

Liestal, 9. November 2021/BUD

Stellungnahme

Vorstoss	Nr. 2021/180
Postulat	von Marco Agostini
Titel:	Mehrfach- und Kapazitätsnutzung der Mobilität
Antrag	Vorstoss ablehnen

1. Begründung

Gemäss unserem Verständnis ist das Grundanliegen des Postulats die bessere Ausnutzung der bereits verkehrenden Verkehrsmittel sowie die effizientere Organisation der geplanten Fahrten. Ziel soll insbesondere sein, dass der Aufwand je Transportmenge in einem möglichst guten Verhältnis steht.

Die Abwägung, mit welchem Transportaufwand welches Transportgut (Personen oder Güter) transportiert wird, ist eine einzelfallweise Entscheidung basierend auf den jeweils anfallenden Kosten (darin ist auch der Zeitaufwand enthalten) im Vergleich zum Nutzen. Zwar findet also grundsätzlich eine Kosten-Nutzen-Abwägung statt, welche unter anderem einen effizienten Mitteleinsatz gewährleisten soll. Jedoch geht es bei der gesamten Mobilitätsthematik um eine Güterabwägung zwischen der Frage, wie viel Mobilität zu welchem Preis zur Verfügung stehen soll einerseits und wie effizient dieses im Einzelnen eingesetzt wird andererseits. Wird der Mobilität eine hohe Bedeutung beigemessen und ist zugleich gewollt, dass sie für alle erschwinglich sein soll, so führt dies unter anderem auch dazu, dass gewisse Abstriche bei der Effizienz in Kauf zu nehmen sind. Dennoch hat sich die Schweiz mit ihren generellen tiefen Kosten im Personen- und Güterverkehr im Grundsatz für diese Variante entschieden, was auch bedeutet, dass der Spielraum möglicher Massnahme auf kantonaler Ebene klein ist.

Der vom Postulat verlangte, generell effiziente Einsatz der Transportmittel wäre vor diesem Hintergrund wohl nur mit der Schaffung finanzieller Anreize möglich. Auch hier gilt aber das bereits Gesagte: Der Spielraum ist klein und eine wirkungsvolle Anpassung allein auf kantonaler Ebene aus heutiger Sicht nicht zielführend.

Für spezifische regionale Massnahmen steht aktuell Mobility-Pricing im Vordergrund. Hier ist der Bund gerade dabei, eine Gesetzesvorlage für Pilotprojekte zu erarbeiten und die Ergebnisse sind abzuwarten.

Die Kombination von Güter- mit Personenfahrten oder Gütertransport mit dem öffentlichen Verkehr stellt eine ziemlich umfassende logistische Herausforderung dar und kann nur sehr bedingt aufeinander abgestimmt werden. Im öffentlichen Verkehr ist auch zu bedenken, dass die Fahrplanstabilität nicht durch Gütertransporte gefährdet werden darf. Im Ausnahmefall – zum Beispiel, indem das Postauto die Post gleich auch mitnimmt – kann das durchaus Sinn machen. Dabei handelt es sich jedoch nur um mögliche Nischenlösungen, bei denen eine breit angelegte Anwendung nicht in Frage kommt.

Mit Blick auf die Forderungen des Postulats ist zudem darauf hinzuweisen, dass im öffentlichen Verkehr bereits heute z. B. mit unterschiedlichen Takten und Zugslängen relativ flexibel auf das Personenaufkommen reagiert und das Angebot bis zu einem gewissen Grad gut auf die Nachfrage abgestimmt wird. Fahrzeuge, die nur während den Hauptverkehrszeiten verkehren, werden in den

Nebenverkehrszeiten gewartet. In Zukunft ist es denkbar, dass es auf Strecken mit geringer ÖV-Nachfrage Alternativen zum heutigen Linienverkehr geben könnte. Dabei handelt es sich zwar um einen wertvollen Ansatz, aber auch dieser ist aus quantitativer Sicht eher einen Nischenansatz als eine flächendeckende Lösung.

Auch kann und wird bereits die Planung der Fahrten oder des Gütertransports mit neuen Technologien und der Digitalisierung verbessert und effizienter werden. Im Bereich der Logistik wird dies bereits heute stark genutzt und optimiert. Aber auch hier ist der organisatorische Aufwand nicht zu vergessen, damit am Ende eine optimale Transportroute entsteht.

Eine grosse Herausforderung besteht jedoch in den gesellschaftlichen Erwartungen und Bedürfnissen, welche einer effizienteren Nutzung der bestehenden Transportkapazitäten zuwiderlaufen. Exemplarisch sei ein Beispiel angeführt: Das Auto wird nur im Ausnahmefall mit Dritten geteilt. Am Auto wird auch die individuelle Planbarkeit und Flexibilität der Tagesmobilität geschätzt. Das sind zwei massgebliche Gründe, weshalb der Besetzungsgrad gerade im Alltagsverkehr nur bedingt erhöht werden kann. Am einfachsten ist auch diesbezüglich eine Steuerung über den Preis.

Ein Hinweis am Rande: Leider konnte das im Vorstoss erwähnte Beispiel von der Stadt Valni bzw. ein entsprechender Stadtteil nicht gefunden werden (zur Vermeidung von Missverständnissen: Riga (und nicht Valni) ist die Hauptstadt von Lettland).

Das Postulat ist abzulehnen weil:

- Das Postulat zielt indirekt auf das tiefe Preisniveau in der Mobilität, was als Rahmenbedingung aber auf kantonaler Ebene kaum geändert werden kann. Die Kantone haben dafür keine Kompetenz und deshalb auch kaum eine entsprechende Wirkung.
- Für regionale Steuerungsanreize bereitet der Bund eine Gesetzesvorlage für Pilotprojekte Mobility-Pricing vor. Die primäre Zuständigkeit liegt hier beim Bund.
- Der im Postulat geforderte effizientere Einsatz der Transportmittel ist entweder mehrheitlich schon umgesetzt oder aber stellt eine Nischenlösung dar. Hier kann nicht viel bewirkt werden (Aufwand-/Nutzenverhältnis).
-