

**Grosser Gemeinderat, Vorlage**

**Postulat der Fraktion Alternative-CSP vom 23. März 2021 betreffend Mobility-Abo für alle BewohnerInnen der Stadt Zug**

Bericht und Antrag des Stadtrats Nr. 2700 vom 14. Dezember 2021

Sehr geehrte Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 23. März 2021 hat die Fraktion Alternative-CSP das Postulat betreffend «Mobility-Abo für alle BewohnerInnen der Stadt Zug» eingereicht. Sie verlangen darin ein gratis Mobility-Abo für alle Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Zug.

Die Begründung des Vorstosses ist aus dem vollständigen Postulatstext im Anhang ersichtlich.

An seiner Sitzung vom 13. April 2021 hat der Grosse Gemeinderat das Postulat dem Stadtrat zum schriftlichen Bericht und Antrag überwiesen.

Wir erstatten Ihnen hierzu den folgenden Bericht und Antrag. Der Inhalt ist wie folgt gegliedert:

- 1. Grundsätzliches zu Carsharing**
- 2. Die Idee aus Zürich**
- 3. Angebot für die Stadt Zug**
- 4. Situation in der Stadt Zug**
- 5. Fazit**
- 6. Antrag**

### 1. Grundsätzliches zu Carsharing

Die Idee, Fahrzeuge gemeinsam zu benutzen, geht auf die späten 1980er Jahre zurück. Bereits 1987 wurden in Zürich die ATG Auto Teilet Genossenschaft und die Genossenschaft ShareCom gegründet. Am 7. April 1997 entsteht mit der Fusion der beiden die erste Mobility Genossenschaft mit 17'000 Kundinnen bzw. Kunden und 760 Fahrzeugen. Heute hat die Genossenschaft 245'000 Kundinnen und Kunden und verfügt über 2'950 Fahrzeuge an 1'540 Standorten in der Schweiz. Sie ist die grösste Anbieterin in der Schweiz. Sie ist im Kanton Zug domiziliert; der Hauptsitz befindet sich in Rotkreuz.

Carsharing stellt heute in der Schweiz einen festen Bestandteil des Mobilitätsangebotes dar. Das gemeinsame Nutzen von Fahrzeugen bringt Vorteile für das Individuum und für die Gemeinschaft:

- Reduktion der Anzahl Fahrzeuge in einer Stadt und dadurch langfristig eine CO<sup>2</sup>-Reduktion
- Reduktion der individuellen Kosten für die Anschaffung eines Fahrzeugs
- Reduktion des individuellen und öffentlichen Raumbedarfs für Fahrzeuge
- Flexibilität in Wahl und Kombination der Verkehrsmittel
- Förderung des öffentlichen Verkehrs

Carsharing ist heute ein etabliertes und rentables Geschäftsmodell.

### 2. Die Idee aus Zürich

Gemäss einer Mitteilung vom 5. März 2021 in der Neuen Zürcher Zeitung kommen Mieterinnen und Mieter von städtischen Wohnungen in Zürich neu in Genuss eines Gratis-Abonnements beim Car-Sharing Anbieter Mobility. Die Liegenschaftsabteilung der Stadt Zürich begründet diesen Schritt mit «Nachhaltigkeit». Eine umweltfreundlichere Mobilität trage dazu bei, die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft zu erreichen. In Zürich profitieren so 9'200 Haushalte von diesem vergünstigten Angebot. Die Stadt Zürich zahlt dafür pauschal CHF 12'000.00, also CHF 1.30 für ein Jahresabonnement, welches regulär CHF 129.00 kostet (vgl. Tabelle weiter unten).

Die Liegenschaftsabteilung der Stadt Zürich möchte mit dem Gratis-Mobility-Abonnement eine Vorbildfunktion ausüben und diese weiter bei Planungen und Bewilligungen als Verhandlungsargument einsetzen. Die Mobility Genossenschaft ihrerseits profitiert von zusätzlich zur Verfügung gestellten Mobility-Standplätzen, was auch den Kundinnen und Kunden zu Gute kommt.

Die Nachricht wurde von der Bevölkerung unterschiedlich aufgenommen. Bei den bürgerlichen Parteien war von «Privilegien für die eigene Klientel der rotgrünen Stadtregierung» die Rede, wenn auch Carsharing nicht grundsätzlich in Frage gestellt wurde. Festgestellt werden muss, dass die Kosten für die Abonnemente nicht aus der Steuerkasse der Stadt Zürich, sondern aus der Mieterkasse der Städtischen Wohnungen der Stadt Zürich bestritten werden.

### 3. Angebot für die Stadt Zug

Nun regt die Alternative-CSP der Stadt Zug an, auch für Zug eine solche Massnahme zu prüfen – hier allerdings nicht nur für Mieterinnen und Mieter von städtischen Wohnungen, sondern für die ganze Bevölkerung der Stadt Zug. Anders als in Zürich müsste der Betrag dann aus der Stadtkasse bezahlt werden. Der Stadtrat ist der Idee nachgegangen und hat ein entsprechendes Angebot bei der Firma Mobility eingeholt. Dieses beläuft sich auf CHF 200'000.00 pro Jahr pauschal für alle Zugerinnen und Zuger (vgl. Beilage 2), was einem Preis von CHF 14.20 pro Abonnement entspricht (vgl. Tabelle 1).

**Tabelle 1:** Angebotsvergleich Zürich – Zug

	Haushalte (HH)	Angebot Mobility CHF	Preis CHF/HH
Wohnungen der Stadt Zürich	9'200	12'000.00	1.30
Angebot für Zuger Bevölkerung	14'100	200'000.00	14.20

Im Abonnement des Carsharing-Anbieters Mobility Genossenschaft ist im Abonnementspreis von CHF 129.00 pro Jahr eine Fahrtengutschrift von CHF 30.00 jährlich und der Zugang zu allen Fahrzeugkategorien enthalten. Die Fahrkilometer und die Fahrzeit sind zusätzlich zu bezahlen. Dieses Arrangement gilt auch für das Angebot von Mobility an die Stadt Zug.

In Zug gibt es heute (Stand Mai 2021) 1'933 Abonnenten. Ihnen stehen heute 27 Autos an 13 Standorten zur Verfügung. Mobility rechnet eigenen Angaben zufolge mit einer möglichen Zunahme der Abonnenten in Zug aufgrund eines solchen Gratis-Angebotes auf 2'900 Abonnenten und bietet der Stadt einen Rabatt von 46.5% auf den regulären Preis an (Tabelle 2).

**Tabelle 2:** Kostenübernahme pro Abonnement

Erwartetes Kundenpotential in der Stadt Zug	Preis Mobility Abonnement	Kostenübernahme pro Abo Stadt Zug	Kostenübernahme pro Abo Mobility	Total Jahrespauschale Stadt Zug*
2'900 (9.6%)	CHF 129.00	CHF 69.00 (53.5%)	CHF 60.00 (46.5%)	CHF 200'000.00

\*Laufzeit 1 Jahr, inkl. Mehrwertsteuer, Gültigkeit des Angebots: 4 Monate

Gemäss Verhandlungen mit dem Carsharing-Anbieter kann das Angebot der Stadt Zürich nicht skaliert werden, da es mit anderen Rahmenbedingungen verknüpft war. Das Preisangebot für Zug lässt allerdings den Schluss zu, dass Mobility hier kein nennenswertes Kundenpotenzial vermutet. Dies dürfte neben der hohen Verfügbarkeit von privaten Fahrzeugen auch an den verkehrspolitischen Rahmenbedingungen liegen: In der Stadt Zug sind in der Regel überall genügend Abstellplätze für private Fahrzeuge vorhanden, dies trotz zunehmend autoarmen Wohnsiedlungen und beschränktem Parkplatzangebot in Verdichtungsgebieten. In Zürich dagegen sieht die Situation anders aus. Dort herrscht zwar in einzelnen Quartieren ein Mangel an Abstellplätzen, gleichwohl ist in der Limmatstadt indes ein zunehmender Verzicht auf ein eigenes Auto zu konstatieren. Gründe dafür sind neben den Anschaffungs- und Unterhaltskosten für ein eigenes Fahrzeug etwa das ÖV-Angebot und die vorherrschenden Stadtstrukturen («Stadt der kurzen Wege»). Dies führt vermehrt auch zu Leerständen in privaten Tiefgaragen.

#### 4. Situation in der Stadt Zug

In der Stadt Zug waren im 2020 insgesamt 17'151 Personenwagen immatrikuliert. Das sind 0.55 Personenwagen (PW) pro Einwohner oder 1.21 Personenwagen pro Haushalt (vgl. Tabelle 2). Die Zuger Werte liegen damit um einiges höher als in Zürich mit 135'755 Personenwagen (0.32 Personenwagen pro Einwohner und 0.7 Personenwagen pro Haushalt) und stagnierten in den letzten Jahren.

**Tabelle 3:** Immatrikulierte Fahrzeuge

	PW absolut	PW pro Haushalt	PW pro Einwohner
Zürich	135'755	0.7	0.32
Zug	17'151	1.21	0.55

Wie die Tabelle 3 zeigt, stehen in Zug in der Regel mindestens eines, oft aber auch mehrere Privatfahrzeuge pro Haushalt zur Verfügung. Es ist wohl möglich, dass viele Haushalte ein gratis Mobility-Abonnement lösen würden, sollte denn ein solches offeriert werden, doch darf in Zug kaum davon ausgegangen werden, dass dadurch weniger Autos gekauft, geschweige denn private Fahrten reduziert würden. Im Gegenteil ist zu befürchten, dass eine solche Aktion eher zu mehr privaten

Fahrten führen würde, weil jedem Haushalt dadurch eine weitere Option zur Verfügung stünde. Der Nutzen für die Öffentlichkeit hingegen bliebe in Frage gestellt.

### **Entwicklungsstrategie und Verkehrspolitik Zug**

Die Entwicklungsstrategie der Stadt Zug sieht vor, eine klimaschonende Mobilität zu fördern. Dabei setzt die Stadt Zug auf ein gleichberechtigtes Nebeneinander verschiedener Verkehrsmittel und auf die Vorteile des öffentlichen Verkehrs im Nahbereich, den Ausbau der Fahrrad- und Fussgängerverbindungen und die Attraktivitätssteigerung der öffentlichen Räume.

Das Ziel der Stadt Zug ist es, durch verschiedene Massnahmen, wie beispielsweise einer angepassten übergeordneten Verkehrsführung, das Zentrum vom motorisierten Verkehr zu entlasten. Des Weiteren sollen das Verkehrsverhalten und die Nutzung der Verkehrsinfrastruktur optimiert werden (Einbindung Arbeitgeber in Mobilitätsmanagement). Das Carsharing stellt diesbezüglich eine Möglichkeit dar, indem es die Anzahl privater Fahrzeuge reduzieren kann. Eine Reduktion der privaten Fahrten ist jedoch aufgrund eines Gratis-Angebots für Mobility Fahrzeuge in der Stadt Zug aus den oben angeführten Gründen nicht zu erwarten.

### **Kostenwahrheit**

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass der wichtigste Faktor zur Reduktion des Verkehrs überhaupt die Kostenwahrheit darstellt. Jede Subventionierung des Verkehrs führt dazu, dass die Mobilität gefördert wird. Das Verursacherprinzip ist langfristig der einzige erfolgversprechende Weg, vermeidbare Fahrten zu reduzieren. Der Stadtrat lehnt deshalb jede Subventionierung von privaten Fahren mit öffentlichen Mitteln ab.

### **Werbeeffekt und Gleichbehandlung der Anbieter**

Zwar könnte ins Feld geführt werden, dass eine solche Aktion im Sinne einer angestrebten nachhaltigen Stadtentwicklung durchaus einen sympathischen Werbeeffekt hätte. Würde eine solche jedoch in Betracht gezogen, müsste die Gleichbehandlung von Anbietern sichergestellt werden. Bei der Mobility Genossenschaft handelt es sich um eine kommerzielle Anbieterin mit einer starken, monopolähnlichen Stellung im Markt. Es wäre zu überlegen, wie man kleineren Anbietern, wie zum Beispiel Ubeeqo, 2EM usw. allenfalls eine Chance geben könnte mit zu offerieren. Allerdings hält der Stadtrat wenig von Symbolpolitik und setzt die finanziellen Mittel lieber für konkrete Massnahmen ein.

## **5. Fazit**

Ein gratis Mobility-Abo für alle Zugerinnen und Zuger scheint nur auf den ersten Blick eine verlockende Lenkungsmassnahme zu sein. Der Stadtrat ist jedoch überzeugt, dass eine solche das Mobilitätsverhalten der hiesigen Bevölkerung kaum beeinflussen und deshalb kaum Wirkung im Sinne einer Reduktion des individuellen motorisierten Verkehrs in der Stadt Zug entfalten würde. Aufgrund des Preisangebots von Mobility darf vermutet werden, dass das Potenzial in Zug mit 1'933 heutigen Abonnentinnen und Abonnenten (Stand Mai 2021) aus Sicht von Mobility nahezu ausgereizt ist. Aufgrund des zu erwarteten geringen oder sogar ausbleibenden Effekts auf das Ausmass des Autoverkehrs in der Stadt Zug rechtfertigt es sich aber nicht, individuelle Privatfahrten auf Dauer massiv finanziell zu unterstützen. Im Stadtverkehr sind Bus und Velo die nachhaltigsten Verkehrsmittel. Weiter möchte der Stadtrat die verfügbaren Mittel gezielt für die Aufwertung von Fuss- und Flanierwegen einsetzen. Aufgrund all dieser Überlegungen lehnt der Stadtrat den Kauf eines gratis Mobility-Abos für alle Zugerinnen und Zuger ab.

## **6. Antrag**

Wir beantragen Ihnen,

- auf die Vorlage einzutreten,
- den Bericht des Stadtrats zur Kenntnis zu nehmen, und
- das Postulat der Fraktion Alternative-CSP vom 23. März 2021 betreffend «Mobility-Abo für alle BewohnerInnen der Stadt Zug» als erledigt von der Geschäftskontrolle abzuschreiben.

Zug, 14. Dezember 2021

Dr. Karl Kobelt  
Stadtpräsident

Martin Würmli  
Stadtschreiber

Beilagen

- BE11\_Vorstoss vom 23. März 2021
- BE12\_Angebot Mobility für die Stadt Zug

Die Vorlage wurde vom Präsidialdepartement verfasst. Weitere Auskünfte erteilt Ihnen gerne  
Stadtpräsident Karl Kobelt, Departementsvorsteher, Tel. 058 728 90 01.