

Der Stadtrat von Zürich an den Gemeinderat

11. Juli 2018

Motion von Guy Krayenbühl und Sven Sobernheim betreffend Parkierung der Fahrzeuge von Carsharing-Unternehmen auf öffentlichen Parkplätzen, Änderung der Vorschriften über die Parkierungs- und Parkuhrkontrollgebühren, Ablehnung Motion, Entgegennahme als Postulat

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 10. Januar 2018 reichten Gemeinderäte Guy Krayenbühl und Sven Sobernheim (beide GLP) folgende Motion, GR Nr. 2018/4, ein:

Der Stadtrat wird beauftragt dem Gemeinderat eine Weisung vorzulegen, welche die Vorschriften über die Parkierungs- und Parkuhrkontrollgebühren sowie die Parkkartenverordnung dahingehend anpasst, dass Fahrzeuge von Carsharing-Unternehmen und Auto-Abo-Geschäftsmodellen unkompliziert gegen eine jährliche Gebühr auf sämtlichen öffentlichen Parkplätzen parkiert werden können.

Begründung:

Carsharing ist eine zukunftsweisende Form der Mobilität. Sie führt zu weniger CO²-Ausstoss sowie Platz- und Ressourcenverbrauch. Bisher müssen die Fahrzeuge von Carsharing-Unternehmen in der Stadt Zürich auf fixen privaten Parkplätzen abgestellt werden. Der Trend geht jedoch dahin, dass die Fahrzeuge von den Benützern nach Gebrauch überall abgestellt und über eine App von weiteren Benützern wieder geortet und neu gebucht werden können. Beispielhaft hierfür ist das private Carsharing-Unternehmen Catch a Car, welches diese neue Angebotsform bereits erfolgreich in Genf und Basel anbietet. Damit diese Form des Carsharings auch in der Stadt Zürich betrieben werden kann, sind die Vorschriften über die Parkierungs- und Parkuhrkontrollgebühren sowie die Parkkartenverordnung entsprechend anzupassen.

Nach Art. 90 der Geschäftsordnung des Gemeinderats (GeschO GR, AS 171.100) sind Motionen selbstständige Anträge, die den Stadtrat verpflichten, den Entwurf für den Erlass, für die Änderung oder für die Aufhebung eines Beschlusses vorzulegen, der in die Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderats fällt. Lehnt der Stadtrat die Entgegennahme einer Motion ab oder beantragt er die Umwandlung in ein Postulat, hat er dies innert sechs Monaten nach Einreichung zu begründen (Art. 91 Abs. 2 GeschO GR).

Der Stadtrat lehnt aus nachstehenden Gründen ab, die Motion entgegenzunehmen, beantragt aber die Umwandlung in ein Postulat:

Aktuell interessieren sich zwei Anbieter konkret dafür, in der Stadt Zürich ein «Freefloating Carsharing» einzuführen. Beim «Freefloating Carsharing» handelt es sich – anders als beim Angebot von «Mobility» – um einen standortungebundenen Autoverleih. Die Kundschaft kann das Fahrzeug an einem beliebigen Ort übernehmen bzw. abstellen. Die Verfügbarkeit und der Standort der Fahrzeuge können mittels App oder über eine Website eruiert werden. Die Nutzung der Fahrzeuge muss grundsätzlich für alle Personen möglich sein. Die Fahrzeugmiete sowie die Rückgabe sind kurzzeitig, stationsungebunden und müssen rund um die Uhr erfolgen können.

Den Motionären sowie den Interessenten schwebt vor, dass die «Freefloating Carsharing»-Fahrzeuge auf öffentlichen Flächen (Parkplätze der Blauen Zone und gebührenpflichtige «weisse» Parkplätze) zeitlich unbeschränkt abgestellt werden können.

Um dies zu ermöglichen, müssten zwei Erlasse angepasst werden. Die Gebührenpflicht für das Parkieren auf Parkplätzen mit Parkuhren («weisse» Parkplätze) ist in den «Vorschriften über die Parkierungs- und Parkuhrkontrollgebühren» (AS 551.330) geregelt. Wer zu welchem Preis in der Blauen Zone parkieren darf, ist in der «Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in Blauen Zonen (Parkkartenverordnung)» (AS 551.310) geregelt.

Es gibt diverse Studien zu den Auswirkungen von «Freefloating Carsharing» auf das Mobilitätsverhalten der Nutzenden. Sie kommen teilweise zu unterschiedlichen Ergebnissen.

Die im Auftrag der Landeshauptstadt München erstellte Evaluation (Endbericht; Evaluation CarSharing (EVA-CS); Landeshauptstadt München, 29. September 2015) beantwortet die Frage, ob die Nutzung von CarSharing-Angeboten zu einer erhöhten Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln führt, nicht eindeutig, es gebe aber Hinweise auf sinkende öV-Nutzungskenngrössen. Hingegen würden viele Anzeichen darauf hindeuten, dass eine Emissionsminderung erreicht werden könne. Klar festgestellt wurde ein positiver Effekt auf die Nutzung des öffentlichen Parkraums. Da die Fahrzeuge des Carsharings länger unterwegs sind als private Autos, benötigen sie weniger Parkraum. Das Reduktionspotenzial von privaten Autos liegt in verschiedenen Szenarien zwischen 1:1,8 (1 Carsharing-Fahrzeug ersetzt 1,8 private Autos) bis 1:6,2. Die Gutachter halten es für gesichert, dass die Bilanz positiv ist und somit eine Reduktion der privaten Autos erfolgt.

Die ETH Zürich hat im Auftrag der Mobility Genossenschaft die Auswirkungen des Pilotbetriebs in Basel wissenschaftlich untersucht (Analyse und Modellierung des Mobility-Pilotprojekts zu Freefloating Carsharing; 2016). Aufgrund ihrer Modellierung kommt die ETH-Studie zum Schluss, dass pro «Catch a Car»-Fahrzeug vier Privatfahrzeuge eingespart werden. Zudem reduziert sich die Nutzung von Privatfahrzeugen um 560 000 Kilometer pro Jahr. Dies entspricht einer Einsparung von rund 45 000 Liter Treibstoff respektive 104 Tonnen CO₂ pro Jahr. Ausserdem sind die Nutzerinnen und Nutzer überdurchschnittlich häufig mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs. Die ETH-Studie schliesst daraus, dass sich das Carsharing und die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel ideal ergänzen.

In Basel und Genf sind derzeit 150 bzw. 100 Fahrzeuge im Einsatz. In zahlreichen europäischen Städten (u. a. Berlin, Hamburg, Köln, München, Wien, Kopenhagen, Stockholm, London, Mailand, Brüssel) ist das «Freefloating Carsharing» bereits etabliert. Mehrere Anbieter sind auf dem Markt präsent.

Der Stadtrat steht dem «Freefloating Carsharing» eher offen gegenüber. Für die zeitlich unbeschränkte Nutzung der Blauen Zonen ist eine neue Kategorie der Parkkarte zu schaffen. Diese Parkkarte muss das Parkieren der «Freefloating Carsharing»-Fahrzeuge in allen Blauen Zonen ermöglichen. Dazu ist eine Anpassung der Rechtsgrundlagen (Parkkartenverordnung, AS 551.310) erforderlich. Es sind die Bezugsvoraussetzungen, allfällige Regulierungsmodalitäten und der Gebührenrahmen zu verankern. Als Regulierungsparameter sind beispielsweise die Anzahl der zugelassenen Anbieter, die Anforderungen an die Mindestgrösse der Flotte (z. B. 100 Fahrzeuge), an die einzusetzende Fahrzeug-Art (Grösse und/oder Antrieb z. B. durch Biogas- oder Elektro-Motoren) sowie eine Obergrenze der ausgegebenen Bewilligungen in Erwägung zu ziehen. Weitere Voraussetzungen wie etwa der Zugriff auf die Verkehrsdaten der «Freefloating Carsharing»-Betreiber und die Verpflichtung zur Beteiligung bei einer allfälligen Mobilitätsplattform sind ebenso denkbar.

Bei den Parkplätzen der Blauen Zone ist überdies zu beachten, dass bereits heute in den meisten Gebieten mehr Parkkarten abgegeben werden als Abstellmöglichkeiten verfügbar sind. Die Gebühren für die «Freefloating Carsharing»-Parkkarte müssen mindestens derjenigen der Gewerbeparkkarte (Fr. 360.– für ein Kontrollschild) entsprechen.

In der Innenstadt stehen nur sehr wenige Parkplätze der Blauen Zone zur Verfügung. Ein «Freefloating Carsharing» ist jedoch ungemein attraktiver für die Unternehmungen und die Kundschaft, wenn die Fahrzeuge auch in der Innenstadt übernommen und abgestellt werden können. Bei den gebührenpflichtigen («weissen») Parkplätzen ist erschwerend zu berücksichtigen, dass diese teilweise im Gebiet des historischen Kompromisses liegen, und dass sie mit einer zeitlichen Parkzeitbeschränkung belegt sind, die für die freefloatenden Fahrzeuge nicht

praktikabel ist. Für «Freefloating Carsharing»-Fahrzeuge müsste die Möglichkeit geschaffen werden, diese zeitlich unbeschränkt abstellen zu können. Die gebührenpflichtigen Parkplätze sind in erster Linie jedoch kundenorientiert und dienen nicht zuletzt der Kundschaft von Gewerbebetrieben. Es dürfte nicht im Interesse der Gewerbetreibenden und deren Kundschaft sein, wenn «Freefloating Carsharing»-Fahrzeuge über längere Zeit die Parkplätze für sich beanspruchen und somit andere Personenkreise von der Nutzung ausgeschlossen sind. Bei einer zeitlich unbeschränkt zulässigen Nutzung der gebührenpflichtigen Parkplätze auf Stadtgebiet müssten die Gebühren für eine «Freefloating Carsharing»-Parkkarte um einiges höher angesetzt werden als diejenigen für eine Gewerbeparkkarte.

Dem Parkieren von freefloatenden Fahrzeugen in den Blauen Zonen steht der Stadtrat positiv gegenüber. Hingegen erachtet er das zeitlich unbeschränkte Abstellen von «Freefloating Carsharing»-Fahrzeugen auf gebührenpflichtigen Parkplätzen als sehr kritisch. Insbesondere aus letzterem Grund lehnt er die Entgegennahme der Motion ab. Er ist jedoch bereit, die Anliegen der Motionäre als Postulat zu prüfen.

Im Namen des Stadtrats

die Stadtpräsidentin

Corine Mauch

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti