

5746

**Beschluss des Kantonsrates
zum Postulat KR-Nr. 379/2018 betreffend
Shared Mobility mit Autostopp-Haltestellen**

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 25. August 2021,

beschliesst:

I. Das Postulat KR-Nr. 379/2018 betreffend Shared Mobility mit Autostopp-Haltestellen wird als erledigt abgeschrieben.

II. Mitteilung an den Regierungsrat.

Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 19. August 2019 folgende von Kantonsrat Manuel Sahli, Winterthur, und Kantonsrätin Judith Anna Stofer, Zürich, am 10. Dezember 2018 eingereichte Motion als Postulat zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

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.

Bericht des Regierungsrates:

Am 10. Dezember 2018 wurde die Motion KR-Nr. 379/2018 betreffend Shared Mobility mit Autostopp-Haltestellen im Kantonsrat eingereicht. Der Regierungsrat hat dem Kantonsrat am 27. Februar 2019 beantragt, die Motion KR-Nr. 379/2018 abzulehnen. Der Kantonsrat hat am 19. August 2019 die Motion in ein Postulat umgewandelt und dem Regierungsrat zur Berichterstattung überwiesen.

Allgemeine Erläuterungen zu Pooling

Der Regierungsrat steht neuen Mobilitätsmöglichkeiten offen gegenüber und verfolgt solche Entwicklungen mit grossem Interesse. Mit Beschluss Nr. 729/2021 betreffend Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität im Kanton Zürich (DiNaMo) hat der Regierungsrat seine Strategie und sein Handlungsprogramm zum Umgang mit den neuen Mobilitätsmöglichkeiten aufgrund von Digitalisierung und Innovation festgesetzt. Diese Strategie bildet auch die Grundlage zur Berichterstattung zum vorliegenden Postulat. Die im Postulat angesprochenen Angebote im ländlichen Raum (z.B. «Taxito») und die überwiegend an Autobahnen gelegenen «Liftershalte» in den Niederlanden werden im Rahmen von DiNaMo unter dem Begriff «Pooling» behandelt. Die grundsätzliche Einordnung von Pooling zu anderen innovativen und durch die Digitalisierung ermöglichten Mobilitätsformen wird in der Strategie und dem Handlungsprogramm DiNaMo behandelt.

Pooling – auch Ride Hailing oder Ride Sharing genannt – steht im Verkehrswesen für das gleichzeitige, gemeinsame Benutzen eines Fahrzeugs. Wie bei der klassischen Mitfahrgemeinschaft wird die Fahrt und nicht das Fahrzeug geteilt. Im vorliegenden Bericht werden ausschliesslich private Mitfahrgelegenheiten und keine kommerziellen Angebote betrachtet. Dabei nimmt eine Person bei einer ohnehin stattfindenden Fahrt eine weitere Person oder mehrere Personen auf der gesamten Strecke oder einer Teilstrecke mit. Die Digitalisierung vereinfacht das Vermitteln zwischen Anbietenden und Nachfragenden, indem z.B. sich überlappende Fahrtstreckenabschnitte aufgezeigt und vermittelt werden können. Auf eine entsprechende digitale Plattform kann über ein Smartphone mittels einer App zugegriffen werden. Bei der Buchung können weitere Kriterien wie Fahrzeugarten oder Komfortstandards berücksichtigt werden. Ein direktes Bestellen und Bezahlen dieser Angebote ist möglich. Entsprechende digitale Plattformen gibt es bereits für Ferien- und Freizeitreisen mit meist langen Distanzen, aber auch für kurze Strecken.

Mit den im Postulat genannten fixen Haltestellen mit einer digitalen Anzeige eines gewünschten Zielortes könnten Autofahrende auch ohne vorgängige App-Suche spontan erkennen, ob eine Nachfrage besteht. Aufgrund des niederschweligen Zugangs könnte damit die Anzahl Autofahrenden, die bereit sind, eine Person mitzunehmen, grösser sein als bei einer rein digitalen Lösung. Allerdings zeigt eine Studie der ETH, dass die Bedürfnisse der Nutzenden sehr unterschiedlich und damit kaum vorhersehbar oder sehr veränderlich sind. Mögliche fixe Aufnahme- und Ausstiegsorte können beim sogenannten Car-Pooling grundsätzlich überall liegen (Franz Mühlethaler et al. [2011], Potenzial von Fahrgemeinschaften, Forschungsauftrag ASTRA 2008/017). Der Nutzen fixer Haltestellen ist entsprechend sehr klein.

Wirkungsweise von Pooling

Pooling mit privatem Personenwagen (PW) ist u. a. für folgende Kundengruppen interessant: Personen, die alleine eine Fahrt mit ihrem privaten PW unternehmen, können mittels Pooling Fahrtkosten teilen. Der Kostensenkung stehen Aufwand für die Organisation der Fahrt und eine Komfortminderung gegenüber: Mitfahrende nicht sympathisch, Einschränkungen bei Wahl von Abfahrtszeit und -route usw. Erfolgversprechend sind regelmässige Mitnahmen derselben Personen z. B. auf dem Pendlerweg. Pooling kann aber auch für öV-Nutzende interessant sein, wenn das öV-Angebot weniger dicht ist oder schlecht erschlossene Ziele angefahren werden. Pooling wird vor allem auch deshalb für diesen Personenkreis attraktiv sein, weil der Preis im Vergleich zum öV in der Regel günstiger ist.

Eine Marktanalyse im Rahmen eines Forschungsprojekts der Hochschule Luzern und Swiss Economics SE AG hat die Wirkungen bei Ferien- und Freizeitreisen untersucht und ist zu folgendem Schluss gekommen: «Pooling Fahrten ersetzen weit mehr als 50% Fahrten mit dem öV (einschliesslich Fernbussen). Dies insbesondere bei Fahrten mit längeren Distanzen. Nur ein geringer Anteil von weniger als 25% der Fahrten eines Pooling-Systems ersetzen Fahrten des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Andere Verkehrsmittel wie Velo-, Fuss- oder Flugverkehr werden nicht ersetzt. Zudem werden zusätzliche Fahrten unternommen. Durch die An- und Abfahrten zu den vereinbarten Treffpunkten von Pooling-Fahrten können für Fahrende und Mitfahrende kleine Umwege entstehen.» (Dominik Georgi et al. [2018], Sharing Economy und der Verkehr der Schweiz, Zürich, Forschungsprojekt SVI 2014/007).

Potenziale für Pooling im Kanton Zürich

Im Alltagsverkehr

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 des Postulats. Das Projekt musste wegen mangelnder Nachfrage (ein Fahrgast pro Tag) eingestellt werden. Bei dem 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. 2018 fuhren 930 Personen mit «Taxito». Im Durchschnitt wurde das Mitfahrsystem somit von 2,5 Personen pro Tag genutzt. In beiden Projekten ist es gelungen, die technische Machbarkeit solcher Mitfahrsysteme aufzuzeigen. Beiden Projekten ist jedoch gemeinsam, dass die Nachfrage äusserst bescheiden ist. Trotz der geringen Nachfrage wurde im Seetal (Kanton Luzern) am 1. Juni 2021 ein neues «Taxito-Angebot» gestartet. Die dreijährige Testphase wird von elf Gemeinden in den Kantonen Aargau und Luzern, dem Verkehrsverbund Luzern und weiteren Partnern finanziert.

Im Kanton Zürich wurde 2008 in Hinwil ein Angebot unter dem Titel «Alpenblick fährt mit» gestartet. Das Ziel dieses Versuchs war es, das Quartier Alpenblick durch ein Mitfahrangebot und in den Stosszeiten mit einem Kleinbus zu erschliessen. Anfangs wurde das Projekt von den Verkehrsbetrieben Zürichsee Oberland (VZO) und der Gemeinde Hinwil unterstützt. 2010 zogen sich die VZO aus dem Projekt zurück und betrachteten den Versuch als gescheitert. Zwar boten sich viele Autofahrende an, doch kaum jemand nutzte die Mitfahrmöglichkeiten. Gemäss Auskunft der VZO war ein Dutzend Mitfahrten pro Jahr grosszügig berechnet. Kurze Zeit später wurde der Versuch ganz eingestellt.

Weiter ist zu beobachten, dass der Kanton Zürich im Sinne der Kriterien von § 4 der Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr vom 14. Dezember 1988 (LS 740.3) zu nahezu 100% durch den öffentlichen Verkehr erschlossen ist. Dies gilt auch für die ländlichen Regionen. In sehr ländlichen Regionen finden sich jedoch auch Linien im Stundentakt. In dünn 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 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988 (LS 740.1) vereinbar, wonach das Verkehrsangebot an wirtschaftlichen Grundsätzen auszurichten ist.

Für Freizeit- und Ferienzwecke

Pooling-Dienste für Freizeit- und Ferienzwecke werden in der Schweiz von deren Nutzenden mehrmals jährlich genutzt, allerdings bei einer tiefen Nutzerzahl gemäss der bereits genannten Marktanalyse von deutlich unter 50 000 Nutzenden. Dabei legen diese Personen im Durchschnitt deutlich über 25 km pro Fahrt zurück. Bis 2025 ist in der Schweiz mit einer Zunahme der Nutzerzahlen um 25% bis 75% zu rechnen, was insgesamt mit einer Anzahl von unter 100 000 Nutzenden vernachlässigbar bleibt.

Im Rahmen der Marktanalyse wurde erkannt, dass Pooling im Pendelverkehr nur mit äusserem Druck (fehlende Parkplätze, staatliche Initiativen) oder mit Anreizen (Gratisparkplätze für Ride-Sharing-Nutzende) und kaum aus persönlicher Überzeugung funktioniert. Es kann für den Kanton Zürich davon ausgegangen werden, dass Pooling erst dann grössere Verbreitung findet, wenn spürbare Änderungen der Rahmenbedingungen eingeführt werden wie z.B. durch Mobility Pricing mit hohen Preisen, Auflagen zum Besetzungsgrad im MIV oder einer Reduktion bzw. Verteuerung von Parkierungsmöglichkeiten. Der Regierungsrat verfolgt mit DiNaMo jedoch nicht eine Strategie mit Restriktionen, sondern eine mit Förderung und Anreizen.

«Liftershalte» in den Niederlanden

In den Niederlanden gab es bis 1991 eine grosse Anzahl von «Liftershalten» entlang von durchgehenden übergeordneten Strassen. An diesen konnte spontan eine Person aufgenommen werden. Gemäss Zeitungsberichten ist die Anzahl der «Liftershalte» seit 1991 stark rückläufig. Ein Grund dafür ist, dass 1991 unentgeltliche öV-Abonnemente für Studierende eingeführt worden sind und damit die grösste Nutzergruppe weggefallen ist.

In jüngerer Zeit werden Mitfahrgelegenheiten weniger spontan entlang der Strasse organisiert. Vermehrt erfolgt die Organisation der Fahrten über Apps, wobei die Treffpunkte flexibel sind und das Zu- und Aussteigen z.B. an gut erreichbaren Parkplätzen erfolgt. Der Bedarf nach Haltestellen entlang von höherrangigen Strassen ist damit weiter rückläufig.

Für den Kanton Zürich kann bei diesen Angeboten auch von einem ähnlichen Verhalten ausgegangen werden.

Chancen und Risiken von Pooling

In der Schweiz ist ein Auto durchschnittlich mit 1,6 Personen belegt, im Pendlerverkehr sind es lediglich 1,1 Personen. Pooling kann hier zu einer Erhöhung des Besetzungsgrads beitragen. Durch das gleichzeitige gemeinsame Nutzen privater Autos steigt der Besetzungsgrad. Bei einer umfassenden Nutzung von Pooling ist es also möglich, die vorhandenen Strassenkapazitäten effizienter zu nutzen, sofern damit Fahrten des MIV ersetzt werden. Dies entspricht auch den Zielen des Gesamtverkehrskonzepts 2018 des Kantons Zürich. Hingegen wird der öV durch günstige private Angebote konkurrenziert.

Fazit

Der derzeitige Wissensstand zeigt, dass die Pooling-Potenziale nur in sehr geringem Masse über die Errichtung von dauerhaften Autostopp-Haltestellen angehoben werden können. Autostopp-Haltestellen mit digitalen Anzeigen allein lassen unter den heutigen Rahmenbedingungen nur ein sehr geringes Potenzial für eine nachhaltige Mobilität erwarten. Jedoch sind die Chancen im Bereich Pooling vonseiten Kanton und Bund erkannt.

Das Bundesamt für Strassen hat einen Forschungsschwerpunkt «Erhöhung des Besetzungsgrads in Fahrzeugen» gesetzt. Aufbauend auf bestehenden Forschungen werden die Gründe für den tiefen Besetzungsgrad ermittelt sowie Strategien und konkrete Ansätze für dessen Erhöhung erarbeitet und gewertet. Entsprechende Forschungsprojekte sind bereits gestartet oder in Vorbereitung.

Der Kanton Zürich verfolgt die erwähnten Forschungsprojekte laufend. Ein Zürcher Pilotprojekt zu einem Mitfahrsystem ist aufgrund dieser Forschungsprojekte derzeit nicht gerechtfertigt – auch im Hinblick auf den zeitlichen und finanziellen Aufwand (z.B. Investitionen in Infrastrukturen wie Haltestellen oder Haltebuchten). Mit den gemäss DiNaMo vorgesehenen Massnahmen und der Gründung des Amtes für Mobilität mit der Abteilung «Mobilitätsentwicklung und -steuerung» ist die Grundlage geschaffen, Projekte und Entwicklungen im Bereich Pooling zu verfolgen und bei Bedarf aktiv zu begleiten.

Gestützt auf diesen Bericht beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 379/2018 als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:	Die Staatsschreiberin:
Jacqueline Fehr	Kathrin Arioli