

## **Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 301/2004

Sitzung vom 10. November 2004

### **1704. Anfrage (Wohneigentum und Autobesitz)**

Kantonsrätin Eva Torp, Hedingen, und Kantonsrat Roland Munz, Zürich, haben am 16. August 2004 folgende Anfrage eingereicht:

Eine zunehmende Zahl Menschen im Kanton Zürich setzen statt auf eigenen Autobesitz auf Car-Sharing. Von den 171 Gemeinden befinden sich in 93 Gemeinden jeweils mehrere Standorte des Marktleaders Mobility. Wurden 1993 gesamtschweizerisch noch etwas mehr als 3000 CarSharer gezählt, sind es heute über 58300.

Dies wirft Fragen auf, um deren Beantwortung wir die Regierung hiermit ersuchen:

1. Wie viele Hausbesitzerinnen und Hausbesitzer leben im Kanton Zürich, und wie viele davon haben mindestens ein eigenes Auto?
2. Gibt es Unterschiede bezüglich Autobesitz zwischen Gemeinden mit CarSharing-Standorten und Gemeinden ohne solche Standorte?
3. Konnten Veränderungen des Autobesitzes durch Privatpersonen in Gemeinden nach Inbetriebnahme von CarSharing-Standorten festgestellt werden?
4. In welcher Bandbreite liegen die vorgeschriebenen Parkplatzzahlen je Wohneinheit in den Gemeinden des Kantons Zürich?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Eva Torp, Hedingen, und Roland Munz, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Gemäss der vom Regierungsrat festgelegten Leitidee der Gesamtverkehrskonzeption leistet der Kanton Zürich mit einem guten Mobilitätsangebot einen wesentlichen Beitrag an die Standortattraktivität seines Lebens- und Wirtschaftsraums. Um den damit verbundenen Ansprüchen gerecht zu werden, sind neben der Gewährleistung der Grundversorgung vorab dauerhafte Fortschritte in den Wirkungsbereichen Verkehrsqualität, Sicherheit, Umwelt sowie Siedlung und Landschaft zu erzielen.

Der Regierungsrat hat der Volkswirtschaftsdirektion und der Bau-  
direktion am 16. April 2003 den Auftrag erteilt, bis Ende 2005 regionale Verkehrskonzepte als Grundlage für die Entwicklung von Agglomerationsprogrammen auszuarbeiten. Als Zwischenschritt war die «Strategie Agglomerationsverkehr» zu erarbeiten, die vom Regierungsrat an der

Sitzung vom 27. Oktober 2004 beschlossen wurde. Für die Entwicklung von regionalen Gesamtverkehrskonzepten stehen Regionen mit hohen Verkehrsbelastungen – vor allem die beiden Städte Zürich und Winterthur sowie die Regionen Glattal und Limmattal – im Vordergrund. Vorab in diesen Gebieten kann auch Car-Sharing einen Beitrag zu einem attraktiven Mobilitätsangebot leisten.

Laut einer Studie des Nationalen Forschungsprogramms 41 (NFP41) sind die wichtigsten Voraussetzungen für ein «Leben ohne Auto» eine optimale Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln und eine intakte Nahversorgung. Die kantonale Verkehrs- und Siedlungspolitik setzt mit einer Vielfalt von Instrumenten schwergewichtig an der Verbesserung dieser Voraussetzungen an, weniger an der unmittelbaren Förderung von Car-Sharing. Infolge der hohen Affinität von öffentlichem Verkehr und Car-Sharing werden durch die Förderung einer guten Versorgung mit öffentlichem Verkehr in den dicht besiedelten Räumen und mit einer Siedlungsentwicklung nach innen auch die Rahmenbedingungen für einen kostengünstigen Einsatz von Car-Sharing verbessert.

Zu Frage 1:

Über die Zahl der Hausbesitzerinnen und Hausbesitzer, die im Kanton Zürich wohnen und ein Auto besitzen, besteht keine Statistik. Die Eidgenössische Gebäude- und Wohnzählung (Volkszählung) gibt Auskunft über Bestand und Eigentumsquote der Wohnungen und Einfamilienhäuser. Danach gab es im Jahr 2000 im Kanton Zürich rund 100 000 bewohnte Einfamilienhäuser, wovon 77% von den Eigentümern selbst bewohnt wurden. Bei den knapp 500 000 Wohnungen betrug der Anteil, der von den Eigentümern selbst bewohnt wird, 12%. Diese Daten sind jedoch nicht mit Informationen betreffend Autobesitz gekoppelt.

Das Strassenverkehrsamt erfasst zwar Fahrzeuge und deren Halter, nicht aber, ob diese Hausbesitzer sind oder nicht. Die Zahlen des Fahrzeugbestandes sind damit für jede Gemeinde verfügbar; aus diesen Daten kann jedoch kein Bezug zu den Wohnverhältnissen hergestellt werden. Die Daten geben mithin keine Auskunft über die in einem Haushalt verfügbaren Autos. Informationen über Autobesitz und Autoverfügbarkeit sind einzig beim Mikrozensus Verkehr mit Daten zu den Wohnverhältnissen gekoppelt. Allerdings wurde hier das Verkehrsverhalten nur stichprobenartig erhoben, sodass eine Auswertung der Daten bis auf Stufe der Gemeinden unmöglich ist. Aus dem letzten Mikrozensus aus dem Jahr 2000 geht hervor, dass rund 90% der Haushalte in Einfamilienhäusern im Kanton Zürich mindestens ein Auto besitzen, bei den Haushalten in Zwei- und Mehrfamilienhäusern haben rund 72% mindestens ein Auto. Im Schnitt haben 74% aller Haushalte min-

destens ein Auto. Rund 90% der Eigentumshaushalte und 70% der Haushalte, die nicht von den Eigentümern bewohnt werden (Miete, Untermiete, Genossenschaft), haben mindestens ein Auto.

Zu Frage 2:

Beim Mikrozensus Verkehr wurde auch nach dem Einsatz von Car-Sharing gefragt. Auf Grund des geringen Anteils von Car-Sharing-Nutzern und der kleinen Stichprobe lassen sich jedoch keine statistisch zulässigen Hochrechnungen für den Kanton Zürich erstellen. Gesamtschweizerisch wird die Kilometerleistung mit Car-Sharing-Autos auf unter 2‰ der gesamten von der Bevölkerung mit Privatautos zurückgelegten Kilometerleistung geschätzt. Der Anteil der Fahrzeuge des Car-Sharing-Marktleaders Mobility am gesamten Personenwagenbestand beträgt schweizweit 0,5‰. Bei diesen Grössenverhältnissen wird klar, dass aus statistischen Daten kein direkter Einfluss von Car-Sharing-Standorten auf die Autobesitzquote nachgewiesen werden kann. Hingegen besteht ein indirekter Zusammenhang, der aber auf die hohe Affinität von öffentlichem Verkehr und Car-Sharing zurückzuführen ist: Car-Sharing ist nur dort ökologisch und ökonomisch sinnvoll betreibbar, wo eine genügend grosse Anzahl von Personen in genügend kurzer Zeit einen Car-Sharing-Standort erreichen kann. Car-Sharing erfordert also – ähnlich wie eine Haltestelle des öffentlichen Verkehrs – eine gewisse Siedlungsdichte. In dicht besiedelten Gebieten ist die Autobesitzquote deutlich tiefer als in ländlichen, wenig dichten Siedlungsgebieten. Der Grund liegt jedoch vor allem im überdurchschnittlichen Angebot des öffentlichen Verkehrs und in der höheren Dichte von zu Fuss und per Velo zu erreichenden Zielen, kaum an den höheren Car-Sharing-Angeboten. Der direkte Einfluss des Car-Sharings auf den Autobesitz ist zurzeit also viel zu klein, als dass er sich durch irgendwelche Daten über den Autobesitz von den viel gewichtigeren anderen Einflüssen herausfiltern liesse.

Zu Frage 3:

Auch die zeitliche Entwicklung der autofreien Haushalte zeigt, dass der Einfluss von Car-Sharing auf den Autobesitz wesentlich kleiner ist als andere Einflussfaktoren. 1994 gab es im Kanton Zürich rund 162 000 autofreie Haushalte: Im Jahr 2000 waren es noch etwa 150 000, d. h., die Zahl der autofreien Haushalte nahm jährlich um etwa 2000 Einheiten ab. Diese Entwicklung von autofreien Haushalten zeigt sich laut Mikrozensus Verkehr sowohl in ländlichen Gebieten (1994: 14,6%; 2000: 10,0%) als auch in städtischen Gebieten (1994: 30,8%; 2000: 27,2%). Sogar in der Stadt Zürich nahm der Anteil autofreier Haushalte von 45,4% im Jahr 1994 auf 42,2% im Jahr 2000 ab. Dem stehen im selben Zeitraum schweizweit knapp 5000 neue Mobility-Kunden pro Jahr gegen-

über. Aus einer Untersuchung aus dem Jahr 1998 (Peter Muheim & Partner, Luzern, «CarSharing – der Schlüssel zur kombinierten Mobilität») geht hervor, dass von 1000 Mobility-Neukunden rund 200 Kunden nach der Mitgliedschaft auf ihr Auto verzichten; über die Hälfte der Kunden hatte schon zuvor kein eigenes Auto. Car-Sharing vermag den Trend zu einer höheren Motorisierung zurzeit um etwa 10% zu dämpfen, bei weitem aber nicht umzukehren.

Zu Frage 4:

Die Zahl der Fahrzeugabstellplätze wird nach den Bestimmungen des Planungs- und Baugesetzes (PBG; LS 700.1) durch die Gemeinden in der Bau- und Zonenordnung festgesetzt (§§ 242 ff. PBG). Diese unterliegt der Genehmigung durch die Baudirektion, welche eine Prüfung bezüglich Gesetzes- und Richtplankonformität vornimmt (§§ 2 und 5 PBG). Wichtige Grundlage für die Beurteilung ist dabei die kantonale Wegleitung zur Ermittlung des Parkplatzbedarfs. Ausgangspunkt der Überlegungen ist der so genannte Grenzbedarf. Er liegt bei einem Parkplatz pro 80 m<sup>2</sup> Wohnfläche plus 10% für Besucher. Die tatsächlich für ein bestimmtes Gebiet vorgeschriebene Mindest-Parkplatzzahl ist abhängig vom Gemeindetyp (zentrale und weniger zentrale Orte) sowie von der öV-Güteklasse, d. h., es gibt verschiedene Reduktionsfaktoren je nach Zentralität und Erschliessung. Die Festlegung des Parkplatzbedarfs ist eine planerische Aufgabe, bei der die angemessene Lösung unter Beachtung aller massgebenden Interessen je nach den konkreten Verhältnissen zu bestimmen ist. Das geltende Recht geht davon aus, dass in der Regel sicherzustellen ist, dass genügend Abstellplätze auf privatem Grund geschaffen werden (Minimalanforderungen). Eine Begrenzung der freiwillig erstellten Parkierungsflächen in Form einer Festsetzung des höchstzulässigen Parkplatzangebots kommt dort, wo genügend Raum vorhanden ist, nicht vor. Grosszügige Unterniveaugaragen und offene Parkierungsflächen sind daher insbesondere in peripheren und ländlichen Gegenden möglich, soweit nicht beispielsweise eine Grünflächenziffer die Versiegelung der entsprechenden Flächen verbietet. Die Festsetzung eines höchstzulässigen Parkplatzangebots kommt vorab dort in Betracht, wo ein erheblicher Zielverkehr besteht, das heisst bei Arbeitsplätzen sowie Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen.

Ein systematischer Überblick über sämtliche Parkplatzregelungen in kommunalen Bau- und Zonenordnungen oder in Parkplatzverordnungen gibt es derzeit im Kanton Zürich nicht. Anhand der einschlägigen Erlasse der Gemeinden der Planungsregion Glattal sowie der Stadt Zürich kann jedoch ein grober Eindruck über die Bandbreite der Parkplatzregelungen für Wohnungen gewonnen werden. In 13 Glattal-Ge-

meinden beträgt die geforderte Parkplatzzahl für eine Wohnung von 80 m<sup>2</sup> Fläche in einem Mehrfamilienhaus zwischen 1,1 und 1,8 (Stadt Zürich: 0,9). Für ein Einfamilienhaus mit 160 m<sup>2</sup> Wohnfläche liegt der Bereich zwischen 1,8 und 3,0 (Stadt Zürich: 1,8). In rund der Hälfte dieser Gemeinden werden nur Minimalforderungen an zu erstellende Parkplätze festgelegt. Bei der anderen Hälfte der – meist grösseren – Glattal-Gemeinden sowie der Stadt Zürich bestehen dagegen auch Bestimmungen über die höchstzulässige Zahl an Abstellplätzen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

**Husi**