



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

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 14.09.23

Antrag der Mehrheit

Ablehnung der Motion

AB 2023 S 757 / BO 2023 E 757

Antrag der Minderheit

(Français, Maret Marianne, Stöckli, Zopfi)

Annahme der Motion

Proposition de la majorité

Rejeter la motion

Proposition de la minorité

(Français, Maret Marianne, Stöckli, Zopfi)

Adopter la motion

Präsidentin (Häberli-Koller Brigitte, Präsidentin): Es liegt ein schriftlicher Bericht der Kommission vor. Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motion.

Engler Stefan (M-E, GR), für die Kommission: Wir sprechen über die Motion 22.3632, "Aktionsplan zur Förderung innovativer und klimaneutraler Mobilitätsangebote". Diese Motion wurde am 15. Juni 2022 von Frau Nationalrätin Barbara Schaffner eingereicht und vom Nationalrat am 8. März 2023 angenommen.

Diese Motion bezweckt, den Bundesrat zu beauftragen, unter Einbezug der Kantone und Gemeinden einen Aktionsplan zu erstellen, der innovative und klimateffiziente kollektive Mobilitätsangebote fördert und deren Auslastung erhöht. Sie werden sich fragen: Wer möchte das nicht? Und wie kommt nun eine Kommissionsmehrheit dazu, einen solchen zukunftsgerichteten Vorstoss abzulehnen?

Ich werde Ihnen die Begründungen kurz erläutern. Die Motion stammt – ich habe das erst in der Vorbereitung auf dieses Votum in Erfahrung gebracht – von Expedition Zukunft, einem "think and do tank", der sich als Werkstatt für politische Kollaboration bezeichnet. Ich halte den überparteilich verfolgten Ansatz dieser privaten Initiative, aber auch die Methode, politische Lösungswege gemeinsam vor auszudenken, um politische Blockaden abzuwenden, für eine durchaus intelligente Form zivilgesellschaftlicher Zukunftsgestaltung. Ich möchte betonen, dass ich die Idee zu diesem Thinktank, der hinter der Motion steht, eine ausgezeichnete Art und Weise finde, für die Zukunft komplexe und umstrittene politische Themen zu einem frühen Zeitpunkt miteinander austauschen zu können.



Apropos politischer Werkzeugkasten: Erlauben Sie mir, dass ich hier eine kleine Klammer öffne. Die Motion verlangt ja nicht die Anpassung einer Gesetzgebung; sie verlangt einen Aktionsplan. Dazu, was genau unter "Aktionsplan" zu verstehen ist, werden Sie in der Parlamentsordnung nichts finden. Ob sie Aktionsprogramme, Pilotprojekte oder Monitoring heissen – es handelt sich um niederschwellige Instrumente politischer Intervention, die aber immer der gleichen Logik folgen. Die Logik ist die, dass solche Instrumente den politischen Widerstand bei der Einführung von Interventionen tief halten wollen – es geht ja nur um eine begrenzte Intervention, einen Aktionsplan oder einen Test. Dabei verschleiern sie möglicherweise, dass damit ein langfristiger Instrumenteneinsatz verfolgt und geplant wird, dass also Gesetzgebungen und Verordnungen und Verbote folgen werden.

Es ist eine interessante Sicht auf die politischen Interventionsmöglichkeiten: Solche niederschweligen Instrumente wie Pilotprojekte oder wie hier Aktionsprogramme oder Monitorings führen letztlich immer zu etwas, was verpflichtender und nicht mehr so unverbindlich und eigentlich freundlich daherkommt. Deshalb gilt es für uns auch aufmerksam zu sein, wenn solche politischen Instrumente wie jetzt hier der Aktionsplan genutzt werden. Ihre Kommission unterstützt selbstverständlich die Bestrebungen, die dahinterstehen, nämlich die Dekarbonisierung des Verkehrs voranzutreiben. Wir fragen uns aber, ob es dafür diesen Aktionsplan braucht oder ob die vorhandenen Instrumente und Möglichkeiten nicht schon ausreichend sind. Und da stelle ich Folgendes fest: Kurz nachdem die Motion eingereicht worden war und der Bundesrat dazu Stellung genommen hatte, erstellte der Bundesrat selber ein umfangreiches und ausgezeichnetes Papier, einen Bericht über die zukünftige Mobilität. Der Bericht "Zukunftsfähige Mobilität ermöglichen" in Erfüllung des Postulates 19.4052 stammt vom 28. Juni 2023. Dieser Bericht listet in einer, wie ich finde, vorbildlichen Art und Weise auf, was schon gemacht wird, welche politischen Entscheide schon gefällt wurden, was für Gesetzgebungen, Förderinstrumente aufseiten des Bundes schon vorhanden sind, die genau die Zielrichtung der Motion verfolgen, nämlich eine zukunftsfähige Mobilität zu ermöglichen. Dieser Bericht zeigt auf, wie in verschiedenen Departementen des Bundes Massnahmen und Förderprogramme unterstützt werden, die eigentlich alle in die Richtung dieses Ziels gehen.

Es ist im Bereich der zukunftsfähigen Mobilität eine umfassende Förderlandschaft vorhanden. Sie finden im Bericht ab Seite 11 so viele Programme und Initiativen, die der Bund in diesem Bereich bereits unterstützt, dass ich sie nicht aufzählen kann; es würde zu lange dauern. Sie finden im Bericht auch eine Beurteilung dieser Instrumente. Es wird angeführt, dass mit diesen Instrumenten sehr unterschiedliche Arten von Projekten – infrastrukturelle Projekte, Mobilitätskonzepte, Projekte im Bereich Energieeffizienz – bereits finanziert werden konnten. Dabei wird aber auch auf unterschiedliche Verhältnisse und Projektpartner Rücksicht genommen. Im besagten Bericht wird weiter aufgezeigt, dass natürlich auch die Kantone ihre eigenständigen Projekte und Programme verfolgen. Viele Kantone haben also zusätzlich zu den auf Bundesebene bestehenden Instrumenten eigene Initiativen zur Förderung der Dekarbonisierung des Verkehrs entwickelt. Diese fallen auch in verschiedene Kategorien, von der Vorbereitung strategischer Dokumente über Infrastrukturen oder Mobilitätskonzepte, die in gewissen Städten und Kantonen getestet werden.

Keine Frage, hier geschieht bereits etwas, es passiert bereits sehr viel. Dieser Bericht endet mit dem Aufzeigen von vielen Best-Practice-Beispielen aus vielen Regionen in unserem Land und mit verschiedenen Handlungsempfehlungen.

Die Handlungsempfehlungen, die im Bericht aufgeführt werden, sind ja eigentlich genau das, was die Motion verlangt: ein Aktionsprogramm, das aufzeigt, mit welchen Massnahmen und Möglichkeiten vielleicht ein noch grösseres Tempo angeschlagen werden kann. Man solle die Förderprogramme bekannter machen, den Zugang dazu erleichtern, bessere Abstimmung und Komplementarität schaffen und, und, und.

Deshalb komme ich zum Schluss, dass diese Motion eigentlich nicht nötig ist. Was mit dieser Motion verlangt wird, wird nämlich im Bericht des Bundesrates eigentlich schon weitestgehend erfüllt. Es gilt jetzt, das, was vorhanden ist, auch zu nutzen.

Eine Mehrheit der Kommission ist der Meinung, dass wir nicht mit einem Aktionsprogramm übersteuern sollten, das einen hohen Anspruch hat, nämlich auch noch die Gemeinden, Städte und Kantone mitzunehmen. Ich glaube, es genügt, was vorhanden ist, das soll genutzt werden. Deshalb braucht es diese Motion nicht.

Français Olivier (RL, VD): J'essaierai d'être un peu plus bref, parce que j'ai presque l'impression que les explications qui ont été données par le rapporteur, M. Engler, ont été encore plus longues que ce que nous avons entendu en commission.

Nous sommes d'accord sur un point: il y a un problème de pollution, et nous devons favoriser le report du trafic individuel vers les transports publics. C'est une conséquence. C'est vrai que cela marche bien dans les agglomérations, cela marche moins bien dans le monde rural. Une demande a aussi été faite par la Confédération,



à juste titre, d'être novateur. Mais quand on est novateur, on est bloqué par des processus. Je vous en donne un exemple.

La Ville de Lausanne, à la fin des années 1990, grâce à M. Saugy, a créé ce qu'on appelle la Serpentine. C'était un véhicule autonome, électriquement, dont l'énergie venait du sol, par induction, et qui était vraiment très novateur. Il ne roulait pas à plus de 20 kilomètres par heure. Quand il a fallu faire les tests, nous avons été obligés de mettre des barrières comme si nous étions dans un chantier, alors que ce véhicule roulait à 20 kilomètres par heure. Et qui arrêta le véhicule? Les mouchérons, les petits moustiques, tellement il était

AB 2023 S 758 / BO 2023 E 758

performant. Les contraintes administratives étaient énormes, allant à l'encontre du bon sens.

Que prévoit la motion? Premièrement, il est dit qu'il s'agira de "supprimer les obstacles réglementaires pour laisser place à de nouvelles offres de mobilité". C'est ce qui est demandé par la motion, qui ne prévoit pas de nouvelle loi. Elle vise à limiter les obstacles administratifs. Cela va d'ailleurs dans le sens du postulat Würth 23.3703, que nous allons traiter tout à l'heure, ou d'autres interventions. Il s'agit de limiter les charges administratives et retrouver du bon sens. C'est à mon avis très important.

Deuxièmement, s'il y a une idée dans le canton de Vaud ou celui des Grisons, je dois me rendre dans le canton en question pour connaître celle-ci. Ce qui est demandé par la motion, c'est de rassembler, au niveau de la Confédération, dans ce qu'on pourrait appeler une Bible des nouvelles idées, les innovations à mettre en pratique.

Je préside le conseil d'administration des Transports publics du Chablais. Nous sommes les premiers à avoir fait une offre de transports publics dans des petites communes avec un bus qui part du point A au point B, mais qui peut aller un peu n'importe où entre-deux. Il faut transmettre cette idée à d'autres régions, tout simplement, et dire que cela fonctionne. Certes, cela a un coût, etc., mais cela fonctionne. C'est cela le but de la motion. Elle ne demande aucune loi. Des lois telles que celle concernant l'infrastructure de données sur la mobilité sont en cours de discussion au sein de l'administration, puisqu'elle a été soumise à consultation. Le plan d'action pour promouvoir des offres de mobilité novatrices et climatiquement neutres n'exige aucune loi. C'est une Bible qui est demandée, tout simplement pour que les connaissances puissent circuler d'un canton A un canton B.

Le Conseil national et le Conseil fédéral ont très largement soutenu cette motion; quand même par 142 voix contre 53 au Conseil national. Le Conseil fédéral propose d'accepter la motion. Elle n'a aucune conséquence législative. Au contraire, elle vise simplement la promotion et la reprise des bonnes idées.

Je vous remercie de soutenir ma proposition de minorité.

Michel Matthias (RL, ZG): Noch eine Stimme aus der Deutschschweiz: Ich unterstütze die Motion klar, wie das im Nationalrat auch alle Fraktionen ausser der SVP-Fraktion einstimmig getan haben. Ich tue dies auch aus meiner vormaligen Erfahrung als für den öffentlichen Verkehr zuständiger Regierungsrat.

Ich mag mich erinnern: Vor etwa zwanzig Jahren habe ich bei der Eröffnung eines Autosalons eine flammende Rede gehalten. Ich habe dort gesagt, dass der öffentliche Verkehr immer individueller und der Privatverkehr immer kollektiver würde; das war meine These. Ich habe prophezeit, dass die Zeit der starren Aufteilung in diese Silos – Privatverkehr und Individualverkehr einerseits, öffentlicher Verkehr und Kollektivverkehr andererseits – vorbei sei. Damals zeichneten sich erste Angebote ab, die eben nicht in dieser Kategorie zu finden waren, die zwischen diesen beiden Welten agierten. Aber ich muss sagen, dass wir irgendwie nicht weiter sind.

Die vorliegende Motion wäre genau eine Piste, um das Gesamtverkehrskonzept nicht nur zu denken, sondern auch zu verwirklichen. Zum gleichen Schluss kommt ein Papier einer relevanten Transportorganisation in der Schweiz, der Schweizerischen Südostbahn (SOB). Das Papier ist wahrscheinlich neuer als der vorhin von Kollege Engler genannte Bericht, der vom Bundesrat offenbar verabschiedet worden ist. In diesem kurzen, aber prägnanten Papier, das vor einem Monat erstellt wurde, beklagt die Südostbahn, dass wir unsere Mobilität eben nicht als Gesamtverkehrssystem denken, dass nach wie vor die Silos Individualverkehr und öffentlicher Verkehr vorhanden sind, das primär in Bezug auf die Finanzierung, aber nicht nur. Ich kenne die Südostbahn als innovatives Unternehmen mit einem innovativen Verwaltungsratspräsidenten – er sitzt in unseren Reihen: Benedikt Würth.

Die Verbindungen zwischen Kollektivverkehr und Privatverkehr, zwischen öffentlichem Verkehr und Individualverkehr, diese On-Demand-Angebote, Rufbusse, Bustaxis usw., die nach Bedarf fahren und nicht einfach jede Stunde, ob Personen da sind oder nicht, fallen zwischen Stuhl und Bank bzw. zwischen Schiene und Strasse. Die SOB beklagt zu Recht, dass es seit Jahren digitale Lösungen, Ideen, Ansätze gibt, aber sie einfach nicht zum Durchbruch kommen.

Die Kommission verweist im schriftlichen Bericht, der viel magerer ist als heute die Ausführungen des Kom-



missionsberichterstatters, auf die Mobilitätsdateninfrastruktur. Ja, da wird etwas gemacht werden. Aber die Dateninfrastruktur ist das eine. Ein Durchbruch ist damit noch nicht geschehen. Wir haben in der Schweiz betreffend diese Angebote einen regulatorischen Flickenteppich. Es gibt in Bezug auf diese kleinen Angebote keinen Mobilitätsbinnenmarkt in der Schweiz. Sie werden vielfach von Start-ups lanciert, die dann aber nicht weiterkommen. Wir sprechen viel von Start-up-Förderung. Es geht da genau darum, dass solche Start-up-Angebote skaliert, in die Breite ausgerollt werden. Das geschieht in der Schweiz im Moment nicht. Hier haben wir ein Anwendungsbeispiel, bei dem wir Start-up-Förderung im besten Sinne machen können, nicht zur Unternehmensförderung, sondern im allgemeinen Interesse.

Ich glaube, auch die Effizienz gebietet es, das zu tun. Es ist nicht einfach eine grüne Motion. Es ist eine ökonomische, ökologische und soziale Motion. Zur Effizienz: In ländlichen Gebieten – ich glaube, Sie kennen das in Ihren Kantonen – haben wir zum Teil einen extrem schlechten Kostendeckungsgrad. Ein Bus, der alle zwei Stunden fährt, egal, ob es Leute hat oder nicht, weist zum Teil einen Kostendeckungsgrad von 1 Prozent oder von 2 oder 3 oder 4 Prozent auf. Diesen Kostendeckungsgrad könnten wir mit bedarfsgerechten, flexiblen Angeboten massiv verbessern. Der Kostendruck wird kommen. Einige von uns waren vorgestern beim Stammtisch der Kantone. Hier hat ein ÖV-Direktor gemahnt, Achtung, der RPV, der regionale Personenverkehr, werde in Zukunft unter Druck kommen, weil der Bund vielleicht nicht mehr mitfinanzieren werde. Wir warten doch nicht, bis dieser Kostendruck spürbar ist! Wir müssen effizientere Lösungen bereitstellen und nicht warten, sondern spätestens jetzt damit beginnen. Ich glaube, das ist eine Aufgabe, die wir haben.

Wie gesagt, mit dieser Überzeugung haben alle Fraktionen ausser der SVP-Fraktion im Nationalrat der Motion zugestimmt. Ich gebe zu, der Begriff "Aktionsplan" ist vielleicht etwas verwirlich. Aber ich denke, "Aktionsplan" heisst, dass man zuerst analysiert, wo noch Handlungsbedarf besteht. Dann werden alle Partner – Gemeinden, Städte, Kantone – eingeladen, mitzumachen und auf ihrer Ebene das zu tun, was nötig ist. Und wenn zum Beispiel, wie kürzlich geschehen, eine Städteallianz an uns gelangt mit der Aufforderung, wir sollten die Motion unterstützen, dann nehmen sich die Städte gleichzeitig auch in die Pflicht. Sie können das nicht an den Bund "abschäufeln". Sie nehmen sich in die Pflicht, auch mitzumachen, und die Kantone auch.

Ich meine, es ist wirklich an der Zeit, hier eine Bresche zu schlagen, sei es auf der Ebene Aktionsplan, sei es andernorts, Herr Kollege Engler. Wenn man jetzt eine verbindliche Gesetzesänderung vorgeschlagen hätte, dann wäre die Kritik gekommen, man müsse zuerst analysieren und dann vorschlagen. Ich glaube, der Aktionsplan ist eine feine Art, eine Analyse zu machen und auf jeder Zuständigkeitsebene die Freiräume, die es für die smarte Mobilität braucht, wirklich zu öffnen. Von daher bin ich der vollen Überzeugung – sowohl in ökologischer als auch in ökonomischer und nicht zuletzt in sozialer Hinsicht –, dass diejenigen Personen, die selber kein Auto haben oder nicht mehr fahren können, wo auch immer im Land sie wohnen, ein Angebot haben sollen, auch wenn dereinst einmal der Schienenverkehr oder der stündliche Bus nicht mehr fährt. Das Angebot muss und kann bereitgestellt werden.

Ich danke für die Zustimmung zur Motion.

Hefti Thomas (RL, GL): Eine Mobilitätsart geht in diesem Vorstoss leider vergessen. Es ist die klimaneutralste und auch gesündeste Art, sich fortzubewegen – ich meine die Mobilität zu Fuss. Diese Mobilität ist im Laufe der letzten Jahre zu einer zunehmend gefährlicheren Art der Fortbewegung geworden. Fussgängerinnen und Fussgänger sind auch auf

AB 2023 S 759 / BO 2023 E 759

Fussgängerstreifen, Trottoirs und Wanderwegen immer stärker gefährdet. Sie kommen buchstäblich unter die Räder, speziell aller Arten von Zweirädern. Es wird Zeit, dass wir uns der Sicherheit von Fussgängerinnen und Fussgängern wieder vermehrt zuwenden. Ich werde mich deshalb enthalten.

Rösti Albert, Bundesrat: Sie haben es verschiedentlich gesagt: Mit der Motion wird der Bundesrat beauftragt, innovative und klimaeffiziente kollektive Mobilitätsangebote zu fördern und ihre Auslastung zu erhöhen. Dies soll mittels eines Aktionsplans erfolgen, Kantone und Gemeinden sind in die Arbeiten mit einzubeziehen.

Ich bin dankbar, dass die Motionärin in der Motion klar gesagt hat, was sie mit dem Aktionsplan meint. Es sind zwei Bereiche: einerseits der Abbau von regulatorischen Hürden und andererseits die Förderung der Vernetzung der neuen Mobilitätsangebote mit dem klassischen ÖV und dem Langsamverkehr.

Sie haben es ebenfalls bereits teilweise erwähnt: Es gibt laufend neue Formen des Autoteilens, von Bedarfsangeboten und Mitfahrzentralen. Im Fachjargon sind diese als Shared-Mobility-, On-Demand- und Pooling-Angebote bekannt. Wir stellen aus der Diskussion mit verschiedenen On-Demand-Anbietern fest, dass je nach Angebot offenbar nach wie vor regulatorische Hürden auf verschiedenen Stufen vorhanden sind. Demgegenüber



wünschen Kundinnen und Kunden durchgängige, bequeme und personalisierte Mobilitätsdienstleistungen. Mit der Verkehrsdrehscheibe, bei der Sie bereits Massnahmen über das Agglomerationsprogramm beschlossen haben oder noch beschliessen werden, wird ein erster Schritt in die von der Motion geforderte Richtung getätigt. Diese Schritte sind auch bereits im Programmteil des Sachplans Verkehr verankert. Es sind dies beispielsweise Umsteigepunkte zwischen Auto und öffentlichem Verkehr, Sharing-Angebote oder Velo. Ich nehme auch gerne zur Kenntnis, dass wir hier auch den Fussverkehr einbeziehen müssen, und ich teile die Auffassung, dass, gerade bei den verschiedenen neuen Angeboten für Fussgängerinnen und Fussgänger, auch die Sicherheit berücksichtigt werden muss.

Rechtliche Grundlagen im Bereich der Mobilität existieren auf Bundes-, Kantons- und Gemeindeebene, also überall. Jeder dieser Akteure nimmt seine Aufgabe wahr. Deshalb scheint uns eine enge Zusammenarbeit und eine Analyse der Situationen der verschiedenen Staatsebenen, wie es in der Motion gefordert wird, auch zweckmässig.

Entsprechend beantragt Ihnen der Bundesrat die Annahme der Motion.

Ich möchte nochmals betonen, auch wenn Sie das Wort "Aktionsplan" stört: Es geht nicht darum, irgendeine zusätzliche Bürokratie aufzubauen. Es geht hier wirklich um eine saubere Analyse davon, wo wir regulatorische Hürden haben und wo wir eine zusätzliche Vernetzung machen können. Ich habe die ablehnenden Voten gehört. Ich bitte Sie aber, die Motion zur Stützung der aktuellen Tätigkeit oder um diese noch zu verstärken, anzunehmen.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.3632/5974)

Für Annahme der Motion ... 22 Stimmen

Dagegen ... 17 Stimmen

(1 Enthaltung)