

## 10. Multimodales Pendeln fördern

Antrag des Regierungsrates vom 26. Januar 2019 zum Postulat KR-Nr. 306/2019 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 31. Mai 2022

Vorlage 5792

*Alex Gantner (FDP, Maur), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU):* Die KEVU beantragt Ihnen auch hier einstimmig, das Postulat «Multimodales Pendeln fördern» als erledigt abzuschreiben. Es wurde ebenfalls an drei Sitzungen beraten und die Erstpostulanten, die KEVU-Mitglieder Franziska Barmettler und Daniel Sommer, haben ihre mündliche Stellungnahme abgeben können. Mit dem Postulat wurde der Regierungsrat gebeten, vermehrt für eine bessere Umsteigeinfrastruktur an Bahnhöfen, mit Fokus in ländlichen Regionen, zu sorgen, sprich die Konzepte «Park and Ride» und «Bike and Rail».

Der Postulatsbericht beinhaltet eine Beschreibung der Ausgangslage im Kanton Zürich, das Aktionsprogramm Multimodale Drehscheiben des Bundes und die strategischen Zielsetzungen und Handlungsgrundsätze auf kantonaler Ebene. Park-and-Ride-Anlagen sind eine wichtige Ergänzung für eine Multimodale Mobilität. Dabei sind im ländlichen Raum kleine dezentrale Anlagen für die Zielerreichung im Gesamtverkehrskonzept wichtig und werden auch entsprechend bewirtschaftet und gefördert. Bike-and-Rail-Anlagen spielen zunehmend eine wichtige Rolle, vor allem mit der anhaltenden Verbreitung von E-Bikes, die sich für längere Distanzen und Höhenunterschiede auch eignen. Die Anforderungen an Bike-and-Rail-Anlagen steigen demnach. Hier braucht es finanzielle Unterstützung bei spezifischen Projekten. Diese erfolgt im Rahmen der Agglomerationsprogramme des Bundes. Und dort, wo das nicht möglich ist, ist der Kanton Zürich bereit, finanzielle Förderbeiträge zu sprechen. Dabei spielt auch die Reaktivierung von Paragraph 5 des Personenverkehrsgesetzes (PVG) eine wichtige Rolle. Das ist dann die Zukunft und wir schreiben für heute ab. Besten Dank.

*Florian Meier (Grüne, Winterthur):* Viele Pendler sind nicht allein mit dem ÖV unterwegs. Von zu Hause zum Bahnhof und umgekehrt fahren sie beispielsweise mit dem Velo, in Fachsprache nennt sich das dann intermodaler Verkehr. Wie bei allen Verkehrsmitteln braucht es aber auch dafür die entsprechende Infrastruktur, also sichere und attraktive Veloabstellplätze.

Dass diese zukünftig wieder durch den Kanton mitfinanziert werden, begrüßen wir. Es war ein Fehler der bürgerlichen Sparpolitik, diese Unterstützung im Jahr 2003 zu streichen. Die Wiederaufnahme und Umsetzung, gestützt auf Paragraph 5 PVG muss deshalb möglichst rasch erarbeitet werden. Viele Veloabstellanlagen sind zu klein, nicht am richtigen Ort und verfügen über keinen genügenden Witterungsschutz oder keine Beleuchtung. Die Einrichtungen zum Fixieren der Velos sind ungeeignet oder es gibt keine geeigneten Zufahrtsmöglichkeiten. Die Liste lässt sich beliebig ergänzen.

Noch ein paar Worte zu den Agglomerationsprogrammen: Die Verfahren vom Konzept bis zur Realisierung dauern zu lange. In diesem Sinne ist auch eine Mitfinanzierung von Anlagen zu prüfen, die im Rahmen des Agglomerationsprogramms gefördert werden. Die Verbesserungen sind bei allen Haltestellen rasch voranzutreiben, unabhängig von der Co-Finanzierung durch den Bund, für den ÖV, für das Velo und fürs Klima. Wir schreiben das Postulat ab.

*Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.):* Je besser die Umsteigeinfrastrukturen an Bahnhöfen ausgebaut sind, desto besser werden die zentralen strategischen Ziele des Kantons erreicht. Das ist zum einen die Verringerung der Anzahl der MIV-Kilometer (*motorisierter Individualverkehr*), zum anderen der Anspruch, dass die Zugänglichkeit zum ÖV auch für Personen, die an Orten mit ungenügender ÖV-Erschliessung leben, im Rahmen der kombinierten Mobilität gewährleistet sind. Diese Ziele sind vor allem in ländlichen Regionen, die nicht von Agglomerationsprogrammen profitieren können, von grosser Bedeutung.

Park-and-Ride-Anlagen sind eine gute Ergänzung für eine multimodale Mobilität, und vor allem als kleinere, dezentrale Anlagen im Sinne der Ziele des Gesamtverkehrskonzepts. Eine zunehmend wichtige Rolle spielen auch die Bike-and-Ride-Anlagen; dies auch vor dem Hintergrund der wachsenden Verbreitung von E-Bikes, mit denen auch längere Distanzen und Höhenunterschiede für die Fahrt zu ÖV-Haltestellen einfach bewältigt werden können. Eine Anpassung der Infrastruktur drängt sich hier auf, zum Beispiel für die sichere Verwahrmöglichkeit von E-Bikes und die Erstellung der Ladestationen. Mit rund 8300 Parkfeldern sind die Park-and-Ride-Anlagen im Kanton Zürich für die zukünftige Situation in genügender Anzahl vorhanden. Wir begrüssen es aber sehr, dass das Amt für Mobilität daran ist, bezüglich Bike-and-Ride-Anlagen ein Konzept auszuarbeiten. Wir nehmen gerne zur Kenntnis, dass Gemeinden diesbezüglich entsprechende Projekte beim Kanton einreichen können, welcher sich dann fallweise finanziell beteiligen kann und auch sollte.

Die EVP ist bereit zur Abschreibung dieses Postulates.

*Franziska Barmettler (GLP, Zürich):* Während es beim vorherigen Geschäft um die jeweiligen Anteile des MIV und des ÖV ging, geht es nun um die Kombination ebendieser, konkret um das möglichst nahtlose Umsteigen vom MIV auf den ÖV oder umgekehrt, sei es mit dem Auto oder vermehrt auch mit dem E-Bike.

Sowohl das Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich wie auch das Aktionsprogramm Multimodale Drehscheiben des Bundes anerkennen die Wichtigkeit von sogenannten Verkehrsdrehscheiben. Damit soll insbesondere die Erreichbarkeit der Stadtzentren durch ein möglichst frühes Umsteigen der Pendlerinnen und Pendler auf den ÖV gewährleistet werden.

Aber wie sieht es nun aus punkto Angebot und Finanzierung im Kanton Zürich? Bei den Park-and-Ride-Anlagen genügt das Angebot gemäss einer Analyse des Kantons den Bedürfnissen. Zudem können diese meist selbsttragend erstellt werden. Es besteht hier also kein Bedarf nach einer zusätzlichen Finanzierung. Bei Bike-and-Ride-Anlagen wird sich die Nachfrage in naher Zukunft erhöhen. Sie

werden durch den Bund im Rahmen der Agglomerationsprogramme gefördert. In Gebieten jedoch, in denen keine Bundesbeiträge beantragt werden können, sollen sie durch kantonale Beiträge projektbezogen gefördert werden können. Hierzu wird der Kanton als Reaktion auf dieses Postulat Kriterien für die Mitfinanzierung erarbeiten. Damit haben wir das letzte Puzzle-Teil wieder hinzugefügt, nachdem diese Beiträge 2003 gestrichen wurden.

Zum Schluss möchten wir noch bemerken, dass die Elektromobilität bei Velos und Autos eine entsprechende Anpassung der Infrastruktur, wie sichere Parkplätze für E-Bikes und Ladestationen, bedingt. Hierauf soll bei den weiteren Arbeiten ein besonderes Augenmerk gelegt werden. Wir sind mit der Abschreibung einverstanden.

*Felix Hoesch (SP, Zürich):* Hier sind wir bei der Multimodalität und das ist eine gute Sache. Denn beim multimodalen Verkehr ist im Allgemeinen der ÖV grösser als in einem reinen Autoverkehr, und das ist platz- und energiesparend und somit gut für unser Klima. Das freut uns. Es ist auch sehr schön, dass der Boom der E-Bikes wirklich ankommt und so auch von peripheren Lagen mit einem platz- und energiesparenden Verkehrsmittel zum ÖV gelangt werden kann. Es hat mich sehr gefreut, in dieser Postulatsantwort zu lesen, dass die Nachfrage gerade bei Bike-and-Ride-Anlagen oft das Angebot übersteigt. Bitte, Gemeinden, macht weiter hier, es braucht auch nicht wahnsinnig viel Platz bei euch.

Es ist auch wichtig, dass die Elektrifizierung vorangeht. Denn diese Fahrzeuge stehen ja dann tagsüber in elektrifizierten Anlagen, und mittags haben wir im Allgemeinen genügend Strom oder sogar eher zu viel Strom. Also nutzen wir diese Zeiten, um zu laden, und nicht die Nacht, wenn tendenziell zu wenig Strom vorhanden ist, weil halt die Sonne effektiv nicht scheint. Aber ganz wichtig ist mir noch ein Zitat aus dieser Postulatsantwort: Es ist weiterhin so, dass primär der ÖV ausgebaut werden soll und erst sekundär die Park-and-Ride-Anlagen. Herzlichen Dank. Wir schreiben ab.

*Christian Lucek (SVP, Dänikon):* Im Gegensatz zu meinem Vorredner, Herr Hoesch, wohne ich in einer Gemeinde, bin Gemeinderat in einer Gemeinde, die das direkt betrifft, denn die Bevölkerung wächst auch in ländlichen Regionen. Die Menschen sollen, wenn möglich, mit dem öffentlichen Verkehr pendeln. Die Bahnhöfe liegen jedoch nicht selten ausserhalb der Gehdistanz und sind nicht mit dem Tram erschlossen wie in der Stadt Zürich. Es braucht Abstellmöglichkeiten für Fahrzeuge, sei es mit vier oder mit zwei Rädern. Das Bauen und der Unterhalt solcher Anlagen, welche über das an die Kapazitätsgrenzen stossende SBB-Park-and-Ride-Angebot – zumindest bei uns ist das der Fall – gehen und insbesondere auch die Veloabstellplätze, wie das hier erwähnt wurde, wo halt auch die Ansprüche wachsen – es ist heute nicht mehr getan mit einem einfachen Ständer, die Fahrräder werden immer teurer, es sind Elektroräder et cetera und es braucht entsprechende Infrastruktur –, diese Anlagen zu erstellen, wird bisher den Gemeinden überlassen, was bei kleinen Gemeinden doch überproportional ins Budget drückt.

Es ist aber auch teilweise aus diesem Grund schwierig, weil die Pendler aus den Nachbargemeinden stammen, der Standort aber in der Bahnhofsgemeinde ist, welche selbst eigentlich einen geringen Bedarf an Stellplätzen aufweist und auch nicht unbedingt hochmotiviert ist, diese für die Nachbargemeinden zu erstellen. Daher nehmen wir das Versprechen der Volkswirtschaftsdirektion im Rahmen der Kommissionsverhandlungen der Postulatsantwort gerne auf, dass die Gemeinden künftig bei der Erstellung solcher Anlagen unterstützt werden, und danken für diese Stellungnahme. Wir schreiben das Postulat ab.

*Regierungsrätin Carmen Walker Späh:* Bike-and-Rail-Anlagen machen das multimodale Pendeln tatsächlich attraktiver. Sie tragen zur Erhöhung des Modal Splits bei und damit zu einer umweltschonenden Mobilität. Es wurde gesagt, solche Bike-and-Rail-Anlagen können in die Agglomerationsprogramme des Bundes aufgenommen werden, werden damit auch mitfinanziert. Aber eben, es gibt auch ländliche Gebiete, die nicht dort aufgenommen werden können und die keine Bundesbeiträge aus den Agglomerationsprogrammen erhalten. Und genau für diese Lücke wollen wir, gestützt auf Paragraph 5 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr, entsprechende Kriterien erarbeiten und eben dann eine Mitfinanzierung ermöglichen. Ich kann Ihnen hier sagen: Wir sind an der Arbeit. Das Amt für Mobilität und wir gehen davon aus, dass erste Beiträge per 2024 ausgerichtet werden. Das heisst, man kann sich also darauf vorbereiten, dass man dann auch bereit ist, um hier zu profitieren. Ich danke Ihnen für die Abschreibung des Postulates.

*Ratspräsidentin Esther Guyer:* Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Somit ist das Verfahren beendet.

**Das Postulat KR-Nr. 306/2019 ist abgeschrieben.**

Das Geschäft ist erledigt.