

## Der Regierungsrat des Kantons Thurgau an den Grossen Rat

GRG Nr.	16	IN 7	84
---------	----	------	----

Frauenfeld, 13. Februar 2018

142

### **Interpellation von Joe Brägger, Peter Dransfeld und Lucas Orellano vom 1. März 2017 „Der motorisierte Individualverkehr in Zeiten von Sharing- Konzepten“**

#### **Beantwortung**

Sehr geehrte Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Der motorisierte Individualverkehr dominiert im Thurgau die Mobilität. Die mittlere Tagesdistanz pro Person blieb zwar in den vergangenen zehn Jahren relativ stabil, das Verkehrsaufkommen nahm aber aufgrund des Bevölkerungswachstums stetig zu.

Die Interpellanten sowie 50 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichner thematisieren mit ihrem Vorstoss die Möglichkeit, Autos und Autofahrten vermehrt zu teilen (Car-Sharing und Ride-Sharing). Damit könnten Fahrten eingespart, die vorhandenen Fahrzeuge besser ausgelastet und die Strasseninfrastruktur effizienter genutzt werden.

Die dazu gestellten Fragen beantwortet der Regierungsrat wie folgt:

#### **Frage 1**

##### *Car Sharing*

Car Sharing ist in der Schweiz mit dem Angebot von Mobility breit etabliert. Erfolgsfaktoren sind vor allem die einfache Reservation und die optimale Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV). Der grösste Nachteil von klassischen Car-Sharing-Systemen wie Mobility ist jedoch die Stationsgebundenheit. In grösseren europäischen Städten kommt deshalb das Free Floating Car Sharing auf, bei dem die Autos auf einem beliebigen öffentlichen Parkplatz innerhalb des Angebotsgebiets abgestellt bzw. abgeholt werden können. Diese Systeme funktionieren jedoch nur in sehr dicht besiedelten Gebieten respektive Grossstädten. In schwächer besiedelten Räumen kann aus wirtschaftlichen Gründen keine genügende Fahrzeugdichte erreicht werden.

### *Ride Sharing*

Ride Sharing ist in Europa vor allem auf Langdistanzen im Aufwind. Im Pendlerverkehr eignen sich vor allem fixe Fahrgemeinschaften (Car Pooling, eine Unterform von Ride Sharing), da beim dynamischen Ride Sharing (Suche einer Mitfahrgelegenheit kurz vor Fahrtantritt via App o.ä.) das grosse Risiko besteht, keine Mitfahrgelegenheit zur gewünschten Zeit zu finden. Generell ist im Pendlerverkehr die Einführung von Ride Sharing schwierig, wie in diversen Studien und Pilotprojekten europaweit festgestellt wurde. Auch in der Schweiz blieben entsprechende Projekte bisher häufig weit unter den Erwartungen zurück. Gründe dafür sind oft der im Vergleich zum eigenen Auto höhere Zeitaufwand, die sogar im Vergleich zum ÖV geringe zeitliche Flexibilität oder das Finden von geeigneten Mitfahrenden (Nichtvorhandensein der kritischen Benutzermasse).

### *Entwicklung hin zu selbstfahrenden Fahrzeugen*

Die Automatisierung des Strassenverkehrs wird Car Sharing und Ride Sharing stark beeinflussen, sobald vollautomatisierte Fahrzeuge mit Automatisierungsstufe 4 (Vollautomatisierung) strassentüchtig sind. Experten schätzen, dass die Technologie frühestens 2030, wahrscheinlicher aber erst um 2040 zur Verfügung stehen und anschliessend eine längere Übergangsfrist beginnen wird. Mit vollautomatisierten Fahrzeugen löst sich das Stationierungsproblem des Car Sharing, weil interessierte Nutzer via Internet ein Fahrzeug direkt an ihren Standort bestellen können. Diese auch als «Robo-Taxi» bekannte Technik könnte im Ride Sharing genutzt werden, sofern eine entsprechende Plattform und eine genügend grosse Fahrzeugflotte zur Verfügung stehen.

Experten sind der Ansicht, dass ein vollautomatisierter Strassenverkehr ohne Car Sharing / Ride Sharing auf dem bestehenden Strassennetz nicht abgewickelt werden könnte. Vorausgesagt wird, dass der Modalsplit-Anteil des Autoverkehrs aufgrund des höheren Komforts ansteigen wird und gleichzeitig vermehrt Leerfahrten ohne Insassen anfallen werden, wodurch das Verkehrsaufkommen auf der Strasse stark zunehmen wird. Selbst wenn die Strassenkapazität dank untereinander vernetzter Fahrzeuge besser ausgenutzt werden kann, wäre ein reibungsloser Verkehrsablauf nicht mehr möglich. Das Potenzial von Car Sharing / Ride Sharing wird als gross beschrieben: Sollte in Zukunft privater Autobesitz zum Ausnahmefall und die Nutzung von automatisiertem Car Sharing zum Normalfall werden, wären rund 60 % weniger Autos unterwegs und die Parkplätze könnten um rund 55 % reduziert und einer neuen Nutzung zugeführt werden.

### *Zusammenfassende Beurteilung*

Mit der fortschreitenden Digitalisierung im Mobilitätsbereich werden sich Car Sharing, Ride Sharing und Car Pooling weiter entwickeln. Entscheidend sein wird allerdings, ob die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer vermehrt bereit sind, gemeinsam statt individuell unterwegs zu sein und auf die zeitliche und örtliche Flexibilität des eigenen Autos verzichten wollen. Der Regierungsrat geht davon aus, dass Car Sharing in Zukunft vor allem in urbanen Räumen und Agglomerationen wachsen dürfte, während für Ride Sharing möglicherweise auch in ländlichen Gebieten ein kleines Potential besteht, sofern die kritische Masse der Benutzerinnen und Benutzer erreicht werden kann.

Experten rechnen damit, dass die Automatisierung des Strassenverkehrs und die Fortschritte in der Digitalisierung in Zukunft noch viel attraktivere Car-Sharing- und Ride-Sharing-Angebote ermöglichen werden. Die dazu notwendige Technologie steht aber frühestens ab 2030 zur Verfügung. Ein hoher Sharing-Anteil wird Voraussetzung dafür sein, dass autonome Fahrzeugflotten nicht zu Kapazitätsproblemen in Städten führen.

## Frage 2

Car Sharing und Ride Sharing funktionieren einerseits im kleinen nachbarschaftlichen oder firmenmässigen Rahmen und werden andererseits von Firmen angeboten (z.B. Mobility oder Taxito). Der Regierungsrat sieht es nicht als Aufgabe des Kantons, den genannten Konzepten zum Durchbruch zu verhelfen.

Rein fachlich gesehen gibt es verschiedene Faktoren, die förderlich wirken können. Für Car Sharing ist die Stationsdichte ausschlaggebend, für Ride Sharing sind es der Anteil vermittelter Fahrten sowie das Aufeinandertreffen von genügend Anbietern und Nachfragern auf den richtigen Routen und zur richtigen Zeit. Die geografischen Randbedingungen spielen dabei eine bedeutende Rolle. Günstig ist das Vorhandensein grosser Zentren, beispielsweise eine personalintensive Industriezone oder ein Hochschulcampus als Ziel und Ausgangspunkt für den Verkehr mit der Peripherie. Für beide Systeme gilt, dass sie nur genutzt werden, wenn sie gegenüber dem eigenen Auto oder dem ÖV einen deutlich spürbaren Vorteil besitzen, sei dieser finanzieller Natur oder anderweitig interessant (z.B. Zeitersparnisse). Eine Änderung der Einstellung der Benutzerinnen und Benutzer wird unabdingbar sein, damit der Durchbruch von Car Sharing und Ride Sharing gelingen kann.

Im weiteren Sinne fördern auch die vom Regierungsrat bereits verfolgten Massnahmen zu Gunsten des ÖV sowie des Fuss- und Radverkehrs indirekt das Car- und Ride Sharing. Wer dank guter ÖV- und Langsamverkehrsverbindungen oder aus Kostengründen auf ein eigenes Auto verzichtet, nutzt eher Car-Sharing- oder Ride-Sharing-Angebote.

## Frage 3

Sowohl grundsätzlich und auch mit Blick auf die hohen Ausgaben für den öffentlichen Verkehr hat der Regierungsrat nicht die Absicht, geteilte Fahrten von Pendlerinnen und Pendlern in Privatfirmen anreizorientiert zu fördern.

## Frage 4

Erfahrungen aus der Praxis zeigen, dass für Fahrgemeinschaften von Pendlerinnen und Pendlern am ehesten Massnahmen seitens des Arbeitgebers wirksam sind. Mit einem betrieblichen Mobilitätsmanagement können diese die Verkehrsmittelwahl ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beeinflussen. Ansatzpunkte dafür sind beispielsweise:

- Bereitstellen einer internen Plattform zur Bildung von Fahrgemeinschaften
- Kommunikation des Angebots unter den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern
- Bewirtschaftung der unternehmenseigenen Parkplätze (Parkgebühr)

- Besser gelegene oder kostenlose/günstigere Parkplätze für Fahrgemeinschaften
- Übernahme der Kosten für den Arbeitsweg bei kurzfristigem Ausfall der Fahrgemeinschaft
- Mobilitätsbonus für Mitarbeitende, die mit Fahrgemeinschaften, dem ÖV, dem Velo oder zu Fuss zur Arbeit gelangen.

Erforderlich ist aber auch hier die Bereitschaft der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, ihr bisheriges Verhalten zu ändern. In einzelnen Agglomerationen existieren bereits Mobilitätsberatungen, die sich insbesondere auch an Firmen richten (z. B. in der Agglomeration St.Gallen-Bodensee und in der Region Wil).

## Frage 5

Seit Mai 2017 besteht ein Rahmenvertrag mit Mobility. Die kantonalen Ämter haben dadurch bereits heute die Möglichkeit, für Dienstfahrten vermehrt auf Car-Sharing zu setzen. Das Fahrzeug steht auf dem Parkplatz neben der Kantonsbibliothek und ist sehr gut ausgelastet. Die Staatsanwaltschaft verfügt für ihre drei Regionalstellen und die Jugendanwaltschaft je über ein Pikettfahrzeug, das sich die einzelnen Staatsanwältinnen und Staatsanwälte sowie Jugendanwältinnen und Jugendanwälte für ihre Einsätze teilen.

Weiter sieht das Langsamverkehrskonzept Thurgau vor, dass der Kanton Mobilitätskonzepte für seine eigenen Betriebe entwickelt (Massnahme O-13). Ziel ist es, dadurch zu einer effizienteren Mobilität und einer Entschärfung der Verkehrsprobleme beizutragen. Zugleich soll durch kantonale Pilotprojekte die Akzeptanz des betrieblichen Mobilitätsmanagements bei privaten Unternehmen erhöht werden. Einzelne Mobilitätsmanagement-Bestandteile sind auf Ebene der kantonalen Verwaltung bereits umgesetzt (Ostwind-Firmenabo, erwähnter Rahmenvertrag mit Mobility, E-Bike-Standorte) oder in Planung (neue Parkplatzbewirtschaftung, Massnahme 5.6.1 im Bericht Haushaltsgleichgewicht 2020).

Die Wirkung eines Car-Sharing-Konzepts als isolierte Einzelmassnahme wird demgegenüber als gering beurteilt. In der Regel kann erst ein umfassendes Mobilitätsmanagement über alle Verkehrsmittel zu einer Verhaltensänderung führen.

## Frage 6

Für eigene verkehrliche Untersuchungen sieht der Regierungsrat derzeit keinen Bedarf. Die Ergebnisse des zweijährigen Pilotversuchs mit „Taxito - öffentlicher Individualverkehr“ des Verkehrsverbundes Luzern in zwei ländlichen Regionen zeigen, dass die Kosten im Verhältnis zur Nachfrage relativ hoch sind. In einem Jahr wurden über Taxito lediglich 1'004 Fahrten abgewickelt. Pro Fahrt hatte die öffentliche Hand ungedeckte Betriebskosten von rund 15 Franken zu finanzieren. Dazu kamen Aufbaukosten von mehreren zehntausend Franken. Der Regierungsrat erachtet daher das in den Gebieten Hohentannen/Halden/Schweizersholz angebotene System des Anrufsammeltaxis als wesentlich effizienter. Die öffentliche Hand leistet dort bei 3'900 beförderten Passagieren pro Jahr lediglich einen Beitrag von knapp 8 Franken pro Passagier.

Die Präsidentin des Regierungsrates

*Carmen Haag*

Der Staatsschreiber

*Dr. Rainer Gonzenbach*