



**Stadt
Lucerne**

Stadtrat

Antwort

auf die

Interpellation 119

Marco Müller namens der G/JG-Fraktion
vom 11. August 2017
(StB 33 vom 31. Januar 2018)

**Wurde anlässlich
Ratssitzung vom
15. März 2018
beantwortet.**

Förderung von Car-Pooling in der Stadt Luzern

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

In der Interpellation wird auf die Problematik der in der Stosszeit überlasteten Strassen hingewiesen und damit zusammenhängend der niedrige Besetzungsgrad der Fahrzeuge aufgeführt. So sässen im Pendlerverkehr durchschnittlich nur 1,1 Personen pro Fahrzeug. Der Bund habe das Potenzial von Fahrgemeinschaften erkannt und plane nun eine «nationale Car-Pooling-Offensive», um die Belegung auf 1,5 Personen pro Fahrzeug in den Stosszeiten zu erhöhen. Des Weiteren führt der Interpellant auf, dass das Car-Pooling im Frühjahr 2017 wegen des entgleisten Zuges am Bahnhof Luzern einen kurzen «Hype» erlebte. Mit Car-Pooling könne der begrenzte Strassenraum besser genutzt werden, jedoch müssten Anreize geschaffen und moderne Technologien eingesetzt werden.

Unter Carpooling wird gemäss Glossar des Bundesamtes für Strassen (www.astra.admin.ch) das gemeinsame Benutzen eines Fahrzeugs für eine gewisse Strecke verstanden. Carpooling als Bildung von Fahrgemeinschaften wird auch als «Ridesharing» bezeichnet.

Der Stadtrat beantwortet die konkreten Fragen wie folgt:

Zu 1.:

Anerkennt der Stadtrat das Potential, welches Car-Pooling für eine nachhaltige städtische Mobilität bietet?

Ja, der Stadtrat anerkennt das Potenzial von Carpooling im Hinblick auf eine nachhaltige städtische Mobilität. Carpooling ist grundsätzlich ein Beitrag zu einer effizienteren, sparsameren, umweltschonenderen, komfortablen Mobilität. Mit einem höheren Besetzungsgrad der Personenwagen können Autofahrten eingespart und damit sowohl der Strassen- als auch der Parkraum entlastet werden. Dies wiederum führt zu einer Reduktion der negativen Auswirkungen auf die Umwelt, was aus Sicht des Stadtrates begrüsst wird. Es ist dabei zu beachten, dass mit Carpooling nicht eine Rückverlagerung von ÖV, Fuss- und Veloverkehr auf den motorisierten Autoverkehr erfolgt.

Zu 2.:

Lässt sich die Förderung von Car-Pooling nach Ansicht des Stadtrates mit der Philosophie von Smart-City teilen?

Carpooling als Bildung von Fahrgemeinschaften stellt eine erweiterte Ausprägung der Sharing Economy dar. Die Nachfrage nach Sharing-Dienstleistungen wurde und wird durch die mit der Digitalisierung verbundenen Verbreitung von Smartphones und Sharing-Apps massgeblich gefördert. Mithilfe moderner Informations- und Kommunikationstechnologien werden Fahrgemeinschaften intelligent auf Plattformen vermittelt und können im Bedarfsfall auch kurzfristig online abgerufen werden. So können Nutzende ihren Bedürfnissen entsprechend flexibel passende Fahrgemeinschaften auswählen. Nach Ansicht des Stadtrates kann Carpooling und damit auch die Förderung von Carpooling durchaus als Teil einer Smart City verstanden werden.

Zu 3.:

Sieht der Stadtrat Möglichkeiten, selber oder in Zusammenarbeit mit den K5-Gemeinden respektive dem Kanton Luzern ein Pilotprojekt auszuarbeiten, um Car-Pooling verstärkt zu fördern?

Trotz Potenzial zeigt sich in der Realität, dass die Förderung von Carpooling eine grosse Herausforderung darstellt. Die in der Interpellation erwähnte «Car-Pooling-Offensive» des Bundes wurde im November 2017 gestoppt, da mangels Unterstützung der Privatwirtschaft kein konkretes Projekt erarbeitet werden konnte. Anstelle der Offensive lanciert das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) nun ein internes Carpooling-Projekt für Mitarbeitende (vgl. Antwort auf Frage 9). Vor diesem Hintergrund erachtet der Stadtrat zum heutigen Zeitpunkt die Lancierung eines lokalen Pilotprojekts für Carpooling nicht als sinnvoll. Aus Sicht des Stadtrates sind in Luzern vorerst zahlreiche andere Massnahmen im Hinblick auf eine nachhaltige städtische Mobilität erfolversprechender. Der Stadtrat wird die konkreten Ausführungen dazu in Form der überarbeiteten Mobilitätsstrategie im Verlauf dieses Jahres präsentieren. Die Privatwirtschaft bietet im Übrigen bereits heute digitale Programme an, mit denen Carpooling insbesondere in grösseren Betrieben recht erfolgreich organisiert werden kann.

Zu 4.:

Auf welchen Strassenabschnitten oder Fahrspuren sieht der Stadtrat allenfalls die Möglichkeit, diese exklusiv für Car-Pooling zu reservieren, allenfalls in kombinierter Nutzung mit Bussen, Velos und Taxis?

Da in Luzern der Strassenraum begrenzt ist, sieht der Stadtrat zum heutigen Zeitpunkt keine Möglichkeit, Strassenabschnitte oder Fahrspuren ausschliesslich für Carpooling zu reservieren. Unabhängig von einem konkreten Projekt oder Vorschlag ist davon auszugehen, dass dies höchstens in kombinierter Nutzung möglich wäre. Aber auch davon ist aus Sicht des Stadtrates aus heutiger Sicht abzusehen, da der Kontrollaufwand einerseits zu gross, vor allem aber die negativen Auswirkungen für die heute auf separaten Fahrspuren exklusiv bevorzugten Verkehrsmittel (vor allem Busse) beträchtlich sein könnten.

Zu 5.:

In welchem Rahmen könnte die Stadt Luzern eine breite Öffentlichkeit auf die Thematik Car-Pooling aufmerksam machen?

Analog zu den Ausführungen zu Frage 3 erachtet es der Stadtrat zum heutigen Zeitpunkt nicht als gegeben, die für die Förderung der nachhaltigen Mobilität zur Verfügung stehenden Ressourcen explizit für eine Carpooling-Kampagne einzusetzen. Im Zusammenhang mit den Mobilitätskonzepten, die bei grösseren Bebauungen oder Nutzungsänderungen verlangt werden, weist die Stadt Luzern auf die Möglichkeit und Potenziale von Carpooling hin.

Zu 6.:

Im kürzlich veröffentlichten «Grundkonzept Parkierung» ist Car-Pooling kein Thema. Welche konkreten Möglichkeiten sieht der Stadtrat, bei der Optimierung und Neugestaltung des Parkierungssystems Anreize zu schaffen, um das Car-Pooling attraktiver zu gestalten?

Der Stadtrat könnte grundsätzlich Parkplätze für Fahrgemeinschaften zu günstigeren Parkgebühren abgeben, eine längere Parkdauer gewähren oder spezifische Parkplätze für Fahrgemeinschaften schaffen. Das wiederum würde aber die Kontrollorgane vor zusätzliche Schwierigkeiten stellen. Das «Grundkonzept Parkierung» wird zurzeit aufgearbeitet, um die Erkenntnisse aus dem Fachbericht auf der politischen Ebene zu diskutieren und die konkreten Stossrichtungen zur Umsetzung der Erkenntnisse festzulegen. Inwiefern darin auch Überlegungen zu Carpooling, dessen Möglichkeiten zur Umsetzung und Durchsetzung eine Rolle spielen werden, ist zurzeit noch offen.

Zu 7.:

Verfügt der Stadtrat über Statistiken, die aussagen, wie viele Personen im Durchschnitt in den Fahrzeugen sitzen, welche durch die Stadt Luzern fahren?

Der Stadtrat verfügt nicht über eigene Statistiken, die Aussagen über den Besetzungsgrad der Fahrzeuge in Luzern machen. LUSTAT Statistik Luzern hat für den kürzlich von Stadt, Kanton und Verkehrsverbund veröffentlichten Bericht «Monitoring Gesamtverkehr Luzern 2017» einen mittleren Besetzungsgrad für Fahrzeuge ausgewertet. Dieser lokale Besetzungsgrad beträgt 1,5 Personen pro Fahrzeug und umfasst alle Fahrtzwecke. Die Zahl ist daher nicht mit dem in der Interpellation erwähnten nationalen Wert von 1,1 Personen, welcher sich auf den Pendlerverkehr bezieht, vergleichbar.

Zu 8.:

Besteht eine Zusammenarbeit zwischen der Stadt und dem Luzerner Start-up Hitchhike, welches eine Plattform für Fahrgemeinschaften betreibt?

Es besteht keine Zusammenarbeit zwischen der Stadt und dem Luzerner Start-up Hitchhike. Das System ist den Verantwortlichen jedoch bekannt, und Kontakte haben stattgefunden.

Zu 9.:

Fördert der Stadtrat bei den eigenen Mitarbeitenden derzeit das Car-Pooling?

Momentan fördert der Stadtrat bei den eigenen Mitarbeitenden kein Carpooling. Am zentralen Standort im Stadthaus stehen für die Mitarbeitenden praktisch keine Parkplätze zur Verfügung. Weitere städtische Dienstabteilungen sind zudem an verschiedenen Standorten platziert, sodass die «kritische Masse» für ein Carpooling kaum erreicht wird. Mitarbeitende der städtischen Verwaltung gelangen daher in erster Linie mit dem öffentlichen Verkehr, dem Velo oder zu Fuss zu ihrem Arbeitsplatz. Die Stadt als Arbeitgeberin unterstützt dies beispielsweise in Form eines Beitrags an die Abonnementskosten für den öffentlichen Verkehr, durch ein Angebot zur Nutzung von nextbike oder durch eine aktive Teilnahme an der alljährlich stattfindenden Aktion «bike to work».

Zudem verfolgen die Verantwortlichen der Stadt Luzern mit Interesse das in Antwort auf Frage 3 erwähnte Projekt des UVEK. Dieses Projekt startete im Herbst 2017. Zielpersonen sind rund 1'600 Mitarbeitende von sechs Bundesämtern in Ittigen (Kanton Bern). Den Mitarbeitenden wird eine Vermittlungsplattform zur Verfügung gestellt, welche Mitarbeitende mit ähnlichen Pendlerstrecken zusammenbringt. Das Ziel des vorerst auf zwei Jahre angelegten Versuchs besteht darin, erste Erfahrungen zu sammeln und Carpooling bekannt zu machen. Die aus diesem Projekt resultierenden Erkenntnisse werden in die künftigen Überlegungen der Stadt Luzern im Bereich Carpooling für Mitarbeitende einbezogen werden.

Stadtrat von Luzern

