

Sitzung vom 27. Februar 2019

172. Motion (Shared Mobility mit Autostopp-Haltestellen)

Kantonsrat Manuel Sahli, Winterthur, und Kantonsrätin Judith Anna Stofer, Zürich, haben am 10. Dezember 2018 folgende Motion eingereicht:

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 funktionellen 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 «Lifershhalte», 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.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Zur Motion Manuel Sahli, Winterthur, und Judith Anna Stofer, Zürich, wird wie folgt Stellung genommen:

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 Mitfahrsystem «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 Motion 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.

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

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli