

Auszug aus dem substanziellen Protokoll 59. Ratssitzung vom 19. August 2015

1166. 2015/184 Postulat von Matthias Probst (Grüne) und Guido Trevisan (GLP) vom 10.06.2015: Pilotprojekt mit flexiblen Parkplatzgebühren für gebührenpflichtige Parkplätze in der Innenstadt

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt der Vorsteher des Polizeidepartements namens des Stadtrats die Entgegennahme des Postulats zur Prüfung ab.

***Matthias Probst (Grüne)** begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 1033/2015): Wir wollen mit einer marktorientierten Lösung ein Parkplatzmanagement einführen. Im Rahmen eines Pilotversuchs sollen alle Parkplätze in einem definierten Perimeter Sensoren erhalten, die messen, ob der Parkplatz frei ist. Anhand der gesammelten Daten wird ein Preis für den Parkplatz berechnet, der stets so hoch sein soll, dass 15 % der Parkplätze frei bleiben. So könnten Angebot und Nachfrage zusammengebracht werden. Damit würde auch jeglicher Suchverkehr in der Stadt verhindert. Die Parkplatzpreise würden dank des intelligenten Systems strassen- oder quartierweise automatisch eingestellt und wir hätten eine interessante Datengrundlage für weitere Diskussionen. So würden die Daten zum Beispiel den tatsächlichen Wert der Parkplätze aufzeigen, ob es zu viele oder zu wenige hat, ob die Parkplätze am falschen Ort sind oder ob man sie allenfalls ganz aufheben könnte. Die Idee stammt aus einem Blog der avenir suisse, in dem die Aussage gemacht wird, man müsse das Angebot – also die Menge der Parkplätze – deregulieren und auch den Preis deregulieren. In den blauen Zonen würde das aufgrund der Flatrate nicht funktionieren. Doch man könnte in einer weissen Zone in der Innenstadt eine etwas intelligentere Preispolitik machen. Wir wissen nicht, ob es teurer oder günstiger wird, es wird aber wesentlich schlauer sein als das heutige Modell. Das Modell wurde bereits in San Francisco erprobt. Man könnte das Modell übernehmen und auf unsere Verhältnisse anpassen. Damit wären wir einen Schritt weiter in einer Sache, in der wir seit Jahrzehnten nicht weiterkommen, und könnten eine sinnvollere Politik machen. Ich hoffe, dass insbesondere die marktliberalen Kräfte im Rat mitmachen.*

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Polizeidepartements Stellung.

***STR Richard Wolff:** Der Antrag ist interessant und wir würden ein solches Modell nicht grundsätzlich ausschliessen. Es sprechen jedoch zwei formale Gründe dagegen. Erstens fehlt uns die gesetzliche Grundlage. Das Modell wäre aufgrund der Parkuhrkontrollgebührenverordnung nicht umsetzbar. Eine Anpassung würde ein längerer Prozess bedeuten. Zweitens befinden wir uns im Moment an einem anderen Punkt der Revision der Parkplatzgebühren. Damit würden wir zwei Anpassungen überlagern. Vielleicht könnte man ein solches Modell in zehn Jahren umsetzen. Es würde allerdings eine total neue Infrastruktur benötigt. Dies müsste rechtzeitig vorbereitet werden, damit nicht eine ganze Generation von neuen Parkingmetern zu Schrott deklariert würde. Doch der heutige Zeitpunkt ist zu früh.*

Mauro Tuena (SVP): Es fehlt tatsächlich die Rechtsgrundlage. Zudem ergibt der Vorstoss unter dem Strich eine Parkplatzgebührenerhöhung. Das ist die logische und einzige Konsequenz. Unsere Partei wehrt sich vehement gegen irgendwelche Gebührenerhöhungen. Ich frage mich, ob es tatsächlich im Sinn der Grünen und der Grünliberalen ist, dass sich dann nur noch reiche Bürger freie Parkplätze leisten können. Wir wollen, dass sich auch jemand mit etwas weniger Einkommen einen Parkplatz leisten kann. Diese Personen müssen auch bei einer dramatischen Erhöhung der Gebühren parkieren können. Eine Konsequenz des Vorstosses könnte auch sein, dass es einen Run auf die Parkplätze gibt, bevor diese Erhöhung stattfindet. Doch im Postulat wird gerade damit argumentiert, dass ein Suchverkehr verhindert werden soll. Mit einem solchen Postulat wird es aber genau dazu kommen. Wir können diesen Vorstoss weder heute noch in zehn Jahren befürworten.

Marc Bourgeois (FDP): Die Forderung ist nicht marktwirtschaftlich. Ein freier Markt definiert sich durch ein freies Angebot und eine freie Nachfrage. Wir haben hier aber einen Markt mit einem starren Angebot. Die Forderung ist auch nicht liberal. Staatliche Leistungen sollten aus liberaler Sicht grundsätzlich allen offenstehen und nicht nur Reichen oder sonst einer auserwählten Klientel. Die *avenir suisse* nennt zwei Faktoren, die untrennbar miteinander verknüpft sind: Erstens die Liberalisierung des privaten Parkplatzangebots und zweitens lageabhängige Parkgebühren auf öffentlichem Grund. Wenn man den Privaten keinerlei Vorgaben mehr macht, werden sie dort lieber Räumlichkeiten vermieten als Parkplätze erstellen. Dadurch trägt am Ende der Staat die Last. Diese Lösung wollen wir nicht. Wie der Polizeivorsteher richtig erwähnt hat, ist momentan ein Dekret in Überarbeitung. Daher kommt der Vorschlag zu einer Unzeit. Wir nehmen mit Belustigung zur Kenntnis, dass die Grünen offenbar der Ansicht sind, dass Parkplätze zu gewissen Zeiten den reichen Mitbürgerinnen und Mitbürgern vorbehalten sein sollen und dass knappe städtische Leistungen zu Marktpreisen zu vergeben sind. Falls dies nicht nur für Parkplätze, sondern auch für Wohnungen gelten würde, können wir gerne über einen gemeinsamen Vorstoss sprechen. Für die FDP ist klar: Die Vorgaben, die *avenir suisse* vorschlägt, sind nicht erfüllbar. Die FDP lehnt den Vorstoss ab.

Dr. Davy Graf (SP): In der Begründung wird auf den Pilotversuch in San Francisco verwiesen. Die Zutaten sind interessant: Sensoren, Smart Meters, eine Flexibilität im Angebot, eine Preisschwankung, ein Algorithmus im Hintergrund, der die Parkplatzbewirtschaftung berechnet, Apps, mit denen man die freien Parkplätze findet. Die SP wird den Vorstoss dennoch ablehnen. Das System wäre nicht eins zu eins übertragbar auf Zürich. In San Francisco wird die Parkplatzgebühr für jeden Strassenzug neu berechnet. 100 Meter sind bei uns noch eine Gehdistanz, in den USA bereits eine Fahrdistanz. Zudem existiert in San Francisco das Problem, dass Leute ständig um den Block herum fahren, weil sie einen Parkplatz suchen, und ihr Auto manchmal einfach neben ein parkiertes Auto auf die Fahrbahn stellen. Da ein flüssiger Verkehr San Francisco ein Anliegen ist, ist das System für die Stadt eine praktische Art und Weise, die Parkplätze zu bewirtschaften. San Francisco will, dass auf einer Strecke von 100 Metern mindestens ein Parkplatz frei ist. 15 % entsprechen genau einem Auto. Diese Zahl müsste für Zürich angepasst werden. Zweitens ist das System nicht gerecht gegenüber denjenigen, die teure Parkplätze nicht zahlen können. Wir wollen das nicht.

3 / 3

Guido Trevisan (GLP): Wir wollten mit dem Vorstoss einen anderen Blickwinkel aufzeigen. Die Digitalisierung wird auch in diesem Bereich Einzug halten. Zur Argumentation, dass es für den kleinen Bürger zu teuer würde: Beim Flugverkehr richten sich die Kunden nach den Preisen aus, was eine Glättung der verfügbaren Ressourcen zur Folge hat. Die SBB wiederum versucht, Auslastungsproblematiken unter anderem mit dem 9-Uhr-Pass zu lösen. Das Schlagwort ist dynamisches Pricing. Wir haben ein unflexibles System. Oft wird angeprangert, dass bei einer Reduktion der Parkplätze ein Suchverkehr entsteht. Doch wenn sich die Nachfrage glätten würde und Parkplätze zur Verfügung gestellt werden könnten, könnte man den Suchverkehr minimieren. Sicherlich würden einige Parkplätze zu gewissen Zeiten nur denjenigen zur Verfügung stehen, die auch bereit sind, einen gewissen Preis zu zahlen. Dort könnten alternativ andere Verkehrsmittel genutzt werden. Dies spielt auch in die Städteinitiative mit ein. Selbstverständlich sollten die Preise aber gegen oben begrenzt sein. Zum Thema Angebot und Nachfrage: Es gibt auch Angebote, die beschränkt sind.

Christina Schiller (AL): 1996 wurde in der Stadt der Parkplatzkompromiss geschlossen. Die AL ist der Meinung, dass es an der Zeit ist, über diesen Kompromiss zu verhandeln. Wir wollen aber keine wirtschaftlichen Überlegungen, sondern eine Reduktion der Parkplätze. Im Rat wird immer wieder über das Thema diskutiert. Dabei wäre es so einfach, einen fast zwanzig Jahre alten Kompromiss zu erneuern. Wir wollen nicht, dass Angebot und Nachfrage über den Preis entscheiden und dass die Kaufkraft entscheidet, wer parkieren kann und wer nicht und lehnen das Postulat ab.

Markus Hungerbühler (CVP): Inhaltlich schliessen wir uns der Meinung des Stadtrats an: Es fehlen die gesetzlichen Grundlagen. Somit ist es zurzeit nicht möglich, überhaupt ein Pilotprojekt durchzuführen. Wenn ein Grüner von marktorientierten Lösungen spricht, sollte man zudem vorsichtig sein, da eventuell andere Ziele dahinterstecken könnten.

Das Postulat wird mit 25 gegen 93 Stimmen abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat