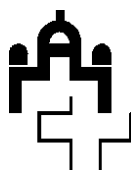


Ständerat

Conseil des États

Consiglio degli Stati

Cussegl dals stadis



22.3632 n Mo. Schaffner. Aktionsplan zur Förderung innovativer und klimaneutraler Mobilitätsangebote

Bericht der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen vom 21. August 2023

Die Kommission hat an ihrer Sitzung vom 21. August 2023 die Motion geprüft, die am 15. Juni 2022 von Nationalrätin Barbara Schaffner eingereicht wurde und der Nationalrat am 8. März 2023 angenommen hatte.

Mit der Motion soll der Bundesrat beauftragt werden, einen Aktionsplan unter Einbezug der Kantone und Gemeinden zu erstellen, der innovative und klimaeffiziente kollektive Mobilitätsangebote fördert und deren Auslastung erhöht.

Antrag der Kommission

Die Kommission beantragt mit 7 zu 4 Stimmen ohne Enthaltungen, die Motion abzulehnen. Eine Minderheit (Français, Maret Marianne, Stöckli, Zopfi) beantragt, die Motion anzunehmen.

Berichterstattung: Engler

Im Namen der Kommission
Der Präsident:

Hans Wicki

Inhalt des Berichtes

- 1 Text und Begründung
- 2 Stellungnahme des Bundesrates vom 7. September 2022
- 3 Verhandlungen und Beschluss des Erstrates
- 4 Erwägungen der Kommission



1 Text und Begründung

1.1 Text

Der Bundesrat wird beauftragt, einen Aktionsplan unter Einbezug der Kantone und Gemeinden zu erstellen, der innovative und klimaeffiziente kollektive Mobilitätsangebote fördert und deren Auslastung erhöht.

Unter anderem sollen folgende Kernpunkte berücksichtigt werden:

- Abbau der regulatorischen Hürden für neue, klimaeffiziente Mobilitätsangebote (z.B. Mobility on Demand/Shared Mobility). Dies soll sowohl für Pilotprojekte als auch für Angebote, die den Regelbetrieb beginnen, gelten.
- Förderung der Vernetzung dieser neuen Mobilitätsangebote mit dem klassischen öV und dem Langsamverkehr. Ziel der Vernetzung ist, zeitlich effiziente und benutzerfreundliche Wege zur Verfügung zu stellen (intermodaler Verkehr).

1.2 Begründung

2020 belief sich der CO₂-Ausstoss des Verkehrs auf insgesamt 13,5 Millionen Tonnen (ohne den internationalen Flugverkehr). Das entsprach beinahe 40 Prozent der Schweizer CO₂-Emissionen. Statt zu sinken ist der Ausstoss von Treibhausgasen des Verkehrssektors zwischen 1990 und 2020 sogar gewachsen.

Ein grosses Einsparpotential besteht in der besseren Auslastung von heute bereits bestehenden Mobilitätsangeboten und Fahrzeugen: Die Fahrzeuge im öV und im MIV sind im Schnitt nur zu etwa 30 Prozent ausgelastet. Diese freien Kapazitäten mit neuen, innovativen Mobilitätsangeboten zu nutzen, ist ein grosser Hebel in Richtung klimaeffizientere Mobilität. Die Rahmenbedingungen für das Testen und den operativen Betrieb erfolgreicher, innovativer Modelle müssen deshalb verbessert werden. Solche Angebote von bestehenden oder neuen fossilfreien Verkehrsmitteln sollen gefördert werden - sowohl in den ländlichen als auch in den städtischen Gebieten. Unter "innovativ" ist in diesem Kontext damit explizit nicht nur die Antriebstechnik gemeint, sondern vor allem die Gestaltung (neue Betreibermodelle) solcher Mobilitätsangebote. Damit diese eine Wirkung entfalten können, müssen auch deren Bereitstellung und wenn erforderlich die Bestellung und Abgeltung durch die öffentliche Hand einfacher möglich sein.

Heute sehen sich innovative Unternehmen mit klimaeffizienten Mobilitätsangeboten, die ein erfolgreiches Pilotprojekt betreiben mit zahlreichen gesetzlichen Hürden konfrontiert, sobald solche Projekte in den Regelbetrieb überführt werden sollen: Einerseits stossen Angebote wie z.B. Mobility on Demand Services oder Shared Mobility Angebote auf Regulierungen, die nur für existierende Verkehrsmittel (z.B. Bus, Bahn oder Taxi) zugeschnitten sind und daher nicht ganz passend sind. Andererseits sind sie mit gesetzlichen Rahmenbedingungen konfrontiert, die von Kanton zu Kanton sehr unterschiedlich sein können. Für den erfolgreichen Aufbau und die Skalierung solcher Mobilitätsangebote ist aber mehr Flexibilität notwendig.

2 Stellungnahme des Bundesrates vom 7. September 2022

Der Bundesrat ist sich bewusst, dass der Verkehr rund einen Drittel des gesamten Treibhausgas-Ausstosses in der Schweiz verursacht. Durch die Ermöglichung von neuen, klimaeffizienten Mobilitätsangeboten und deren Vernetzung, kann ein Beitrag zur Reduktion der Treibhausemissionen erzielt werden.



Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motion.

3 Verhandlungen und Beschluss des Erstrates

Der Nationalrat hat die Motion am 8. März 2023 mit 142 zu 53 Stimmen (0 Enthaltungen) angenommen.

4 Erwägungen der Kommission

Die Kommission begrüsst es, wenn durch optimale Vernetzung verschiedener Verkehrsangebote die Auslastung der einzelnen Verkehrsträger und damit die Effizienz erhöht werden kann. Auch spricht sie sich im Grundsatz für den Abbau regulatorischer Hürden bei Mobilitätsangeboten aus. Allerdings ist die Kommissionsmehrheit der Ansicht, dass diese Aufgabe primär durch die entsprechenden Akteure des Mobilitätssektors und nicht durch einen Aktionsplan des Bundes wahrgenommen werden soll. Zudem weist sie darauf hin, dass mit dem Aufbau einer staatlichen Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) sowie der Realisierung von Verkehrsdrehscheiben bereits verschiedene Projekte im Gang sind, die zu einer Effizienzsteigerung und Ökologisierung im schweizerischen Verkehrssystem beitragen. Aus diesen Gründen beantragt die Kommission mit 7 zu 4 Stimmen ohne Enthaltungen, die Motion abzulehnen.

Eine Minderheit ist der Ansicht, dass mit neuen, klimateffizienten Mobilitätsangeboten und deren Vernetzung im Rahmen eines Aktionsplanes des Bundes unter Einbezug der Kantone und Gemeinden ein wichtiger Beitrag zur Reduktion der Treibhausgasemissionen geleistet werden kann.