

Auszug aus dem substanziellen Protokoll 46. Ratssitzung vom 17. April 2019

1162. 2019/93

Dringliches Postulat von Sven Sobernheim (GLP), Andri Silberschmidt (FDP) und 3 Mitunterzeichnenden vom 13.03.2019:

Ausgestaltung der Gebührenregeln für Free-floating Zweiradangebote hinsichtlich eines vielfältigen und effektiv nachgefragten Angebots

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements namens des Stadtrats die Entgegennahme des Dringlichen Postulats zur Prüfung ab.

***Sven Sobernheim (GLP)** begründet das Dringliche Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 1005/2019): Der Stadtrat erliess vor einem Monat neue Verordnungen, die eine Bewilligungspflicht für alle Free-floating-Anbieter, eine Kautions- und eine Gebühr für Zweiräder und eine höhere Gebühr für mehrradrige Fahrzeuge vorschreibt. Das gilt für Anbieter mit mehr als dreissig Fahrzeugen bei Zweirädern und mehr als drei Fahrzeugen bei mehrradrigen Fahrzeugen. Dass eine Regelung eingeführt wird, wurde bereits im Januar publik. Einige Tage vor dem Bekanntgeben des Beschlusses beantragten wir in der Kommission ein Informationstraktandum. Der Stadtrat liess sich dabei nicht anmerken, dass der Beschluss kurz darauf bekannt gegeben wird. Darum reichten wir das Dringliche Postulat ein. Mit ihm stellen wir weder die Bewilligungspflicht noch die Kautions- noch die Nutzungsgebühr für mehrradrige Fahrzeuge in Frage. Diesbezüglich sind wir mit dem Stadtrat einverstanden. Wir stellen nur die Nutzungsgebühren der Zweiradfahrzeuge in Frage. Die Veloförderung ist bereits seit langer Zeit ein Ziel des Gemeinderats und auch des Stadtrats. Wir wollen, dass Zweiradfahrzeuge gegenüber mehrradrigen Fahrzeugen anders behandelt werden. Es liegt auch ein Interesse an Sharing-Angeboten vor. So erkennt man beispielsweise am Bahnhof Oerlikon, dass die Anzahl von Veloabstellplätzen noch lange nicht ausreichen wird. Der Stadtrat muss nochmals ermitteln, wie hoch eine vertretbare Gebühr sein soll. STR Karin Rykart Sutter liess sich in der Neuen Zürcher Zeitung zitieren: «Wir haben kein grosses Interesse an den Sharing-Angeboten, da siebzig Prozent der Stadtbewohner bereits ein Velo haben.» Dem muss ich entgegen, dass ich zwei Velos habe und trotzdem die verschiedenen Sharing-Angebote nutze. Aus dem Velo-Besitz lässt sich nicht ableiten, ob jemand Sharing-Angebote nutzen wird oder nicht. Im selben Interview wurde argumentiert, dass O-Bike für viel Furore sorgte. Das stimmt und niemand im Parlament will nochmals eine O-Bike-Situation. Mit der Kautions- wird eine Wiederholung eines solchen Falls verhindert. Im Interview wurden die Kosten mit denen eines Parkplatzes verglichen und als sehr günstig bezeichnet. Das gilt wahrscheinlich im Vergleich mit einem Parkplatz der weissen Zone. Ein Parkplatz in der Blauen Zone, der maximal den Kostenaufwand der Verwaltung decken darf, kostet 2,5 Franken pro Jahr für die zwei Quadratmeter, die ein Velo braucht. Die Gebühr für Free-Floater liegt bei zehn Franken pro Monat für zwei Quadratmeter. Wir fordern darum im Postulat, was auch in der Blauen Zone gilt: Mit den Gebühren sollen maximal die Kosten der Verwaltung gedeckt werden. Das ist der richtige Weg der Velo-Förderung bei zweiradrigen Sharing-Angeboten.*

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements Stellung.

STR Karin Rykart Sutter: *Die Erfahrung aus den Jahren 2017 und 2018 zeigt, dass verschiedene Verleih-Anbietende mit grosser Flotte in den öffentlichen Raum drängen. Dazu gehört auch die Erfahrung mit dem O-Bike. Plötzlich waren die gelb-grauen Velos überall in der Stadt. Das Interesse war anfangs sehr gross. Doch sehr bald wurde es zum Ärgernis, dass sie Veloabstellplätze besetzten. Bald standen sie kaputt überall herum und landeten sogar in der Limmat. Die Velos wurden weder unterhalten noch eingesammelt. Am Ende musste die Stadt selbst die O-Bikes einsammeln und entsorgen. Billige Schrott-Velos als Wegwerfware will niemand mehr. In den letzten beiden Sommern entstanden weitere Verleih-Angebote. Für Free-floating-Anbieter ist die Stadt attraktiv. Damit stieg der Handlungsbedarf. Bisher beanspruchten sie den öffentlichen Raum gratis, obwohl es sich um ein kommerzielles Angebot handelt. Das führte zu Reklamationen von Gewerbetreibenden, die Ungleichbehandlung monierten. Die Gewerbetreibenden müssen beispielsweise Gebühren für die Warenauslage und die Plakatständer bezahlen. Taxis müssen für ihre Standplätze bezahlen. Der Stadtrat beschloss darum, dass in diesem Frühling eine Bewilligungspflicht und Gebühren für den gesteigerten Gemeingebrauch des öffentlichen Raums eingeführt werden. Das ist auch in der Allgemeinen Polizeiverordnung (APV) vorgesehen. Die Befürchtungen, dass eine Einschränkung der Free-floating-Angebote gegen die Veloförderung spricht, ist unbegründet: Aktuell liegen mir sechs Bewilligungsgesuche vor, ein siebtes wurde bereits angekündigt. Insgesamt sind das 2000 Free-floating-Verleihfahrzeuge, die überprüft werden. Die Gebühren und die Bewilligungspflicht halten also nicht vor Free-floating-Angeboten ab. Bei einem kommerziellen Angebot im öffentlichen Raum dürfen marktkonforme Gebühren erhoben werden. Eine Gebühr von 10 Franken pro Zweirad im Monat, 120 Franken pro Jahr, erachten wir als moderat und angebracht. Eine Auslage im Aussenquartier kostet im Vergleich 145 Franken pro Quadratmeter. Ein Taxistandplatz kostet 720 Franken im Jahr. Für eine temporäre bauliche Nutzung werden pro Quadratmeter monatlich zwischen 7 und 16 Franken in Rechnung gestellt. Die Benutzungsgebühren sind abhängig von der Grösse der Flotte und für die ersten dreissig Zweiradfahrzeuge muss keine Gebühr verrichtet werden. So kommen wir den Verleih-Anbietenden entgegen. Aufgrund der Wirtschaftsfreiheit ist es nicht zulässig, dass wir beispielsweise kleine Unternehmen oder Start-Ups gegenüber grösseren bevorzugen. Zudem müssen die Benutzungsgebühren nicht den Verwaltungsaufwand der Behörden abdecken, da sie nicht dem Kostendeckungsprinzip unterliegen. Für die Bevölkerung hat der öffentliche Raum einen wichtigen Stellenwert. Das gilt auch für die besonderen gewerblichen Ansprüche der einzelnen Organisationen und er ist nicht gratis. PubliBike wird immer wieder mit den anderen Angeboten verglichen und es wird mit Marktverzerrung und Bevorteilung argumentiert. PubliBike ist jedoch ein anderes Angebot. Der Gemeinderat überwies eine Motion, die zur Ausschreibung eines öffentlichen Veloverleihs führte. PubliBike ist ein stationsgebundener Veloverleih und kann nicht mit dem Free-floating-Angebot verglichen werden. Als städtischer Mobilitätspartner unterliegt PubliBike einer öffentlichen Angebots- und Betriebsverpflichtung. Dafür stellen wir öffentlichen Grund für die Stationen kostenlos zur Verfügung. Free-floating-Anbietende unterliegen keiner Angebotsverpflichtung. Es liegt also keine unzulässige Ungleichbehandlung oder eine Verletzung der Wirtschaftsfreiheit*

vor. Der Stadtrat will nicht bereits vor der Einführung der neuen Regelungen die Gebühren und Bewilligungen verändern. Zuerst wollen wir die Entwicklung beobachten. Wenn sich zeigt, dass sich die Situation nicht in die erhoffte Richtung bewegt, ist der Stadtrat bereit und flexibel, die Regelungen anzupassen. Wir sind aber nicht bereit, bereits vor der Einführung etwas rückgängig zu machen.

Weitere Wortmeldungen:

Stephan Iten (SVP): *Wir waren mit der neuen Gebührenregelung auch nicht einverstanden. Wir als gewerbefreundliche Partei wollen weitergehen. Wir sind der Meinung, dass, solange PubliBike keine Gebühren bezahlen muss, alle anderen das auch nicht sollen. Es kann argumentiert werden, dass PubliBike ausgeschrieben wurde und gewissen Pflichten unterliegt. Wie der Zuspruch der Ausschreibung aber zustande kam, ist für uns nach wie vor zweifelhaft. Es sieht im Moment so aus, als ob die Stadt mehr für PubliBike macht, als PubliBike für Zürich. In fünf Jahren laufen die Verträge mit PubliBike aus. Wenn man dann der Meinung ist, dass Anpassungen notwendig sind und PubliBike gebührenpflichtig wird, sollen alle Gebühren bezahlen. Es geht nicht um die Kautions; wir alle sehen ihre Notwendigkeit. Wir schlagen eine Textänderung vor. «Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, für Free-floating Zweiradangebote, welche den öffentlichen Raum nicht übermässig in Anspruch nehmen (max. 10 % Nutzung der öffentlichen Abstellflächen), die Gebühren zu erlassen, damit sie ein vielfältiges, von den Nutzenden in Zürich effektiv nachgefragtes Angebot ermöglichen, welches das Ziel der integrierten öffentlichen Mobilität unterstützt, statt gefährdet. Falls Anbietende abgabepflichtig werden, soll diese Abgabe abhängig von der Grösse der Flotte, Verteilung auf dem Stadtgebiet, Intensität der Nutzung, etc. sein. Insgesamt darf die Abgabe nicht innovationsverhindernd und nicht marktverzerrend sein.» Wir unterstützen das Postulat nur mit der Annahme der Textänderung.*

Andri Silberschmidt (FDP): *Der Stadtrat handelte in dreifacher Hinsicht falsch. Er hat kein Gespür für die Auswirkung der Bürokratie, kein Gespür für das Gewerbe und kein Gespür für Innovation. Im Februar zeigten sich die ersten Anzeichen einer neuen Regelung für Free-floating-Angebote. Über die Kommission suchten wir das Gespräch. Wir wurden lediglich vertröstet, dass Informationen folgen werden. Mit einer Medienmitteilung überraschte der Stadtrat schliesslich alle. Damit verpasste der Stadtrat, die Anbieter frühzeitig miteinzubeziehen. Die Regelungen sollen sogar bereits ab dem 1. April 2019 gelten, so dass wir trotz der einstimmigen Dringlicherklärung keine Chance hatten, um rechtzeitig auf die neue bürokratische Regelung zu reagieren. Die Benutzungsgebühren sind unnötig. Die bisherige Praxis sah vor, dass wenn nicht mehr als zehn Prozent der Abstellflächen genutzt wird, keine besondere Rechenschaft abgelegt werden muss. Diese Praxis funktionierte, was sich auch im Fall von O-Bike zeigte, das verschwand. Das fehlende Gespür für das Gewerbe und die Auswirkungen der Bürokratie zeigt sich im Argument, dass andere Gewerbe auch viel Regulierung kennen. Beim Thema Verkehr geht es stets um Autos, Velos und Parkplätze. Vergessen wird dabei, dass es auch Start-Ups gibt, nicht nur aus dem Ausland, sondern auch aus der Schweiz. Start-Ups können oft nicht von Beginn an die sehr hohen Gebühren bezahlen, da es sich um eine Markteintrittshürde handelt. Die Gebühren werden schliesslich an die Nutzer weiterge-*

geben und die Angebote somit künstlich verteuert. Die Anbieter sind durchaus bereit, mit der Stadt zusammenzuarbeiten. Im Sinne von Smart City können die Nutzungsdaten ausgewertet werden, damit die Infrastruktur verbessert werden kann. Der Stadtrat sollte die neuen Anbieter willkommen heissen und nicht grundlos zu hohen Abgaben verpflichten. Es ist Zeit für eine Regelung. Sie soll aber schlank sein und nur vorsehen, dass eine Bewilligung für die Nutzung des öffentlichen Grunds notwendig ist. Solange ein Angebot nicht mehr als zehn Prozent der Abstellfläche in Anspruch nimmt, soll dafür keine Gebühr erhoben werden. Die Ersuchung der Bewilligung bedeutet einen Aufwand der Stadt, dafür soll eine Gebühr bezahlt werden. Darum nehmen wir die Textänderung nicht an. Ich bitte den Stadtrat, eine Sharing-Economy- und velofreundliche Regulierung auszuarbeiten.

Natalie Eberle (AL): Ich bezweifle, dass mit dem Modell im Postulat der bürokratische Aufwand geringer wird. Wenn die sieben vorliegenden Gesuche bewilligt werden, bedeutet das, dass bereits siebzig Prozent des öffentlichen Abstellgrunds mit Free-floating-Angeboten zugestrichelt werden können, während damit Geld verdient wird. Der öffentliche Abstellgrund sollte in erster Linie von den Stadtbewohnenden genutzt werden können. Wir lehnen das Postulat ab. Vielleicht findet sich in Zukunft eine bessere Lösung für die Erhebung der Gebühren. Wenn mit dem öffentlichen Grund Geld verdient wird, sollte der Stadt dafür etwas zurückgegeben werden.

Simone Brander (SP): Aus SP-Sicht ist die neue Regelung grundsätzlich zu begrüßen; niemand wünscht sich den O-Bike-Zustand zurück. Das Postulat bezieht sich ausschliesslich auf Zweiradfahrzeuge. An der neuen Regelung mit drei und mehr Rädern soll sich nichts ändern. Diese Fahrzeuge brauchen mehr Platz im öffentlichen Raum und sollen dementsprechend mehr Gebühren bezahlen. Auch die neu eingeführte Bewilligungspflicht ist sehr sinnvoll und dient dem Stadtrat als Instrument, um die Nutzung des öffentlichen Raums zu steuern. Auch das Instrument der Kautionspflicht halten wir für sinnvoll und zielführend. Des Weiteren sollte auch der Aufwand der Verwaltung gedeckt werden. Es geht schliesslich um ein Abwägen zwischen der Förderung von Velos und den Gebühren für die kommerzielle Nutzung des öffentlichen Raums. In den Medien machte der Fall von Smide die Runde: Der E-Bike-Anbieter kündete an, dass er voraussichtlich sein Businessmodell einstellen muss, wenn die neuen Gebühren eingeführt werden. Gerade das Smide-Angebot zeigt auf, dass es möglich ist, den öffentlichen Raum verhältnismässig zu nutzen. Die Fragestellung ist auf eine differenzierte Betrachtung angewiesen. Unbestrittenermassen ist der öffentliche Raum wertvoll und wer ihn für kommerzielle Zwecke nutzen will, soll entsprechende Gebühren bezahlen. Es können jedoch nicht alle Anbieter über einen Kamm geschert werden. Wir bitten den Stadtrat, eine differenzierte Gebührengestaltung zu überprüfen. Damit kann den verschiedenen Modellen und innovativen Firmen besser gerecht werden. Ich halte es auch für sinnvoll, dass die Situation genau beobachtet wird. Die Befürchtungen sind nicht unbegründet: Wenn eine Vielzahl von neuen Geräten in der Stadt unterwegs ist, wird eine Kontrolle nicht funktionieren können. Denn viele Nutzende sind überfordert, weil sie nicht wissen, wo mit den Fahrzeugen gefahren werden darf und wo sie abgestellt dürfen werden. Damit es nicht zu einem Chaos kommt, muss die Stadt dafür sorgen, dass weiterhin im öffentlichen Raum gut miteinander umgegangen werden kann und dass es nicht zu grossen Konflikten

kommt. Wir unterstützen das vorliegende Postulat, weil unserer Meinung nach der Veloförderung ein grösseres Gewicht beigemessen werden sollte.

Andreas Egli (FDP): Für mich mutet es seltsam an, wenn argumentiert wird, dass mit tieferen Gebühren zu wenig Platz vorhanden sein wird, weil es zu viele Interessenten gibt. Höhere Gebühren führen nicht zu mehr Platz. Aber die Nutzer müssen letztlich mehr bezahlen. Ob mit den hohen Gebühren noch von Veloförderung gesprochen werden kann, stelle ich in Frage. Es gab eine Phase mit zu vielen Anbietern und Velos. Der Markt aber spielte und spickte O-Bike aus dem Markt. Das Free-floating-System und das Angebot von PubliBike seien nicht vergleichbar. In einem formalistisch strengen Rahmen mag das sein. Die Spielregeln wurden jedoch mittlerweile geändert. Neu werden Gebühren eingeführt, was bei der Einführung von PubliBike noch nicht der Fall war. Die Gebühren konterkarieren das Bestreben des formulierten Anspruchs der Stadtregierung und des Gemeinderats bezüglich der Veloförderung. Die Aktion macht den Eindruck des Schutzes von PubliBike. Insgesamt werden Velos so teurer. Staatsvelos, die viel kosten, sind nicht das beste Angebot für die Velonutzerinnen und Velonutzer. Die besten Velo-Angebote werden erreicht, indem die Nutzenden das von ihnen gewählte Angebot tatsächlich auch wählen können. Die Phase der Unruhe liegt hinter uns, der Markt konnte sich selbst regulieren.

Res Marti (Grüne): Ordnungspolitisch betrachtet ist es korrekt, dass die Anbieter für den gesteigerten Gemeindegebrauch etwas bezahlen müssen. Aus ordnungspolitischer Sicht ist an der Gebührenverordnung des Stadtrats nichts auszusetzen. Dabei ging aber die verkehrspolitische Diskussion vergessen. Sie umfasst die Fragen, welchen Beitrag die Free-floating-Angebote für das Gesamtverkehrssystem leisten und ob wir als Gemeinwesen diese Leistung wollen. Ich bin der Überzeugung, dass die zweirädrigen Free-floating-Angebote einen wesentlichen Beitrag zur Mobilitätsbewältigung in der Stadt leisten können. Jeder Tourist, der mit dem LimeBike vom Central zum Bellevue fährt, macht einen Platz im Tram frei. Jeder Pendler, der vom Bahnhof Altstetten zum Hardplatz mit einem Bird-Trottinett fährt, macht einen Platz im Bus frei. Ich bin der Meinung, dass die Anbieter der Free-floating-Zweiräder real anfallende Kosten bei der öffentlichen Hand bezahlen müssen. Niemand will, dass das ERZ wieder O-Bikes entsorgen muss oder dass Trottoirs von Trottinetts freigeräumt werden müssen. Darum bestreitet niemand die zu hinterlegende Kautions- oder den Grundbetrag für den effektiv anfallenden administrativen Aufwand. Auch bestreitet niemand die Bewilligungspflicht für die Anbieter. Diese sollten aber auch einen Anreiz erhalten, ein System anzubieten, das funktioniert und das die Nutzer dazu bewegt, Ordnung zu halten. Rein technisch bieten sich diesbezüglich einige Möglichkeiten an. Die Anbieter können beispielsweise technisch unterbinden, dass die Fahrzeuge an neuralgischen Standorten oder zu viele am gleichen Ort abgestellt werden. Mit der leistungsunabhängigen Pauschalgebühr für alle Fahrzeuge werden keine Anreize gesetzt. Die Anbieter bezahlen alle zehn Franken pro Fahrzeug, ohne dass die Unordnung auf den Trottoirs gelöst wird. In unserer Fraktion gibt es einige, die sich am oft wilden und unordentlichen Abstellen der Fahrzeuge und am nicht regelkonformen Verhalten der Verwender der Fahrzeuge stören. Leider konnte ich in der Fraktionssitzung mangels Anwesenheit meine Fraktion nicht argumentativ überzeugen. Darum werden wir in der Abstimmung rein grafisch ein LimeBike darstellen.

6 / 6

Stephan Iten (SVP): *Alle sprechen von der Veloförderung. Wer aber günstig Velos zum Verleih anbietet, soll Gebühren bezahlen. Handelt es sich hingegen um ein Staatsvelo, müssen keine Gebühren bezahlt werden. Dass mit sieben Anbietern siebzig Prozent des Platzes belegt wird, bezweifle ich. Die Nachfrage wird niemals so hoch sein. Veloförderung sollte nicht nur im Rahmen von Staatsvelos stattfinden.*

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements Stellung.

STR Karin Rykart Sutter: *Von den 2000 Verleihfahrzeugen, die in diesem Sommer in der Stadt zur Verfügung stehen werden, sind etwa 1500 E-Trottinets. In erster Linie geht es also um diese Fahrzeuge. Nach etwa zwei Jahren ist es durchaus möglich, die «Spielregeln» zu ändern, wenn ersichtlich wird, dass etwas nicht in die richtige Richtung geht. Kommerzielle Nutzung des öffentlichen Grunds soll gratis sein. Dagegen wurden Reklamationen von anderen Gewerblern eingereicht, da es sich um Ungleichbehandlung handle. Es ist schwierig, zu erklären, warum abhängig vom Angebot auf dem öffentlichen Grund ein Unterschied gemacht wird. Auch schwierig ist, dass die sympathischen Angebote anders behandelt werden sollen, als die weniger sympathischen Angebote.*

Das Dringliche Postulat wird mit 77 gegen 31 Stimmen (bei 3 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat