

Joe Brägger
Grüne
Eggstrasse 7 a
8580 Amriswil

Peter Dransfeld
SP
Kehlhofstrasse 8
8272 Ermatingen

Lucas Orellano
glp
Ulmenstrasse 5
8500 Frauenfeld

+ 50

EINGANG GR 1. März 2017		
GRG Nr.	16	17 84

Interpellation

„Der motorisierte Individualverkehr in Zeiten von Sharing-Konzepten“

„Wir haben kein Kapazitäts-, sondern ein Auslastungsproblem.“ Diese Kernaussage betreffend den motorisierten Individualverkehr (MIV) macht der Leiter des Studiengangs «Verkehrssysteme» der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften, Thomas Sauter-Servaes im Sammelband STRASSENVERKEHR SCHWEIZ vom November 2016. Was damit gemeint ist, lässt sich u. a. mit folgenden Zahlen illustrieren:

- Derzeit wird ein Privatfahrzeug in einer typischen Schweizer Grossstadt pro Tag maximal zwischen 30 und 40 Minuten gebraucht. Die restliche Tageszeit beansprucht es Platz ohne sinnvolle Nutzung.
- In Berufsverkehrszeiten sind in der Schweiz 1,1 Personen pro Auto mit durchschnittlich 4 bis 5 Plätzen unterwegs.
- Gleichzeitig entstehen ca. 20 bis 30% der CO₂-Emissionen eines Fahrzeugs bei dessen Herstellung.

Fazit: Der MIV, insbesondere der Pendlerverkehr, verursacht – Tendenz zunehmend – sowohl energetisch als auch, was den Platzbedarf betrifft, einen Ressourcen-Verschleiss, den wir uns nicht mehr länger leisten können. Dies, obwohl Automotoren insgesamt immer effizienter werden.

Moderne Technik (Car2Go oder in der Tourismusbranche Air BnB) macht es nun allerdings möglich, Autos (Car Sharing) und damit Autofahrten (Ride Sharing) zunehmend zu teilen. Damit können Fahrten eingespart werden, die vorhandenen Fahrzeuge werden besser ausgelastet und die bestehende Strassen-Infrastruktur kann effizienter genutzt werden. Es stellen sich demnach Fragen wie:

- Können wir es uns weiterhin leisten, z. B. Parkflächen für den MIV hoch zu subventionieren?
- Können wir auf den Ausbau des bestehenden Strassennetzes als auch des öffentlichen Verkehrs mindestens teilweise verzichten, wenn es gelingt, mit innovativen Massnahmen die bestehende Infrastruktur besser zu nutzen?
- Insbesondere im Wohnungsbau ist Verdichtung schon seit geraumer Zeit anerkanntes Ziel. Warum sollte dies nicht auch im MIV angestrebt werden?

Vor diesem Hintergrund bitten wir den Thurgauer Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie beurteilt der Regierungsrat die technischen Entwicklungen im Bereich Car Sharing/Car Pooling sowie Ride Sharing bis hin zu selbstfahrenden Fahrzeugen?
2. Welche Möglichkeiten sieht der Regierungsrat, um modernen Car Sharing/Ride Sharing-Konzepten proaktiv zum Durchbruch zu verhelfen?

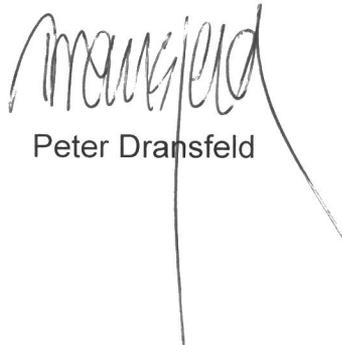
3. Erkennt der Regierungsrat Möglichkeiten, insbesondere geteilte Fahrten (auch auf Teilstrecken) von Pendlerinnen und Pendlern z. B. bei Privatfirmen anreizorientiert zu fördern?
4. Welche anderen Möglichkeiten sieht der Regierungsrat, um bevorzugt Pendlerinnen und Pendlern auf den Strassen zu gemeinsamen Fahrten zur Arbeit zu bewegen?
5. Ist der Regierungsrat bereit, ein Car Sharing-Konzept als Pilotprojekt für die Angestellten der eigenen Verwaltung modellhaft durchzuführen?
6. Gerade im relativ ländlichen Kanton Thurgau ist der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr Grenzen gesetzt (Kosten-Nutzen-Verhältnis). «Auf dem Land» steht deshalb nach wie vor die Nutzung des Privatautos im Vordergrund. Könnte sich der Regierungsrat vorstellen, einen Versuch mit TAXITO analog den Projekten des VVL in der Napfregion sowie demjenigen im Gebiet La Chaux-de-Fonds – Le Locle – Morteau zu wagen, um daraus weitere verkehrstechnische Erkenntnisse zu gewinnen?

Wir danken dem Regierungsrat im Voraus für die Beantwortung.

Amriswil/Ermatingen/Frauenfeld, 1. März 2017



Joe Brägger



Peter Dransfeld



Lucas Orellano

Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichner der Interpellation Brägger/Dransfeld/Orellano
„Der motorisierte Individualverkehr in Zeiten von Sharing-Konzepten“

1	Marion Theiler Müller	26	S. Pötz
2	U. Müller	27	[Signature]
3	N. Brägger	28	Alc. Peter Lang
4	[Signature]	29	Maria Bodenmann M. Bodenmann
5	[Signature]	30	Käthi Zürcher E. Zürcher
6	Barbara Wern	31	Hans Jörg Halber H. Halber
7	M. W. Müller	32	Donis Günter D. Günter
8	T. Mark	33	H. Ackerknecht L. Ackerknecht
9	Barbara Müller S. Müller	34	Elisabeth Richerson E. Richerson
10	Edith Widelfelder-Oertli	35	Roland A. Huber R. A. Huber
11	M. M.	36	Andreas Gull A. Gull
12	Marianne Sax	37	Stefan Leuthold S. Leuthold
13	J. C. Müller	38	Robert Meyer R. Meyer
14	G. Mark	39	Hanspeter Meier H. Meier
15	N. Brägger	40	Alban Ineri A. Ineri
16	J. Günter	41	Peter Ammann P. Ammann
17	H. Müller	42	Koch Paul P. Koch
18	N. Müller Edith Feuerle	43	Nägeli Willy W. Nägeli
19	Matthias Müller M. Müller	44	Rudolfshäuser Matthias R. Müller
20	Tom Kappeler T. Kappeler	45	Hasler Cornelia C. Hasler
21	[Signature]	46	Eugster Daniel D. Eugster
22	Andri Egler A. Egler	47	Bornhauser Naha N. Bornhauser
23	Marianne Bomm M. Bomm	48	Frischknecht Daniel D. Frischknecht
24	Christa Kaufmann C. Kaufmann	49	Wüst Iwan I. Wüst
25	Alex [Signature]	50	Serrin Klemenz S. Klemenz

Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichner der Interpellation Brägger/Dransfeld/Orellano
„Der motorisierte Individualverkehr in Zeiten von Sharing-Konzepten“

51	76
52	77
53	78
54	79
55	80
56	81
57	82
58	83
59	84
60	85
61	86
62	87
63	88
64	89
65	90
66	91
67	92
68	93
69	94
70	95
71	96
72	97
73	98
74	99
75	100