

Auszug aus dem substanziellen Protokoll 128. Ratssitzung vom 13. Januar 2021

3460. 2019/443

Postulat von Përparim Avdili (FDP) und Stefan Urech (SVP) vom 23.10.2019: Nutzung des Tickets für das Hardturm-Parkhaus als ZVV-Ticket

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe namens des Stadtrats bereit, das Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

***Përparim Avdili (FDP)** begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 1792/2019): Wir möchten mit dem Postulat erreichen, dass auf dem Hardturm-Parkhaus mit einem attraktiven Tarifmodell ein Park-and-Ride-System geschaffen wird. Die Gründe sind ganz einfach: Nebst der überbelasteten Verkehrssituation für den motorisierten Individualverkehr (MIV) in der Stadt Zürich, ist das Parkhaus am Rande – aber auch am Eingang – der Stadt seit dem Abriss des Hardturmstadions sehr tief ausgelastet. Die Stadt Zürich würde von der damit geschaffenen Entlastung profitieren. Ein Park-and-Ride-System würde selbstverständlich nicht das ganze Problem der Überbelastung lösen, aber dennoch einen Beitrag dazu leisten. Es würde nicht nur eine Entlastung des Verkehrs bringen, der von Westen in die Stadt hineinfährt, sondern auch in den Quartieren, die von Autos auf Parkplatzsuche belastet sind. In der umliegenden Gegend, beispielsweise an der Hardbrücke, hat es zwar diverse andere Parkhäuser. Aber wir wissen, dass diese Parkhäuser den Gesamtbedarf nie abdecken können. Für den Pendler, der mit dem Auto in die Stadt kommt, wäre es ebenfalls eine Entlastung, da man ihm ein gutes Angebot macht. Niemand fährt gerne im Stau. Die Stadt Zürich soll mit dem Park-and-Ride-System kein Geld verdienen. Das Angebot sollte für mögliche Nutzer, die aus beruflichen Gründen mit dem Auto in die Stadt kommen lukrativ sein. Die Stadt Zürich ist auf diese Arbeitsplätze angewiesen. Denen müssen wir Sorge tragen mit solchen Angeboten. Die Leute, die hier arbeiten, sollen nicht im Stadtzürcher Verkehr stecken bleiben. Das Postulat soll einerseits zur Entlastung des Gesamtverkehrs beitragen und andererseits der Förderung unserer Wirtschaft, unseres Gewerbes und zur Attraktivitätssteigerung der Arbeitsplätze dienen. Das Postulat wurde 2019 zwischen der dritten und der vierten Abstimmung über ein Stadionprojekt eingereicht. Die Realisierung des Projekts Ensemble wird noch einige Zeit dauern. Deshalb macht es durchaus Sinn, dass wir das Postulat nach wie vor unterstützen. Beispiele für Park-and-Ride-Systeme gibt es zahlreiche in der Region, in der Schweiz als auch im Ausland. Es ist so, dass die einen besser genutzt werden als die anderen. Wir sind der Meinung, dass die Stadt Zürich das Modell Park-and-Ride in einer langfristigen Verkehrsplanung grundsätzlich mehr berücksichtigen müsste. Ob das in der Stadt selbst ist oder in Zusammenarbeit mit der Agglomeration, um den Verkehr früher abzufangen, wird situativ unterschiedlich zu beurteilen sein. Das Beispiel des Parkhaus Uetliberg zeigt, dass ein solches stadtnahes Angebot gut genutzt wird. Wenn Sie an einer ideologiefreien Verkehrspolitik interessiert sind, die Raum schafft für Versuche und den Haushalt nicht belastet, stimmen Sie dem Postulat zu.*

Barbara Wiesmann (SP) begründet den von Dr. Davy Graf (SP) namens der SP-Fraktion am 13. November 2019 gestellten Ablehnungsantrag: Wie den Postulanten ist es auch mir wichtig, dass der Verkehr möglichst nicht in die Stadt fährt. Mit diesem Postulat kann dies aber nicht erreicht werden. Die Preise im Parkhaus Hardturm sind bereits heute viel tiefer als im Zentrum. Da die Autofahrerinnen und Autofahrer den Stossverkehr und die Preise der Parkhäuser im Zentrum offenbar in Kauf nehmen, kann ich mir nicht vorstellen, dass ein paar Franken dieses Verhalten ändern würden. Man müsste das Parkieren praktisch gratis machen, damit es eine Wirkung hat – und das kann ja nicht das Ziel sein. Meine Vorstellung von Park-and-Rail ist nicht, dass man am Stadtrand parkiert, sondern bereits in der Agglomeration oder auf dem Land in den Zug steigt. Angenommen, man bezahlt acht Franken für vier Stunden parkieren, inklusive ZVV-Ticket ab Hardturm, lohnt es sich also schon ab drei Zonen, mit dem Auto zum Hardturm-Parkhaus zu fahren. Es liegt zwar nicht in unserer Kompetenz, das System Park-and-Rail aus der Agglomeration oder vom Land zu fördern. Aber mit diesem Vorstoss würden wir das aktiv behindern. Aus diesen Gründen befürchten wir, dass das Postulat eher noch zu mehr Verkehr führen könnte. Deshalb lehnen wir es ab.

Weitere Wortmeldungen:

Res Marti (Grüne): Das Grundproblem dieses Vorstosses ist das falsche Verständnis von Park-and-Ride – es heisst aus gutem Grund nicht Ride-and-Park, die Reihenfolge ist durchaus relevant. Wenn man in einem Dorf wohnt, aus dem nur zwei Mal pro Tag ein Bus fährt, ergibt es Sinn, mit dem Auto bis zum nächsten Bahnhof zu fahren und von dort den Zug nach Zürich zu nehmen. Es ist aber nicht im Sinn der Idee Park-and-Ride, mit dem Auto ins Zentrum zu fahren – das Hardturm-Parkhaus liegt relativ zentral in der Stadt Zürich – und für die letzte Meile noch das Tram zu nehmen, weil man in der Stadt sowieso im Stau stehen und keinen Parkplatz finden würde. Das ist weder im Interesse des Gesamtverkehrssystems, noch der Umwelt, noch der Bewohner des Limmattals, die bereits heute schon genug unter dem motorisierten Verkehr leiden. Es ist nicht einmal im Interesse des Benutzers dieses Angebots. Ich suchte nach einem Beispiel von einem Ort, von dem aus es Sinn machen würde, mit dem Auto zum nächsten Bahnhof zu fahren. Was liegt in unserer Wahrnehmung peripherer als Oberwil-Lieli im Aargau? Ich musste feststellen, dass man sogar von dort in 30 Minuten mit dem ÖV am Hauptbahnhof Zürich ist. Das schafft man mit dem Auto nicht, erst recht nicht, wenn man erst in ein Parkhaus fahren und dort noch umsteigen muss. Von Oberwil-Lieli bis zum Hauptbahnhof kostet es mit dem ÖV Fr. 10.60. Das sind Fr. 4.40 mehr, als die Tageskarte für die Stadt Zürich. Für dieses Geld kann man im Hardturm nicht einmal 2,5 Stunden parkieren, die Tagespauschale im Parking kostet 28 Franken. Wer mit dem Auto ins Hardturm-Parkhaus und dann mit dem Tram ins Zentrum fährt, zahlt also auch mit Gratis-Ticket mehr und braucht länger, als wenn er direkt mit dem ÖV angereist wäre. Der Kluge fährt im Zuge oder im Bus. Wer dies nicht tut, muss nicht noch mit einem Gratis-Ticket für den ÖV belohnt werden. An diesem Vorstoss ist interessant, dass nicht einmal das übliche Argument funktioniert, das von konservativen Verkehrspolitikern jeweils vorgebracht

wird. Nämlich, dass diese Leute alle nur in die Stadt hineinfahren, weil sie schwere Lasten transportieren müssten. Wer packt diese Lasten schon vom Tram ins Auto um.

Stefan Urech (SVP): Es fiel mir schwer, der Argumentation von SP und Grünen zu folgen. Man versuchte, irgendwelche Argumente an den Haaren herbeizuziehen. Man behauptete, das Hardturm-Parkhaus läge im Zentrum der Stadt – es liegt am Stadtrand und befindet sich direkt neben der Autobahneinfahrt Richtung Aargau. Es wurden auch falsche Preise genannt. Sie versuchten krampfhaft zu begründen, warum genau dieses Park-and-Ride nicht funktionieren soll. Man hörte aber klar heraus: Sie wollen keine Park-and-Ride-Lösungen. Dies erstaunt mich, insbesondere bei der SP. Sie finden aus Hannover, München, Exeter, Portsmouth, Wien usw. zahlreiche Beispiele, wo Ihre internationalen sozialdemokratischen Genossen mehr Park-and-Ride für Pendler wollen. Liebe SP, Ihr driftet immer mehr nach links und wollt einfach, dass niemand mehr in ein Auto steigt. Wir wollten Hand bieten für einen Versuch für eine sinnvolle Verkehrspolitik. Sie wollen das nicht, das nehmen wir zur Kenntnis.

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): Man muss bereits lange in diesem Rat sitzen, um eine derart dürftige Argumentation für die Ablehnung eines Postulats zu hören bekommen, das sich durch eine vernünftige Anbindung ans Auto für den öffentlichen Verkehr einsetzen wollte. Es wurde klar: Man will nicht, und man will nicht, weil man nicht will. Nur schon die Behauptung, der Hardturm befände sich mitten in der Stadt, macht klar, wie abstrus die Argumentation ist. Beim Beispiel mit Oberwil-Lieli wurde nur die reine Fahrzeit erwähnt, nicht aber, dass diese Verbindungen nicht so oft wie die Tramlinie 4 in der Stadt Zürich angeboten werden. Es geht hier nur noch um Ideologie.

Sven Sobernheim (GLP): Lieber Pärparim Avdili (FDP), am besten wärst du wahrscheinlich mit deinem Anliegen direkt zu Regierungsrätin Carmen Walker-Späh gegangen. Dort hättest du wahrscheinlich am meisten erreicht. Wir haben zu den ZVV-Tarifen nichts zu sagen. Der ZVV kann uns zwar vorschreiben, dass wir wegen Corona unsere Reserven aufbrauchen müssen, wie viele Leute wir wofür beschäftigen müssen und, dass eine Sänfte teurer ist als ein einfaches Tram 2000. Es gibt aber ein sehr gewichtiges Argument, dieses Postulat zu unterstützen. Das Parkhaus Hardturm steht dermassen leer, dass man sich schon mal überlegen müsste, was wir damit machen. Ich fände aber Escape Rooms passender als ein Anreizsystem, um mit dem Auto dorthin zu fahren. Von wo sollen denn die Leute kommen, die in diesem Parkhaus parkieren sollen? Von Baden, von wo wir eine viertelstündliche S-Bahn subventionieren, so dass Sie innerhalb von 15–20 Minuten im Herzen der Stadt sind? Es gibt nicht viele Gründe, warum wir in ein gut ausgebautes S-Bahn-Netz investieren und gleichzeitig noch einen Anreiz schaffen sollten, um mit dem Auto bis an den Stadtrand zu fahren. Dafür haben wir die Park-and-Ride in Wiesendangen, Affoltern am Albis und Baden, so dass Sie von dort mit der subventionierten S-Bahn direkt ins Zentrum der Stadt kommen. Lehnen Sie das Postulat ab.

Pärparim Avdili (FDP): Die Idee des Postulats ist, dass wir als Gemeinde Zürich unseren Verkehr entlasten. Wir wollen ein gutes Angebot für unsere Stadt schaffen. Deshalb geht es via Stadtrat und nicht über die kantonale Regierung. Es ginge ja auch nicht um

ein langfristiges Projekt, ich verstehe wirklich nicht, warum man da so vehement dagegen ist. Ich hörte ebenfalls kein handfestes Argument dagegen. Wir hoffen alle, dass an der Stelle möglichst bald das Projekt Ensemble gebaut wird. Es wäre deshalb ein guter Versuch, weil es eben nicht im Zentrum der Stadt ist, sondern am Eingangstor im Westen. Offenbar wissen die Linken wieder besser, was die Autofahrer wollen und nicht wollen. Ich persönlich kenne Leute, die es in Erwägung ziehen würden, das Angebot zu nutzen. Das sind nicht Menschen, die aus Faulheit das Auto nutzen, dagegen wehre ich mich. Es hat auch nicht mit konservativer Verkehrspolitik zu tun, auch dagegen wehre ich mich. Es geht um Leute, die das Auto – aus welchen Gründen auch immer – effektiv brauchen. Für diese Menschen würde wir ein gutes Angebot schaffen, damit ihr Arbeitsort in der Stadt Zürich weiterhin attraktiv bleibt. Leider ist man auf linker Seite nicht bereit, einen Kompromiss zu machen. Verkehrspolitik wird offenbar nicht miteinander, sondern gegeneinander und ideologisch betrieben.

Peter Anderegg (EVP): *Der kleinste gemeinsame Nenner in dieser Diskussion ist, dass alle Park-and-Ride eine gute Sache finden. Die zentrale Frage ist, wie man Park-and-Ride definiert. Aus der Sicht der EVP geht Park-and-Ride am besten so: Man fährt irgendwo in der Region draussen mit dem Auto an einen Bahnhof und dann mit der S-Bahn möglichst schnell in die Stadt. Das Parkhaus Hardturm ist aus unserer Sicht schon zu weit in der Stadt drin, als dass es dieser Definition von sinnvollem Park-and-Ride entsprechen würde. Deshalb lehnen wir das Postulat ab.*

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe Stellung.

STR Michael Baumer: *Es ist immer wieder erstaunlich, zu welchen Themen man auch noch eine längere Verkehrsdebatte führen kann. Wenn ich das als ÖV-Minister betrachte, ist der Idealfall tatsächlich, dass Sie an ihrem Wohnort bereits in den Bus oder die S-Bahn steigen und so nach Zürich fahren. In den meisten Fällen ist dies sehr gut möglich, der öffentliche Verkehr im Kanton Zürich ist ein Gesamtkunstwerk. Es ist so, dass wir in der Stadt den höheren Takt haben, was damit zu tun hat, dass wir dichter besiedelt sind und mehr Arbeitsplätze an einem Ort haben. Entsprechend gibt es Landgemeinden, in denen das ÖV-Angebot nicht so ideal ist. Auch ich halte es für den Idealfall, wenn man dann mit dem Auto zur nächsten S-Bahn-Station fährt. In der Realität stellt man fest, dass es nach wie vor einen grossen Anteil an Verkehr gibt, der mit dem Auto von Westen in die Stadt hineinfährt. Interessanterweise parkieren diese Leute meist im Zentrum und benutzen dann tatsächlich den ÖV, wofür sie auch ein Ticket kaufen. In diesem Sinn wäre es eine spannende Idee, mit einem Anreiz zu verhindern, dass sie ganz in die Stadt hineinfahren. Für die Zukunft besteht generell die Frage, wie wir unsere Haltestellen umsteigefreundlicher machen, nicht nur für das Auto, sondern für alle Verkehrsteilnehmenden. Im Hardturm ginge es nur um Autos, aber auch hier ginge es um eine bessere Vernetzung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern. Insofern wären wir bereit, dieses Postulat zu prüfen. Allerdings ist es richtig, dass wir es in dem Sinn prüfen würden, indem wir dem ZVV einen Brief schreiben würden. Die Hoheit für die Tickets liegt im Kanton Zürich beim ZVV, und dieser hat in der Vergangenheit kein Gehör für solche Angebote gehabt. Wir würden ihn aber bitten zu prüfen, inwieweit das*



5 / 5

sinnvoll eingeführt werden könnte, ohne die S-Bahn zu konkurrenzieren.

Das Postulat wird mit 31 gegen 78 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat