

8. Shared Mobility mit Autostopp-Haltestellen

Postulat Manuel Sahli (AL, Winterthur) und Judith Anna Stofer (AL, Zürich) vom 10. Dezember 2018

KR-Nr. 379/2018, RRB-Nr. 172/27. Februar 2019 (Stellungnahme)

Die Motion hat folgenden Wortlaut:

Der Regierungsrat wird beauftragt, die Möglichkeit von Autostopp- Haltestellen an Kantonsstrassen mit oder ohne mit nur schlechter ÖV- Erschliessung zu prüfen. Es soll geprüft werden, unter welchen baulichen, verkehrlichen und funktionalen Bedingungen solche Haltestellen eingeführt werden können und mit welchen Kosten diese verbunden sind. An ausgewählten Standorten soll ein Pilotprojekt durchgeführt werden, um das Interesse und den Nutzen solcher Haltestellen oder eines solchen Autostopp-Systems zu evaluieren. Dem Kantonsrat soll anschliessend eine entsprechende Kreditvorlage für eine allfällige Realisation unterbreitet werden.

Begründung:

Gerade in ländlichen Regionen ist die ÖV-Erschliessung vielfach ungenügend. Ohne Auto ist die Mobilität entsprechend schwierig, insbesondere in Randzeiten und auf wenig befahrenen Strecken. Mithilfe eines Autostopp-Systems mit entsprechenden Haltestellen könnte hier Abhilfe geschaffen werden.

Ein solches System ist beispielsweise im Luzerner Umland im Einsatz, bei dem sich Mitfahrende per SMS anmelden können, um dann an entsprechend markierten Haltestellen mitgenommen zu werden. Mittels digitalen Anzeigen ist es möglich, vorbeifahrenden Autofahrern anzuzeigen, wohin die wartenden Personen reisen wollen. Nach einer von Juni 2015 bis 2017 dauernden Pilotphase wurde das vom Luzerner Verkehrsverbund unterstützte System im Dezember 2017 als Ergänzung zum regulären ÖV definitiv eingeführt. Das gleiche System wird mittlerweile auch in der Westschweiz in der Region La Chaux-de-Fonds/Le Locle/Morteau genutzt.

Eine weitere, niederschwellige Möglichkeit wäre es, ausgeschilderte Haltestellen ohne Registrierungspflicht zu erstellen. Solche Haltestellen, gegebenenfalls mit Haltebucht, könnten an passenden Stellen entlang der Strasse mit genug Platz zum Anhalten errichtet werden und könnten zwecks einfacher Benutzung auch ohne Registrierung auskommen. In den Niederlanden gibt es beispielsweise in Städten extra beschilderte «Liftershalte», die den Autofahrern ausreichend Platz zum Anhalten bieten und sich teilweise in Autobahnnähe befinden und damit auch eine andere Nutzergruppe ansprechen. Ähnliche Haltestellen könnte man an passenden Stellen auch im Kanton Zürich errichten.

Der Regierungsrat nimmt auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion wie folgt Stellung:

Der Kanton steht neuen Mobilitätsmöglichkeiten grundsätzlich offen gegenüber und verfolgt solche Entwicklungen mit grossem Interesse. In der Schweiz ist ein Auto durchschnittlich mit 1,6 Personen belegt, im Pendlerverkehr sind es lediglich 1,1 Personen. Shared-Mobility-Angebote, hier mithilfe des motorisierten Individualverkehrs, könnten im Sinne des Carpooling einen Mehrwert bringen. Damit könnte ein zusätzliches und vergleichsweise günstiges Mobilitätsangebot geschaffen werden. Bei einer umfassenden Nutzung könnte Carpooling eine Möglichkeit sein, die vorhandenen Strassenkapazitäten effizienter zu nutzen.

Obschon es bereits heute Carpooling-Angebote gibt, werden diese insbesondere im Pendlerverkehr nur verhalten genutzt. Verschiedene Untersuchungen haben die Gründe dafür aufgezeigt (siehe auch Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 170/2013 betreffend Park & Pool Fahrzeugabstellplätze und Stellungnahme zum Postulat KR-Nr. 13/2016 betreffend Hochleistungsstrassen: Kapazitätssteigerungen mit Köpfchen I). In der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 170/2013 wurde unter Bezugnahme auf eine Studie der ETH dargelegt, dass die Bedürfnisse der Nutzenden kaum vorhersehbar oder sehr veränderlich sind. Mögliche Aufnahme- und Ausstiegsorte können beim Carpooling grundsätzlich überall liegen. Die Nutzung von solchen Angeboten lässt sich daher kaum über die Errichtung von dauerhaften Fahrzeugabstellplätzen beeinflussen.

Mit zunehmender Digitalisierung hat sich die Ausgangslage sowohl auf Angebots- als auch auf Nutzerseite verändert. Die Offenheit der Bevölkerung gegenüber neuen Angeboten hat tendenziell zugenommen, und es ist denkbar, dass die Bereitschaft zur Prüfung von neuen Angeboten an Orten ohne oder mit schlechter Erschliessung mit öffentlichem Verkehr (öV) zugenommen hat.

Gemäss § 18 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG; LS 740.1) gewährleistet der Zürcher Verkehrsverbund eine Grundversorgung mit öffentlichem Verkehr. Die Einzelheiten sind in der Angebotsverordnung (LS 740.3) geregelt. Der Kanton Zürich ist im Sinne der Kriterien von § 4 der Angebotsverordnung zu nahezu 100% durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Dies gilt auch für die ländlichen Regionen. Als Grundversorgung gemäss § 2 der Angebotsverordnung gilt dabei der Stundentakt, der auf zwölf Kurse pro Tag ausgedünnt werden kann. Ein Grossteil der Buslinien im Kanton Zürich verkehrt im Halbstundentakt oder dichter. In sehr ländlichen Regionen finden sich jedoch auch Linien im Stundentakt. In schwach oder zerstreut besiedelten Gebieten ist ein weiterer Ausbau des öV-Angebots wegen der geringen Nachfrage aus wirtschaftlichen und ökologischen Überlegungen nicht zweckmässig und auch nicht mit §§ 1 und 11 PVG vereinbar, wonach das Verkehrsangebot an wirtschaftlichen Grundsätzen auszurichten ist.

Die Idee eines organisierten Autostopps an ausgewählten Standorten wurde bereits in verschiedenen Projekten geprüft. Das Mitfahrssystem «Carlos» wurde von 2002 bis 2005 in der Region Burgdorf getestet. Es entspricht vom Aufbau her ziemlich genau den Vorschlägen gemäss Motion. Das Projekt musste wegen mangelnder Nachfrage (ein Fahrgast pro Tag) eingestellt werden. Bei dem in der Mo-

tion erwähnten Projekt im Luzerner Umland handelt es sich um das Projekt «taxito». Zwischen Juni 2015 und Juni 2017 testete der Verkehrsverbund Luzern in der Region Luzern/ Willisau/Zell in Zusammenarbeit mit den Gemeinden das Mitfahrsystem «taxito». Dieses wurde ab dem Fahrplanwechsel vom 10. Dezember 2017 definitiv eingeführt. Im Durchschnitt wird das Mitfahrsystem von zwei Personen pro Tag genutzt. In beiden Projekten ist es gelungen, die technische Machbarkeit solcher Mitfahrsysteme aufzuzeigen. Beiden Projekten ist jedoch auch gemeinsam, dass die Nachfrage äusserst bescheiden ist.

Die erwähnten Projekte sind jüngeren Datums. Es kann zudem davon ausgegangen werden, dass die Ergebnisse im Raum Zürich etwa die gleichen wären. Vor diesem Hintergrund ist es derzeit nicht angebracht, im Kanton Zürich ein weiteres Pilotprojekt zu einem Mitfahrsystem durchzuführen. Der zeitliche und finanzielle Aufwand für ein eigenes Pilotprojekt im Kanton Zürich wäre nicht gerechtfertigt. Aus diesen Gründen ist die Einführung eines solchen Systems derzeit verfrüht und nicht sinnvoll. Insbesondere ist es nicht angezeigt, derzeit finanzielle Mittel in zusätzliche Infrastrukturen wie besondere Haltestellen oder Haltebuchten zu investieren.

Zukünftige Projekte und Entwicklungen in diesem Bereich werden vom Kanton jedoch mit Interesse verfolgt und, wenn sinnvoll, auch von ihm begleitet.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, die Motion KR-Nr. 379/2018 abzulehnen.

Ratspräsident Dieter Kläy: Der Motionär wandelt die Motion in ein Postulat um.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Wie bereits gesagt: Ich wandle meine Motion «Shared Mobility mit Autostopp-Haltestellen» in ein Postulat um, wie das hier zu Beginn gerade nochmals erwähnt wurde.

In unserem Kanton haben wir bekanntlich eine gute ÖV-Abwicklung; dies aber nur, wenn man in einer Ortschaft wohnt, die die Kriterien für eine solche gute Abdeckung erfüllt. Dies ist einerseits durch verschiedene ÖV-Güterklassen geregelt beziehungsweise klassiert. Dann gibt es aber auch gewisse Ortschaften, die komplett unter den Radar fallen. Die unterste Grenze für eine solche Erschliessung, die für eine Busanbindung durch den ZVV zwingend qualifiziert, sind 300 Einwohner. Fällt eine Ortschaft darunter, muss sie quasi das Glück haben, dass sie sowieso an einer ÖV-Linie liegt, oder sie fällt ausser Rang und Traktanden. Dies betrifft auch in unserm dichtbesiedelten Kanton Zürich einige Ortschaften. Um einmal ein paar Beispiele zu nennen: In meiner Heimatsstadt allein sind es die Aussenwachen Neuburg oder Stadel, aber auch zum Beispiel Gerlisberg in der Gemeinde Kloten oder Alten in Kleinandelfingen. Es gibt sicher weitere Beispiele, ich erspare mir aber die Aufzählung. Alle diese Ortschaften kann ich zurzeit nur mit dem Auto erreichen, da keine sinnvolle Verbindung mit dem ÖV existiert. Wenn ich nun mit der SBB-App (*Fahrplanapplikation für das Smart-*

phone) oder Google Maps (*Online-Kartendienst*) eine ÖV-Verbindung nach Alten suche, wissen meine Apps keine Lösung mehr. Wenn ich zum Beispiel hier in der SBB-App von Winterthur nach 8453 Alten fahren will, kommt nur die Fehlermeldung «Hoppla, keine Verbindung ab Ihrem aktuellen Standort». Ja, dumm gelaufen, wie komme ich dorthin?

Hier setzt meine Idee ein oder, besser gesagt, eine Einsatzmöglichkeit für solche Haltestellen. Genau in solch schlecht erschlossenen Ortschaften könnte solch ein System Abhilfe schaffen, vielleicht nicht für den täglichen Pendlerverkehr, aber für den Gelegenheitsverkehr. Andere Einsatzmöglichkeiten wären beispielsweise Nebenverbindungen zwischen Ortschaften, die zwar mit dem ÖV erschlossen sind, jedoch ohne sinnvolle Direktverbindungen. Oder, um noch ein anderes Beispiel zu nennen, natürlich mit einem anderen Zielpublikum: Markierte Autostopp-Haltestellen an Hauptverkehrsachsen, die dann eher auf den Fernverkehr der Autostopp-Reisenden hinzielen. Durch solche fest installierte Autostopp-Haltestellen kann man im Gegensatz zu Apps, die es ja auch gibt – dieses Beispiel wird in der Diskussion wahrscheinlich auch kommen –, eine niederschwellige Möglichkeit einer Anlaufstelle für die Mitnahme von Autostopp-Reisenden schaffen. Mit was für einem System das passieren soll, habe ich bewusst offengelassen. Hier sei sicher einmal das Beispiel von «Taxito» erwähnt, das auch in der Antwort auf meine Motion beziehungsweise mein Postulat genannt wurde. «Taxito» hat im Kanton Luzern mehrere Autostopp-Haltestellen eingerichtet und betreibt diese mit einem modernen Buchungssystem mit Haltestellen- und Zielanzeigen, das auch eine Identifikation der Autofahrer und der Mitreisenden sicherstellt. Das System verbindet Ortschaften mithilfe von sechs Autostopp-Haltestellen mit mehreren umliegenden Ortschaften. Diese Ziele, die dabei angefahren werden, sind im Gegensatz zu meinem Beispiel vorher bereits mit dem ÖV erschlossen. Das System funktioniert dort quasi als Ergänzungsangebot. Es ist vielfältig einsetzbar. Man kann solche Haltestellen vielleicht für die Erschliessung von schlecht erschlossenen Gebieten nutzen oder um eine Erschliessung überhaupt irgendwie zu gewährleisten. Wie man das nun genauer einsetzt, ist nicht an mir in einem Postulat zu erklären, sondern es ist Aufgabe der Regierung, die das genauer prüfen soll. Meine Motion beziehungsweise das Postulat ist die Aufforderung hierzu.

In seiner Antwort führt der Regierungsrat unter anderem die niedrigen Nutzungszahlen des aktuellen Systems als Ablehnungsbegründung an und ignoriert dabei, dass das System vom betreffenden Verkehrsverbund in Luzern trotz allem erhalten wurde und steigende Nutzerzahlen aufweist, wenn auch auf einem niedrigen Niveau. Das System ist verbesserungsfähig. Wenn wir ein System wie «Taxito» einführen wollten, müssten wir sicher gewährleisten, dass es dann auch in den regulären ZVV-Verbund eingebunden oder zumindest irgendwie digital aufbereitet wird. Wenn ich heute eine Verbindung in die betreffende Ortschaft suche – wieder über meine App –, wird wieder nämlich die «taxito»-Verbindung im Moment nicht angezeigt. Wir sehen, wir haben hier Verbesserungspotenzial.

Wie auch immer, andernorts gibt es bereits markierte Haltestellen. In den Niederlanden gibt es sogar ein eigenes Verkehrsschild, um solche Autostopp-Haltestellen zu markieren. Meine Idee ist daher nicht neu. All dies erhöht die gesellschaftliche Akzeptanz solcher Autostopp-Haltestellen und Autostopp-Reisende sowie auch für Autofahrer, die wissen, wo sie potenzielle Mitfahrer mitnehmen können. Meine Motion beziehungsweise mein Postulat habe ich, wie gesagt, bewusst offen formuliert, da ich nicht will, dass man sich von Anfang an auf ein bestimmtes System fixiert, sondern die verschiedenen Möglichkeiten prüft.

In diesem Sinne bitte ich Sie darum, dieser Motion beziehungsweise diesem Postulat – Sie merken, ich habe die Motion ganz kurzfristig in ein Postulat umgewandelt, daher spreche ich immer noch von einer Motion –, das sicher eine sinnvolle Ergänzung zum öffentlichen Verkehr sein kann, zuzustimmen und meine Motion als Postulat zu überweisen. Besten Dank.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Es freut mich, dass unsere Vertreter aus der Stadt sich auch um den ÖV auf dem Land sorgen. Bis heute wurde einfach immer nur der MIV (*Motorisierter Individualverkehr*) behindert, welcher von den ländlichen Bewohnern gebraucht wird, um in die Stadt zu kommen. Die Motionäre stellen richtigerweise fest, dass in ländlichen Gebieten die ÖV-Erschliessung nicht mit derjenigen in den städtischen Gebieten verglichen werden kann. Mit dieser Motion wird bezweckt, dass die Transportkapazitäten in ländlichen Gebieten optimaler genutzt und die Transportmöglichkeiten ausgeweitet werden könnten; grundsätzlich ein für die Landbevölkerung positiver Vorstoss.

Der Kanton Zürich leistet sich ein leistungsfähiges öffentliches Verkehrsnetz. Ländliche Gebiete werden erschlossen, obwohl diese Linien vielfach sehr schlechte Kostendeckungsgrade aufweisen. Im Kanton Zürich legt die kantonale Angebotsverordnung fest, dass für die Grundversorgung, wie auch von Manuel Sahli erwähnt, ländliche erschliessungswichtige Gebiete bei genügender Nachfrage mindestens der Stundentakt gelten soll. Ferner können einzelne Kurse entfallen. Minimal müssen jedoch zwölf Kurse pro Tag und Richtung angeboten werden. Diese Vorgabe wird im Kanton Zürich erfüllt. Im Zürcher Oberland sind es zwei Kurse, Sternenbergr und Sitzbergr, welche lediglich mit sieben Kursfahrten pro Tag erschlossen sind. Gemäss Gesetz würde hier aber gar keine Erschliessungspflicht bestehen.

Die Erstellung von öffentlichen Haltestellen an Kantonsstrassen oder Strassen überhaupt ist schwierig und vermutlich aufwendig und teuer. Kantonsstrassen sind Hauptverkehrsachsen und entsprechend vielbefahren. Bereits heute bestehen Probleme, dass genügend Platz für Haltestellen des ÖV vorhanden sind. Vielfach werden aus Platzgründen Haltestellen als Fahrbahnhaltestellen ausgestaltet. Ich kann mir nicht vorstellen, dass im besiedelten Gebiet für dieses Mitfahrssystem Haltestellen ausgeschieden werden könnten, welche verkehrsgünstig und zentral gelegen sind. Zudem sind Sicherheitsaspekte beim Sich-wieder-in-den-Verkehr-Einfügen dieser Fahrzeuge nicht zu vernachlässigen. Der Vergleich mit dem Veruchsbetrieb im Luzerner Hinterland ist mit der Situation im Kanton Zürich nicht

vergleichbar. Der Betrieb im Kanton Luzern lief oder läuft unter dem Namen «Taxito». Das betroffene Gebiet verfügte täglich über lediglich vier Postautokurse. Während des Versuchsbetriebs im Kanton Luzern konnte weiter festgestellt werden, dass sich die Mitfahrgelegenheiten ausserhalb des Taxito-Systems steigerten. Es macht keinen Sinn, dass sich der Kanton an einem System beteiligt, welches unser geniales ÖV-System allenfalls konkurrenziert. Es bleibt der Weg, dass ein App-basiertes System auf privater Basis geschaffen werden könnte; dem steht nichts im Wege. Es gibt bereits entsprechende Angebote, zum Beispiel «e-car-pooling».

Die SVP wird diese Motion ablehnen. Ich bitte Sie, das ebenso zu tun.

Theres Agosti Monn (SP, Turbenthal): Auch ich wende mich zuerst an meine städtischen Kantonsratskolleginnen und -kollegen. Es gibt sie in ländlichen Regionen im Kanton Zürich, die Regionen, die über eine Grundversorgung mit einem Zwei-Stunden-Takt verfügen. Für die Peripherie des Kantons Zürich sollen Pilotprojekte mit Autostopp-Haltestellen jetzt unbedingt geprüft werden. Die SP unterstützt die Motion.

Shared-Mobility-Systeme entwickeln sich mit der Digitalisierung laufend weiter, und zwar rasant. Der Kanton Zürich muss sich mit seinem zentrierten ÖV-System insbesondere bezüglich der peripheren Erschliessung an den Entwicklungen beteiligen. In seiner Begründung zu seiner Ablehnung schreibt der Regierungsrat, dass die Bedürfnisse der Nutzenden für Carpooling-Angebote kaum vorhersehbar oder sehr veränderlich sind. Dies bezweifle ich. Erstens: Mit zunehmendem Bewusstsein bezüglich Umweltbelastungen steigt die Offenheit der Bevölkerung und wird laufend zunehmen. Sehr gut vorhersehbar und kalkulierbar ist zudem der ÖV-Bedarf mit Einbezug der kommunalen Transporte. In den ländlichen Regionen gibt es aufwendige Schulbussysteme. Ein riesiger logistischer Aufwand wird betrieben, um diese Regionen zu bedienen. Es ist volkswirtschaftlich ein Unsinn, dass wir im Kanton Zürich verschiedene Verkehrssysteme parallel laufen lassen. Beispielsweise der Kanton Graubünden und die Romandie haben längstens eine Kombination mit der Postauto AG.

Der ZVV muss unbedingt Pilotprojekte im Bereich «Shared Mobility» betreiben und diese nicht nur Interesse verfolgen. Mitfahrssysteme sind heute bereits vielfältig erprobt. Die bereits bestehenden Haltestellen können dafür ganz einfach genutzt werden.

Die SP stimmt dem Vorstoss zu. Unterstützen Sie die Motion. Shared-Mobility kann für alle Bevölkerungsgruppen grosse Mehrwerte bringen und Autofahrten mit zwei und weniger Personen verhindern.

Christian Schucan (FDP, Uetikon a. S.): Die Motion beziehungsweise jetzt das Postulat verlangt einen Pilotversuch mit anschliessender Kreditvorlage für eine Car-Sharing-Infrastruktur. Der Idee, die Verkehrserschliessung auf dem Land zu

verbessern, ist durchaus etwas Positives abzugewinnen. Die Frage ist, ob dieser Vorstoss in die richtige Richtung führt.

In seiner Antwort führt der Regierungsrat aus, dass gleich aufgestellte Pilotversuche in anderen Kantonen gezeigt haben, dass die vorgeschlagenen Infrastrukturen zwar technisch machbar sind, aber nicht ausreichend genutzt werden. Im Beispiel von Luzern sind es nur zwei Personen, die das Angebot pro Tag nutzen. Das offensichtliche Problem ist, dass mögliche Aufnahme- und Ausstiegsorte beim Carpooling grundsätzlich überall liegen können. Die Nutzung von solchen Angeboten lässt sich daher kaum über die Errichtung von fixen Fahrzeugabstellplätzen oder Haltestellen beeinflussen. Als Nutzer möchte ich mit Vorzug zu Hause abgeholt werden und am Zielort wieder aussteigen können. Es stellt sich daher für uns die Frage: Wieso soll man noch einmal etwas prüfen, das sich als nicht nutzstiftend erwiesen hat? Aus unserer Sicht wäre ein Vorstoss, welcher das Car-Sharing durch geeignete Kommunikationsmassnahmen unterstützen würde, zielführender gewesen. Dies kann aber mit dem Postulat 47/2019 betreffend zukünftige Verkehrsgestaltung mit innovativen Mobilitätsformen abgedeckt werden, welches der Regierungsrat bereit ist zu übernehmen. Zudem gibt es auf privater Initiative verschiedene Plattformen, die Car-Sharing und Carpooling erfolgreich unterstützen. Diese können wirtschaftlich betrieben werden, was zeigt, dass hier schneller, als dies der Staat kann, ein Angebot entsteht, das effektiv auch genutzt wird.

Aus all diesen angeführten Gründen wird die FDP das Postulat nicht überweisen.

Franziska Barmettler (GLP, Zürich): Der öffentliche Verkehr in der Schweiz ist Weltklasse. In den grossen Städten haben die Menschen die Wahl zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln. In kleineren Gemeinden und auf dem Land gibt es jedoch oft keine gute Alternative zum eigenen Auto. Es fehlt noch das letzte Stück, das Stück zwischen der Haltestelle und der Haustür. Oder es gibt nur einen Bus, der im Zwei-Stunden-Takt fährt. Beides führt dazu, dass die Leute oft auf das Auto ausweichen. Gleichzeitig aber ist ein weiterer Ausbau des ÖV-Angebotes in diesen Gebieten weder ökonomisch noch ökologisch zweckmässig. Alternative Modelle als Ergänzung zum ÖV sind deshalb gefragt und werden in der Schweiz in verschiedenen Regionen auch getestet oder genutzt, so zum Beispiel Mitfahr-Modelle mit fixen Autostopp-Haltestellen, auf welche das Postulat Bezug nimmt. Das Modell «Carlos» wurde sehr früh, bereits im Jahr 2002, in der Region Burgdorf getestet und musste wegen mangelnder Nachfrage – ein Fahrgast pro Tag – eingestellt werden. Das Projekt «Taxito» wurde zehn Jahre später im Luzerner Napfgebiet eingeführt und wird momentan von zweieinhalb Personen pro Tag genutzt. Auch On-demand-Modelle ohne fixe Haltestellen, wie etwa das Projekt «Flow» in Herzogenbuchsee, oder Projekte mit autonomen Fahrzeugen, wie der Smart-Shuttle der Post, werden zurzeit getestet. Es ist zu begrüßen, dass sich auch der Kanton Zürich mit dieser Thematik beschäftigt und mit eigenen Tests zu diesem Innovationsprozess beiträgt. Bei der Wahl des Modells plädiert die Grünliberale Fraktion dafür, über die im Postulat erwähnten Autostopp-Haltestellen hinausdenken. In diesem Sinne unterstützen wir das Postulat.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): Wir müssen im Kanton Zürich auf jeden Fall ein grosses Interesse daran haben, dass die Belastung unserer Strassen nicht noch weiter zunimmt, sondern dass sie abnimmt. Und Carpooling, wir wissen es alle, also wenn Autos geteilt werden und unterwegs sind – wir nennen das auch «Mitfahrgelegenheit» oder «Mitfahren» auf Deutsch –, Carpooling ist ein wichtiges Mittel zur Reduktion des Verkehrs auf den Strassen, wenn es denn funktionieren würde und die Systeme sich in Gang gesetzt haben. Carpooling ist nicht einfach nur eine gute Ergänzung zum ÖV, wenn dieser nicht fährt oder zu wenig oft fährt in ländlichen Regionen. Carpooling – und da möchte ich besonders hinweisen – ist vor allem auch auf sogenannten Querverbindungen zu den S-Bahnstrecken wichtig. Nehmen Sie zum Beispiel die Verbindung Männedorf – ich komme ja vom rechten Seeufer – nach Volketswil: Mit dem ZVV-Angebot braucht man von Männedorf nach Volketswil in der Regel eine Stunde für einen Weg, mit dem Auto sind es 20 bis 25 Minuten. Es gibt viele Pendlerinnen und Pendler auf dieser Strecke, und da lohnt sich das Carpooling oder die Mitfahrgelegenheit eben auch. Es ist eine optimale Lösung genau für diese Strecken, dass man sich zusammentut, wenn man schon den gleichen Weg hat. Sie wissen alle, dass gerade im Pendlerverkehr die Besetzung der Autos im Durchschnitt 1,1 Personen beträgt.

Die beiden Beispiele, welche die Postulanten zitiert haben, sind sehr kleinräumig. Ich denke, gerade in einem dichtbesiedelten Gebiet wie dem Kanton Zürich und in einem grösseren Raum können eben solche Carpooling-Modelle funktionieren. Die beiden zitierten Beispiele sind auf engem, lokalem Raum und daher bis heute nicht so erfolgreich gewesen. Es kann aber sein, dass sich das noch entwickelt. In Zürich, also in unserem Kanton ist das, wie gesagt, auf jeden Fall anders, und ich gehe davon aus, dass solche Modelle viel besser umgesetzt werden können, auch weil wir in unserer Volkswirtschaftsdirektion, im Amt für Verkehr und so weiter hoffentlich auch ein Know-how haben, das eben genau dazu führt, dass solche Modelle erfolgreich werden können. Wir müssen im Kanton Zürich zeigen, dass es mit diesem Carpooling vorangehen kann, dass es attraktiv ist. Und wir müssen zeigen können, dass diese Plattformen auch genutzt werden.

Das traue ich den Leuten von der Volkswirtschaftsdirektion zu, deshalb unterstützen wir Grüne auch dieses Postulat. Wir danken Ihnen.

Ruth Ackermann (CVP, Zürich): Lassen wir doch die Projekte in Luzern und in der Westschweiz noch etwas länger laufen, bevor wir in Zürich ein weiteres Pilotprojekt starten, das einen grossen zeitlichen und sicher auch finanziellen Aufwand bedeuten würde. Ein entsprechendes Projekt wurde, wie bereits erwähnt, wegen mangelnder Nachfrage auch wieder eingestellt. Unsere ÖV-Anbindung im ganzen Kanton ist hervorragend. Selbstverständlich müssen aus wirtschaftlichen und ökologischen Überlegungen Angebot und Nachfrage aufeinander abgestimmt sein. Ich bin sicher, Personen, die ausserhalb dieses tollen 7-Minuten-Taktes, wie in der Stadt Zürich, leben, sich bereits bestens organisiert haben und sich gegen-

seitig unterstützen, ohne dass der Kanton mit vorgegebenen Haltestellen nachhelfen muss. Ausserhalb der Stosszeiten und auf wenig befahrenen Strecken nützt auch eine perfekte Autostopp-Haltestelle wenig, wenn kaum ein Fahrzeug vorbeikommt. Mit einem Online-Angebot zum Beispiel per SMS kann ganz einfach zusätzlich auch der ideale Ort für den Zustieg ausgemacht werden, und der wird kaum je an den fix markierten Haltestellen sein. Leider ist es nicht einfach, die Massen dazu zu bewegen, sich ein Auto für eine gemeinsame Fahrt zu teilen. Die Gründe dafür sind sehr unterschiedlich, aber sicher hat vieles mit Bequemlichkeit und Privatsphäre zu tun. Bequem ist es auch, wenn man sich nicht an fixe Ein- und Ausstiegsorte halten muss.

Wir unterstützen dieses Postulat nicht.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): Neue Mobilitätsmöglichkeiten sind grundsätzlich zu begrüssen, zumal in der Schweiz ein Auto durchschnittlich nur mit 1,6 Personen belegt ist, im Pendlerverkehr sogar nur mit 1,1 Personen. Shared-Mobility-Angebote, hier mithilfe des motorisierten Individualverkehrs, könnten im Sinne des Carpoolings einen Mehrwert bringen. Der tritt jedoch nur ein, wenn auch eine Nachfrage für Mitfahrssysteme bestehen würde. Es scheint aber doch so, dass die Zürcherin und der Zürcher lieber einige Minuten mehr in Kauf nehmen, um zu einer ÖV-Haltestelle zu gelangen, als in den Wagen einer unbekannt Person zu steigen. Oder dann weichen sie doch lieber auf einen eigenen PW aus. Immerhin darf festgestellt werden, dass der Kanton Zürich zu nahezu 100 Prozent durch den öffentlichen Verkehr erschlossen ist, wobei natürlich klar ist, dass in entlegenen ländlichen Regionen dieser Verkehr sehr dünn angesiedelt ist. Aber es gilt insbesondere für die Kantonsstrassen, wo die Versorgung sehr gut ist. Vor diesem Hintergrund ist es mehr als fraglich, ob im Kanton Zürich ein weiteres Pilotprojekt zu einem Mitfahrssystem zeitliche und finanzielle Mittel rechtfertigt. Trotzdem ist die EVP der Meinung, dass sowohl Shared Mobility als auch jegliche anderen innovativen Mobilitätsformen in einer Gesamtbetrachtung zur künftigen Verkehrsgestaltung näher geprüft werden sollten. Die EVP betrachtet diese Motion jedoch nicht als den richtigen Weg, würde aber einem Postulat zustimmen.

Christina Zurfluh Fraefel (SVP, Wädenswil): Im digitalen Zeitalter braucht es keine Haltestellen, also keine physischen Lösungen, sondern es bräuchte wohl eher eine App für ein solches Anliegen, eine Plattform, wobei sich alle Teilnehmer anmelden müssten. Ich als Frau möchte auf jeden Fall wissen, falls ich jemanden ins Auto einsteigen lasse, wovon es sich bei dieser Person handelt. Also überlassen wir solche Projekte Start-ups, die digital fit sind und so Lösungen anbieten können.

Manuel Sahli (AL, Winterthur) spricht zum zweiten Mal: Besten Dank. Und auch erstmal besten Dank auch für die breite Unterstützung, die meinem Postulat hier

zuteilwird. Erfreulich ist auch, dass selbst die Gegenseite offenbar bestätigt, dass die Erschliessung auf dem Land zum Teil nicht immer zufriedenstellend ist.

Zuerst zu Frau Zurfluh gerade noch das Feedback betreffend das Einsteigen-Lassen: Gerade Taxito arbeitet mit einer Registration, damit der Fahrer und auch die Mitreisenden bekannt sind. Es gibt verschiedene Systeme mit Haltestopp in diesen Carpooling-Lösungen, die genau die Identifikation der Autos und der Mitreisenden sicherstellen. Von dem her kann das gewährleistet sein, je nachdem, welches Modell man nimmt. Ich habe das hier bewusst offengelassen, um das hier nochmals zu wiederholen. Sie und auch Herr Schucan haben erwähnt, dass es ja digitale Anbieter beziehungsweise verschiedene privatwirtschaftliche Anbieter gibt. Ja, da muss ich Sie hier einmal in die Runde fragen: Wer kennt denn hier einen solchen Anbieter? Diese Angebote sind zum Teil unsichtbar und auch mir nur dank meiner Recherche für den Vorstoss überhaupt begegnet. Der normale ÖV-Nutzer oder auch der normale Autofahrer weiss nichts von diesen Angeboten. Er kennt vielleicht die Worte «Carpooling», «Shared Mobility», aber wie er dies wirklich umsetzen, wie er das benutzen soll, weiss er nicht.

Was ich mit meinem Vorstoss will, ist, dieses Angebot überhaupt sichtbar machen, und dafür braucht es eben auch Infrastruktur. Autostopp-Haltestellen schaffen die nötige Infrastruktur, damit solche Carpooling-Lösungen überhaupt sichtbar werden auf der Strasse und damit auch breiter akzeptiert werden und eine reale Chance erhalten, damit sie auch verbreitet sind. Wie bereits zuvor gefordert, wird auch eine Anbindung an den ZVV, eine reale Anbindung, die Akzeptanz und Sichtbarkeit eines solchen Angebotes weiter erhöhen, damit solche modernen Shared-Mobility-Carpooling- oder was auch immer -Lösungen eine reale Chance haben und auch sinnvoll gefördert werden.

Ich danke Ihnen nochmals für die Unterstützung meines Postulates.

Regierungspräsidentin Carmen Walker Späh: Auch die Regierung steht neuen Mobilitätsangeboten selbstverständlich offen gegenüber und auch die Regierung und mein Amt für Verkehr und übrigens auch der ZVV verfolgen die Entwicklungen natürlich mit grossem Interesse, verfolgen, was da alles läuft. Und es wurde ja zu Recht erwähnt, die Personenbelegung der Fahrzeuge ist tief. Da liegt tatsächlich Potenzial. Würde man jedes Auto voll besetzen – das haben Verkehrs-experten ausgerechnet –, dann würde sich die heutige Verkehrsmenge um drei Viertel reduzieren. Da haben wir also tatsächlich ein Potenzial. Nur, das Potenzial ist das eine, die Realität, zumindest bis jetzt, ist eine andere. Auch darüber haben Sie hier bereits berichtet und haben Sie hier die Antwort des Regierungsrates studiert. Bei den verschiedenen Projekten namens «Carlos» oder «Taxito» zum Beispiel war einfach der Bedarf nicht da. Die Leute haben es nicht genutzt, die Nachfrage war sozusagen nicht relevant. Man kann auch erwähnen: Das Bundesamt für Strassen hat ebenfalls einen sogenannten Carpooling-Versuch mit den Mitarbeitenden gestartet. Auch hier ist das Resultat sehr ernüchternd. Die Regierung hat aber vor allem die Motion abgelehnt, weil sie nicht bereit war und bereit ist, hier einfach zusätzliche finanzielle Mittel zu sprechen für fixe Haltestellen, wo

wir doch wissen, dass eben gerade nicht die fixen Haltestellen die Zukunft sind, sondern die Flexibilität, wie es Christina Zurfluh gesagt hat, die Flexibilität dank der neuen technologischen Möglichkeiten.

Nun bin ich Ihnen sehr dankbar, dass Sie die Motion nicht überweisen, hier sind wir uns offenbar einig. Und da ich eben erst heute Morgen erfahren habe, dass sie umgewandelt werden soll, kann ich Ihnen schlicht keine Haltung der Regierung zur Frage, ob sie ein Postulat entgegengenommen hätte oder nicht, mitteilen. Wie auch immer, ich glaube, man muss hier realistisch sein. Aber was mir schon wichtig ist: Wir wollen die Chancen der Digitalisierung nutzen. Aber dann muss man auch die Flexibilität bei den Instrumenten haben und kann sich nicht so auf fixe Haltestellen fixieren und glauben, die Leute gehen dann genau dorthin, um das zu nutzen. Aber sollten Sie – es scheint ja so – einen Bericht wünschen, dann werden wir diesen selbstverständlich auch gerne erstellen und das Potenzial nochmals mit aktuellen Materialien belegen. Vielen Dank.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 90 : 79 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), die Motion KR-Nr. 379/2018 als Postulat zu überweisen. Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innert zweier Jahre.

Das Geschäft ist erledigt.