



Auszug aus dem substanziellen Protokoll 23. Ratssitzung vom 16. November 2022

960. 2022/340
Postulat von Anna Graff (SP), Selina Frey (GLP) und 2 Mitunterzeichnenden vom 13.07.2022:
Entwicklung und Stärkung niederschwelliger Angebote in den Quartieren im Bereich Lastentransporte

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements namens des Stadtrats bereit, das Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

Selina Frey (GLP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 409/2022): Das Thema Mobilität bewegt im wahrsten Sinn des Wortes. Es bewegt auch uns, weil es ein wichtiges Thema zur Erreichung des Netto-Null-Ziels ist. Verhaltensveränderungen funktionieren am besten, wenn sie einfach, bedürfnisgerecht und im besten Fall günstig sind. Deshalb möchten wir beim Lebensalltag der Menschen ansetzen, um mit konkreten Massnahmen eine Verlagerung in Richtung Langsamverkehr und hin zu ökologischeren Mobilitätsalternativen angehen zu können. In Zürich kommt man gut ohne Auto von einem Ort zum anderen. Schwieriger wird es, wenn man grössere Lastentransporte vornehmen muss. Natürlich gibt es Cargo-Velos. Wer keine Kinder hat, benötigt diese jedoch nicht regelmässig, sodass sich eine Anschaffung normalerweise nicht lohnt. Aber auch wenn man Kinder hat, ist es nicht so einfach. Die Cargo-Velos lohnen sich vor allem bei Kleinkindern, später sind die Kinder zu gross. Seit der Pandemie gibt es in Velo-Kellern zunehmend weniger Platz. Das Postulat wäre der richtige Ansatz, um auf Sharing-Themen zurückzukommen und zu prüfen, wie wir die Bevölkerung in diesem Bereich unterstützen können. Es soll geprüft werden, wie in den Quartieren niederschwellige Angebote im Bereich Lastentransporte unterstützt werden können. Es gibt unterschiedliche Vorgehensweisen, zum Beispiel ein Sharing-Angebot von Cargo-Velos und Veloanhängern mit Mietoptionen. Wir können uns aber auch vorstellen, dass nach Möglichkeit die städtische Elektroflotte genutzt werden könnte. Angebote wie Sharoo oder dergleichen, die man aus dem privaten Bereich kennt, könnten auch auf andere Fälle angewendet werden. Das Konzept von Cargo-Velo-Sharing ist nicht neu und existiert bereits in verschiedenen Städten. Die Mobilitätsakademie hat dies erforscht. Wichtig ist uns vor allem, dass ein flächendeckendes Angebot zur Verfügung gestellt wird. Dies ist ein treibender Faktor für die Akzeptanz und Nutzung von Cargo-Velos. Weil es auch wichtig ist, dass die Leute über ein Angebot Bescheid wissen, könnten wir uns vorstellen, dass man das Angebot in der ZüriMobil-App anbietet oder auf eine andere Art und Weise unterstützt. Das Thema ist zudem aus zwei weiteren Gründen aktuell: Im Themenbereich von PubliBike kommt es zu neuen Angebotsverhandlungen und bei der «SalüBox», die im Herbst 2022 eingeführt wurde, geht es darum, dass man Pakete oder andere Lasten auf kürzeren Wegen innerhalb von – vor allem steilen – Quartieren weitertransportiert. Den Textänderungsantrag werden wir annehmen.



Derek Richter (SVP) begründet den von Roger Bartholdi (SVP) namens der SVP-Fraktion am 31. August 2022 gestellten Ablehnungsantrag: Wir nehmen gerne entgegen, dass die GLP verstanden hat, dass es nicht nur Personenlogistik, sondern auch Warenlogistik gibt. Dies trägt beispielsweise der Tatsache Rechnung, dass uns der Kanton vor einem Monat ein Güterverkehrs- und Logistikkonzept präsentiert hat. In diesem steht, dass wir vor grossen Herausforderungen stehen. Der Kanton rechnet mit einer Zunahme der Verkehrsleistung im Warenbereich um 24 Prozent. Es handelt sich um mehrere Tausend Tonnen; man spricht von sogenannten Tonnenkilometern. Cargo-Bikes können ein Promille eines Promilles dieser Tonnenkilometer übernehmen. Sie sind hauptsächlich im privaten Umfeld zu suchen und leisten keinen signifikanten Beitrag zur gesamten Warenlogistik, insbesondere in Anbetracht der Topografie der Stadt. Von Nutzen wären sie allenfalls in der Innenstadt, in den Kreisen 4, 5 oder 2. In den Gebieten Zürichberg, Höngg oder im Kreis 3 ist ein Transport ohne Elektrounterstützung nicht möglich. Man kann die Bikes nicht einfach so zu Hause unterbringen, da sie sehr viel Platz benötigen. Aus diesem Grund existieren verschiedene Angebote von privaten Anbietern. Aus Sicht der SVP reicht dieses Angebot aus. Wer ein Cargo-Bike mieten möchte, kann dies heute tun. Das Velo ist ein saisonaler Verkehrsträger und ein Binnentransportmittel. Man kann die gleiche Menge an Waren auch im öffentlichen Verkehr transportieren. Wir sehen dieses Thema nicht als eine öffentliche Aufgabe an. Aus unserer Sicht sollte man dafür keine öffentlichen Gelder zur Verfügung stellen. Im bereits angekündigten Textänderungsantrag wird gefordert, dass man öffentlichen Grund für die Bikes zur Verfügung stellt. Wir lehnen auch diese Forderung ab. Es ist klar, woher der Wind weht: Das Angebot soll auf bestehenden Parkplätzen realisiert werden. Das können wir nicht befürworten. Wir lehnen das Postulat mit oder ohne Textänderung ab.

Weitere Wortmeldungen:

Michael Schmid (AL) stellt folgenden Textänderungsantrag: Im Ziel des kommunalen Verkehrsrichtplans heisst es: «Die städtische Mobilität richtet sich auf das Klimaschutzziel von Netto-Null-Treibhausgas bis ins Jahr 2030 aus.» Zur Erreichung dieses Ziels ist es unumgänglich, dass Warentransporte mit möglichst leichten und energieeffizienten Fahrzeugen stattfinden. Lastenvelos sind diesbezüglich ideal. Wenn man einmal etwas transportieren muss, ist dies meistens nicht so gross, dass es mit dem Lastenvelo nicht transportiert werden könnte. Wenn wir es schaffen, den Zugang zu den Lastenvelos möglichst einfach zu gestalten und die Leute vom Besitz und der Nutzung eines Autos abzubringen, sparen wir nicht nur Energie, sondern auch Geld. Die Bereitstellung von Infrastruktur für Lastenvelos bringt für den Staat wesentlich weniger Kosten mit sich, als jene für zehn bis zwanzig Mal schwerere Autos. Wir haben nur einen einzigen Vorbehalt: Cargo-Velos könnten von unerfahrenen Benutzern unsachgemäss abgestellt werden, sodass sie – ähnlich wie E-Trottinette – im Weg stehen könnten. Dedizierte Abstellorte, wie man es von PubliBike kennt, wären aus unserer Sicht sinnvoll. Wir schlagen deshalb vor, den Text wie folgt zu ergänzen: « (...), dass diese stadtweit und möglichst flächendeckend an festen Stationen zur Verfügung stehen.» Ob sich die Stationen auf öffentlichem oder privatem Grund befinden sollen, lassen wir offen. Wir würden dem Postulat auch ohne die Annahme der Textänderung zustimmen.



Benedikt Gerth (Die Mitte): Grundsätzlich halten wir Lastentransportvelos für sinnvoll. Man sollte diese auch entsprechend nutzen. Wir sind aber nicht der Meinung, dass dieses Angebot von der Stadt gefördert werden müsste – insbesondere dann, wenn die Stadt in planwirtschaftlicher Manier vorgeben würde, dass beispielsweise in einem Quartier 500 und in einem anderen Quartier 300 Cargo-Velos bereitgestellt werden müssten. Es gibt bereits Personen, die Cargo-Velos nutzen. Es ist eine Anmassung zu verlangen, die Stadt solle dies fördern. Eine Nachfrage, die es nicht gibt, sollte man nicht künstlich mit einem Angebot fördern, das es nicht braucht. Es gibt Plattformen wie *sharely.ch*, über die man Gegenstände, die man benötigt, ausleihen und wieder zurückgeben kann. Künstlich ein Angebot zu schaffen, das nicht benötigt wird, ist weder nachhaltig noch im Sinn der CO₂-Neutralität. Die Mitte/EVP-Fraktion lehnt das Postulat ab.

Andreas Egli (FDP): Wir bekommen jeweils von der GLP zu hören, wie liberal sie im Gegensatz zu uns sei. Nun fordert die GLP, dass die Stadt ein Angebot erstellen soll oder zumindest die Möglichkeit dazu erhalten soll. Bei den Cargo-Velos sind bereits private Anbieter auf dem Markt. Die Fahrzeuge sind vergleichsweise gut ausgelastet. Es sind mehrere Tausend Nutzer und Nutzerinnen, die die Cargo-Bikes nachfragen. Es handelt sich tatsächlich um einen steigenden Bedarf und eine steigende Nutzerzahl. Wenn die Stadt ein eigenes Angebot schafft, ziehen sich die privaten Anbieter zurück, weil es keinen Sinn macht, gegen die Stadt anzukämpfen. Wirtschaftlich kann es nicht funktionieren, wenn die Stadt mit dem grossen Portemonnaie des Steuerzahlers antritt. Egal wie ineffizient das System der Stadt sein mag: Private haben dagegen keine Chance. Ich glaube nicht, dass dies das Ziel der GLP ist. Es wäre jedoch das Ergebnis einer Umsetzung, wie sie sich vielleicht einige Personen im Rat vorstellen: einer Verstaatlichung dieses Angebots. Die FDP lehnt den Vorstoss deshalb ab. Wir sind jedoch nicht komplett dagegen. Es ist davon auszugehen, dass der Vorstoss dank der linken Mehrheit überwiesen wird. Wenn die Stadt das Anliegen prüft, könnte sie aus unserer Sicht auch prüfen, ob sie den Anbietern der Cargo-Velos zusätzliche Abstellplätze zur Verfügung stellen kann. Cargo-Velos sind breiter als normale Velos und benötigen mehr Platz. Es braucht eine Lösung. Bei der Limmattal- und Hänggerstrasse werden momentan viele Parkplätze abgebaut, weil die Gleise weiter auseinandergeführt werden. Wenn die bestehenden Autoparkplätze keinen Platz mehr haben, können wir nichts dagegen tun, weil es schlicht keinen Platz hat und die Autos zu breit sind. An Orten wie diesen könnte man allenfalls zusätzliche Plätze für Cargo-Bikes schaffen, damit die privaten Anbieter ihre Leistung anbieten könnten. Wenn es darum gehen würde, dass man die Idee von Cargo-Bikes in diese Richtung unterstützen möchte, würden wir auch in Zukunft dahinterstehen. Wir können aber nicht dahinterstehen, wenn zusätzliche finanzielle Mittel von der Stadt gesprochen werden müssten. Wir wollen nicht, dass das finanzielle Desaster von ZüriBike auch in der Schwergewichtsklasse der Cargo-Bikes stattfindet.

Anna Graff (SP) ist mit der Textänderung einverstanden: Es wurde der Vorwurf geäussert, wir würden nicht berücksichtigen, dass bereits private Angebote existieren. Wir nehmen jedoch auf diese Realität Bezug und sprechen uns dafür aus, dass bestehende private Initiativen in diesem Bereich unterstützt werden sollen. Damit der Cargo-Transport von einzelnen Personen genutzt werden kann und dies jederzeit und von überall



4 / 4

her möglich ist, braucht es ein breites Sharing-Angebot. Dieses muss stadtweit und möglichst flächendeckend und zu jeder Tageszeit verfügbar sein, ähnlich wie bei Mobility. Unser Ziel ist, dass Privatpersonen auf motorisierte Fahrten oder motorisierte Fahrzeuge verzichten können. Private Angebote können miteinbezogen werden, damit ein Angebot geschaffen werden kann, dass es in dieser Form noch nicht gibt. Der Vorstoss ist sinnvoll und innerhalb der bestehenden privaten Angebote eingebettet. Wir nehmen den Textänderungsvorschlag der AL an.

Angenommene Textänderung:

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie man in den Quartieren niederschwellige Angebote im Bereich Lastentransport (z.B. mittels Sharingangebot von Cargovelos und Veloanhängern sowie Mietoptionen nicht ausgelasteter städtischer Elektrofahrzeuge) entwickeln oder stärken kann. Geprüft werden soll dabei insbesondere, ob die Stadt selber ein Sharing-Angebot entwickeln soll oder ob sie private Angebote – seien es neue oder bestehende – so fördern kann, dass diese stadtweit und möglichst flächendeckend an festen Stationen zur Verfügung stehen. Ebenfalls soll geprüft werden, ob das geschaffene bzw. unterstützte Angebot in bestehende Apps (wie etwa ZüriMobil) integriert werden kann.

Das geänderte Postulat wird mit 73 gegen 41 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat