komplizierter wird, in die Stadt zu gelangen. Unsere Fraktion lehnt die Motion auch als Postulat ab.

**Martina Zürcher (FDP):** Die Motionäre begründen ihre Argumentation zur Aufhebung von Parkplätzen in Blauen Zonen mit Verweis auf das Planungs- und Baugesetz (PBG), demgemäss diese auf privatem Grund zu erstellen seien. Hierbei steht der Paragraph 242 PBG im Fokus: «Die Bau- und Zonenordnung legt die Zahl der Abstellplätze für Verkehrsmittel, insbesondere für Motorfahrzeuge, fest, die nach den örtlichen Verhältnissen, nach dem Angebot des öffentlichen Verkehrs sowie nach Ausnützung und Nutzweise des Grundstücks für Bewohner, Beschäftigte und Besucher erforderlich sind.» Bei Verkehrsmitteln handelt es sich also nicht nur um Autos, sondern auch um Velos, Cargovelos, Motorräder usw. Die Forderung nach mehr Veloparkplätzen auf öffentlichem Grund ist legitim, ein Abbau von Autoparkplätzen auf öffentlichem Grund kann aber nicht durch Paragraph 242 PBG eingefordert werden. Die FDP lehnt diese Motion ab.



**Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP):** Der Stadtrat hat bereits auf die derzeitigen Bemühungen um den Veloverkehr hingewiesen. Diese Motion stellt noch schärfere Forderungen. Die Frage nach der Sinnhaftigkeit stellt sich ernsthaft. Meine Vermutung ist, dass die Motion intentional auf den Abbau von Autoparkplätzen gerichtet ist. Der Zwischenruf von Markus Knauss (Grüne) bestätigt dies. Die Motion ist eine Kampfansage. Zudem ist Zürich keine Velostadt, da das Gelände nicht nur flach ist.

**Martin Busekros (Grüne)** ist nicht einverstanden, die Motion in ein Postulat umzuwandeln: Ich will zur Aussage von Martina Züricher (FDP) Stellung nehmen: Ja, es ist keine Staatspflicht, Parkplätze auf öffentlichem Raum zu erstellen, aber wie es die letzten Jahrzehnte zeigen, ist es möglich. Ziel ist es nun, dass 10 000 Veloparkplätze zusätzlich geschaffen werden. Der entscheidende Unterschied zwischen Velo- und Autoparkplätzen liegt in der Effizienz: Auf jeden Autoparkplatz kommen zehn Veloparkplätze. Folglich ist es verhältnismässiger, wenn die geforderten Veloparkplätze realisiert werden. Stellen wir uns ein KMU mit einem öffentlichen davorliegenden Autoparkplatz vor. Anstelle dieses einen Autoparkplatzes könnten zehn Velofahrende als Kunden auftreten. Wahrscheinlich sind uns alle Geschäfte dankbar, wenn wir einen bei ihnen liegenden Autoparkplatz durch zehn Veloparkplätze ersetzen. Wir hoffen, dass bei der Umsetzung nicht nur an die geplanten Strassensanierungsprojekte gedacht wird. So könnten beispielsweise neue Stellen geschaffen werden, die mit der Umwandlung von Autoparkplätzen in Veloparkplätze betraut sind. Eine Umwandlung in ein Postulat lehnen wir ab.

**Stephan Iten (SVP):** Martin Busekros (Grüne) hat das eigentliche Anliegen der Motion auf den Punkt gebracht. Es geht schlicht darum, Autoparkplätze abzubauen. Was aus der Argumentation der Befürwortenden auch hervorgeht, ist, dass ein Angebot eine Nachfrage erzeuge. Wir haben dies anders gelernt. Die von STR Simone Brander erwähnte starke Zunahme des Veloverkehrs ist mit Blick auf die jüngsten Zahlen nicht gerechtfertigt. Aktuell beträgt der Anteil des Veloverkehrs am gesamten Verkehr zwischen 4 und 8 Prozent. Gemäss STR Simone Brander hat auch der Cargoveloverkehr stark zugenommen. Ob allerdings absolut von einer starken Zunahme gesprochen werden sollte, ist fraglich. Ich denke es lohnt sich, Behauptungen mit entsprechenden Zahlen zu belegen. Zudem ist es gemäss PBG nicht nur so, dass Autoparkplätze auf privatem Grund erstellt werden müssen, wenn der öffentliche Raum keinen Platz bietet, sondern auch Veloparkplätze. Ausserdem gilt es den Verkehrsrichtplan zu berücksichtigen: Parkplätze sollen abgebaut werden, um mehr Platz für Fussgänger, Bäume und Velowege zu schaffen. Dass Parkplätze für Veloabstellplätze abgebaut werden sollen, ist dem Verkehrsrichtplan nicht zu entnehmen. Die Umnutzung von Auto- zu Veloparkplätzen wäre ungerechtfertigt. Weiter muss bewiesen werden, dass ein Bedarf an 10 000 zusätzlichen Veloabstellplätzen besteht. Es gilt die Motion wie ein allfälliges Postulat abzulehnen.

**Michael Schmid (AL):** Dass Verkehrssysteme insbesondere in urbanen Räumen nicht nachfrage- sondern angebotsorientiert funktionieren, ist wissenschaftlich konsistent belegt. Johann Widmer (SVP) forderte Gebühren für öffentliche Veloabstellplätze. Darüber lässt sich diskutieren, sofern berücksichtigt wird, dass der Autoverkehr im Kanton Zürich mit jährlich mehr als einer Milliarde Franken subventioniert wird. Würden mehr Men-



5 / 5

*schen auf das Velo umsteigen, dann müsste der Autoverkehr konsequenterweise weniger stark subventioniert werden. Wenn Velofahrer auf das Trottoir ausweichen, ist dies häufig auf einen fehlenden Schutz vor Autos zurückzuführen. Auch kann ich das offenbar vorherrschende Bild von Velofahrenden als eine eigene, besondere Personengruppe nicht verstehen. Das Ziel unserer Politik ist, dass alle sicher velofahren können.*

Die Motion wird mit 59 gegen 49 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat