

Sitzung vom 17. April 2019

**384. Postulat (Schnellspur für voll besetzte Autos)**

Kantonsrätin Judith Bellaiche, Kilchberg, sowie die Kantonsräte Jörg Mäder, Opfikon, und Michael Zeugin, Winterthur, haben am 28. Januar 2019 folgendes Postulat eingereicht:

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.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion  
beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum Postulat Judith Bellaiche, Kilchberg, Jörg Mäder, Opfikon, und Michael Zeugin, Winterthur, wird wie folgt Stellung genommen:

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 Nationalstras-

sen 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 Bezahlssysteme.

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 tieferegreifende 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.

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

Vor dem Regierungsrat  
Die Staatsschreiberin:  
**Kathrin Arioli**