

Sitzung vom 6. April 2016

317. Postulat (Hochleistungsstrassen: Kapazitätssteigerungen mit Köpfchen I)

Die Kantonsräte Thomas Wirth, Hombrechtikon, und Gerhard Fischer, Bäretswil, sowie Kantonsrätin Barbara Schaffner, Otelfingen, haben am 18. Januar 2016 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird aufgefordert, eine zukunftsorientierte Strategie für die Hochleistungsstrassen im Kanton Zürich zu entwickeln, welche die Auslastung der Fahrzeuge erhöht. Die Strategie soll in Zusammenarbeit mit dem Bund umgesetzt werden und dadurch die teuren, ressourcenverschleissenden Ausbauten unnötig machen.

Begründung:

Bund und Kanton planen auf dem Gebiet des Kantons Zürich verschiedene Projekte für Kapazitätssteigerungen auf Hochleistungsstrassen ausschliesslich durch Neubau und Erweiterung bereits bestehender Strassen. Dies ist eine extrem teure Strategie, die nicht zukunftsfähig ist. So wird ignoriert, dass gemäss verschiedenster Untersuchungen durchschnittlich 1,2 (Arbeitsweg) und 1,6 (Gesamtverkehr) Personen im Auto sitzen. Das heisst, dass die Auslastung zwischen 24% und 32% beträgt. Somit kann davon ausgegangen werden, dass auch zu den Spitzenzeiten am Gubrist und anderen Stauschwerpunkten die Kapazitätsgrenzen noch nicht erreicht sind. Entsprechend soll die Strategie Wege aufzeigen, wie die Auslastung der Fahrzeuge gesteigert werden kann, wo diese Strategien in Feldversuchen getestet werden und wie sie anschliessend umgesetzt werden.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum Postulat Thomas Wirth, Hombrechtikon, Gerhard Fischer, Bäretswil, und Barbara Schaffner, Otelfingen, wird wie folgt Stellung genommen:

Das Postulat betrifft die gleiche Fragestellung wie die Anfrage KR-Nr. 170/2013 betreffend Park & Pool Fahrzeugabstellplätze. An der Beurteilung der Möglichkeiten zur Förderungen von Fahrgemeinschaften («Car Pooling») hat sich seither nichts geändert. Die Beantwortung der Anfrage hat somit weiterhin Gültigkeit.

Die Eidgenössische Technische Hochschule untersuchte und bewertete 2011 im Auftrag des Bundesamts für Strassen zahlreiche in- und ausländische Versuche zum Car Pooling, denen ganz unterschiedliche Konzepte und Ansätze zugrunde lagen (wie preis-, zeit-, allokatons-, angebots-, und polizeilich wirksame Massnahmen). Die Beurteilung der einzelnen Massnahmen auf ihre Durchführbarkeit und Akzeptanz führte zu ernüchternden Schlussfolgerungen. Die Motivation von Einzelpersonen, ihr Mobilitätsverhalten zu verändern, ist eher gering. Dies liegt unter anderem am Wunsch, über die Erfüllung ihrer Mobilitätsbedürfnisse zu jeder Zeit möglichst frei und uneingeschränkt entscheiden zu können. Zudem begünstigt der Anspruch an die flexible Gestaltung der Arbeits- wie auch der Freizeit den hohen Motorisierungs- und den tiefen Besetzungsgrad. Verschiedene Trends erschweren die Bildung von Fahrgemeinschaften, wie z. B. veränderte Arbeitswelt (Flexibilisierung der Arbeitszeiten, mehr Teilzeitarbeitsplätze), soziologische Bedingungen (zunehmende Durchmischung zwischen Freizeit und Arbeitszeit, veränderte Arbeitsteilung in Lebensgemeinschaften) und Fahrzeugmarkt (Aufkommen von kostengünstigen Kleinstfahrzeugen). Eine andere Studie, die im Rahmen des Nationalen Forschungsprogramms «Verkehr und Umwelt: Wechselwirkungen Schweiz – Europa» zum Thema «Carpooling: Massnahmen zur Erhöhung des Besetzungsgrades von Fahrzeugen» im Rahmen des EU-Forschungsprojekts «Increase of Car Occupancy ICARO» durchgeführt worden war, kam zu einem ähnlichen Ergebnis. Aus diesen Gründen erweist sich eine staatliche Einflussnahme auf die Belegung von Fahrzeugen als wenig wirksam.

Die vom Postulat verlangte Strategie soll sich zudem auf die Hochleistungsstrassen beschränken. Diese liegen in der Zuständigkeit des Bundes. Massnahmen zur Bevorzugung von Fahrzeugen mit hoher Auslastung auf diesen Strassen liegen daher nicht in der Zuständigkeit des Kantons. Eine Einflussnahme des Kantons auf die Auslastung der Fahrzeuge auf Hochleistungsstrassen ist somit ausgeschlossen.

Der einzige aussichtsreiche Weg, Car Pooling wirksam zu fördern, führt gemäss der erwähnten ETH-Studie über die Unternehmen bzw. die Arbeitgeber. Im Rahmen des Programms «Impuls Mobilität» fördert der Kanton daher durch Beratung von Unternehmen Massnahmen zur Verminderung der Mobilität. Dazu gehört auch die Bildung von Fahrgemeinschaften.

Aus den dargelegten Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 13/2016 nicht zu überweisen.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi