

Interpellation Die Mitte-EVP-Fraktion vom 27. November 2023

## Finanzierung neuartiger Mobilitätsangebote – St.Gallen will es

Schriftliche Antwort der Regierung vom 13. Februar 2024

Die Mitte-EVP-Fraktion erkundigt sich in ihrer Interpellation vom 27. November 2023 nach neuartigen Mobilitätsangeboten und deren Finanzierungsmöglichkeiten. Der Kanton St.Gallen soll die Rolle der Pilotregion einnehmen.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Unser heutiges Leben ist ohne Mobilität undenkbar. Neuartige Mobilitätsangebote sind innovative Verkehrslösungen, die darauf abzielen, die Mobilität effizienter, nachhaltiger und benutzerfreundlicher zu gestalten. Ein Beispiel dafür sind sogenannte On-Demand-Shuttles, die eine flexible und bedarfsgerechte Alternative zum traditionellen öffentlichen Verkehr darstellen. Sie nutzen digitale Technologien, um individuelle Fahrtwünsche zu bündeln und optimale Routen zu erstellen. Derartige Angebote existieren schon seit über 20 Jahren, wie z.B. PubliCar Appenzell. Im Toggenburg ist kürzlich ein Pilot von «myboxi» angelaufen. Dort wird ein etwas anderes Modell mit einem sogenannten Bürgerbus getestet. Freiwillige fahren für eine geringe Entschädigung und helfen so, die Kosten tief zu halten. Der Verlauf dieses Versuchs wird genau beobachtet.

Ein weiteres Beispiel ist die Bildung von Mitfahrgelegenheiten oder Fahrgemeinschaften. Hier handelt es sich um eine Form der gemeinsamen Nutzung von Fahrzeugen, bei der mehrere Personen eine Fahrt in einem einzigen Fahrzeug teilen. Heute existieren verschiedene Plattformen und Apps (z.B. BlaBlaCar), die solche Dienste anbieten und es den Nutzenden ermöglichen, Fahrten zu planen, Mitfahrende zu finden und Kosten zu teilen.

Die spezifischen Merkmale und Funktionen neuartiger Mobilitätsangebote können je nach Kontext und Anwendung variieren. Sie können auch Elemente wie digitale Mobilitätsmanagement- und Navigationsangebote, nutzerorientierte Geschäftsmodelle für Mobilitätskonzepte und neue Gesamtfahrzeugkonzepte für die Strasse und Schiene umfassen.

Der Kanton St.Gallen arbeitet mit der Genossenschaft 42hacks zusammen. Die Genossenschaft mit Sitz in Trogen hat sich das Ziel gesetzt, Massnahmen zu finden, wie Autofahrerinnen und Autofahrer motiviert werden können (d.h. freiwillig) auf den öV oder den Fuss- und Veloverkehr umzusteigen, ohne dabei die Verkehrsinfrastruktur auszubauen. Im Projekt ÖV42 (ein Projekt der Genossenschaft 42hacks, des Kantons St.Gallen und verschiedener Transportunternehmen des öV) wird der Fokus auf die Pendlermobilität gelegt.

Kürzlich wurde der «Bericht des Bundesrats in Erfüllung des Postulats 20.4660 Regazzi Integration der erwarteten Mobilitätsentwicklung in Sachplänen und anderen Grundlagen der Raumentwicklung» publiziert. Raumentwicklung und Mobilität sind stark miteinander verknüpft. Gemäss diesem Bericht werden im individuellen und kollektiven Strassenverkehr technologische Entwicklungen hauptsächlich in den vier folgenden Mobilitätsbereichen erwartet:

- Elektrifizierung der Mobilität mit Diversifizierung der Fahrzeuge (z.B. in der urbanen Mikromobilität);
- Digitalisierung der Mobilität;
- Automatisierung und Vernetzung von selbstfahrenden Fahrzeugen;

– gemeinsame, geteilte Nutzung von Verkehrsmitteln (Shared Mobility).

Wie rasch und auf welche Weise die Technologien des Mobilitätsbereichs in der Gesellschaft Einzug halten, ist noch unsicher. Die neuen Technologien leisten zwar einen Beitrag, reichen aber allein nicht aus, um den Paradigmenwechsel hin zu einer ökologisch, sozial und wirtschaftlich nachhaltigen Mobilität zu fördern.

Zu den symbolträchtigsten Produkten der Digitalisierung der Mobilität gehören selbstfahrende Fahrzeuge und das automatisierte Fahren als Rückgrat des künftigen Verkehrssystems. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat im Rahmen des Forschungspakets «Auswirkungen des automatisierten Fahrens» mehrere Studien durchgeführt. Es zeigt sich, dass selbstfahrende Fahrzeuge vielversprechend sind. Neben dem technologischen Wandel haben auch demografische und kulturelle Veränderungen einen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten. Die geteilte und automatisierte Mobilität bietet zweifellos grosse Chancen für eine Transformation hin zu einem nachhaltigeren Mobilitätssystem. Die gesellschaftliche Akzeptanz bildet jedoch eine Grundvoraussetzung dafür, dass Innovationen sich grossräumig verbreiten und die erwähnten Vorteile herbeiführen. Auch ist zu beachten, dass ein gewisses Risiko besteht, mehr Verkehr zu generieren, denn selbstfahrende Autos können auch alleine unterwegs sein oder es werden neue Fahrtwünsche erzeugt. Der Bundesrat will automatisiertes Fahren ermöglichen und hat dazu eine Vernehmlassung lanciert.

Mit Blick auf die schlechte Auslastung des motorisierten Individualverkehrs MIV erscheinen die neuen Formen der Mobilität vielversprechend. Im MIV sind die Autos meist schlecht ausgelastet. In Pendlerzeiten sitzen im Durchschnitt 1,1 Personen in einem Auto, im Freizeitverkehr etwa 1,6 Personen. Dies verursacht gerade in den Pendlerzeiten Belastungsspitzen, denen oft mit teuren Infrastrukturausbauten begegnet wird. Auch wenn die öV-Akzeptanz hoch ist, bleibt in ländlichen Gemeinden, in denen 34 Prozent der Schweizer Bevölkerung zu Hause ist, das Auto das dominierende Verkehrsmittel, teilweise mangels Alternativen. Der motorisierte Verkehr (ohne den Luftverkehr) ist für 32 Prozent der Treibhausgasemissionen der Schweiz verantwortlich (Quelle Bundesamt für Umwelt).

Zu den einzelnen Fragen:

1. Der Kanton St.Gallen pflegt enge Beziehungen zu seinen Nachbarkantonen, insbesondere im Hinblick auf die Planung, Bestellung und Finanzierung von öffentlichen Verkehrsangeboten. Hierbei gelten gleiche oder ähnliche Bedingungen wie im Kanton St.Gallen. Die Entwicklung neuer Mobilitätsangebote wird ebenfalls in gemeinsamen Bemühungen vorangetrieben. Internationale Vergleiche sind aufgrund unterschiedlicher Gesetzeslagen in anderen Ländern herausfordernd. In den USA und im asiatischen Raum, wengleich sie nicht direkt an den Kanton St.Gallen grenzen, ist das autonome Fahren schon weiter verbreitet. Auch Deutschland hat die Gesetzeslage für Level 4 (Fahren ohne Sicherheitsfahrpersonal) im öV geregelt und die Deutsche Bahn sammelt seit dem Jahr 2017 in mehreren Projekten Erfahrungen mit dem Einsatz autonomer Fahrzeuge.
2. Gestützt auf das St.Galler Energiekonzept 2021–2030 leistet der Kanton finanzielle Beiträge an die Initialisierung von Pilot- und Demonstrationsvorhaben zur Etablierung von erfolgreichen Mobilitätslösungen sowie zur Entwicklung und Verbreitung von neuen Lösungen (Massnahme SG-12). Es wird davon ausgegangen, dass auch die Schwerpunkte der Regierung «Innovationskraft erhöhen» und «Digitalen Wandel gestalten» von einer Lösung der beschriebenen Herausforderung profitieren können.

Wie eingangs erwähnt, arbeitet der Kanton St.Gallen mit der Genossenschaft 42hacks im Projekt ÖV42 in einem Konsortium mit Transportunternehmen des öV zusammen (Post-Auto, SOB, BLS, SBB). Der Kanton St.Gallen ist der alleinige Besteller in diesem Konsortium. Die Genossenschaft 42hacks verfügt über anonymisierte Handydaten der Swisscom und kann damit die tatsächlich nachgefragten Verkehrsströme abbilden. Diese Analysen zeigen das Potential für neue Angebote. Insbesondere im Pendlerverkehr ist das Potential beträchtlich. Die zehn grössten Arbeitgeber im Kanton generieren über sieben Prozent des Gesamtverkehrs im Kanton. Deshalb will der Kanton St.Gallen das Mobilitätsmanagement bei Firmen verstärken. Hierbei sollen die Arbeitgeber als Multiplikatoren genutzt werden. Durch Massnahmen wie günstige öV-Tickets, Letzte-Meile-Angebote, eine Velostrategie und flexible Arbeitszeiten sollen die Arbeitnehmenden zum Umsteigen motiviert werden. Ein erster Vertrag konnte der Tarifverbund Ostwind mit Bühler AG, Uzwil, unterzeichnen. Der Zeitpunkt ist günstig, da ab dem 1. Januar 2024 grosse Schweizer Unternehmen verpflichtet sind, über Klimabelange öffentlich Bericht zu erstatten.

3. Mobilität verändert sich aufgrund der Flexibilisierung und Individualisierung privater und beruflicher Bedürfnisse. Neue Konzepte, Ideen und Technologien werden das Thema Mobilität in den nächsten Jahren grundlegend verändern. Wie diese konkret aussehen, ist heute noch unklar. Die Interpellantin verweist darauf, dass neue Mobilitätsformen durchaus effizienter sein können, als die bestehenden Angebote und zu einer Entlastung von Strasse und / oder öV führen können. Diese Meinung vertritt auch die Regierung und unterstützt verschiedene innovative Projekte. Neue Angebote können im Rahmen von Pilot- und Demonstrationsvorhaben getestet werden. Neben neuen Mobilitätsformen tragen aber vor allem Verhaltensänderungen der Verkehrsteilnehmenden zu einer Entlastung der bestehenden Mobilitätsinfrastruktur bei. Hier will der Kanton zusammen mit den Firmen eine Veränderung im Pendlerverkehr erreichen.