

5. Schnellspur für voll besetzte Autos

Postulat Judith Bellaiche (GLP, Kilchberg), Jörg Mäder (GLP, Opfikon) und Michael Zeugin (GLP, Winterthur) vom 28. Januar 2019

KR-Nr. 35/2019, RRB-Nr. 384/17. April 2019 (Stellungnahme)

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird gebeten aufzuzeigen, wie in Stosszeiten für Fahrzeuge, die mit mindestens 3 Personen besetzt sind, Schnellspuren reserviert werden können.

Begründung:

Die Verkehrssituation auf den Strassen wird zu Spitzenzeiten zunehmend prekär. Mit wachsender Bevölkerung stehen jedes Jahr mehr Berufstätige im Stau, um sich an den Arbeitsplatz zu begeben. Volkswirtschaftlich betrachtet, entspricht die im Verkehr ungenutzte Zeit reiner Ressourcenverschwendung, und die Auswirkungen der stehenden Autos mit laufendem Motor auf die Umwelt sind verheerend.

Die bestehende Strasseninfrastruktur muss ohne Kapazitätserweiterung effizienter und intelligenter genutzt werden. Derzeit beträgt die durchschnittliche Besetzung eines Privatwagens zu Stosszeiten 1,1, d.h. in einem fahrenden Auto sitzt gerade ein Passagier. Dies entspricht einer Sitzplatzreserve von 300 %. Bei einem durchschnittlichen Belegungsgrad von 1,6 wäre die Stausituation in der Schweiz weitgehend gelöst. Auch der Kanton Zürich muss dies bei der Verkehrsplanung berücksichtigen.

Eine Schnellspur für Autofahrer, die bereit sind, Passagiere mitzuführen, setzt für alle interessante Anreize für Ridesharing: Der Autofahrer ist dank seine Passagiere schneller am Zielort, derweil die Passagiere nicht auf das eigene Auto angewiesen sind. Das Konzept hat sich in amerikanischen Grossstädten bereits bestens bewährt und hat das Potenzial, das Strassennetz empfindlich zu entlasten. Im Sinne einer Koordination des Autobahnnetzes mit dem Strassennetz des Zürcher Metropolitanraums wird dieser Vorstoss gleichzeitig auf Bundesebene eingereicht.

Der Regierungsrat nimmt auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion wie folgt Stellung:

Schnellspuren bzw. Fahrgemeinschaftsspuren sind Fahrstreifen, die besonders für Fahrgemeinschaften und Busse reserviert sind. Neben den USA haben mehrere Länder in Europa solche Spuren getestet oder eingeführt. Damit Fahrzeuge diese Fahrstreifen nutzen dürfen, müssen mindestens zwei, mancherorts auch mehr Personen im selben Auto sitzen. So sollen insbesondere Pendlerinnen und Pendler dazu motiviert werden, vermehrt Fahrgemeinschaften zu bilden, um die Belastung des Strassennetzes zu senken und den Verkehrsfluss zu verbessern.

Im Auftrag des Bundesamts für Strassen (ASTRA) hat sich die Eidgenössische Technische Hochschule Zürich 2011 mit dem Potenzial von Fahrgemeinschaften auseinandergesetzt. Dabei wurden zahlreiche in- und ausländische Versuche mit Fahrgemeinschaften untersucht, denen unterschiedliche Konzepte und Ansätze zugrunde lagen. Die Studie kam zu ernüchternden Schlussfolgerungen. Zwar liessen sich im Raum Zürich mit Fahrgemeinschaften rund 35% der Pendlerfahrten einsparen. Diese Entlastungswirkung wird durch Nebeneffekte jedoch wieder aufgehoben, sodass es weiterhin zu Staus kommt: Wenn sich die Erreichbarkeit einer Gemeinde verbessert, wird sie attraktiv für Neuzuzügerinnen und Neuzuzüger, was wiederum Mehrverkehr verursacht. Gleichzeitig wird ein Wechsel vom öffentlichen Verkehr auf das Auto begünstigt. Zudem stehen Autos, die infolge Bildung von Fahrgemeinschaften nicht mehr benötigt werden, anderen Nutzenden zur Verfügung. Hinzu kommen gesellschaftliche Entwicklungen: Die Flexibilisierung der Arbeitszeiten, mehr Teilzeitarbeitsplätze und eine zunehmende Durchmischung zwischen Freizeit und Arbeitszeit begünstigen den hohen Motorisierungs- und den tiefen Besetzungsgrad. Diese nachgelagerten Effekte müssen daher ebenfalls in eine Gesamtbetrachtung einfließen.

Im Unterschied zum Ausland ist in der Schweiz mit seiner historisch gewachsenen Infrastruktur und der Kleinräumigkeit der Bau von zusätzlichen Fahrstreifen schwieriger, da deutlich weniger Platz zur Verfügung steht. Die Umsetzung flächendeckender Fahrstreifen für Fahrgemeinschaften ist allein schon aus räumlichen Gründen auf Hauptverkehrsstrassen im Kanton Zürich nicht möglich. Die Planungshoheit für die für die Verkehrsabwicklung im Grossraum Zürich wichtigen Nationalstrassen obliegt zudem dem Bund. Fahrgemeinschaftsspuren müssten daher durch das ASTRA eingerichtet werden. Möglich wäre jedoch die Umnutzung bestehender Pannestreifen auf Autobahnen für Fahrgemeinschaften. Dabei gilt es zu beachten, dass dies nur dann eine Alternative ist, sofern mindestens drei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung zur Verfügung stehen. Zudem müssten diese baulich abgetrennt werden. Allerdings ist der Anreiz dieser punktuellen Massnahme zu gering, um eine spürbare Entlastung des Verkehrsaufkommens zu bewirken.

Isolierte Massnahmen zur Erhöhung des Besetzungsgrads unter den heutigen gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen in der Schweiz bringen daher nicht die erhoffte Wirkung. Umso wichtiger sind umfassende und verkehrsträgerübergreifende Strategien, um ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem aufrechtzuerhalten. Mit dem kantonalen Gesamtverkehrskonzept (GVK) verfolgt der Kanton Zürich eine Strategie des wesensgerechten Verkehrsmiteinsatzes. Kapazitätsengpässe werden, sofern sie nicht dem Angebotskonzept entsprechen, gezielt mittels baulicher und betrieblicher Massnahmen behoben. Darunter fallen Verkehrs- und Mobilitätsmanagement sowie

Massnahmen zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr, aber auch Anreize, den Besetzungsgrad im motorisierten Individualverkehr zu erhöhen. Insbesondere die fortschreitende Digitalisierung bietet diesbezüglich viele Möglichkeiten. Sie ermöglicht neben einem immer höheren Automatisierungsgrad des Verkehrsablaufs

auch zunehmend nutzerfreundlichere Informations-, Reservierungs- und Bezahlungssysteme.

Es ist davon auszugehen, dass neue intermodale Mobilitätsangebote entstehen werden, bei denen die Grenzen zwischen dem individuellen und dem öffentlichen Personenverkehr zunehmend verschwimmen. Persönlich massgeschneiderte Mobilitätslösungen werden vermehrt das Angebot bereichern. Angetrieben durch die Digitalisierung und den gesellschaftlichen Wertewandel gewinnt auch die «Sharing Economy» an Stellenwert. Autobesitz und Autonutzung werden sich zunehmend entkoppeln. Der private Fahrzeugbesitz wird zwar weiterhin dominieren, jedoch gewinnen Taxidienste, Carsharing- und Carpooling-Angebote an Bedeutung. Parallel dazu sind auch tiefgreifende Änderungen im Mobilitätsverhalten zu erwarten. Wie rasch und umfassend diese Entwicklungen stattfinden werden, kann derzeit noch nicht abgeschätzt werden.

Das Postulat KR-Nr. 47/2019 betreffend Zukünftige Verkehrsgestaltung mit innovativen Mobilitätsformen zielt in eine vergleichbare Richtung. Es ist jedoch weiter gefasst. Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat KR-Nr. 47/2019 entgegenzunehmen, um neue Formen des Verkehrs, die Auswirkungen der zunehmenden Automatisierung des Strassenverkehrs auf das Verkehrsaufkommen und die Auslastung der Infrastruktur zu untersuchen.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 35/2019 abzulehnen.

Judith Bellaiche (GLP, Kilchberg): Es ist immer so ernüchternd, dass die VD (*Volksdirektion*) jede neue Idee, jeden neuen Ansatz als erstes immer ablehnt. Das ist auch bei diesem Postulat der Fall. Es will gezielte Anreize setzen, um Ridesharing zu fördern.

Personen, die Mitfahrer mitnehmen, sollen schneller ans Ziel gelangen. Entsprechende Modelle haben sich anderswo sehr bewährt, insbesondere in den USA, wo tausende von Menschen jeden Morgen in dedizierten Zonen auf ihre Mitfahrgelegenheit warten. Nicht möglich, kein Platz, kein Interesse, so die Antwort des Regierungsrates, und beruft sich dabei auf eine Studie des ASTRA (*Bundesamt für Strassen*) aus dem Jahre 2011.

Die Welt hat sich seither verändert. Nicht nur der Dichtestress hat zugenommen, sondern auch die Möglichkeiten, Ridesharing effizient zu organisieren, haben sich völlig geändert. Im 2011 gab es noch nicht einmal mobile Ridesharing-Plattformen. Solche Plattformen sind ein echter «game changer» und bieten völlig neue Chancen für die Mobilität. Ich wünsche mir, unsere Kantonsplaner würden in die Zukunft schauen, und nicht in die Vergangenheit, wenn sie unsere Mobilitätsbedürfnisse entwerfen. In Tat und Wahrheit gab der Chef des ASTRA fünf Jahre später, im August 2016, in einem Interview die Einschätzung, dass Ridesharing dazu beitragen könne, einen intelligenteren Umgang mit der vorhandenen Verkehrsfläche zu entwickeln. Carsharing und Carpooling wurden dabei speziell erwähnt. Weshalb?

Die durchschnittliche Auslastung von Privatfahrzeugen beträgt 1,1 Personen zu Stosszeiten. Bei einer Auslastung von nur 1,6 hätten wir zu Stosszeiten keine Staus mehr in der Schweiz. Es sind leere Autos, die unsere Strassen verstopfen. Auch diese Berechnung kam vom ASTRA. Da liegt es doch auf der Hand, nach Wegen zu suchen, diese Auslastung zu verbessern. Und dafür braucht es Anreize. In der Schweiz sind finanzielle Anreize nicht zielführend. Dafür geht es uns zu gut. Aber tägliche Zeitersparnisse wären zielführend. Herr und Frau Schweizer sitzen durchschnittlich 50 Stunden pro Jahr im Stau, eine ganze Arbeitswoche. Eine Schnellspur für volle Autos wäre ein interessanter Anreiz. Und mit der Digitalisierung war es noch nie so einfach, Ridesharing zu organisieren, sei es planungsmässig oder spontan.

Bleibt das Platzproblem. Tatsächlich sind unsere Platzverhältnisse eher beschränkt und ein Abbau von Velospuren oder Trottoirs fällt natürlich nicht in Betracht. Aber gerade das ist der beste Grund dafür, den verfügbaren Strassenraum so effizient und intelligent wie möglich zu nutzen. Es gibt bereits heute an mehreren Stellen zweispurige Strassen beispielsweise zwischen der Rentenanstalt und dem Bellevue, wo man locker eine halbe Stunde im Stau verbringen kann.

Auch wenn Ridesharing-Anreize nicht lückenlos angeboten werden können, so geht es doch immerhin darum, der Idee Vorschub zu leisten und endlich neue Denkansätze zuzulassen. Nur weil ein Konzept nicht von heute auf morgen umsetzbar ist, ist das doch kein Grund, es auf den ersten Blick gerade zurückzuweisen. Innovation verlangt nun mal, sich gelegentlich über die gewohnten Denkmuster hinauszuwagen und zumindest mal die Machbarkeit seriös zu prüfen. Die Strategie, die wir derzeit verfolgen, dass mehr Verkehr nur mit mehr Strassenraum bedient werden kann, ist schlicht nicht nachhaltig. Es ist Zeit, dass wir endlich smart werden, die Nutzung des verfügbaren Raumes neu betrachten und uns nicht davor scheuen, Erfolgsmodelle aus dem Ausland auch hier zu testen.

Ich bitte Sie, das Postulat zu unterstützen und dem Ridesharing eine echte Chance zu geben.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Die Postulanten verweisen auf die Situationen zum Beispiel in den USA. In Grosstädten der USA werden einzelne Fahrspuren auf Schnellstrassen für mit mehreren Personen besetzte Fahrzeuge reserviert. Das Problem der überlasteten Strassen zu Stosszeiten finden wir auch bei uns in den urbanen Gebieten. Dies ist aber bereits die letzte Gemeinsamkeit mit der Situation in den USA.

In unseren kleinräumigen Strukturen fehlt schlichtweg der Platz, um einem weiteren Verkehrsträger einen separaten Raum zuzuweisen. Wir versuchen heute schon ÖV, MIV und Velos auf eigenen Flächen zu organisieren. Es ist Ihnen bekannt, wie um jeden Quadratmeter Verkehrsfläche gekämpft wird. Es ist kein Platz vorhanden, um einer weiteren Kategorie von Verkehrsträgern separate Spuren einzuräumen. In den Städten werden ÖV-Spuren von Bus und Tram – an wenigen Stellen für Taxi – freigegeben. Zum Beispiel diese Verkehrsfläche einem

weiteren Verkehrsträger zur Verfügung zu stellen, würde den ÖV behindern und ein Sicherheitsproblem generieren. Die in den Städten oftmals mittig angelegten Tram- und Busspuren können bei dem heute dichten Fahrplan des ÖV nicht freigegeben werden, ohne dass der ÖV behindert würde. Die Umsetzung dieses Vorstosses ist in Zürich nicht möglich.

Nochmals zurück zu den Verhältnissen in den USA: In den USA führen sechs bis achtspurige Schnellstrassen aus der Agglomeration in die Städte. Hier eine Spur für mit mehreren Personen besetzten Fahrzeuge zu reservieren, ist möglich. Unsere Schnellstrassen verfügen über zwei, maximal drei Fahrstreifen. Auch bei vielen vollbesetzten Fahrzeugen würde der übrige Verkehr kollabieren.

Die Postulanten verweisen darauf, dass in Bundesbern ein gleichlautender Vorstoss eingereicht wird. Dies ist auch der richtige Ort. Der Kanton hat keine Befugnisse, auf Schnellstrassen irgendwelche Anordnungen zu treffen. Diese Strassen sind in der Kompetenz des ASTRA. Per 1.1.2020 gehen auch die meisten unserer kantonalen Autobahnen in das Eigentum des ASTRA über, und wir haben hier auch keine Kompetenzen mehr.

Ich bitte Sie, dieses Postulat abzulehnen.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Hier haben wir wieder ein gut gemeintes Anliegen der GLP, das leider ohne jegliche Absprache eingereicht wurde. Auch ich wünschte mir – und ich bitte Sie, den Konjunktiv zu beachten, da ich nicht wirklich so radikal bin in meinen Äusserungen wie in meinem Hinterkopf –, auch ich wünschte mir die Sperrung von Spuren, aber das ist in unseren engen Verhältnissen nicht mit den USA vergleichbar und deshalb nur äusserstes Wunschdenken. Da erübrigt sich der Aufwand für einen Bericht.

Liebe GLP, spart euch diese Sonderzüge und Postulate ohne Absprache und Beteiligung anderer Parteien. Wir denken gerne mit, und aus mehreren Fraktionen ergeben sich dann bessere, gemeinsame Vorstösse.

So wird die SP diesen Vorstoss nicht unterstützen. Ich danke Ihnen.

Christian Müller (FDP, Steinmaur): Eine Schnellspur für voll besetzte Autos, das klingt doch gut, wobei es natürlich noch entscheidend wäre, wie schnell dann auf dieser Spur gefahren werden darf. Schnelligkeit ist ja relativ.

Nüchtern betrachtet, kann man aber dieser Idee nicht viel abgewinnen. Da wäre zunächst mal das Problem der engen Räume. Auf welchem Teil der einzigen Spur soll dann genau die Schnellspur eingerichtet werden? Oder ist dieses Postulat nur für Autobahnen gedacht? Beim übrigen Strassennetz wurden in den letzten Jahren ja immer mehr Spuren abgebaut, bestenfalls noch für den ÖV offengehalten. Aber auch auf den Autobahnen gibt es in der Schweiz eigentlich nur zweispurige Fahrrichtungen, sodass hier eine Schnellspur ebenfalls unrealistisch ist, da in der Regel der Verkehr auf einer Langsamspur und einer Normalspur fliesst. Genau da ist der grosse Unterschied zu finden zu Ländern, insbesondere den USA, in denen die Schnellspur funktioniert. Dort sind die Strassen in der Regel ein wenig breiter und

haben entsprechend mehr Spuren. Das heisst, mit der Forderung von Schnellspuren müsste also zugleich auch die Forderung nach dem Ausbau der Strasseninfrastruktur eingereicht werden, wenn dies Sinn machen soll.

Aber auch die Frage nach der Wirkung drängt sich auf. Ich gehe mal davon aus, dass die Postulanten vor allem auf den Arbeitsverkehr zu Stosszeiten abzielen. Nur hier ist nämlich die durchschnittliche Belegung von 1,1 Personen pro Auto zu finden, gesamthaft beträgt die Belegung ja 1,6 Personen, also den Wert, bei welchem die Postulanten die Stausituationen bereits als gelöst sehen.

Wir haben wohl viele Pendler auf engem Raum, aber die zurückgelegten Distanzen sind kurz, die Reisezeiten gering. Aus dem Bericht «Mikrozensus Mobilität» kann entnommen werden, dass die durchschnittliche Fahrdistanz für einen Arbeitsweg, welcher mit dem Auto zurückgelegt wird, knapp zwölf Kilometer beträgt. Und ebenfalls aus diesem Bericht kann entnommen werden, dass die Tagesreisezeit für die Arbeit im Schnitt rund 17 Minuten beträgt. Wie gross könnte also der Gewinn an Reisezeit mit einer Schnellspur tatsächlich sein? Ich wage mal zu behaupten, der Wert beträgt nahezu Null.

Und sollte ich mich hier gewaltig täuschen, dann wäre noch der unerwünschte Effekt, dass eine Attraktivitätssteigerung mit einer Schnellspur dazu führen dürfte, dass mehr Leute statt den ÖV zu benutzen, wieder den höheren Komfort der Strasse entdecken könnten. Dies würde natürlich wieder zu mehr Fahrzeugen führen und alle Vorteile schnell zunichtemachen.

Schnellspuren tönen also verlockend, sie sind aber bei uns unrealistisch und auch wirkungslos.

Die FDP wird das Postulat nicht überweisen.

Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen): Die Grünen sind für die Erhöhung des Besetzungsgrades, aber gegen die Einrichtung von Schnellfahrspuren für voll besetzte Privatfahrzeuge. Im Raum Zürich braucht es andere Massnahmen mit mehr Wirkung.

Der Vorstoss wird ohnehin auf der falschen Staatsebene eingereicht. Der Kanton verfügt gar nicht über ein Strassennetz, in dem es möglich ist, solche Schnellfahrspuren einzurichten. Es sind minimale Abschnitte, die sich allenfalls dafür eignen würden, aber das ergibt keinen genügenden Anreiz.

Eine Erhöhung des Besetzungsgrades ist durchaus sinnvoll, muss aber mit anderen Massnahmen erreicht werden. Wenn es um Pendlerfahrten geht, so besteht zum Beispiel das Instrument des betrieblichen Mobilitätsmanagements. Dieses Instrument könnte griffiger ausgestaltet werden. So könnte mittels differenzierter Bewirtschaftung von Firmenparkplätzen nur noch eben Parkplätze für Autos zur Verfügung gestellt werden, die mehr als eine Person zur Arbeit bringen.

Die Grüne-Fraktion lehnt das Postulat daher ab.

Ruth Ackermann (CVP, Zürich): Die Idee von separaten Fahrspuren für Fahrzeuge, die mit mindestens drei Personen besetzt sind, ist doch bestechend. Wir

wären absolut nicht die Ersten. Es wäre optimal, wenn wir insbesondere Pendlerinnen und Pendler dazu motivieren könnten, Fahrgemeinschaften zu bilden. Doch wir leben in einer kleinen, engen Schweiz, und es ist nicht möglich, umfassend einen zusätzlichen Fahrstreifen zu bauen, auch nicht als Schnellspur für voll besetzte Autos. Zudem sind die Postulanten ja auch nicht bereit, die Kapazität der Strassen auszubauen, um eine zusätzliche Spur zu erhalten. Diese Gleichung geht nicht auf.

Ich bin überzeugt, dass viele Pendler gerne Staustehen, sonst würden es nicht tagtäglich so viele machen. Diese Personen lassen sich trotz endloser Zeitverschwendung kaum bewegen, Fahrgemeinschaften zu bilden. Auch ohne diesen speziellen Anreiz von Schnellspuren wäre dies doch absolut zweckmässig, würde Zeit, Nerven und Kosten sparen. Offensichtlich ist ein grosses Bedürfnis nach Bequemlichkeit und Privatsphäre weit verbreitet. Im eigenen Auto fühlt man sich fast wie zu Hause, ganz nach dem Motto «my car, my castle». Untersuchungen der ETH haben gezeigt, dass sich mit Fahrgemeinschaften, wie erwartet, Pendlerfahrten eingespart werden könnten. Weniger Stau durch mehr Fahrgemeinschaften wäre absolut wünschenswert, doch würde gleichzeitig ein Wechsel vom öffentlichen Verkehr ins Auto wieder attraktiver. Ohne massiv mehr Fahrgemeinschaften brauchen wir auch keine Schnellspur dafür, für die – wie gesagt – kaum Raum vorhanden ist. Unternehmen wir alles, um Fahrgemeinschaften zu fördern.

Wir unterstützen dieses Postulat nicht.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern am Albis): Oft ist das Gute der Feind des Besseren. Das ist bei diesem Postulat zwar nicht der Fall, aber es ist dennoch nötig, das Anliegen in einen grösseren Zusammenhang der zukünftigen Verkehrsgestaltung zu setzen. Eine isolierte Massnahme zur Erhöhung des Besetzungsgrads des motorisierten Verkehrs zu realisieren, ist ehrgeizig und hängt auch davon ab, wie weit die Digitalisierung des Verkehrs eine effiziente Abwicklung unterstützen kann.

Im konkreten Wunsch nach Schnellspuren wird die Herausforderung sein, aufgrund der Kleinräumigkeit unseres Landes überhaupt den nötigen Raum dafür zu finden. Kommt hinzu, dass dort, wo es Bundesstrassen betrifft, für solche Lösungen eigentlich das ASTRA zuständig ist.

Um ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem zu gestalten und aufrechtzuerhalten, sind umfassende und verkehrsträgerübergreifende Strategien nötig. Wir teilen diesbezüglich die Meinung des Regierungsrates, dass die Idee dieses Postulates im Hinblick auf die zukünftige Verkehrsgestaltung mit innovativen Mobilitätsformen zu prüfen ist. In seiner Stellungnahme sagt er zu, dass er bereit ist, das Anliegen dieses Postulates nach besserer Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen im Rahmen des Postulates KR-Nr. 47/2019 vertiefter zu untersuchen.

Vor diesem Hintergrund wird die EVP dieses Postulat nicht unterstützen, verlässt sich aber darauf, dass der Regierungsrat sich bei der Berichterstattung zum erwähnten Postulat dann noch an seine Zusage erinnern wird.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Ich habe schon in diesem Frühling einen Vorstoss als typischen GLP-Vorstoss bezeichnet; auch dieser Vorstoss gehört dazu. Leider ist das im Postulat Gewünschte, wenn man ein bisschen genauer hinschaut, nicht praktikabel.

Wir haben zumeist nur eine Spur auf unseren kantonalen Strassen und meist keinen Platz für eine weitere Spur. Und wenn wir eine weitere Spur benötigen, dann meistens für den ÖV. Eine Umsetzung müsste also mit einer Kapazitätserweiterung einhergehen, die wir politisch sicherlich nicht wünschen und die aufgrund der geringen Platzverhältnisse auch oft nicht machbar ist. Dort, wo es vielleicht noch möglich wäre, nämlich auf unseren Autobahnen, sind wir beim besten Willen nicht zuständig.

Die Alternative Liste wird daher dieses Postulat ebenfalls auf der Schnellspur abhandeln und es nicht überweisen. Es ist aufgrund mangelnden Platzes und der Zuständigkeit beim besten Willen nicht umsetzbar, wobei wir selbst dann noch Zweifel am tatsächlichen Nutzen hätten.

Valentin Landmann (SVP, Zürich): Der Vorstoss ist von viel gutem Willen getragen. Davon bin ich überzeugt, aber es gibt ein paar ganz wesentliche Gründe, von denen viele schon genannt worden sind. Zunächst kann das der Kanton Zürich überhaupt nicht, denn er verfügt über keine Verkehrsschilder für eine solche Spur. Woher würden wir die nehmen? Verkehrsschilder werden vom Bund bestimmt. Strassen, auf denen das möglich wäre: Wollen wir wirklich einen hemmungslosen Ausbau der Strassen mit mehr Spuren? Ich will das nicht, und ich bin überzeugt, die Ratsmehrheit wohl auch nicht. Ein voll besetztes Fahrzeug ist eine andere Frage: Ein Ferrari ist mit zwei Personen voll besetzt, ein Van vielleicht erst mit acht. Spuren für Fahrzeuge mit über zwei Personen Besetzung: Es wurde gesagt – vielleicht leider –, aber wir haben einfach keinen Platz dafür und wir können es nicht. Ich danke euch.

Judith Bellaiche (GLP, Kilchberg) spricht zum zweiten Mal: Wir mussten ja davon ausgehen, dass eine solche Idee etwas zu früh kommt für diesen Rat, aber in ein paar Jahren ist die Lage auf unseren Strassen so prekär, dass sie bestimmt wiederkommt. Vielleicht will es ja dann Felix Hoesch erfunden haben, denn Felix, dein Votum macht auf mich den Eindruck, als würde die SP ihn nur ablehnen, weil wir uns nicht mit euch abgesprochen haben. Das überrascht mich doch sehr, denn ich dachte, auch euch geht es um die Sache. Gerade letzte Woche haben wir doch einen Vorstoss von linker Seite unterstützt, der Pick-up-Zonen für Ridesharing wollte. Was nützt ihnen das, wenn Ridesharing gar nicht zustande kommt? Mir graut, ehrlich gesagt, vor einer erneuten Legislatur, in der man nur Ideen durchboxt, die man selbst erfunden hat. Wie auch immer: Alle hier drin singen das Lied des Ridesharings, das Loblied des Ridesharing und wollen es unbedingt fördern, alle hier drin sehen auch die Notwendigkeit der besseren Auslastung unserer Strassen, aber geht es um konkrete Massnahmen, ist die geballte Kreativität

von 180 Parlamentarier doch eher spärlich. Wir hätten uns da etwas mehr Mut gewünscht.

Regierungspräsidentin Carmen Walker Späh: Etwas zur Definition: Schnellspuren sind ja Fahrstreifen, die für Fahrgemeinschaften und Busse reserviert sind. Im Ausland hat man solche Spuren bereits getestet, zum Teil auch eingeführt. Wie bereits gesagt, sind sie von zwei oder mehr Personen zu nutzen. Ziel dieser Massnahme ist es dann, Fahrgemeinschaften zu fördern, um das Strassennetz besser auszulasten beziehungsweise die Belastung zu reduzieren.

Die ETH hat 2011 im Auftrag des ASTRA das Potenzial untersucht, gestützt auf entsprechende Versuche. Und ich muss Ihnen sagen, das Resultat war sehr ermutigend. Zwar liessen sich im Raum Zürich mit Fahrgemeinschaften erhebliche Fahrten einsparen, aber es gibt Nebeneffekte, die nicht ausser Acht zu gelassen werden können. Diese führen eben dazu, dass der positive Effekt quasi wieder verpufft. Wie geht das?

Es gibt mehr Verkehr durch attraktivere Wohnorte, das Auto wird gegenüber dem ÖV attraktiver – ich glaube nicht, dass Sie das wollen – und die Autos stehen anderen Nutzungen zur Verfügung. Ich weiss nicht, ob Sie das so wollten. Man muss einfach bei diesem Thema zur Kenntnis nehmen, dass das alles im Kontext mit einer gesellschaftlichen Veränderung, mit der Flexibilisierung von Arbeitszeiten, mit Teilzeit und mit der Durchmischung von Arbeit und Freizeit zu sehen ist. Es geht letztlich darum, wie wir mobil sein wollen.

Nun komme ich zu einem weiteren Punkt; er wurde hier verschiedentlich erwähnt. Unsere kleine, schöne Schweiz ist eben auch eng, wenn man den Platz für die Verkehrsträger anschaut. Wir haben schlicht keinen Platz für solche Spezialspuren, denn wir haben nicht amerikanische Verhältnisse für fünf, sechs, sieben, acht und mehr Spuren. Das heisst, wir könnten das schlicht nicht umsetzen. Da muss man irgendwie auch ehrlich sein. Hinzu kommt die rechtliche Situation; wir wären vom Kanton Zürich her auch nicht befugt, dies umzusetzen.

Nun, es wurde gesagt, wir sollen bereit sein zum Denken. Ja, wir sind bereit zum Denken und wir sind deshalb bereit, das vom Kantonsrat Sommer erwähnte Postulat KR-Nr. 47/2019, bei dem es eben um die zukünftige Verkehrsgestaltung mit innovativen Mobilitätsformen geht, entgegenzunehmen. Das hat die Regierung bereits so beschlossen. Dann können wir einen umfassenden Blick auf die Mobilität werfen: auf die Automatisierung, Digitalisierung, Sharing-Ökonomie, auf den gesellschaftlichen Wandel, auf das Verkehrsaufkommen und auch auf die Auslastung der Strasseninfrastrukturen. Dieses Postulat – es tut mir leid, das sagen zu müssen – bringt den Mehrwert nicht, den wir für den Aufwand erreichen könnten. Aber das genannte Postulat wird Mehrwert bieten; das werden wir entgegennehmen. Dann werden wir diese Diskussion breit führen können.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 144 : 22 Stimmen (bei 1 Enthaltungen), das Postulat KR-Nr. 35/2019 nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.