

An den Landrat

Glarus, 23. Mai 2023

Interpellation Priska Müller Wahl, Niederurnen, und Mitunterzeichner «Smarte Mobilität für das Glarnerland?»

Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

1. Ausgangslage

Am 8. März 2023 reichten Landrätin Priska Müller Wahl und Mitunterzeichner die Interpellation «Smarte Mobilität für das Glarnerland?» ein (s. Beilage).

2. Smarte Mobilität

Unter dem Begriff «smarte Mobilität» werden Mobilitätsformen oder -angebote verstanden, welche in irgendeiner Weise auf der Nutzung digitaler Technologien beruhen bzw. sich diese zunutze machen. Zu solchen Angeboten gehören beispielsweise Shared-Mobility- und On-Demand-Angebote. Echtzeitdaten geben dabei Auskunft über verfügbare Kapazitäten (z. B. im Zug oder auf Parkplätzen), Apps verknüpfen Kunden mit Anbietern bzw. Nachfrage mit Angebot und erlauben die Planung und Bezahlung durchgängiger, verkehrsmittelübergreifender Reiseketten. Smarte Mobilität hilft, die Effizienz im Mobilitätssystem zu erhöhen.

3. Beantwortung

Zu Frage 1. – Die Hauptstrasse zwischen Näfels und Glarus ging im Jahr 2020 in die Hoheit des Bundes über und ist seither Teil der Nationalstrasse N17. Bauliche Massnahmen zur Stauverminderung, wie beispielsweise zusätzliche Spuren, liegen nun in der Verantwortung des Bundesamtes für Strassen (Astra). Da die N17 mehrheitlich im Siedlungsgebiet verläuft, besteht allerdings nur wenig Spielraum für solche Massnahmen.

Um den Staus auf der N17 entgegenzuwirken, bieten sich deshalb primär Massnahmen an, welche den Verkehr von der Strasse auf den öffentlichen Verkehr (öV) und/oder den Langsamverkehr verlagern. Ein gut funktionierender öV mit einem attraktiven Angebot sowie sichere und direkte Velorouten sind folglich wichtig.

Das öV-Angebot im Korridor Näfels–Glarus ist mit den beiden Buslinien 501 und 502 sowie der halbstündlichen S-Bahn-Verbindung bereits gut ausgebaut. Der Kanton überprüft die Zweckmässigkeit des öV-Angebots laufend und nimmt bei Bedarf Optimierungen am Angebot vor. Mit der Weiterentwicklung der Bahnhöfe als multimodale Umsteigepunkte sollen zudem Personen, die mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) unterwegs sind, möglichst

früh auf ihrem Reiseweg auf den öV umsteigen. Damit können die Verkehrsströme auf der Bahn gebündelt und die N17 entlastet werden. Das Auto oder Motorrad dient dann primär der ersten bzw. letzten Meile, wo das öV-Angebot weniger dicht ist.

Im kantonalen Veloroutennetz wurden in den letzten Jahren diverse lokale Schwachstellen beseitigt. Weitere Verbesserungen werden laufend vorgenommen, damit das Velonetz in den kommenden Jahren weiter an Qualität und Attraktivität, insbesondere für den Alltagsverkehr, gewinnt. Der Kanton und die Gemeinden beteiligen sich zudem an Aktionen wie «Bike to Work» oder «Cyclomania», welche die Velonutzung im Alltagsverkehr fördern.

Zu Frage 2. – Im Bereich smarterer Mobilität gibt es im Kanton Glarus heute erst das Angebot der Mobility-Fahrzeuge. Ein Blick auf andere Regionen und Schweizer Städte zeigt, welche weiteren Angebote in diesem Bereich existieren. Die Übertragung auf den ländlich geprägten Kanton Glarus ist allerdings nicht in jedem Fall sinnvoll.

- E-Scooter-Sharing: Diese vor allem bei der jungen Bevölkerung beliebten Angebote bedürfen einer Bewilligung der zuständigen Behörde (Nutzung des öffentlichen Raums). Der Regierungsrat sieht in diesen Angeboten nicht das vorrangige Mittel für die Lösung der angesprochenen Verkehrsprobleme, zumal die Zielgruppe nur zu einem kleinen Teil für die Verkehrsüberlastungen auf der Strasse verantwortlich ist.
E-Bike-Sharing: Das bereits heute gut ausgebaute Velonetz und die geplanten Verbesserungen machen es attraktiv, das Velo anstelle des Autos zu nutzen. Zusätzlichen Auftrieb für den Veloverkehr könnte ein Sharing-Angebot für E-Bikes geben. Ein solches existiert mit Pick-E-Bike beispielsweise in der Region Basel. Pick-E-Bike wird von der öffentlichen Hand mitgetragen. Der Regierungsrat hält ein Sharing-Angebot für E-Bikes im Kanton Glarus nicht für sinnvoll. Die Kosten für die öffentliche Hand sind hoch und wären durch die geografischen und topografischen Gegebenheiten des Kantons Glarus zusätzlich kostentreibend. Personen, welche das E-Bike regelmässig nutzen, sind mit einem eigenen Fahrzeug günstiger unterwegs als mit der Nutzung eines Sharing-Systems. Ihnen ist mit einer gut ausgebauten Veloinfrastruktur besser gedient.
- Vermittlung von Mobilitätsdienstleistungen via App: Basel, Bern und Zürich prüfen die Entwicklung einer App, mit der die Reiseplanung mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln und deren kombinierte Nutzung unkompliziert möglich sein soll. Die App soll als Plattform für die Vermittlung, Buchung und Bezahlung der Mobilitätsdienstleistungen dienen. Der Erfolg dieser Plattformen bleibt abzuwarten. Ob eine derartige App für einen Kanton in der Grösse von Glarus Sinn macht, ist allerdings fraglich.

Zu Frage 3. – Der Bund hat keine spezifischen Förderprogramme zur Förderung von smarterer Mobilität, hingegen gibt es folgende Förderprogramme mit Bezug zu einer nachhaltigen Mobilität:

- Energie Schweiz ist ein Programm des Bundes, um die Energieeffizienz und die erneuerbaren Energien mit freiwilligen Massnahmen zu fördern. Städte und Gemeinden können sich für Fördergelder von bis zu 100'000 Franken pro Jahr bewerben. Der Kanton Glarus kann in diesem Zusammenhang die Gemeinden dazu ermutigen, entsprechende Projekte zu initiieren.
Eine weitere Fördermöglichkeit bietet Energie Schweiz mit der Koordinationsstelle für nachhaltige Mobilität (KOMO). KOMO finanziert Projekte mit, die umwelt- und ressourcenschonende sowie bewegungsfreundliche Fortbewegungsarten stärken. Der maximale Unterstützungsbeitrag pro Projekt liegt bei 40 Prozent. Wenn Projektideen die Förderkriterien von KOMO erfüllen und im Sinne des Kantons sind, könnte der Kanton weitere Unterstützungsbeiträge sprechen.
- Innovation im Regionalen Personenverkehr (RPV): Das Bundesamt für Verkehr hat das Förderprogramm «Innovation im RPV» lanciert. Für Innovationen im RPV stehen jährlich 5 Millionen Franken zur Verfügung. Das Programm zielt darauf ab, Versuche, Experi-

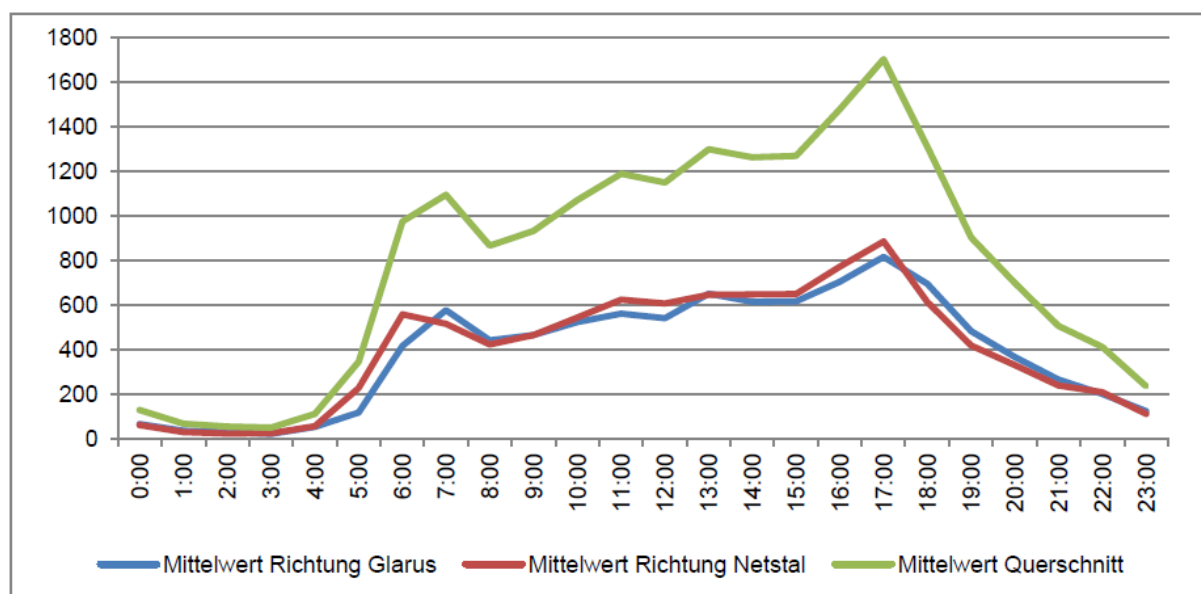
mente, Tests oder Pilotprojekte innovativer Lösungen auf der Grundlage von Forschungsergebnissen zu fördern. Die derzeitige Rechtsgrundlage schreibt vor, dass das Programm nur Subventionen an Unternehmen zahlen kann, die regionale Personenverkehrslinien betreiben, sowie für Projekte, die hauptsächlich dem RPV zugutekommen. Der Kanton kann die lokalen öV-Unternehmen dazu motivieren, entsprechende Projekte zu initiieren und Gesuche zur Förderung einzureichen.

Zu Frage 4. – Verkehrserhebungen auf der Hauptstrasse zwischen Näfels und Glarus wurden im Rahmen des Strassenprojektes für die Stichstrasse Näfels-Mollis und die Umfahrungsstrassen Netstal sowie Glarus gemacht. Dabei wurden Kennzeichenerhebung an verschiedenen Querschnitten durchgeführt, um den Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr zu ermitteln. Bei der Verkehrsmessung 2012 wurde eine Messstelle bei der Zufahrt zum Wiggispark installiert. Die Messung ergab, dass rund 13 Prozent des Verkehrs aus Richtung Näfels und 12 Prozent aus Richtung Glarus zum Einkaufszentrum gelangt. Die übrigen durchgeführten Messungen erlauben keine Aussagen über den Fahrtzweck. Diese Information müsste über eine Befragung der Verkehrsteilnehmenden erhoben werden. Die Herausforderung besteht darin, die für ein repräsentatives Ergebnis geeignete Stichprobe zu definieren.

Der Mikrozensus Mobilität des Bundesamtes für Statistik bildet die Verkehrszwecke ab, jedoch aggregiert auf Kantonsebene. Das Bundesamt für Statistik entwickelt zurzeit eine App zur Beobachtung des Mobilitätsverhaltens. Diese soll dazu verwendet werden, den Mikrozensus Mobilität mit zusätzlichen Daten anzureichern.

Zu Frage 5. – Die Tagesganglinien verhalten sich bei allen Messstellen im Kanton Glarus in etwa gleich. Über den Tag verteilt zeichnen sich eine Morgen- und eine sehr deutliche und höhere Abendspitzenbelastung ab, welche zur Überlastung der Hauptstrasse führt.

Abbildung 1. Tagesganglinie der automatischen Verkehrszählstelle Nr. 394 des Astra bei der Landstrasse zwischen Netstal und Glarus vom 3. August 2012 (Quelle: Bericht AKP Verkehrsingenieure, Verkehrserhebung Umfahrungen Netstal und Glarus)



Zu Frage 6. – Es findet keine Erhebung zur Fahrzeugbelegung auf der N17 statt, daher kann die Frage nicht exakt beantwortet werden. Der Mikrozensus Mobilität des Bundesamtes für Statistik gibt für das Jahr 2021 schweizweit einen mittleren Besetzungsgrad von 1,53 Personen pro Fahrzeug an. Es kann davon ausgegangen werden, dass sich der Besetzungsgrad

der Fahrzeuge auf der N17 ungefähr in diesem Bereich bewegt. Der Besetzungsgrad unterscheidet sich in Abhängigkeit des Fahrzwecks. Schweizweit war 2021 der durchschnittliche Besetzungsgrad mit 1,09 Personen auf den Arbeitswegen am tiefsten und mit 1,89 bei Freizeitfahrten am höchsten.

Verbesserungen im Besetzungsgrad der Fahrzeuge kann durch Bildung von Fahrgemeinschaften erreicht werden. Der Regierungsrat beurteilt jedoch die Wirksamkeit von Massnahmen in diesem Bereich ohne tiefgreifende regulatorische Mittel (z. B. Road Pricing) als gering. Ein höheres Potenzial zur Entlastung der Hauptstrasse ortet der Regierungsrat bei der Verlagerung vom MIV hin zum öV und Langsamverkehr.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates

*Benjamin Mühlemann, Landammann
Hansjörg Dürst, Ratsschreiber*

Beilage:

- Interpellation