



Auszug aus dem substanziellen Protokoll

64. Ratssitzung vom 25. Oktober 2023

2396. 2023/6

Motion der AL-Fraktion vom 11.01.2023:

Festlegung der autoarmen und autofreien Wohnformen als Standard, Änderung der Parkplatzverordnung

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements namens des Stadtrats die Entgegennahme der Motion ab.

Michael Schmid (AL) begründet die Motion (vergleiche Beschluss-Nr. 1227/2023): Mit dieser Motion fordern wir den Stadtrat auf, uns eine Gesetzesänderung vorzulegen, die die bürokratischen Hürden für Bauprojekte massgeblich reduziert. Sie soll es den Bauherrschaften, die das möchten, wesentlich erleichtern, auf unrentable und gleichzeitig klimaschädliche Investitionen zu verzichten. Das kantonale Planungs- und Baugesetz hält den Grundsatz fest, dass das Parkieren von Motorwagen im privaten Bereich, und nicht auf öffentlichem Grund stattfinden soll. Es schreibt vor, dass bei Neubauten oder wesentlichen Änderungen genügend Parkplätze geschaffen werden müssen. Diesen Grundsatz finden wir sinnvoll. Es geht in der Motion um die Frage, was «genügend» heisst, und um einen Spezialfall: Wenn ein Bau für Bewohnende erstellt werden soll, die bewusst auf den Gebrauch eines Autos verzichten möchten, bedeutet «genügend» je nach Situation nur sehr wenige oder gar keine Abstellplätze. Auch da ist der Status Quo des übergeordneten Rechts sinnvoll. Wir möchten die bürokratischen Hürden ändern, mit denen solche Bauprojekte konfrontiert sind. Diese Hürden sind in der Parkplatzverordnung der Stadt Zürich festgelegt und somit im Zuständigkeitsbereich des Gemeinderats. Momentan sind sie ausserordentlich hoch: Es braucht einen Grundbucheintrag und ein aufwendiges Mobilitätskonzept, das den Bewohnenden verschiedene «Goodies» anbietet. Ausserdem braucht es ein Controlling über die gesamte Lebensdauer des Gebäudes, damit die Bewohnenden nicht heimlich ein Auto auf öffentlichem Grund abstellen. Die bürokratischen Hürden sind unverhältnismässig, weil das Ziel viel einfacher erreicht werden kann: beispielsweise, indem den betroffenen Bewohnenden keine blaue Zonenkarte zugesprochen werden. Als Folge der unverhältnismässig hohen Hürden werden in fast allen Neubauten grosszügige Tiefgaragen erstellt, die der Umsetzung der klimapolitischen und ökologischen Ziele der Stadt Zürich im Weg stehen. Um diese zu erreichen, muss einerseits die Automobilität deutlich reduziert werden. Der Trend der letzten Jahre, dass immer mehr Haushalte in der Stadt kein Auto besitzen, wird sich fortsetzen. Es wird also sehr viel klimaschädlicher Beton für eine Infrastruktur verbaut, die bald nicht mehr gebraucht wird. Der Bau von Tiefgaragen verunmöglicht zudem die Bepflanzung mit grossen Bäumen, die ein wichtiges Element der Hitzeminderung und Biodiversitätsförderung sind. Gleichzeitig decken die Mieten für Tiefgaragenabstellplätze deren Bau- und Unterhaltskosten nicht, weshalb diese teilweise auf die Wohnungs- und Geschäftsmieten abgewälzt werden. Bei Bestandserweiterungen wie Dachaufstockungen sind die Bedingungen der aktuellen Verordnung praktisch nicht zu erfüllen. In der



Folge wird auf Aufstockungen verzichtet oder ein Ersatzneubau mit einer Tiefgarage geplant. Auf diese Weise erschwert die Parkplatzverordnung in ihrer aktuellen Form den umwelt- und sozialpolitisch sinnvollen Erhalt bestehender Bausubstanz. Die Antwort des Stadtrats, dass die Motion übergeordnetem Recht widerspreche, ist juristisch nicht schlüssig. Das Planungs- und Baugesetz (PBG) gibt folgendes vor: Parkplatzzahlen sollen an die örtlichen Verhältnisse und den Anschluss an den Öffentlichen Verkehr (ÖV) angepasst werden. Das bedeutet gerade in Zürich, dass die Mindestanzahl Parkplätze tief angesetzt werden sollte. Zum Lösungsvorschlag, dass die Bewohnenden keine Anwohnerparkkarten bekommen sollen, schreibt der Stadtrat, dass dafür die rechtliche Grundlage fehle. Er selber schlug aber mit der überarbeiteten Parkkartenverordnung (PPV) vom Juni 2023 die Schaffung genau dieser Grundlage vor. Im Entwurf des Stadtrats gibt es den neuen Artikel 17, Absatz 2: «Parkierungsbewilligungen werden nicht erteilt, wenn eine autoarme Nutzung gemäss Artikel 8 Absatz 5 der Parkplatzverordnung vorliegt.» Unsere Motion passt auch gut zur kantonalen parlamentarischen Initiative KR Nr. 341/2019 (PI Meier), die eine weitere Flexibilisierung der Anzahl Pflichtparkplätze ermöglichen will. Heute besteht das Problem, dass man auf knapper werdendem Raum tendenziell eher zu viele Parkplätze erstellen muss. Die Initiative möchte daher, dass auf Antrag der Bauherrschaft in der Baubewilligung eine tiefere Zahl an erforderlichen Abstellplätzen festgelegt werden kann. Darüber herrscht in der bürgerlich dominierten Kommission im Kantonsrat Konsens. Während der ersten Hälfte der Umsetzungsfrist dieser Motion dürfte sich der rechtliche Freiraum für die Bauherrschaften in der Stadt Zürich weiter öffnen. Anpassungen der Vorgaben in der PPV sollen das widerspiegeln.

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

STR Simone Brander: *Michael Schmid (AL) hat mehrmals gesagt, er möchte, dass das Gesetz angepasst wird. Das Planungs- und Baugesetz (PBG) kann nur vom Kanton geändert werden. Der Stadtrat unterstützt und begrüsst die Ziele der Motion: weniger bürokratische Hürden für autoarmes Wohnen, weniger verbauten Beton für Tiefgaragen, demzufolge mehr Platz für Bäume, die die Stadt kühlen und mehr Biodiversität ermöglichen, und günstige Wohnungen, weil keine teuren Tiefgaragen gebaut werden müssen. Trotz allem Wohlwollen kann der Stadtrat nicht anders, als die Motion abzulehnen. Wir müssen uns ans übergeordnete Recht halten, konkret an das PBG. Damit die städtische Parkplatzverordnung (PPV) trotz den geforderten Änderungen mit dem PBG konform wäre, müssten autofreie und autoarme Nutzungen ohne zusätzliche, heute vorgeschriebene Massnahmen bewilligt werden können. Dafür müsste sichergestellt werden können, dass bei Mieter*innen- oder Eigentümer*innenwechsel nicht doch Autos von diesen Liegenschaften im öffentlichen Raum parkiert werden. Ansonsten würde das Planungs- und Baugesetz umgangen und die autoarmen Wohnformen ad absurdum geführt. Damit so etwas nicht passiert, verlangen wir für die autoarmen Wohnformen Mobilitätskonzepte und den erwähnten Grundbucheintrag. Im Konzept muss ein Controlling definiert sein. Die Eigentümerschaft muss jedes Jahr nachweisen, dass sie keine nennenswerte Nachfrage nach Parkplätzen der blauen Zone hat. Wenn wir das Controlling abschaffen, wie es die Motion möchte, hätten die Eigentümerschaften keinen Grund mehr zu kon-*



*trollieren, dass die Mieter*innen wirklich kein Auto haben. Das würde dem PBG widersprechen und viele städtische Planungen erschweren. Weil die Ziele der Motion dem Stadtrat sympathisch sind, sind wir momentan daran, verschiedene Leitfäden und Verordnungen anzupassen, damit autoarme Nutzungen einfacher umgesetzt werden können und langfristig weniger Autoabstellplätze gebraucht werden. Konkret überarbeiten wir den Leitfaden «Mobilitätskonzepte autoarme Nutzungen». Er soll einfacher und anwendungsfreundlicher werden. Vor allem wollen wir den Passus streichen, dass im Nachhinein Parkmöglichkeiten dazu gekauft oder gemietet werden können müssen. Diese Vorgabe ist an zentralen Lagen häufig unrealistisch. Für die Stadt ist es wichtig, dass bei autoarmen Nutzungen gewährleistet ist, dass die Bewohner*innen sich an ihre Verpflichtungen halten und ihr Auto nicht heimlich in die blauen Zonen stellen. Aktuell ist es aus Datenschutzgründen nicht möglich, das zu kontrollieren. Das möchten wir neu in der Parkplatzverordnung regeln. Künftig soll man keine Blaue Zone-Karte mehr kaufen können, wenn man an einer Adresse mit einer autoarmen Wohnnutzung lebt. Der Kontrollaufwand für die Eigentümerschaften würde entfallen. Auch wenn der Stadtrat die Motion aus rechtlichen Gründen ablehnt, arbeiten wir daran, die Hürden für autoarmes Wohnen zu senken. Dafür sind wir aber auch auf den Kanton angewiesen.*

Weitere Wortmeldungen:

Sven Sobernheim (GLP) stellt folgenden Textänderungsantrag: *Es ist unbestritten, dass unsere Parkplatzverordnung eine Totalrevision braucht. Auch wenn wir nicht an alle Horrorszenarien glauben, die die AL vorgetragen hat, glauben wir doch, dass die Hürden für autoarmes und autofreies Wohnen zu hoch sind. Autofrei bedeutet nicht 0 Parkplätze, sondern zwischen 0 und 0,15 Parkplätze. Das etwas verwirrende Wort «autofrei» erfüllt also das Planungs- und Baugesetz. Am absurden Beispiel von Freibädern wird klar, wieso unsere Parkplatzverordnung revidiert werden muss. Der Stadtrat verfügt über die Kompetenz festzulegen, wieviel Parkplätze ein Freibad braucht. Diese Zahl hat er viel zu hoch angesetzt und ist zu faul, sie zu korrigieren. Also wendet er bei Freibädern ein Mobilitätskonzept an. Wirklich an Lösungen gearbeitet wird seitens des Stadtrats nicht. Wir in der Politik müssen das Ziel vorgeben, nicht den Weg. Darum beantragen wir eine Textänderung: «Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Weisung zur Änderung der Parkplatzverordnung vorzulegen, welche Bauprojekte für autoarme und autofreie Wohnformen wesentlich vereinfacht und sicherstellt, dass die bürokratischen Hürden dafür nicht höher sind als jene für Nutzungsformen mit Automobil.» Die Vereinfachung soll ins Zentrum gestellt werden, nicht ein verpflichtender Standard.*

Severin Meier (SP): *Die SP begrüsst die Stossrichtung der Motion. Bürokratische Hürden dürfen nicht zu Fehlanreizen führen. Trotzdem muss übergeordnetes Recht respektiert werden. Angesichts dessen und der Antwort des Stadtrats können wir der Motion in dieser Form nicht zustimmen. Wir werden aber zustimmen, wenn die Textänderung der GLP angenommen wird. Viel zu reden gab das Wort «autofrei». Es hat zwei Bedeutungen: Im allgemeinen Sprachgebrauch meint es schlicht keine Autos und Parkplätze; die hier verwendete Definition meint eine stark verminderte Parkplatzquote bis 0,2 Autos pro Wohneinheit. Die Textänderung ist damit mit übergeordnetem Recht vereinbar.*



Johann Widmer (SVP): Aus Sicht der AL ist diese Motion logisch: Ihr fordert eine autofreie Stadt. Sowohl auf öffentlichem als auch auf privatem Grund soll es keine Parkplätze mehr geben. Eure bürgerfeindliche Ideologie deckt sich mit dieser Motion. Was werden die Cüpli-Sozialisten mit ihren Elektroschlitten zu Verboten von Tiefgaragen auf persönlichem Grund sagen? Eure Weltsicht verstösst gegen übergeordnetes Recht, ist illegal und schränkt die Bürger ein. Wir lehnen die Motion und alle Textänderungen ab.

Benedikt Gerth (Die Mitte): Wir sind tolerant und lassen Menschen so leben, wie sie möchten, sofern es sich im rechtlichen Rahmen bewegt. Wir sehen es auch nicht kritisch, wenn der Stadtrat Anreize setzen möchte. Was aber keinen Sinn macht, ist das Aufheben seitens des Stadtrats von Parkplätzen in der Blauen Zone, die durch private Parkplätze ersetzt werden sollen, und die gleichzeitige Forderung des Gemeinderats mit dieser Motion, private Parkplätze aufzuheben. Das widerspricht sich und läuft darauf hinaus, den Motorisierten Individualverkehr (MIV) in Zürich zu eliminieren. Es ist immer noch eine private Entscheidung, mit welchen Verkehrsmitteln man unterwegs sein möchte. Das soll nicht vorgeschrieben werden. Es gab in diesen Bereichen einen erheblichen technischen Fortschritt, der nicht ignoriert werden darf, zum Beispiel Autos mit Elektroantrieb. Zusätzlich werden mit dieser Motion andere Bedürfnisse aussen vorgelesen, etwa die von Handwerkern. Schlussendlich darf man sich nicht wundern, wenn der Bau von Wohnungen bei der Flut an neuen Vorschriften immer teurer wird. Wir sollten gemeinsam versuchen, die Hindernisse für den Bau von Wohnungen mit sinnvollen Lösungen zu vermindern. Das würde zu tieferen Mieten führen.

Stephan Iten (SVP): Wenn es um Parkplätze geht, sprudelt es im Rat vor Widersprüchen. Michael Schmid (AL) sagte, er wolle eine Gesetzesänderung. Dafür ist der Gemeinderat gar nicht zuständig, sondern das kantonale Parlament. Auch dass Tiefgaragen klimaschädlich seien, ist Unsinn: Wenn es weder Tiefgaragen noch Aussenparkplätze gibt, wird Suchverkehr verursacht und damit zusätzliche Emissionen. Mehr Velowege, wie Michael Schmid (AL) es sich wünscht, haben zwar nichts mit dieser Motion zu tun, sollen aber gemäss PBG nur dann auf Kosten von Parkplätzen realisiert werden, wenn für die Parkplätze Ersatz gefunden werden kann. Ein weiterer Widerspruch kommt von STR Simone Brander, die sagt, das Anliegen könne nicht entgegengenommen werden, es renne bei ihr aber offene Türen ein. Dass die SP plötzlich übergeordnetes Recht respektiert, ist zu begrüßen. Sie täte gut daran, das öfters zu tun. Das Parkplatzkompensationspotenzial, das der Stadtrat oft anspricht, ist privater Grund, der mit einem Neubau Ersatz für die Parkplätze bieten könnte, die aus den Blauen Zonen verschwinden. Wenn durch diese Motion Parkplätze auch auf privatem Grund verboten werden, geht diese Rechnung nicht mehr auf. Ich frage mich, wo das Gewerbe oder Besucher parkieren sollen. Ich denke, die Widersprüche sind gewollt: Ihr wollt der Stadtbevölkerung um jeden Preis eure Ideologie aufzwingen.

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): Die Widersprüche in der Motion dienen der versteckten Strategie, dem Auto eins auszuwischen. Die Motion sollte nicht autoarm, sondern autoarmselig betonen, denn ein Leben in der Stadt wird armselig, wenn dieses Vorhaben durchkommt. Die Motion ist nichts anderes als diktatorisch. Es soll ein neuer Standard, eine neue Norm geschaffen werden. In bestimmten städtischen Wohnungen und



Genossenschaften ist der Besitz eines Autos ein Kündigungsgrund. Nun soll Bewohnern an autofreien Strassen keine Blaue Parkkarte mehr erlaubt werden. Ist unser Land noch ein freies Land? Etwas erreicht man damit natürlich: Autobesitzer ziehen aus der Stadt und machen Platz für linke, autofreie Wähler. Der Bevölkerungswandel ist von Rot-Grün gewollt. Die Argumentation der GLP ist irrsinnig, bloss Die Mitte neigt zur Vernunft.

Claudio Zihlmann (FDP): *Die AL will autofreies Wohnen mit der Brechstange durchbringen, obwohl die völlig überrissenen Forderungen komplett gegen die Bedürfnisse der Stadtbewohner gehen. Obwohl der Bedarf an privaten Parkplätzen gross sein dürfte, zwingt dieses Mobilitätskonzept Bauherren praktisch zu autoarmem Wohnen. Ausserdem ist die Vorlage nicht mit kantonalem Recht vereinbar. Wir als Liberale haben nichts gegen andere Wohnformen, sie dürfen bloss nicht illegal erzwungen werden. Die beiden Textänderungen entschärfen die Motion etwas, doch die FDP lehnt sie ab. Mit dem geltenden Konzept lässt sich gut leben.*

Michael Schmid (AL) *ist mit der Textänderung einverstanden: Gesetze gibt es auf verschiedenen Ebenen: auf Verfassungsebene, in Verordnungen und als Gesetze selbst. Mit Gesetzesänderung meine ich natürlich eine Änderung der Verordnung. Die Horrorszenerarien der Nicht-Aufstockung sind nicht aus der Luft gegriffen, ich kenne Beispiele. Hinter der Vision einer autofreien Stadt stehen wir tatsächlich. Eine solche Stadt würde sich um die Bürger drehen, nicht ums Auto. Wir nehmen auch keinen Eingriff in die Eigentumsfreiheit vor. Vielmehr wird das momentan gemacht, und unsere Vorlage erleichtert den Eingriff. Die Fortschritte in der E-Mobilität reichen nicht aus, um die Klimaziele zu erreichen. Ausserdem ist Beton sehr klimaschädlich und Tiefgaragen machen zum Teil die Hälfte der Emissionen beim Bau aus. Autofreies Wohnen negiert Suchverkehr, da keine Autos mehr da sind. Bauherren wird hiermit auch nicht verboten, Parkplätze zu bauen. Wenn Nachfrage besteht, kann sie befriedigt werden. Die Motion ermöglicht einen Abbau von Vorschriften. Die Textänderung nehmen wir an.*

Markus Knauss (Grüne): *Der Stadtrat hat in seiner Antwort auf rechtliche Gründe verwiesen, um die Motion abzulehnen. Diese Argumentation basiert aber auf zwei Fehlern. Erstens wendet der Stadtrat das übergeordnete Recht sehr selektiv an. Zweitens ignoriert er die reale Entwicklung in der Stadt. Das PBG geht von einem schlanken Staat aus, der nur dort tätig ist, wo es Private nicht sind. Darum hat der Kanton die Gemeinden beauftragt, für Abstellplätze für Autos zu sorgen. Berücksichtigt werden sollen die erforderlichen Parkplätze aufgrund von örtlichen Verhältnissen, ÖV-Angebot und Ausnutzung und Nutzweise des Grundstücks für Bewohner, Beschäftigte und Besucher. Gleichzeitig müssen die Parkplätze auf dem Bauareal liegen, also ausserhalb des öffentlichen Grundes. Ausser vor lässt der Stadtrat folgenden Satz: «Besteht ein überwiegendes öffentliches Interesse, besonders des Verkehrs oder des Schutzes von Wohngebieten, Natur- und Heimatschutzobjekten, Luft und Gewässern, kann die Zahl der erforderlichen Plätze tiefer angesetzt und die Gesamtzahl begrenzt werden.» Mit dieser Generalklausel kann jede Parkplatzzahl begründet werden. Zürich hat ein Lärmproblem, ein Luftproblem, ein Klimaproblem und ein Hitzeproblem. Diese Probleme sind unter anderem auf die Mobilität zurückzuführen. In der kommunalen Parkplatzverordnung wurde festgelegt, dass eine Minimalzahl an Parkplätzen erforderlich ist. Das führt dazu, dass*



6 / 6

permanent mehr Parkplätze gebaut werden, auch wenn niemand sie nutzt. Ausnahmen gibt es nur bei explizit autofreien Wohnsiedlungen. Die Forderung der AL entspricht den Bedürfnissen der Stadt. Wir werden die Motion als Motion überweisen. Bei der Überarbeitung der Parkplatzverordnung soll das Gesagte berücksichtigt werden, damit Bauherren nicht mehr Parkplätze bauen müssen, die sie nicht vermieten können.

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

STR Simone Brander: *Die heutige Diskussion zeigt, dass es ein bewegendes Thema ist. Dem Stadtrat ist übergeordnetes Recht nicht egal. Bei diesem Beispiel ist der Vorwurf von Stephan Iten (SVP) völlig absurd. Der Stadtrat hat in der Stellungnahme ja begründet, dass er den Vorstoss ablehnt, weil er dem übergeordneten Recht widerspricht.*

Angenommene Textänderung:

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Weisung zur Änderung der Parkplatzverordnung vorzulegen, welche ~~geeignet ist. Bauprojekte für~~ autoarme und autofreie Wohnformen ~~zum Standard zu machen~~ wesentlich vereinfacht und sicherstellt, dass die bürokratischen Hürden dafür nicht höher sind als jene für Nutzungsformen mit Automobil. Die Regelungen sollen sowohl bei Neu- wie auch bei Umbauten anwendbar sein.

Im Besonderen soll bei Bestandserweiterungen (Erhöhung der Wohnfläche bei Erhalt von wenigstens 80 Prozent der bestehenden Wohnungen) die Pflicht zur Erstellung von Parkplätzen entfallen.

Die geänderte Motion wird mit 76 gegen 41 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat