

Regierungsratsbeschluss

vom 21. Mai 2024

Nr. 2024/776

KR.Nr. K0052/2024 (BJD)

Kleine Anfrage Janine Eggs (Grüne, Dornach): Fahrgemeinschaften fördern
Stellungnahme des Regierungsrates

1. Vorstosstext

Auf unseren Strassen kommt es oft zu Staubildung, obwohl die Strasseninfrastruktur bereits viel Fläche benötigt und laufend ausgebaut wird. Einer der Gründe für das hohe Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ist die geringe Belegungsdichte der Autos (durchschnittlich nur 1.1 Personen pro Fahrzeug). Würden vermehrt Fahrgemeinschaften gebildet, würde sich die Anzahl Fahrten reduzieren, weniger Stau entstehen, würden geringere Mengen CO₂ ausgestossen und weniger Strassen und Parkplätze (aus-)gebaut werden müssen. Es gibt unterschiedliche Möglichkeiten, Fahrgemeinschaften zu fördern. Der Bundesrat hat im Sommer 2022 ein Verkehrsschild für Carpooling geschaffen. Mit diesem sollen Fahrgemeinschaften Sonderrechte erhalten, indem bestimmte Fahrspuren oder Parkplätze neu nur noch von Autos mit einer bestimmten Mindestanzahl von Mitfahrenden genutzt werden dürfen.

Vor diesem Hintergrund bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Teilt der Regierungsrat die Einschätzung, dass die geringe Belegungsdichte der Fahrzeuge einer der Gründe für das zu hohe MIV-Aufkommen ist?
2. Welche Möglichkeiten sieht die Regierung, Fahrgemeinschaften zu fördern und damit die Verkehrsüberlastung zu reduzieren?
3. Wird das Verkehrsschild «Carpooling» im Kanton Solothurn eingesetzt? Wo sieht die Regierung Möglichkeiten, diese Regelung umzusetzen?
4. Setzt sich die Regierung dafür ein, dass beim 6-Streifen-Ausbau zwischen Luterbach und Härkingen eine der Spuren nur für Fahrzeuge mit einer Mindestanzahl von Mitfahrenden genutzt werden darf?
5. Inwiefern können Anreize zum Carpooling einen Beitrag zur Reduktion des Ausweichverkehrs während des A1-Ausbaus beitragen?

2. Begründung

Im Vorstosstext enthalten.

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Vorbemerkungen

Der Regierungsrat begrüsst innovative Ansätze zur Reduktion der Verkehrsbelastung auf den Strassen im Kanton Solothurn und erachtet das theoretische Potenzial von Mitfahrgemeinschaften angesichts der tiefen Belegung der privaten Motorfahrzeuge als hoch. Wie die nachfolgenden Ausführungen zeigen, bestehen in der Praxis aber diverse Vorbehalte, welche das Potenzial von Carpooling deutlich reduzieren. Eine Erläuterung zu den vorhandenen Hürden aber auch zu den Einsatzmöglichkeiten von Carpooling geben die Antworten auf die nachfolgenden Fragen.

3.2 Zu den Fragen

3.2.1 Zu Frage 1:

Teilt der Regierungsrat die Einschätzung, dass die geringe Belegungsdichte der Fahrzeuge einer der Gründe für das zu hohe MIV-Aufkommen ist?

Verschiedene Studien zeigen, dass ein nicht zu vernachlässigendes Potenzial besteht, das Verkehrsaufkommen zu reduzieren, indem Fahrgemeinschaften gebildet werden. In der Praxis bestehen aber diverse Hürden: Ein klarer Vorteil des Individualverkehrs ist die Flexibilität des Einzelnen, welche bei der Bildung von Fahrgemeinschaften leidet. Breit angelegte Erhebungen auf nationaler Ebene¹ haben gezeigt, dass viele Autofahrende Carpooling zwar als interessant betrachten, aber kaum für sich selbst in Erwägung ziehen. In vielen Fällen wurde die mangelnde Flexibilität als Grund angegeben. Weitere soziale Faktoren, wie das Teilen eines privaten Fahrzeugs mit ggf. unbekanntem weiteren Personen stellen für viele Personen eine hohe Hürde dar. Das tatsächliche Potenzial von Car-Pooling zur Reduktion des Verkehrsaufkommens scheint deshalb gering. Der Regierungsrat erachtet daher die Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs als die wirksamere Massnahme für die Reduktion des Verkehrsaufkommens im motorisierten Individualverkehr.

3.2.2 Zu Frage 2:

Welche Möglichkeiten sieht die Regierung, Fahrgemeinschaften zu fördern und damit die Verkehrsüberlastung zu reduzieren?

In der Praxis scheint Carpooling vor allem im Pendlerverkehr - idealerweise innerhalb von Personengruppen mit gleichem Arbeitgeber - interessant. Bei gleichen Arbeitszeiten entfällt die im Abschnitt 3.2.1 beschriebene Problematik der Flexibilität und die Personen, welche eine Fahrgemeinschaft bilden, kennen sich. Der Regierungsrat begrüsst entsprechende Bemühungen von Firmen - insbesondere bei Schichtarbeit oder anderweitig ungenügender Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Bei Neu- oder Ausbauprojekten entsprechender Grösse verlangt der Kanton im Rahmen des Bewilligungsverfahrens Mobilitätskonzepte. Der Fokus liegt dabei darauf, möglichst wenig Zusatzbelastung für das hoch ausgelastete Strassennetz zu schaffen. Der Regierungsrat sieht jedoch davon ab, verbindliche Vorgaben zum Carpooling zu machen. Welche Massnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität zweckmässig sind, ist im Einzelfall zugeschnitten auf die Bedürfnisse der Firmen festzulegen.

¹ Bundesamt für Strassen (Hrsg.), Gesellschaftliche Akzeptanz zur Nutzung von Ride-Pooling, August 2023

3.2.3 Zu Frage 3:

Wird das Verkehrsschild «Carpooling» im Kanton Solothurn eingesetzt? Wo sieht die Regierung Möglichkeiten, diese Regelung umzusetzen?

Das Schild «Carpooling» resp. gemäss Wortlaut in der entsprechenden Verordnung «Mitfahrgemeinschaft» wird Stand heute im Kanton Solothurn noch nicht eingesetzt. Die Zusatztafel darf gemäss Signalisationsverordnung des Bundes (SSV; SR 741.21) in verschiedenen Fällen eingesetzt werden: Zur Freigabe von einzelnen Fahrspuren nur für Mitfahrgemeinschaften oder um Parkfelder nur für Fahrzeuge mit hohem Besetzungsgrad freizugeben.

Die Zusatztafel eignet sich primär dafür, in mehrspurigen Bereichen einzelne Fahrspuren nur für Fahrzeuge mit hohem Besetzungsgrad freizugeben. Solche mehrspurigen Bereiche existieren auf dem Kantonsstrassennetz fast ausschliesslich in Knotenbereichen in Form von Abbiegespuren. Es ist aber kaum möglich, dort einzelne Fahrspuren nur für Mitfahrgemeinschaften zu öffnen. Dies würde die Kapazität der Knoten stark reduzieren und entsprechend zu Rückstau führen. Gleichzeitig ist nicht mit wesentlichen Vorteilen für die Mitfahrgemeinschaften zu rechnen, da die mehrspurigen Abschnitte kurz sind. Auch Busfahrstreifen könnten für Mitfahrgemeinschaften freigegeben werden. Hier sieht der Regierungsrat allerdings wesentliche Nachteile für den Veloverkehr und den öffentlichen Verkehr. Zusätzliche Fahrzeuge auf Busfahrbahnen schmälern die Sicherheit und Attraktivität für die Velofahrenden, welche die Busfahrstreifen bereits heute in vielen Fällen benutzen dürfen. Für einen pünktlichen öffentlichen Verkehr ist es ebenfalls wichtig, dass die Busfahrstreifen nicht mit zusätzlichem Verkehr belastet werden. Dabei ist insbesondere zu beachten, dass mit Missbrauch zu rechnen wäre. Es ist nicht möglich, flächendeckend zu kontrollieren, ob alle Fahrzeuge auch effektiv mit mehreren Personen besetzt sind.

Parkfelder ausschliesslich für Fahrzeuge mit hohem Belegungsgrad vorzusehen, ist aus Sicht des Regierungsrats in der Praxis nur schwer umsetzbar. Es ist kaum kontrollierbar, wie viele Personen in einem Fahrzeug mitgefahren sind, welches auf einem entsprechenden Parkfeld abgestellt worden ist.

Zusammenfassend sieht der Regierungsrat in seinem Zuständigkeitsbereich keine Möglichkeiten, das in der Frage angesprochene Verkehrsschild zweckmässig einzusetzen.

3.2.4 Zu Frage 4:

Setzt sich die Regierung dafür ein, dass beim 6-Streifen-Ausbau zwischen Luterbach und Härkingen eine der Spuren nur für Fahrzeuge mit einer Mindestanzahl von Mitfahrenden genutzt werden darf?

Über den Betrieb der Autobahn wird auf nationaler Ebene entschieden. Nach Einführung der Zusatztafel «Mitfahrgemeinschaft» wurde im Nationalrat im Rahmen einer Fragestunde eine Stellungnahme des Bundesrats¹ zum Einsatz der Signalisation auf Autobahnen eingefordert. Der Bundesrat hat dabei festgehalten, dass der Einsatz dieser Signalisation auf Autobahnen aktuell nicht geplant sei. Trotzdem möchte der Regierungsrat die Gelegenheit nutzen, seine Haltung zum allfälligen Einsatz dieses Verkehrsschildes auf dem A1 Abschnitt Luterbach - Härkingen, darzulegen:

¹ <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefte?AffairId=20237644>

Die sehr hohe Verkehrsbelastung auf diesem Abschnitt ist häufig Ursache für Staus und die Gemeinden im Umfeld der Autobahn leiden unter entsprechendem Ausweichverkehr. Um auch langfristig eine hohe Kapazität auf der Nationalstrasse sicherzustellen, sollen die vorhandenen Fahrspuren auf der A1 allen Verkehrsteilnehmenden zu Verfügung stehen. Eine Privilegierung von Mitfahrgemeinschaften auf einer Fahrspur würde dafür sorgen, dass die zur Verfügung stehende Kapazität nicht ausgenutzt werden kann und wiederum mit Staubildung zu rechnen wäre. Der Regierungsrat lehnt eine Privilegierung von Mitfahrgemeinschaften auf einer Fahrspur der ausgebauten A1 somit ab.

3.2.5 Zu Frage 5:

Inwiefern können Anreize zum Carpooling einen Beitrag zur Reduktion des Ausweichverkehrs während des A1-Ausbaus beitragen?

Aus Sicht des Regierungsrats ist während der Bauarbeiten für den 6-Streifen-Ausbau nicht zwingend mit mehr Ausweichverkehr zu rechnen als im heutigen Zustand. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) sieht vor, die Kapazität der Autobahn während der Bauarbeiten so gut wie möglich aufrechtzuerhalten. Auf den Abbau von Fahrstreifen wird, bis auf kurze Zeitfenster in einzelnen Nächten, verzichtet. Zusätzlich wird das Tempolimit im Baustellenbereich auf 80 km/h gesenkt und ein Überholverbot für LKW signalisiert. Diese Massnahmen sorgen für einen stetigeren Verkehrsfluss. Ausserdem plant das ASTRA sogenannte Ausfahrtdosierungen, welche den Verkehr bei den Autobahnausfahrten mittels Lichtsignalanlagen zurückhalten und so das Verlassen der Autobahn unattraktiver machen. Der Kanton Solothurn sieht vor, dieses Konzept mit zusätzlichen technischen Massnahmen auf den Kantonsstrassen zu ergänzen. Diese ergänzenden Massnahmen werden in Kürze vorgestellt.

Der Regierungsrat ist der Ansicht, dass die oben beschriebenen Massnahmen gegen Ausweichverkehr während des A1-Ausbaus ausreichend sind. Entsprechend ist keine aktive Förderung von Carpooling während des 6-Streifen-Ausbaus der A1 geplant.

3.2.6 Fazit

Der Regierungsrat anerkennt das theoretische Potenzial von Mitfahrgemeinschaften zur Reduktion des Verkehrsaufkommens auf den Strassen im Kanton. In der Praxis ist aber einzig die Förderung von Mitfahrgemeinschaften im Pendlerverkehr zweckmässig. Der Regierungsrat sieht davon ab, Massnahmen an der Strasseninfrastruktur vorzusehen, da mit nachteiligen Auswirkungen für die restlichen Verkehrsteilnehmenden - insbesondere Fuss- und Veloverkehr sowie öffentlicher Verkehr - zu rechnen wäre.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Bau- und Justizdepartement (br)
Amt für Verkehr und Tiefbau
Parlamentdienste
Traktandenliste Kantonsrat