

Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Schriftlichen Anfrage 2020/689 von Yves Krebs: «Förderung von Shared-Mobility dank der Einrichtung zentraler Hubs»

2020/689

vom 13. April 2021

1. Text der Schriftlichen Anfrage

Am 16. Dezember 2020 reichte Yves Krebs die Schriftliche Anfrage 2020/689 «Förderung von Shared-Mobility dank der Einrichtung zentraler Hubs» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

Kanton und Gemeinden fördern gemäss § 14 Umweltschutzgesetz umweltfreundliche Verkehrsmittel. Ziel ist es, den Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsvolumen zu erhöhen. Mit der Förderung multimodaler Mobilitätsdrehscheiben kann diesem Ziel nähergekommen werden. Solche Drehscheiben werden deshalb auch vom Bund via Agglomerationsprogramm gefördert.

Die Erfahrung zeigt: Shared-Mobility-Angebote werden umso mehr genutzt, je mehr Flexibilität für die Nutzenden damit einhergeht. Um die Attraktivität des Carsharings zu steigern, sollten an geeigneten Standorten, an den Bahnhöfen/Verkehrsknotenpunkten und ggf. weiteren Orten exklusive Hubs für Sharing-Angebote eingerichtet werden. Solche Hubs sollten über eine genügende Anzahl von Ladepunkten für Elektrofahrzeuge verfügen. Zudem soll an diesen Standorten der Umstieg auf den öffentlichen Verkehr oder weitere Shared-Mobility-Angebote (E-Bikes, E-Roller etc.) ermöglicht werden.

Der Regierungsrat wird gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

- *Unter welchen Bedingungen wäre es für Anbieter von Shared-Mobility-Lösungen attraktiv, solche Mobilitäts-Hubs im Baselbiet in ihr Angebot aufzunehmen?*
- *An welchen Standorten können Mobilitäts-Hubs für Shared-Mobility-Anbieter (Autos, Fahrräder, Roller usw.) eingerichtet werden?*
- *Welche Anzahl Parkplätze sollten jeweils pro Standort angeboten werden und wie viele hiervon sollen über Ladepunkte für Elektrofahrzeuge verfügen?*
- *Wie können solche Hubs betrieben und welche Synergien können mit dem Angebot des öffentlichen Verkehrs geschaffen werden?*

2. Einleitende Bemerkungen

Unter Shared-Mobility (dt. «geteilte Mobilität») versteht man sämtliche Mobilitätsformen, bei denen Verkehrsmittel mit anderen Personen geteilt werden. Dies kann z.B. dadurch erfolgen, dass das private Fahrzeug anderen Personen zum temporären Gebrauch zur Verfügung gestellt wird. Aktu-

ell weit häufiger verbreitet sind jedoch Formen der Shared-Mobility, bei denen kommerzielle Anbieter verschiedenste Verkehrsmittel (Autos, E-Bikes, E-Trottinette, etc.) im Markt anbieten, welche i.d.R. über digitale Kanäle (via App) gebucht und abgerechnet werden können.

Bei «Mobilitäts-Hubs» im Sinne der Anfrage handelt es sich um physische Orte, an denen verschiedene Verkehrsmittel und Mobilitätsdienstleistungen räumlich konzentriert bereitgestellt werden. Es handelt sich also um multimodale Knotenpunkte, an denen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer einfach und schnell zwischen Verkehrsmitteln wechseln. Sie können dadurch ihre Reise effizient gestalten und die verschiedenen Verkehrsmittel (ÖV, Auto, Velo, Sharing-Angebote, etc.) nach ihren jeweiligen Bedürfnissen optimal miteinander kombinieren. Primäres Ziel der Entwicklung von Mobilitäts-Hubs ist die Reduktion des Verkehrsaufkommens in Städten und Ballungszentren, in dem möglichst nah an der Quelle der motorisierte Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr resp. den Fuss-/Veloverkehr und vermehrt auch auf Formen der Mikromobilität (E-Trottinette, etc.) verlagert wird. In umgekehrter Richtung können Hubs an geeigneten Orten in der Peripherie eine zentrale Scharnierfunktion für die Feinerschliessung ländlicher Gebiete wahrnehmen und dadurch für eine verbesserte Anbindung des ländlichen Raumes an die Städte und Agglomerationen sorgen.

Damit Mobilitäts-Hubs ihre Vernetzungsfunktion optimal wahrnehmen können und letztlich von möglichst vielen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer auch genutzt werden, spielen verschiedene (Standort-)Faktoren eine wesentliche Rolle. Neben der Bereitstellung eines vielfältigen und attraktiven multimodalen Verkehrsangebots sind eine gute Erschliessung mit dem ÖV und kurze Reisezeiten ein wesentliches Kriterium. Verkehrsknotenpunkte mit einer guten ÖV-Erreichbarkeit bieten ausserdem das Potential, sich zu attraktiven Standorten für Wohnen und Arbeiten zu entwickeln, sofern auch die Nähe zu Dienstleistungs- und Freizeiteinrichtungen gegeben ist. Zusätzlich müssen die Umsteigevorgänge einfach, angenehm und sicher erfolgen können. Für die individuelle Zusammenstellung der optimalen Transportkette kommt der Information (Angebot und Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln) und der Einfachheit in der Buchung und Abrechnung der Angebote eine entscheidende Bedeutung zu. Der Megatrend der Digitalisierung und damit einhergehend die Entwicklung neuer Mobilitätsdienstleistungen stellt in diesem Zusammenhang einen wesentlichen Treiber für die weitere Entwicklung multimodaler Verkehrsknotenpunkte dar. Letztlich gilt es aber auch zu bedenken, dass für eine erfolgreiche Implementierung multimodaler Verkehrsknotenpunkte und die Nutzung der verschiedenen Mobilitätsformen - und im Besonderen der Angebote der Shared-Mobility - auch die nötige Akzeptanz in der Bevölkerung für kollektive Verkehrsmittel resp. Mobilitätsformen vorhanden sein muss.

In der Schweiz sind seit mehreren Jahren auf den unterschiedlichen Staatsebenen Bestrebungen zur Förderung multimodaler Knotenpunkte im Gange. Im Rahmen der Agglomerationsprogramme der ersten bis dritten Generation hat der Bund Projekte im Wert von über einer Milliarde Franken (z.B. für den Bau von P+R-Anlagen, die Umgestaltung von Bahnhöfen oder in ähnliche Projekte zur Verlagerung der Mobilitätsströme vom individuellen auf den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr) mitfinanziert¹. Weiter hat der Bund die Thematik der multimodalen Verkehrsknotenpunkte in die Überarbeitung des Programmteils des Sachplans Verkehr aufgenommen, wo unter der Federführung des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) im Rahmen einer Langfristperspektive Raum und Mobilität 2050 Ziele und Strategien für die zukünftige infrastrukturelle Entwicklung erarbeitet werden. Im Sommer 2020 hat der Bundesrat zudem beschlossen, eine «Nationale Dateninfrastruktur Mobilität» (NaDIM) zu schaffen. Diese kann sowohl von ÖV-Unternehmen wie auch von privaten Mobilitätsanbietern genutzt werden und stellt eine wichtige Voraussetzung für die weitere Entwicklung multimodaler Mobilitätsangebote in der Schweiz dar.

Der Kanton Basel-Landschaft hat im kantonalen Richtplan verschiedene Grundlagen für die Entwicklung multimodaler Mobilitätsangebote gelegt² und engagiert sich aktiv im Rahmen des Agglo-

¹ Für weitere Informationen siehe Leitartikel im forum raumentwicklung 01/2020, verfügbar unter <https://www.are.admin.ch/are/de/home/medien-und-publikationen/forum-raumentwicklung/vernetzte-mobilitat.html>

² Siehe dazu z.B. Objektblätter S 2.3 Bahnhofgebiete (Entwicklungsschwerpunkte) oder V1.1 Gesamtverkehrsschau.

merationsprogramms und im grenzüberschreitenden Austausch von Informationen und Erfahrungen. Weiter verfolgt er die finanziellen und nachfragemässigen Auswirkungen bereits bestehender Angebote in der Region im Gesamtkontext des ÖV und berücksichtigt diese bei seinen Planungen³.

3. Beantwortung der Fragen

1. *Unter welchen Bedingungen wäre es für Anbieter von Shared-Mobility-Lösungen attraktiv, solche Mobilitäts-Hubs im Baselbiet in ihr Angebot aufzunehmen?*

Wie in den einleitenden Bemerkungen erwähnt, sind verschiedene Faktoren dafür verantwortlich, ob sich ein Standort als multimodaler Verkehrsknotenpunkt resp. Mobilitäts-Hub eignet oder nicht. Ein wesentliches Kriterium stellt dabei die verkehrliche Erreichbarkeit durch eine gute ÖV-Erschliessung dar. Weiter hängt die Nachfrage nach Angeboten der Shared-Mobility im Besonderen auch von der Einwohner- und Arbeitsplatzdichte am jeweiligen Standort und dem Mobilitätsverhalten (Akzeptanz für kollektive Mobilitätslösungen) in der Bevölkerung ab. Zusätzlich ist die topographische Lage ein entscheidender Faktor dafür, welche Formen der Shared-Mobility sich an einem Standort eignen oder nicht. Sofern diese Faktoren gegeben sind, müssen in einem weiteren Schritt auch die entsprechenden Flächen resp. Abstellmöglichkeiten für Sharing-Fahrzeuge verfügbar gemacht werden. Hier sind insbesondere die Städte und Gemeinden verstärkt in der Pflicht, die entsprechenden regulatorischen und organisatorischen Rahmenbedingungen so auszugestalten, dass sich Anbieter von Shared-Mobility-Lösungen an den entsprechenden ÖV-Knotenpunkten zu etablieren vermögen. Dies erfordert eine frühzeitige Einbindung in die Prozesse der Siedlungsentwicklung und eine proaktive Koordination mit der Grundeigentümerschaft. Fraglich bleibt, inwiefern sich ein Betrieb von Shared-Mobility-Angeboten in Räumen mit einem nur beschränkten Einzugsgebiet realisieren lässt. Bisherige Erfahrungen haben gezeigt, dass ein kostendeckender Betrieb sich oft nur mit einem hohen finanziellen Aufwand - insbesondere auch von Seiten der Standortgemeinde - realisieren lässt⁴.

2. *An welchen Standorten können Mobilitäts-Hubs für Shared-Mobility-Anbieter (Autos, Fahrräder, Roller usw.) eingerichtet werden?*

Grundsätzlich können solche Mobilitäts-Hubs mit Angeboten der Shared-Mobility unter Einhaltung der regulatorischen Vorgaben und gegebener Verfügbarkeit der erforderlichen Räume (von Seiten Gemeinde resp. der Grundeigentümerschaft) überall entstehen. Wie einleitend erwähnt, bietet es sich jedoch an, verschiedene zusätzliche Faktoren bei der Standortwahl zu berücksichtigen. Neben einer guten ÖV-Anbindung an urbane, regionale und nationale Verkehrsträger, einer Anbindung an das bestehende Fuss- und Veloverkehrsnetz und einer attraktiven Lage mit kurzen Umsteigezeiten decken die Standorte idealerweise auch weitere Zusatzfunktionen wie z.B. Dienstleistungseinrichtungen für den täglichen Gebrauch ab. Entsprechend hoch sind die Anforderungen an die räumliche Organisation multimodaler Verkehrsknotenpunkte, insb. aus siedlungsplanerischer Sicht. Erschwerend kommt diesbezüglich hinzu, dass die Entwicklung multimodaler Hubs in direkter Konkurrenz mit der Siedlungsentwicklung (Verdichtung in Bahnhofsgeländen) steht, wodurch eine Entwicklung ggf. nur mit hohen Kosten resp. einer entsprechenden Zahlungsbereitschaft für den Flächenerwerb zu realisieren ist. Weitere Hürden können sich aufgrund unterschiedlicher Entwicklungsabsichten, z.B. mit der SBB als aktive Immobilienentwicklerin, ergeben. Für eine konkrete Beurteilung geeigneter Standorte für Mobilitäts-Hubs im Kanton Basel-Landschaft bedarf es daher vertiefter Grundlagenstudien auf kantonaler resp. regionaler Ebene. Zum jetzigen Zeitpunkt können an dieser Stelle keine konkreteren Aussagen zu möglichen Standorten im Kanton Basel-Landschaft gemacht werden.

³ Siehe dazu z.B. <https://www.tnw.ch/service/erweiterte-mobilitaet>

⁴ Für weitere Informationen siehe Lutzenberger et al. (2018) Shared Economy und der Verkehr in der Schweiz, verfügbar unter <http://www.mobilityplatform.ch>

3. *Welche Anzahl Parkplätze sollten jeweils pro Standort angeboten werden und wie viele hiervon sollen über Ladepunkte für Elektrofahrzeuge verfügen?*

Auch diese Frage kann mit den bestehenden Grundlagen zurzeit nicht ausreichend beantwortet werden. Unter der Federführung des Kantons Basel-Landschaft wurden in der Vergangenheit zwar bereits mehrere Potentialstudien zu P+R-Anlagen durchgeführt. Im Rahmen der sich neu entwickelnden Angebote der Shared-Mobility und den damit einhergehenden vielfältigeren Anforderungen an Sharing-Standorte im Vergleich zu «klassischen» P+R-Standorten, bräuchte es darauf aufbauende, detailliertere Grundlagenstudien. In diesen wären explizit auch der regionale Bedarf resp. die Nachfrage für Sharing-Angebote zu berücksichtigen und die, in der Anfrage erwähnten, spezifischen infrastrukturellen Anforderungen im Zuge der Transformation in der Mobilität (insb. E-Mobilität) zu klären.

4. *Wie können solche Hubs betrieben und welche Synergien können mit dem Angebot des öffentlichen Verkehrs geschaffen werden?*

Wie in den einleitenden Bemerkungen erläutert, sollen mit der Schaffung von Mobilitäts-Hubs bereits früh in der Transportkette Wege vom MIV auf den ÖV und den Fuss-/Veloverkehr verlagert werden. Die Anbindung an den ÖV ist daher ein wesentliches Kriterium für die Schaffung multimodaler Hubs. Deren Lage sollte so gewählt werden, dass der Streckenanteil des ÖV möglichst gross ausfällt, um eine optimale Bündelung der Fahrten zu erreichen. Indem der ÖV auf der ersten und letzten Meile mit anderen Mobilitätsformen verknüpft wird, kann er auch zukünftig eine Alternative zum MIV bieten. Verschiedene Studien haben diesbezüglich aufgezeigt, dass Sharing-Angebote zu einer Stärkung des ÖV beitragen können. Dazu müssen die Angebote jedoch so konzipiert werden, dass zwischen ihnen und den bestehenden ÖV-Angeboten eine komplementäre Beziehung entsteht. Sharing Angebote sollten daher bei der Planung resp. bei der Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen nicht als zusätzliches Angebot, sondern als Bestandteil und Ergänzung des ÖV betrachtet werden, was letztlich eine Verschiebung im Modal Split bewirken kann⁵.

Der Bundesrat hat im Sommer 2020 die Schaffung einer «Nationalen Dateninfrastruktur Mobilität» (NaDIM) beschlossen. Sie stellt eine wichtige Voraussetzung für den Austausch von Daten verschiedener Mobilitätsanbieter (inkl. ÖV-Betreibern) und damit einhergehend für die Weiterentwicklung multimodaler Mobilitätsangebote in der Schweiz dar. Es ist daher zentral, dass auch die Verkehrsbetriebe in der Region Basel sich aktiv an solchen Initiativen beteiligen, um daraus entstehende Synergien für die Weiterentwicklung von Mobilitäts-Hubs resp. multimodaler Angebote in der Region Basel zu fördern. Weiter sind die festgelegten Ziele und Planungsanweisungen im kantonalen Richtplan z.B. für die Umgestaltung von Bahnhofsgeländen⁶ zu berücksichtigen und die planerischen Voraussetzungen zu schaffen, damit sich die Bahnhofsgelände im Kanton Basel-Landschaft in Zukunft zu attraktiven (multimodalen) Verkehrsknotenpunkten weiterentwickeln können.

Liestal, 13. April 2021

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich

⁵ Für weitere Informationen siehe Lutzenberger et al. (2018) Shared Economy und der Verkehr in der Schweiz, verfügbar unter <http://www.mobilityplatform.ch>

⁶ Siehe dazu Objektblatt S 2.3 Bahnhofsgelände (Entwicklungsschwerpunkte)