

Parlamentsdienste Gemeinderat Zürich
Initiativwesen
Stadthausquai 17
Postfach
8022 Zürich

Sandro Bassola
Russenweg 19

8008 Zürich

Zürich, 21. Oktober 2023

Eingabe Einzelinitiative „Stopp Autoparkplatzabbau – Willkürliches Veloparkplatzgewuchere –Parkplatzmanagement Stadt Zürich“

Sehr geehrte Räte

Hiermit reiche ich nach meinen Rechten folgende Einzelinitiative ein:

Es sind (gemeindespezifische) Gesetze, Verordnungen und andere betroffene Regelwerke derart zu modifizieren dass Folgendes realisiert wird:

A) Anträge

- 1) Es sind Raumplanungsregelwerke sowie Parkplatz- bzw. Veloparkplatz- bzw. Verkehrsregelwerke bzw. Ordnungsbussenregelwerke dahingehend zu erstellen bzw. zu modifizieren, dass geregelt wird dass Veloparkplätze durch Aufhebung von Autoparkplätzen nur dort zulässig sind, wo täglich pro Parkplatz genügend (vorgegebene) An- und Wegfahrtsvolumina bestehen und wo täglich reger fokussierter Veloverkehrsfluss zu Geschäften etc. besteht. Die Zulässigkeit von Veloparkplätzen soll abhängig sein von nötigen Mindestfrequenzen, die festgelegt ohne Veloverkehr der Parkierer zu privaten Zwecken am Wohnort. Der Autoparkplatzabbau ist zwingend als ultima ratio auf ein Minimum zu setzen.
- 2) Es ist als Planungs- bzw. Bewilligungsrichtlinie für Veloparkplätze im öffentlichen Raum ein Minimummengenengerüst mit Minimum-Parkierfluktuation als Voraussetzung vor dem Parkplatzbau gesetzlich bzw. in den Regelwerken vorzuschreiben und Veloparkplätze die nicht dauerhaft diese Mindestfrequenzen erreichen (unangemeldete geheime Messungen machen) müssen innert 6 Monaten zum Autoparkplatz zurückgebaut bzw. abgebaut werden.
- 3) Es soll unter festgeschriebener merklicher Busse verboten werden, am Wohnort das Velo draussen auf Parkplätzen als Dauerparkierer abzustellen. Velos müssen bei Nichtgebrauch von Anrainern bzw. am Wohnort täglich im Haus oder auf Privatgrund versorgt werden.
- 4) Es ist zu regeln, dass bestehende Veloparkplätze welche die Frequenzvorgaben nicht erfüllen innert 6 Monaten ab Inkrafttreten der neuen Regeln zu Autoparkplätzen zurückgebaut werden müssen, in Wohnquartieren mit mehrheitlich Wohnungen zu Blaue-Zone-Parkplätze.
- 5) Es ist eine Prioritätenrichtlinie festzulegen bzw. allfällig existierende zu modifizieren wonach Veloparkplätze zuerst auf privaten Grund erstellt werden müssen (inkl. Keller- bzw. Garagennutzungen etc.), in zweiter Priorität auf öffentlichem Grund bzw. städt. Liegenschaften zuerst alle anderen Möglichkeiten umzusetzen (Platz breite Trottoirs, Plätze, Schulhöfe,

mehrstöckige Parkplätze, Kellerräume etc.) der Autoparkplatzabbau ist immer ultimo ratio und dann müssen zuerst „weisse“ Parkplätze vor Blaue-Zone-Plätzen abgebaut werden.

- 6) Es sind bei bestehenden Veloparkplätzen welche die nötigen Frequenznormen erfüllen, mindestens doppelstöckige Veloregale einzusetzen (Umbau). Mindestens doppelstöckige Veloregale sind als Pflichtelement zwingend (gesetzlich) festzuschreiben, das verdoppelt autoparkplatzschonend die Veloparkplatzkapazitäten. Die benachbarten Veloparkplätze welche durch den Regaleinsatz zu tiefe Nutzungsfrequenz haben sind zurückzubauen (bei Mehrfachfeldern).
- 7) Wollen grosse Unternehmungen/KMU (z.Bsp. mehr als 20 Mitarbeiter) oder Schulen für die eigenen Mitarbeiter/Schüler grosse Veloparkplätze im Freien ohne dass auf eigenem Gelände die Möglichkeit besteht, so sollen sie nach neuem Regelwerk zum Bau von mehrgeschossigen über- oder unterirdischen Velogaragen unter Kostenbeteiligung/Kostentragung verpflichtet werden können.
- 8) Zwischen den einzelnen Veloparkplätzen soll ein Mindestabstand sein – ca. 300 Meter.
- 9) Das Velo-Falschparkieren sowie Abstellen von Velo-Anhängern aller Art auf Veloparkplätzen soll unter Busse verboten werden bzw. unerlaubte Anhänger und illegal parkierte Velos müssen kostenpflichtig abgeschleppt bzw. entfernt werden (50 Fr. Busse zuzüglich Umtriebsentschädigung bei Abholung bei der Sammelstelle– Modifikation Ordnungsbussenregelwerke; Nicht fristgerecht abgeholte Sachen nach 3 Monaten geeignet entsorgen).
- 10) Für Publibike u.ä. dürfen keine Autoparkplätze abgebaut werden; allfällig bereits abgebaute Parkplätze sind zurückzubauen.
- 11) Veloparkplätze für die es in der Nähe alternativ Baumöglichkeiten ohne Autoparkplatzabbau gibt müssen innert 2 Monaten verschoben werden und Autoparkplätze zurückgebaut werden.
- 12) Es sind alle nicht mehr gebrauchten Verwaltungsparkplätze spätestens 1 Monat nach Wegfall /Verkleinerung Verwaltungseinheitsvolumen in öffentliche Parkplätze umzuwandeln – ausgewogen „weisse und blaue“ Autoparkplätze.

B) Begründung

Der Stadt Zürich gefällt es aufgrund irgendwelcher Fantasien der Nutzung seit Jahren grosse Plätze zu gestalten unter Parkplatzabbau mit viel Raumverschwendung, ohne dass entsprechende Nutzung effektiv vom Bürger gewünscht bzw. dann effektiv ausreichend genutzt wird.

Fehlplanungen die nicht auf genügend bzw. inexistenten bzw. nachrangigen, untergeordneten (Partikular-)Bedürfnissen treffen. Die Stadt baut basierend auf Luxusfantasien an effektiven Bedürfnissen vorbei unverhältnismässig zu viel toten Raum bzw. Fläche – das kann man sich nicht leisten. Vor allem dann nicht, wenn man nachher klönt, es gäbe für Velo zu wenig Platz. Das ist beim verkehrsberuhigten Limmatquai so das nie zur Luxus-Verweil-Schlender-Shopping-Meile wurde, das ist beim neuen Hardplatz so, das ist in Oerlikon so, das ist beim Münsterhof bzw. Grossmünsterplatz so, etc. etc. Einhergeht auch der schikanöse Parkplatzabbau für Veloparkplätze obwohl kein Bedarf bzw. wenige Meter daneben genügend „toter“ Raum. Man nehme als Beispiele Hohlstrasse/Bäckeranlage mit leeren Schulhausplätzen, ca. 4 m breite Trottoirs bestens für Veloregale geeignet, aber auf der anderen Strassenseite Parkplatzabbau; man nehme gleichenorts

Hellmutstrasse bzw. das Gebiet um die Bäckerstrasse mit den Querstrassen wo viele Krimsch-Kramschr-Läden sind die pro Tag im Durchschnitt kaum 2 Kunden machen wovon wohl über 90 Prozent nicht mit dem Fahrrad kommen (entsprechend gehen Geschäfte auch alle paar Monate zu bzw. andere auf) aber alles voll Veloparkplätze; man nehme Hardstrasse beim Hardplatz, man nehme überhaupt den ganzen Kreis 4 bis nach Wiedikon hinein – viele Liegenschaften mit riesigen Innenhöfen – da braucht es keine Veloparkplätze en masse zulasten Autofahrer. Faktisch braucht es da überhaupt keine Veloparkplätze auf öffentlichem Grund da kein ausreichendes Bedürfnis und Notwendigkeit, es gibt genügend Abstellplatz ohne Parkplatzabbau. Die Anzahl Geschäfte ist auch keine taugliche Basis um alles mit Veloparkplätzen nach Gutdünken vollzupflastern – konstant hohe (Velo-)Kundenfrequenz ist entscheidend. Der übertriebene ästhetische Schönheitsluxus mit sinnlosen Leerflächen im Flächenmanagement muss zurückgeschraubt werden. Die Liste mit unsinnigen schikanösen Veloparkplätzen zulasten Auto in der Stadt könnte man für alle Stadtkreise fast beliebig erweitern.

Wenn Handlungen der Stadtverwaltung zu mehr Ärger und Problemen führen als sie echte Probleme sinnig lösen dann ist das dubios und zu korrigieren.

Velomobilität ist seit einigen Jahren – auch dank E-Bike-Entwicklung ein Modetrend, obwohl real betrachtet es in Zürich augenscheinlich immer noch ein 5-Monate-Tun ist, denn im Winter bzw. schlecht Wetter im Herbst und Frühling fallen die Velomobilitätszahlen um ca. 70-85 Prozent. Mobilität heisst fliessender Verkehr zwischen zwei Orten, heisst nicht ruhender Verkehr und heisst schon gar nicht Autobesitzerschikaniererei mit willkürlichem unverhältnismässigem z.T. gar blödsinnigem Autoparkplatzabbau bzw. Veloparkplatzwildwuchs alle paar Meter ohne genügend „Veloverkehr. Das ist so dubios wie die Langstrassenumgestaltung wo mit neuem Regime im Tag ca. 50-60 Velofahrer durchfahren (im Winter evtl. noch 20) – das sind nicht diejenigen Mengen die im knappen Raum der Stadt Zürich überhaupt ins Gewicht fallen sollten für Umgestaltungen zulasten Autofahrer. Die Velopolitik basiert oft nur schikanös auf Fiktionen und Pseudoproblemen bzw. hochgepuschten Bagatellproblemen seitens Velo-Lobby (vide z.B. Spurabbau etc. Langstrasse Bahnunterführung wo es links und rechts separat Luxusvelowege gibt) .

Es kann auch nicht Basis sein, dass in gewissen Stadtquartieren alle 50 Meter ein Veloparkplatz entsteht bloss damit die Anrainer dort ihre Velos abstellen können weil sie zu faul sind das Velo im Haus zu versorgen.

Folgend werden Beispiele aus dem Kreis 4 angeführt weil dieser als Velokreis gilt (zusammen mit Kreis 5) – in anderen Stadtkreisen dürften die Zahlen und Fakten an Veloverkehr noch schwächer sein; die Probleme mit dubioseem bzw. unsinnigen Parkplatzabbau aber wohl dieselben sein. Man muss sich zwangsläufig immer präsent halten, dass die Velomobilität im Mengengerüst quasi ein Halbjahresgeschäft ist – also hälftig Volumen während Automobilität ein Ganzjahresvolumen ist. Man muss nicht so tun, als wäre Velomobilität im Volumen permanent hoch – bei Schönwetter gibt es mehr Velofahrer, von Herbst bis Frühling verschwinden sie zu ca. 90 Prozent im „Winterschlaf“. Man braucht nicht übertriebene teure Infrastruktur für „Halbjahresvelokonsumenten“ zulasten Autofahrer. Auch diese Realität muss eine Dimension der Verhältnismässigkeit sein. Nimmt man sich weiter die Zeit und betrachtet die Veloparkplätze stellt man grösstenteils fest, dass die Velos der Ganzjahresfahrer bzw. „Hardcore-Velofahrer“ fehlen. Vermuteterweise weil diese ihre oft teuren Velos bzw. E-Bikes im Haus parkieren um sie vor Beschädigungen und Diebstahl zu schützen – also auch für jenes Segment braucht man offenbar keine Veloparkplätze draussen. Man sieht dagegen oft normale Drahtesel mittleres Preissegment mit ein paar Jahren auf dem Buckel oder Fehlnutzungen bei denen Eltern ihr privates Zeug – sprich Kinder- bzw. Veloanhänger – abstellen. Oder Veloabstellplätze gelten als Entsorgungsort, die Stadtverwaltung sammelt sie bei Dauerparkieren ein, das Velo ist weg, die Stadtverwaltung macht ein Geschäft draus für eigene Zwecke und der Eigentümer meldet evtl. das Velo als gestohlen und beschafft sich dann via Versicherung ein anderes Velo.

Bei knappem Platz in der Stadt ist Veloparkplatz vor dem Haus für Anrainer eine unangemessene Gedankenbasis und unverhältnismässige Funktionalität, denn sie schadet mehr als sie nützt. Und es ist grundsätzlich dimensionsspezifisch eben nicht jedes Verkehrsmittel im Parkierwesen gleichberechtigt; es ist wie im Schifffahrtsverkehr: der flexiblere hat zu weichen. Das folgt auch der Basislogik im Raummanagement. Es gibt keine faire abwärtskompatible Reversivformel, denn ein LKW kann parkfeldspezifisch nicht überall das was ein PKW erlaubt aber ein Velo kann überall versorgt werden – vorgängige Verkehrsmittel nicht.

Alleine der Bau von Veloregalen verdoppelt die Parkierkapazität bzw. reduziert massiv den Autoparkplatzabbau. Dort wo man sinnlos 3-5 Autoparkplätze am Stück abbaute (siehe rund um Helvetiaplatz) könnte man das besser machen mit Regalen beim Amtshaus etc. Dubios vor dem Volkshausrestaurant Parkplätze abbauen wenn auf der anderen Strassenseite vor der Platzmauer auf stetig unbenütztem Platz genügend Raum für ein Veloregal ist. Ebenso dubios der Parkplatzabbau vor Migros Wengi wo man sogar Cargoveloparkplätze mache die kaum bis nie gebraucht werden, wenn 1-2 Cargovelos pro Tag kommen ist es schon viel. An besagter Stelle Wengistrasse/Kernstrasse gab es im Abstand von 6 Metern zwei Veloparkplätze ohne grosse Fluktuation, aber dann hat man 6 Meter weiter an der Wengistrasse vor Migros Autoparkplätze abgebaut um nochmals Veloparkplätze hinzupflastern obwohl 1 Meter dahinter ein riesiger unbenützter Schulplatz/Kies-Park Fachschule Viventa ist wo man für Migroseinkauf hunderte Velos für ein paar Minuten abstellen kann – was für schikanöser Blödsinn. Und für 15 Minuten Einkauf kann man auch ohne Veloparkplatz auskommen und das Velo sonstwo geeignet abstellen. Diese Menge hätte man problemlos mit Abstellplatz 5 Meter daneben am Rande des Schulhofes ohne Parkplatzabbau bedienen können. Schulhöfe wo heute faktisch mehrheitlich niemand mehr spielt in den Pausen weil alle Schüler mit Handygames beschäftigt sind können gut als Platzspender für Veloregale dienen. Velofahrer sollten intelligent genug sein, einen Abstellplatz für 15 Minuten zu finden. Und wenn man argumentieren wollte, man wolle dass die Leute gewisse Lokalitäten mit dem ÖV ansteuern muss das diskriminierungsfrei nicht nur für Autobenutzer gelten sondern auch für Velofahrer – auch dann bräuchte es mit dieser Argumentationsbasis logischerweise weniger Veloparkplätze.

Es braucht bevor man Veloparkplätze baut zwingend ein zu erfüllendes tägliches Minimalmengengerüst als zwingende Vorgabe. Gedacht wird etwa an eine Mindestparkierungsfluktuation von 100 pro Parkplatz und Tag (bei ca. 10-12 Veloplätze pro Veloparkplatz) ohne Anrainer und ohne Einzelevents (das wäre ca. 1 Parkierungswechsel pro Veloplatz pro Stunde). Wird dieses wegen Fehleinschätzungen nicht erreicht muss der Veloparkplatz wieder zum Autoparkplatz zurückgebaut werden. Das Rückbauen bzw. Entfernen der Metallbügel ist schnell gemacht. Da die Bügel wegen Regalzwang nicht mehr gebraucht werden kann man sie weiterverkaufen oder mit Schrottentgelt entsorgen.

Insbesondere ist generell zu beachten, dass verfassungsmässig das Eigentum garantiert ist was nach Rechtsphilosophie und Rechtsprechung bei Alltagsgegenständen des üblichen Gebrauchs auch den „Norm-Gebrauch“ inkludiert, also indirekt abgeleitet auch für Autobesitzer den Anspruch auf genügend Parkplätze. Der Autogebrauch inkludiert die Parkiermöglichkeit im Gebrauch. Dies insbesondere, da diese in Zürich bezahlt werden müssen und die Stadtverwaltung ein Heer von Leuten täglich aussendet, die nichts Anderes machen als büssen wer falsch parkiert als Autofahrer. Verknapp mit verpeilter politischer Ideologie die Stadt nötigend das Autoparkplatzangebot erhöht sie nebst Schikane, Umverkehr etc. unschön auch ihre Bussenbasis – stossend. Das Velo ist raumplanungstechnisch flexibler als das Auto. Also muss das Velo flexibel gehandhabt werden und nicht das Auto verteufelt werden – das ist für Velofahrer bzw. Stadtverwaltung machbar und zumutbar. Und mittelfristig scheint die ganze Antiauto-Haltung sowieso dubios, denn wenn die Argumente Lärm und Abgas wegen immer mehr technischem Fortschritt bzw. E-Autos wegfallen oder an Gewicht verlieren muss man nicht jetzt Steuergelder sinnlos verprassen wenn man später

wieder teuer zurückbauen muss. Auch umweltfreundliche Autos brauchen Parkplätze auf öffentlichem Boden.

Velomobilität bedingt keinesfalls, dass am Wohnort oder am Zielort in der Fläche willkürlicher Wildwuchs an Veloparkplätzen entstehen muss durch Autoparkplatzabbau. Beispiel dazu Zürich Kreis 4 zwischen Stauffacher und Helvetiaplatz; ca. alle 50 Meter ein aufgehobener Autoparkplatz wegen Veloparkplätzen. Velofrequenz an der Bäckerstrasse und Querstrassen als Zielort pro Tag fast Null, man kann es an einer Hand abzählen. Alle Veloparkplätze voll, weil die Anwohner zu faul sind ihre Velos im Haus/Hinterhof zu versorgen. Die Stadtverwaltung selbst gibt kontradiktorisch zu ihrer Veloparkplatzexpansionspraxis vor, dass Dauerparkieren unzulässig ist und die Stadtverwaltung sammelt monatlich hunderte Dauerparkiervelos bei den Veloparkplätzen ein. Man muss nicht im engen Raumplanmanagement ideologisch verpeilt willkürlich jedem Anwohner einen Veloparkplatz vors Haus bauen bloss weil Veloenthusiast an den Schönwettertagen zu faul ist hundert Meter zu gehen bzw. sein Fahrrad im Haus zu versorgen. Vor Jahrzehnten fuhren wir als Kinder im ganzen Quartier alle Velo. Es gab sicher 200-300 Velos – aber auf der öffentlichen Strasse nie Unordnung oder ein Velo – alle immer sauber versorgt im Keller etc. Manchmal mehrmals täglich Velo rausholen und wieder versorgen – kein Problem. Man braucht keine schikanösen Extraveloparkplätze zulasten Autofahrer im Freien a gogo bzw. eben möglichst wenige. Und zur Schule: wer näher als 2 Km wohnt geht zu Fuss (i.d.R. für die meisten Kinder 10-12 Minuten Schulweg zu Fuss) war die Regel (wer Ausnahmegewilligung hatte hatte Kleber am Velo und durfte den Veloständer /Abstellraum beim Schulhaus benützen). Keine Velos – keine Auto-Eltern-Taxi. Hat bestens funktioniert – ist eine Frage von Verstand und sinnvollen Regeln. Die Veloparkplätze sind nicht für die Anrainer in primis gedacht, sondern für ortsfremde Leute die zufahren; Anrainer müssen die Parkplätze vor dem Haus freihalten und eigene Velos im Abstellraum, Keller oder Veloplatz auf Privatgrund/Liegenschaftsgelände abstellen. Es macht keinen Sinn wenn Anrainer aus Faulheit alles zustellen und für diejenigen die einen Veloparkplatz brauchen gibt's keinen Platz mehr. Aber genau das ist heute Realität – ein fehlgesteuertes Willkürsystem ohne Ordnung und ohne den Ordnungssinn der Velofahrer zu „regeln“ weil der offenbar etwas verwahrlost.

Veloparkplätze sollen Nettofrequenzbasiert sein. Das heisst es muss am Veloparkplatz eine signifikante Zahl an An- und Wegfahrten täglich geben und zwar ohne Anwohner bzw. Mitarbeiter im Veloparkplatzbereich. Anwohner versorgen ihr Velo im Haus, ebenso Mitarbeiter von grösseren KMU etc., wobei für solche Fälle falls alternativlos mehrstöckige Veloabstellplätze/Veloregale zu realisieren sind. Auch für Veloparkplätze gilt es nicht in der Fläche Platz (zulasten Autofahrer) zu verschwenden, sondern bei knappen Platzverhältnissen Lösungen mit Bau in die Höhe umzusetzen (z.B. doppelstöckige Veloregale anstatt flache Veloparkplätze – vide Kopenhagen).

Ein klassischer Veloparkplatz auf einem Autoparkfeld fasst ca. 10 bis 12 Velos. Wenn man 20 Minuten Besorgungen macht dann ergibt das theoretisch rechnerisch pro Arbeitstag tagsüber ein Frequenz von ca. 100 bis 150 Veloparkiervorgänge hin und weg bei einer Frequenz von ca. 50-100 Benützern (bei ca. 40% Tagesparkierern). Streng genommen müssten in Zürich ab ca. 20.00h alle Veloparkplätze leer sein – Ausnahmen vielleicht bei Sport- bzw. Unterhaltungslokalitäten abends.

Ein Veloparkplatz ist nicht Blaue Zone sondern möglichst Kurzzeitparkieren. Wo keine nachgewiesene, gemessene grosse Frequenz braucht es auch keine Veloparkplätze. Bedarfsgerechte Veloparkplatzgestaltung heisst fakten- und nettobedürfnisbasiert (das Bedürfnis einfach als Mitarbeiter/Anwohner wegen Faulheit alles auf der Strasse zu lassen ist eben kein signifikantes Bedürfnis) – und nicht Willkür nach Gutdünken wie es jetzt gemacht wird. Wo täglich nur 3 Leute mit dem Velo kommen und gehen braucht es nicht 20 Plätze und 3 Velos kann man auch ohne Veloparkplatz auf Autoparkplätzen parkieren.

Die Stadtverwaltung ist nicht dazu da via ideologischer Klientelpolitik einseitig teuer mit Steuergeld Schein-Bedürfnisse bzw. zulasten Autobesitzer Pseudo-Notwendigkeiten wider jeder Faktenlage

und modernem Raummanagement zu inszenieren um willkürlich wider jedem sinnigen, realen, verdeckt-geheim gemessenen Mengengerüst irgendwelche ineffiziente Lösungen zu realisieren zu Problemen die es zu über 50 Prozent nicht gibt und wo keine ausreichenden Ganzjahresbedürfnisse vorliegen.

Schliesslich bleibt im Themenbereich falls nicht schon genügend klar und zwingend im gemeindespezifischen Gesetzes- bzw. Regelwerk realisiert festzuschreiben, dass bei neuen Liegenschaften bzw. grösseren Umbauten pro Person die sich üblicherweise standardmässig in der Liegenschaft aufhält, in der Liegenschaft bzw. deren Gelände ein Veloparkplatz errichtet werden muss, damit nicht die Strasse etc. in Beschlag genommen werden muss zulasten Autofahrer. Gleiches gilt auch für Publibike u.ä. Zu wenig effektive Nachfrage eines Projektes das mit viel Geld von der Stadt dubios gestützt wird soll keine Autoparkplätze kosten. Es gibt nicht signifikant mehr Velobenutzer wenn es mehr Velo-Parkplätze oder Publibike gibt – Von dieser naiven träumerischen Propaganda-Mär zu einer 5-Monate-Velosaison muss man sich mal verabschieden. Und weil Leute nicht willens sind 200- 500m zu Fuss gehen und das Velo nehmen braucht man auch nicht alle paar Meter Veloparkplätze – das ist Pseudovelomobilität.

Weiterer Punkt im Parkplatzmanagement bzw. Flächenverschwendung und Schikane sind obsolet oder überdimensionierte Verwaltungsparkplätze die umgewandelt werden müssen in öffentlich benützbare Autoparkplätze (von gelb/weiss- zu weiss- oder blau-Markierung). Beispiel hierzu Polizei- bzw. Staatsanwaltschaftsparkplätze in der Stadt, obwohl Polizeistellen nicht mehr vorhanden bzw. wegen neuem PJZ Staatsanwaltschaften weggezogen sind. Sowieso brauchen Verwaltungsfahrzeuge eigentlich keine Parkplätze verteilt im öffentlichen Raum, denn wenn sie nicht am Heimstandort sind können sie für ein paar Minuten Verweildauer während ihrer auswärtigen Handlungen das Auto problemlos irgendwo abstellen (Halten ist kein Parkieren) und kriegen deswegen sowieso nie Bussen von der Stadtpolizei. Hier muss nach Redimensionierung der Verwaltungseinheit sofort Korrektur geschaffen werden. Wo vorher Verwaltungsautos standen sollen „Bürgerautos“ stehen können. Man braucht keine Schikane mittels Verwaltungsparkplätzen – das städtische Personal soll ja (wohl vergünstigt) ÖV und Velo benützen – braucht auch keine Autoparkplätze für (Privat-)PW.

Um die Disziplin bei den Velofahrern zu erreichen muss auch ein Bussenreglement existieren, dass über den Geldbeutel Fehlverhalten sanktioniert – wie bei allen anderen Verkehrsteilnehmern auch – es gibt keinen sinnigen Grund für diskriminierende Benachteiligung von Autofahrern bzw. Bevorteilung von Velofahrern im Strafbereich.

Ich hoffe mit dieser Kurzdarstellung Problem und Anliegen genügend klar dargestellt zu haben und bedanke mich in Voraus für Ihre Bemühungen.

Hochachtungsvoll


Sandro Bassola