

6. MIV und ÖV verbinden durch Finanzierung von Parkierungsanlagen

Postulat Christina Zurfluh Fraefel (SVP, Wädenswil), Astrid Furrer (FDP, Wädenswil), Janine Vannaz (Die Mitte, Aesch) vom 20. November 2023

KR-Nr. 386/2023, Entgegennahme, Diskussion

Ratspräsident Beat Habegger: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Jonas Erni hat an der Sitzung zum 26. Februar 2024 Antrag auf Nichtüberweisung des Postulats gestellt.

Christina Zurfluh Fraefel (SVP, Wädenswil): Der Bund trägt dem erhöhten Mobilitätsbedürfnis durchaus Rechnung. Er lässt sich nämlich wie folgt vernehmen: «Mit durchdachten Verkehrsdrehscheiben schneller und bequemer ans Ziel kommen.» Jeden Tag ist die Schweizer Bevölkerung im Schnitt über 80 Minuten unterwegs. Verkehrsdrehscheiben verbessern dabei die Erreichbarkeit der Regionen und verknüpfen städtische und ländliche Räume miteinander, Orte also, wo mehrere Verkehrsträger wie Auto, Zug, Bus, Velo oder Sharing-Angebote aufeinandertreffen und sich verzahnen. Sie fördern das Umsteigen auf das geeignete Verkehrsmittel. Mit der Erklärung von Emmenbrücke haben Bund, Kantone, Städte und Gemeinden am 9. September 2021 bekräftigt, die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung besser aufeinander abzustimmen und zu diesem Zweck Verkehrsdrehscheiben zu fördern. Gut gestaltete Umsteigepunkte, Verkehrsdrehscheiben, können dabei einen positiven Beitrag zur Entlastung der Strassen leisten. Die Planung von Verkehrsdrehscheiben ist Aufgabe der Kantone und der Gemeinden. Der Bund kann diese im Rahmen von Agglomerationsprogrammen finanziell unterstützen.

Wir bitten den Regierungsrat somit, aufzuzeigen, wo und an welchen Standorten, wie und mit welchen Massnahmen der Erstellung solcher Parkierungsanlagen, kurz P und R (*Park and Ride*), wieder mehr Priorität und Schub verliehen werden kann. Denn auch der Regierungsrat anerkennt die Wichtigkeit, hat er doch in seiner Antwort auf unsere Anfrage (KR-Nr. 322/2022) Folgendes ausgeführt: «Die Park-and-Ride-Anlagen werden überwiegend bestimmungsgemäss in Kombination mit dem ÖV genutzt, 86 Prozent dezentral, sprich suburban und ländlich, und 14 Prozent an zentralen Lagen wie Stadt oder Stadtrand.» Auch wenn das P-und-R-System in Bezug auf das Gesamtverkehrsaufkommen bis anhin nur eine untergeordnete Rolle spielt, ist es doch in Bezug auf ein multimodales Angebot sehr wichtig – getreu dem vielzitierten Motto hier in diesem Rat: «Inklusion für alle, auch bei der Mobilität.»

Und hier noch ein Beispiel aus unserer Praxis: In der Gemeinde Wädenswil und dem Ortsteil Hütten, der nur rund 8 km entfernt ist, haben wir einen Höhenunterschied von gut 320 Metern. Dass sich diese 320 Höhenmeter nicht bei jeder Witterung mit einem Lastenvelo bewältigen lassen, liegt auf der Hand. Wenn Sie also Diversity nicht nur in der Stadt auf Ihrer Agenda haben, sondern der Landbevölkerung auch eine diverse Mobilität zugestehen, wäre das in die Zukunft gedacht.

Denn welche Fortbewegungsmittel, nebst E-Bikes, Roller, Trotтинetts, kommen noch auf uns zu? Wir können das heute gar nicht abschätzen. Aber mit einem Ja zu diesem Vorstoss zeigen Sie, dass Ihnen ein zukunftsträchtiges Miteinander wichtig ist. Vielen Dank.

Jonas Erni (SP, Wädenswil): Das vorliegende Postulat, das den regierungsrätlichen Beschluss zur Finanzierung von Park-and-Ride-Anlagen erneuern und damit einen Anreiz für kantonale Subventionen solcher Anlagen schaffen möchte, scheint aus einer anderen Zeit zu stammen und gehört definitiv in die politische Mottenkiste. Es ist offensichtlich: Dieses Anliegen greift nicht nur zu kurz, es geht auch in eine verkehrspolitisch falsche Richtung. Und entsprechend empfehle ich Ihnen im Namen der SP dringend, dieses Postulat abzulehnen.

Ja, Paragraph 5 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr erlaubt Beiträge an P-und-R-Anlagen. Doch wir müssen uns fragen: Wollen wir diesen Paragraphen künstlich beatmen, nur weil er formell noch existiert? Oder anerkennen wir, dass sich die Realität und unsere verkehrspolitischen Ziele in den letzten 20 Jahren fundamental gewandelt haben? Erstens, Park and Ride ist keine nachhaltige Lösung für die Mobilitätswende. In einer Zeit, in der wir massive Anstrengungen unternehmen müssen, um den CO₂-Ausstoss zu senken, kann es nicht das Ziel sein, noch mehr motorisierten Individualverkehr an die Peripherie unserer Städte zu lenken und dies auch noch mit Steuergeldern zu fördern. Jede P-und-R-Anlage bedeutet zusätzlichen Flächenverbrauch, mehr Verkehr auf dem Zubringer-Strassennetz und letztlich eine Verfestigung autozentrierter Strukturen.

Zweitens, es gibt effizientere und sozial gerechtere Alternativen. Wenn wir öffentliche Mittel in den Verkehrsbereich investieren, dann bitte dort, wo sie wirklich Wirkung entfalten, in Bus- und Bahnverbindungen, in sichere Veloinfrastrukturen, in durchgängige Fusswegnetze, in Mobility-on-Demand-Angebote. Diese fördern eine echte multimodale Mobilität, nicht bloss den Parkplatzwechsel.

Drittens, der kantonale Verzicht auf P-und-R-Subventionen hat sich bewährt. Seit 20 Jahren hat der Kanton Zürich keine Beiträge mehr an P-und-R-Anlagen mehr bezahlt, und das mit gutem Grund. Wir haben eine klare verkehrsstrategische Ausrichtung etwa im Gesamtverkehrskonzept oder in der kantonalen DiNaMo-Strategie (*Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität im Kanton Zürich*), die auf nachhaltige, klimaverträgliche und urbane Mobilität setzt. Dieses Postulat will uns aber zurück in eine Zeit führen, in der man glaubte, mit Asphaltlösungen die Pendlerprobleme zu bewältigen.

Viertens, P und R kommt nicht allen zugute, sondern nur jenen mit Autos. Die Förderung von P und R ist somit sozial unausgewogen. Sie bevorzugt jene, die bereits ein Auto besitzen und dieses für den Weg zum ÖV nutzen wollen. Wer aber zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem Bus zur Bahn fährt oder gar keinen Zugang zum Auto hat, geht leer aus. Mit anderen Worten: Wir würden mit Steuergeld einseitig eine privilegierte Gruppe fördern. Auch im Verkehr gilt: Wir müssen unsere Mittel dort einsetzen, wo sie gerecht, effizient und zukunftsgerichtet wirken, und nicht dort, wo sie den Status quo zementieren.

Dieses Postulat ist ein verkehrspolitischer Rückschritt. Es ignoriert den Wandel unserer Mobilitätskultur, missachtet die Notwendigkeit der Dekarbonisierung und fordert die Wiederbelebung eines längst überholten Finanzierungsmusters. Sagen wir also Nein zu diesem Postulat und zur Reanimation eines verkehrspolitischen Fossils und Ja zu einer zukunftsfähigen, gerechten und klimaschonenden Mobilität. Ich danke Ihnen.

Astrid Furrer (FDP, Wädenswil): Warum wundere ich mich eigentlich nicht über dieses Votum, auf der anderen Seite aber doch wieder? Man hat wirklich das Gefühl, dass die ländliche Bevölkerung eine Bevölkerung zweiter Klasse ist. Man kann gut in der Bubble leben, wenn man irgendwo in einer Stadt wohnt mit einer super Infrastruktur, im Zentrum, wo man zu Fuss zum Bahnhof gehen kann oder mit dem Fahrrad und so weiter. Aber hey, wir sind hier im Rat für die ganze Bevölkerung da, nicht nur für unsere Wähler in dieser Bubble. Alle reden davon, das Auto, den Verkehr auf die Schiene zu verlagern, besonders in ländlichen Gebieten. Nun, es ist halt schwierig, weil diese Gebiete so schlecht mit dem ÖV erschlossen sind. Unser Postulat möchte genau dies ändern. Und diese Parkieranlagen sind nun einmal der Schlüssel, um vom ÖV stark benachteiligte Gebiete mit gut erschlossenen Verknüpfungspunkten zu verbinden. Diese Gebiete sind so schlecht erschlossen, weil sie auch wirtschaftlich nicht gut zu erschliessen sind. Das sagt sogar der ZVV (*Zürcher Verkehrsverband*) und er zitiert, dass es wirtschaftlich begründet sein muss, wenn er solche Angebote ausbaut.

Wir brauchen doch Lösungen für die Bevölkerung, die nicht im Zentrum lebt, wenn wir wollen, dass sie auf den Zug umsteigt. Ich erwähne noch einmal Wädenswil. Wir sind das drittgrösste Gemeindegebiet, der Ortsteil Hütten ist sehr ländlich. Zu Pendlerzeiten haben Sie alle 30 Minuten Anschluss an den Bahnhof Wädenswil, was so weit in Ordnung ist. Aber ausserhalb der Pendlerzeiten und auch am Wochenende besteht nur zu jeder Stunde ein Anschluss. Alle klönen, man solle doch bitte den Takt verdichten, auch du, Jonas Erni, sagst das. Aber weil es wirtschaftlich nicht sinnvoll ist, wird es nicht getan. Deshalb brauchen wir doch innovative Lösungen, die allen zugutekommen.

Auch der Bund propagiert ja diese Verkehrsdrehscheiben, nur ist es leider auch so, dass beim Bund die rechte Hand nicht weiss, was die linke tut. Bei uns soll nun der Bahnhof behindertengerecht umgebaut werden. Das ist alles gut und recht. Aber was passiert? Es werden elf Langzeitparkplätze ersatzlos abgebaut, Langzeitparkplätze, die man nutzen konnte, damit ein Hüttner zum Beispiel an den Bahnhof fahren konnte, wenn er vielleicht auch einmal Abenddienst und keine ÖV-Verbindung nach oben hatte, weil das Postauto um 22 Uhr nachts nicht mehr fährt. Wir sind doch verpflichtet, hier Lösungen zu suchen, und können doch nicht mit dieser Brille «Auto schlecht, ÖV gut» politisieren, ohne zu differenzieren. Ich finde das fast unmenschlich und es wird den Zuständen in unserem Kanton einfach nicht gerecht.

Nehmen Sie deshalb das Postulat entgegen, dann kann man eine Auslegeordnung machen und schauen, was Sinn macht. Der Bund macht Vorschläge, wie man solche Verkehrsdrehscheiben organisieren könnte, damit sie allen dienen. Besten Dank.

Daniel Rensch (GLP, Zürich): Ich versuche jetzt die Wogen etwas zu glätten, damit wir zumindest verkehrspolitisch etwas entspannt in den Feierabend gehen. Ich und die GLP-Fraktion finden, dass P-und-R-Anlagen eines von vielen Puzzleteilen im Verkehr für einen effizienten und nachhaltigen Pendlerverkehr in unserem wachsenden Kanton sind und immer noch ihre Berechtigung haben. Wir unterstützen P-und-R-Anlagen dort, wo sie das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr nahe beim Wohnort des Pendlers ermöglichen. Das Ziel von Park and Ride sollte nach wie vor sein, dass Pendlerinnen und Pendler in schlecht erschlossenen Gebieten schnell und möglichst nah von ihrem Wohnort erleichterten Zugang zum ÖV haben. So reduzieren wir die Zahl der mit dem Auto zurückgelegten Kilometer. Neue Park-and-Ride-Anlagen in Stadtzentren oder in mit dem ÖV gut erschlossene Agglomerationen sind für uns aber ein No-Go. Solche Anlagen führen nur dazu, dass zusätzlicher Autoverkehr in die Stadt gezogen wird. Der Bund ist im Rahmen der Agglomerationsprogramme bereit, Beiträge für Park- und Ride-Anlagen zu leisten. Es ist daher nur folgerichtig, dass auch der Kanton seine Richtlinien anschaut und die Erstellung wieder einmal prüft. Wir werden das Postulat deshalb überweisen.

Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen): Der Kanton hat im Gesamtverkehrskonzept 2018 und im Richtplan die Strategie für Park-and-Ride-Anlagen definiert. Die Anzahl der Plätze ist ausreichend, sie soll nicht erhöht werden. Wir unterstützen diese Strategie, wonach die Bahnhaltstellen primär zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem ÖV erreicht werden sollen. Es sollen also nicht Park and Ride-Anlagen aus- oder gar neugebaut werden, sondern die Feinverteilung der Fahrgäste von zu Hause beziehungsweise nach Hause soll mit nachhaltigem Verkehr erfolgen. Ein Ausbau von Park and Ride konkurrenziert den lokalen ÖV und untergräbt einen guten Modalsplit, die Auslastung der Busse und damit den Kostendeckungsgrad. Es muss differenziert werden: Das Angebot an P-und-R-Anlagen soll in Agglomerationen auf keinen Fall ausgebaut werden. Es gibt sogar eine Strategie, dass man es zurückfährt. Die hochzentralen Landflächen, auf denen Autos stehen, sollen anders genutzt werden. Hier kann man beispielsweise Wohnungen erstellen.

Für Park-and-Ride-Plätze gibt es einzig an ländlichen Bahnhaltstellen einen Bedarf, dort, wo die Bevölkerungsdichte gering, die Siedlungen dispers verteilt sind und deshalb kein sinnvolles ÖV-Angebot aufgebaut werden kann. Hier ist aber die Grösse der bestehenden Anlagen genügend dimensioniert. Gehen Sie auf die Webseite der SBB, dort kann man die Auslastung dieser Park-and-Ride-Plätze anschauen. Rafz hat zum Beispiel 104 Abstellplätze, Knonau 91 oder Wiesendangen 35. Hier liegt die Auslastung in der Regel bei 50 Prozent und hat nie 100 Prozent erreicht. An den für P und R sinnvollen Orten hat es somit genügend freie

Parkplätze. Es braucht keinen Ausbau, entsprechend auch keine Subventionen. Wir lehnen das Postulat ab.

Janine Vannaz (Die Mitte, Aesch): In diesem Postulat fordern wir den Regierungsrat auf, den Beschluss zur Finanzierung von Parkieranlagen, der vor etwa 25 Jahren gefasst wurde, zu erneuern. In den letzten Jahren hat das Umweltbewusstsein in der Gesellschaft deutlich zugenommen. Wo früher oft nur das Auto genutzt wurde, setzen viele heute verstärkt auf den öffentlichen Verkehr, der im Kanton Zürich aus meiner Sicht mittlerweile gut ausgebaut ist. Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs könnte jedoch noch weiter gesteigert werden, wenn er mit individuellen Verkehrsmitteln kombiniert würde. Parkieranlagen, insbesondere Park-and-Ride-Einrichtungen, bieten hier eine ideale Möglichkeit, um den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu erleichtern. Und an die linke Seite: Bitte hört auf, die verschiedenen Verkehrsmittel gegeneinander auszuspielen. Das ist wirklich überhaupt nicht zielführend. Ein vernünftiges Miteinander wäre hier an der richtigen Stelle.

Das Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr sieht denn auch vor, dass der Kanton Beiträge für solche regional bedeutsamen Anlagen wie Parkieranlagen und Veloabstellplätze leisten kann. Allerdings wurden derartige Beiträge seit über 20 Jahren nicht mehr gewährt. Der Bund hingegen wäre ja bereit, Mittel aus dem Agglomerationsfonds bereitzustellen, was wir positiv werten. Die Mitte würde den Einsatz zusätzlicher kantonaler Steuermittel in diesem Bereich nicht für angemessen halten. Insofern bedankt sich die Mitte für die Entgegennahme und für die Überweisung dieses Postulats. Merci.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern am Albis): An Verkehrsdrehscheiben verzahnen sich Autos, Züge, Busse, Velos oder Sharing-Angebote und sie sollen ja das Umsteigen auf das beste Verkehrsmittel fördern. Im Dezember 2024 hat sich der Regierungsrat in seiner Stellungnahme zur Anfrage 321/2024 eingehend dazu geäußert, wie seine Sicht betreffend die Planung solcher Verkehrsdrehscheiben ist. In seinen Ausführungen hat er dabei auch das Thema Parkieranlagen sehr eingehend beleuchtet, vor allem die Frage, welche Kriterien dabei wichtig sind. P-und-R-Anlagen in Randregionen, die schlecht an den ÖV angebunden sind, haben in jedem Fall ihre Berechtigung. Es bleibt aber eine Realität, dass nur 4 Prozent der Bevölkerung in Gebieten mit ungenügender Verkehrserschliessung leben und dass das Park-and-Ride-Angebot für diese Gruppe ausreichend ist oder – wie wir gehört haben – gar nicht voll ausgelastet ist.

Die Volkswirtschaftsdirektion stellt in Aussicht, dass sie bis Ende 2025 – das ist ja schon bald – ein Konzept erarbeiten will, das alle Aspekte zu den Verkehrsdrehscheiben und somit alle Anliegen aus dem vorliegenden Postulat enthalten soll. Es macht also keinen Sinn, hier nochmals ein weiteres Papier produzieren zu lassen, nur um von der Regierung zu erfahren, dass die Fragen des Postulats bereits beantwortet und somit erfüllt sind. Wegen Doppelspurigkeiten und unnötiger Arbeitsbeschäftigung wird die EVP dieses Postulat nicht unterstützen.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Ich denke, in ländlichen Gebieten – und das wurde auch bereits erwähnt – kann es durchaus sinnvoll sein beziehungsweise ist es sinnvoll, solche Parkanlagen beziehungsweise Parkplätze zu betreiben – je urbaner, desto weniger. Und dies tun die SBB durchaus auch. Das Postulat spricht in der Begründung jedoch explizit auch von Stadtrandgebieten und will, dass mutmasslich solche Anlagen quasi auch vor den Toren von Winterthur und Zürich gebaut werden. Es stellt sich hier die Frage, ob wirklich ein konkretes Bedürfnis danach besteht. Persönlich habe ich hier noch nicht so viel in diese Richtung gehört. Es bestehen in unseren Augen auch ohne Subventionen in ländlichen Regionen genügend Parkplätze und es besteht daher kein Handlungsbedarf seitens des Kantons in Form einer Subventionierung. Sie sehen, wir von der Alternativen Liste sehen dies durchaus kritisch.

Da dieses Postulat auch eine konkrete Handlung des Regierungsrats und nicht nur eine Prüfung des Bedarfs beziehungsweise einen Bericht dazu fordert, werden wir dieses Postulat ablehnen, ein Postulat, das wohl eher eine Motion sein will.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 107 : 61 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) das Postulat KR-Nr. 386/2023 zu überweisen. Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innert zwei Jahren.

Das Geschäft ist erledigt.