



22.3632

Motion Schaffner Barbara.**Aktionsplan zur Förderung innovativer
und klimaneutraler Mobilitätsangebote****Motion Schaffner Barbara.****Plan d'action pour promouvoir
des offres de mobilité novatrices
et climatiquement neutres**

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 30.09.22

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 08.03.23

Schaffner Barbara (GL, ZH): Führende Verkehrspolitikern und -politiker aus allen Fraktionen ausser der SVP-Fraktion haben meine Motion mitunterzeichnet, und der Bundesrat empfiehlt sie zur Annahme. Damit sind wir uns grösstenteils einig, dass es Handlungsbedarf gibt und wir uns um die neuen Mobilitätsangebote und deren Integration in unser Verkehrssystem kümmern sollten. Ich bin dann gespannt auf die Begründung von Kollege Wobmann, wieso er hier keinen Handlungsbedarf sieht. Allenfalls befürchten Sie, Herr Wobmann, vielleicht Konkurrenz zu den regulären Busbetrieben. Ich kann Ihnen aber versichern, dass es bei meiner Motion nicht darum geht, das eine Verkehrsmittel gegen das andere auszuspielen. Es geht im Gegenteil darum, sie so miteinander zu verbinden oder so zu evaluieren, dass Passagiere für jede Wegstrecke das optimale Verkehrsmittel oder die optimale Kombination von Verkehrsmitteln nutzen können.

Im Zuge der Digitalisierung wird die Verbindung von verschiedensten Mobilitätsangeboten immer einfacher. Es gibt neue Anbieter, die Lücken schliessen, Bestellvorgänge vereinfachen und die Nutzung dieser Angebote für die Kundschaft bequemer machen. So können klassische Angebote des öffentlichen Verkehrs ergänzt und besser ausgelastet werden.

Sowohl der öffentliche Verkehr als auch der motorisierte Individualverkehr sind typischerweise schlecht ausgelastet. Im Schnitt rechnet man mit 30 Prozent. Mit einer Erhöhung der Auslastungen haben wir also einen enormen Hebel, die Mobilität effizienter zu machen. Und unter "effizienter" verstehe ich in diesem Zusammenhang vor allem, mehr Menschen mit weniger Fahrten zu transportieren. Das schont das Klima ohne eine Umstellung der Antriebstechnik, und es führt zu mehr Platz und flüssigerem Verkehr auf den Strassen, ohne diese auszubauen.

Der zweite Fokus meiner Motion ist auf Shared-Mobility- oder Mobility-on-Demand-Angebote gerichtet. Mobility-on-Demand-Angebote können im ländlichen Raum die Mobilität der Bevölkerung auch ohne Privatautos sicherstellen, auch in Gegenden, wo es am Wochenende und abends keinen ÖV gibt, ohne zahlreiche Leerfahrten oder Fast-Leerfahrten, wie man das oft bei grossen Postautos sieht, und ohne hohe Taxikosten – wenn es in den Randregionen denn überhaupt ein Taxi gäbe. Und dennoch bieten diese Angebote eine Beförderung bis zur letzten Meile.

Solche Angebote kämpfen aber oft mit regulatorischen Rahmenbedingungen, die nicht auf sie zugeschnitten sind. So müssen sie manchmal die Regelungen einhalten, die für Taxiunternehmen gelten, aber auch die Regelungen, die für Linienbusse gelten. Um es noch komplizierter zu machen, unterscheiden sich die Regelungen von Kanton zu Kanton. Hier gibt es also dringenden Handlungsbedarf.

Meine Motion soll den Anstoss geben für mehr Komfort und Flexibilität bei der Verkehrsmittelwahl, für verbesserte Mobilitätsangebote in Randregionen, für eine Entlastung der Strassen von schlecht ausgelasteten Personentransporten und damit für weniger Stau für gewerbliche Fahrten – kurz: für mehr Intelligenz statt Beton im Verkehr.

President (Candinas Martin, president): (*discurra sursilvan*) La moziun vegn cumbatti da signur Wobmann.





Wobmann Walter (V, SO): "Aktionsplan zur Förderung innovativer und klimaneutraler Mobilitätsangebote", das ist der Titel dieser Motion. Die Forderung und auch die Begründung der Motion sieht nach einem Wunschkonzert mit sozialistischer Prägung aus. Es ist eine Vermischung von motorisiertem Privatverkehr, öffentlichem Verkehr und Langsamverkehr. Es wird von Pilotprojekten, aber auch vom Regelbetrieb gesprochen. Es ist meiner Meinung nach also ein völliges Wirrwarr.

Diese Motion braucht es tatsächlich nicht, denn die Entwicklung der klimateffizienten Mobilität, welche ich auch unterstütze, ist in vollem Gange. Ich denke da an Fahrzeuge mit Elektroantrieb oder mit Wasserstoffantrieb oder auch an mit synthetischem Treibstoff betriebene Fahrzeuge. Es läuft also in die richtige Richtung. Die Entwicklung ist überhaupt nicht am Ende, sondern am Anfang, und sie ist richtig aufgegleist. Wir müssen hier möglichst technologieneutral sein, dann werden sich die besten Antriebsarten langfristig ganz sicher durchsetzen. Vorläufig und hoffentlich auch in Zukunft gibt es aber verschiedene Verkehrsträger.

Es ist für mich auch völlig unklar, wie diese Motion überhaupt umgesetzt werden könnte. Darum staune ich schon, dass der Bundesrat sie zur Annahme empfiehlt. Will der Bundesrat tatsächlich die Kantone, die Gemeinden, ja die Bevölkerung bezüglich der Mobilität generell von oben herab behandeln und bevormunden? Das hoffe ich nicht. Ich bin aber überzeugt, dass das im Fall einer Einmischung in die Freiheit bei der Wahl der Verkehrsmittel gar nicht funktionieren würde.

Ich bitte Sie, die Motion abzulehnen.

Rösti Albert, Bundesrat: Mit der Motion wird der Bundesrat beauftragt, innovative und klimateffiziente kollektive Mobilitätsangebote zu fördern und deren Auslastung zu erhöhen. Dies soll mittels eines Aktionsplans erfolgen; die Kantone und Gemeinden seien dabei einzubeziehen. Es sind zur Erfüllung dieser Motion zwei Punkte zu berücksichtigen, einerseits der Abbau von regulatorischen Hürden für neue klimateffiziente Mobilitätsangebote und andererseits die Förderung der Vernetzung.

Die Themen sind für den Bundesrat nicht so neu, und die Forderungen rennen eigentlich offene Türen ein. Innovative Formen der kollektiven Mobilität sind für den Bundesrat keine Zukunftsvision; vielmehr entwickeln sich bereits heute regelmässig neue Angebote von Shared Mobility oder Pooling-Angebote. Die Diskussion mit verschiedenen On-Demand-Anbietern hat dem Bundesrat bewusst gemacht, dass die rechtlichen Regelungen solche Angebote noch eher behindern als fördern. Hier kommt die vernetzte Mobilität als Kundenbedürfnis ins Spiel. Kunden wünschen durchgängige,

AB 2023 N 293 / BO 2023 N 293

bequeme und personalisierte Mobilitätsdienstleistungen. Diese Bedürfnisse greift der Bund in zweierlei Hinsicht schon jetzt auf. Es sind die sogenannten Verkehrsdrehscheiben, die im Programm des Sachplans Verkehr heute enthalten sind. Es sind Umsteigepunkte zwischen Auto, öffentlichem Verkehr, Sharing-Angeboten und Velo.

Herr Wobmann, ich will Ihnen schon sagen, dass wir selbstverständlich die Haltung der Gemeinden und der Kantone in die Entwicklung dieser Programme und auch der entsprechenden Strategien einbeziehen und das nicht von oben herab diktieren. Wir planen solche Verkehrsdrehscheiben bereits im Rahmen der Agglomerationsprogramme, die Sie dann diskutieren können. Das sind ja eben gerade Programme mit verschiedensten Massnahmen, die von unten, von den Gemeinden, den Regionen an den Bund gehen. Der Bundesrat wird Ihnen dort ein Paket von 1,5 Milliarden Franken zum Beschluss unterbreiten. In diesem Zusammenhang werden eben auch die hier angesprochenen Verkehrsdrehscheiben zur Diskussion stehen.

Gestützt auf seine Arbeiten, beantragt Ihnen der Bundesrat die Annahme der Motion Schaffner.

Präsident (Candinas Martin, Präsident): Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motion.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.3632/26288)

Für Annahme der Motion ... 142 Stimmen

Dagegen ... 53 Stimmen

(0 Enthaltungen)