

«Mehr Elektromobilität für die Stadt der Zukunft»

Mobilität ist Teil der urbanen Identität

In Städten kommen die Menschen zusammen zum Leben, Wohnen und Arbeiten, zum Lernen und Forschen, für Kultur, Sport und den gesellschaftlichen Austausch. Städte können sich nicht abschotten, sondern müssen offen bleiben für all diejenigen, die zur Vielfalt einer Stadt beitragen. Deshalb gehört die Mobilität – innerhalb der Stadt und über ihre Grenzen hinaus – zur urbanen Identität. *Für FDP Urban ist Mobilität deshalb etwas Positives: wir wollen uns nicht einigeln und uns selbst genügen, sondern die Vitalität der Stadt durch stetige Veränderung und immer neue Ideen erhalten und stärken.*

Vielfältige Herausforderungen städtischer Mobilität

Das Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung ist ungebrochen. Deshalb sehen sich Städte und ihre Agglomerationen mit vielfältigen Herausforderungen im Verkehrsbereich konfrontiert. Der Strassenraum ist knapp und die zunehmende Verdichtung verlangt nach Erhalt und Erweiterung von Grün- und Freiräumen. Dadurch geraten die verschiedenen Verkehrsträger, die sinnvollerweise unterschiedliche Funktionen und Bedürfnisse abdecken, vermehrt in Konkurrenz zueinander. Die teilweise ideologisch aufgeladenen Diskussionen werden durch die Notwendigkeit einer verstärkten Klimapolitik zusätzlich angeheizt. *Dabei bleibt für FDP Urban das übergeordnete Ziel urbaner Mobilitätspolitik klar: das Mobilitätsbedürfnis in all seinen Ausprägungen möglichst effizient, raumsparend, emissionsfrei und lärmschonend zu bewältigen.*

Digitalisierung als Chance

Die Digitalisierung bietet auch in der Mobilität erfolgversprechende Lösungsansätze. Auf vernetzten Mobilitätsplattformen lassen sich beispielsweise Angebote verschiedener Verkehrsträger (Auto, ÖV, Velo) bündeln und gemeinsam nutzen (Sharing). Intelligente Verkehrssteuerungen erlauben es, Verkehrsspitzen zu brechen, eine gleichmässige Auslastung der Infrastruktur zu erreichen, das Navigieren auf dem ÖV-Netz zu vereinfachen oder den Suchverkehr in den Städten zu reduzieren. Die Städte verfügen über Mobilitätsknoten (etwa über die Verkehrsverbünde), die es erlauben, die Verkehrsträger besser zu vernetzen und gemeinsam Mobilität zu ermöglichen. Es ist offensichtlich, dass der Erfolg dieser neuen technologischen Möglichkeiten davon abhängt, dass die Stadt nicht ausschliesslich in ihren politischen Grenzen gedacht wird, sondern die Agglomerationen und die Kantone einbezogen werden. *FDP Urban fordert deshalb, die Möglichkeiten der Digitalisierung konsequent für eine zukunftsorientierte urbane Mobilitätspolitik zu nutzen.*

Elektromobilität auf dem Vormarsch

Ein tiefgreifender Wandel zeichnet sich bei den Antriebstechnologien ab. Die heute dominierenden fossilbetriebenen Motoren werden rasch durch Elektrofahrzeuge abgelöst: Ende Februar 2021 waren über 15% der neu zugelassenen Fahrzeuge mit einem Elektromotor oder als Plug-in-Hybride¹ ausgestattet. Die rasche Umstellung des Verkehrs auf Elektromobilität oder andere, nicht fossile Antriebssysteme tragen wesentlich zur Erreichung der Klima- und Emissionsziele des Pariser Klimaabkommens und den Vorgaben der Schweizer Energiestrategie bei. Elektrofahrzeuge reduzieren überdies die Lärmbelastung durch den Strassenverkehr nochmals signifikant. *FDP Urban begrüsst die Entwicklung zur Dekarbonisierung des Verkehrs, denn moderne*

¹ [Spitzentreffen Elektromobilität: Akteure diskutieren ehrgeizigere Ziele für die Roadmap - UVEK \(admin.ch\)](https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeuge/fahrzeuge/strassen-neu-inverkehrsetzungen.html); vgl. auch <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeuge/fahrzeuge/strassen-neu-inverkehrsetzungen.html>

Elektrofahrzeuge weisen bereits heute einen nur noch rund halb so grossen CO²-Fussabdruck auf wie vergleichbare Fahrzeuge mit herkömmlichen Verbrennungsmotoren – und die technische Entwicklung hat erst begonnen.

Ziel des Positionspapiers

Ziel dieses Positionspapiers ist es, den Beitrag der Elektromobilität zur urbanen Mobilität aufzuzeigen. Konkret wollen wir

- hin zu umweltfreundlichen Fahrzeugen im motorisierten Individualverkehr, im öffentlichen Verkehr und in der Güter- und Entsorgungslogistik;
- die Elektromobilität nutzen, um die Anbindung der Agglomeration zu verbessern und den Pendlerverkehr stadt- und umweltverträglicher zu machen;
- im innerstädtischen Raum die Elektromobilität auch in der Form von Mikromobilität als Teil des urbanen Lebens ermöglichen und – wo sinnvoll – fördern.

Diese Ziele wollen wir in den Städten mit den **folgenden Massnahmen** – gegliedert nach Individualverkehr, öffentlicher Verkehr und Güter-/Entsorgungslogistik – erreichen.

1. Ladeinfrastruktur in den Städten rasch ausbauen

Die Umstellung auf Elektromobilität ruft nach einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur für den motorisierten Individualverkehr. Deren Aufbau kommt in der Schweiz nur schleppend voran. Der erst punktuelle Zugang zu einer Ladeinfrastruktur hemmt den Umstieg von einem fossilbetriebenen zu einem elektrobetriebenen Fahrzeug. In den Städten wohnt die grosse Mehrheit der Bevölkerung in Mehrfamilienhäusern; sie ist deshalb abhängig von entsprechenden Anstrengungen der Eigentümerschaft; letztere wiederum fordern zu Recht möglichst gute Rahmenbedingungen.

Wir fordern:

- Die Städte schaffen rasch attraktive Rahmenbedingungen, damit in privaten Mehrfamilienhäusern wie auch im öffentlichen Raum eine ausreichende und flächendeckende Ladeinfrastruktur entsteht;
- Ladeeinrichtungen („Stromtankstellen“) sind in allen Bauzonen als grundsätzlich „zonenkonform“ anzuerkennen;
- In öffentlich zugänglichen Parkhäusern (insbesondere bei Neu- um Umbauten) und auf öffentlich zugänglichen Parkflächen ist eine gesetzliche Pflicht zur Bereitstellung einer genügend grossen Anzahl von Ladeeinrichtungen vorzusehen.

2. Parkplätze als Ladeinfrastrukturen nutzen und mit „Umweltbonus“ ausstatten

In den Städten parkieren viele Anwohnerinnen und Anwohner ihre privaten Fahrzeuge im öffentlichen Raum. Solche „Blaue Zonen“ sind sinnvoll und entsprechen einem Bedürfnis, namentlich von Personen ohne eigene Parkierungsmöglichkeit auf einem Privatgrundstück. Wenn „Blaue Zone“-Parkplätze mit Ladeeinrichtungen versehen werden, lässt sich der Zugang zur Elektromobilität für viele Leute massiv verbessern. Eine verpasste Chance wäre es zudem, die Gebühren für Anwohnerparkkarten nicht nach der Umweltbelastung der Fahrzeuge zu staffeln.

Wir fordern:

- Die Städte rüsten Parkplätze im öffentlichen Raum, insbesondere „Blaue Zone“-Parkplätze, mit einem Zugang zu Ladeeinrichtungen für Elektrofahrzeuge auf;
- Die Städte nutzen insbesondere die bestehende Strassenbeleuchtung als Ladeinfrastrukturen; diese soll von privaten Unternehmen betrieben werden können;
- Parkplätze in der Blauen Zone, die von Elektrofahrzeugen oder anderen umweltfreundlichen Motorfahrzeugen benutzt werden, sollen von bevorzugten Konditionen profitieren.

3. Städtische Fahrzeugflotten vollständig elektrifizieren

Der Bund hat mit der Automobil-, Elektrizitäts-, Immobilien und Fahrzeugflottenbranche eine Roadmap zur Dekarbonisierung des Verkehrs ausgearbeitet. Den Städten kommt dabei eine besondere (Vorbild-)Rolle zu.

Wir fordern:

- Städte setzen bei ihrer eigenen Fahrzeugflotte (städtische Entsorgung, Dienstfahrzeuge, Einsatzfahrzeuge der Blaulichtorganisationen, etc.) konsequent auf Elektrofahrzeuge oder andere alternativ angetriebene Fahrzeuge.
- Die Städte sind offen für weitere innovative Antriebssysteme (z.B. Wasserstoff). Sie tragen aktiv dazu bei, solchen Lösungen – in enger Zusammenarbeit mit der Wirtschaft – zur Marktreife zu verhelfen.

4. Smartes Pendeln mit E-Bikes und Mobilitätsplattformen ermöglichen

Der Durchbruch der Velos mit Elektroantrieb (E-Bike) eröffnet die Möglichkeit, auch grössere Distanzen und topographische Schwierigkeiten (Anstiege) problemlos zu überwinden. Das Velo wird innerhalb der Städte für die Mobilität ohne besondere Transportbedürfnisse zu einer wichtigen und realistischen Alternative im Individualverkehr. Für die Städte ist ebenso interessant, wenn der tägliche Pendelverkehr in die Städte hinein (und heraus) insbesondere mittels E-Bike stattfindet. Dafür macht es Sinn, die Strasseninfrastruktur über die Stadtgrenzen hinaus weiterzuentwickeln. In diesem Bereich können die einleitend erwähnten Mobilitätsplattformen, welche verschiedene Verkehrsträger miteinander verknüpfen, ihre Stärken besonders ausspielen. So kann je nach Tagesbedürfnis aufgrund beruflicher Erfordernisse oder Witterungsverhältnissen das jeweils angepasste Verkehrsmittel gewählt werden.

Wir fordern:

- Die Städte setzen sich auf kantonaler Stufe sowie den Agglomerationsgemeinden dafür ein, dass ein attraktives Netz von Veloschnellrouten eingerichtet wird. Sie stellen sicher, dass sich diese Veloschnellrouten optimal in das innerstädtische Velonetz einfügen.
- Die Städte nutzen Mobilitätsplattformen, um den Pendelverkehr auf verschiedene Verkehrsträger zu verteilen und insbesondere die Möglichkeit zum Pendeln mit E-Bikes in und einen möglichst reibungslosen Umstieg (in beide Richtungen) attraktiver zu gestalten.

5. Mikromobilität im innerstädtischen Verkehr fördern statt behindern

Im innerstädtischen Raum haben sich in den letzten Jahren neue Formen der „Mikromobilität“ etabliert. Neben E-Bikes auf der Basis von Sharing-Modellen (sowohl an festen Abstellplätzen wie auch „free floating“) sind vor allem E-Trottinettes (oder E-Scooter) zunehmend präsent; diese werden ebenfalls in Sharing-Systemen angeboten oder privat erworben und genutzt. Diese Mobilitätsangebote sind flexibel verfügbar und erlauben es, kürzere Distanzen rasch und bequem zurückzulegen. Die Mikromobilität leistet damit einen Beitrag zur Fortbewegung im urbanen Raum.

Wir fordern:

- Die Städte anerkennen die elektrische Mikromobilität als Teil des urbanen Lebens; sie unterstützen insbesondere private Unternehmen bei der Umsetzung neuer Mobilitätsangebote.
- Private Unternehmen und öffentliche Anbieter werden strikt gleichbehandelt; dies gilt für die Zulassung im öffentlichen Raum wie auch bezüglich der zu entrichtenden Gebühren; diese Gebühren sind massvoll auszugestalten und dürfen keinesfalls prohibitiv wirken.

6. Öffentlichen Verkehr konsequent auf Elektrobusse umstellen

In vielen Städten sind weiterhin dieselbetriebene Busse in Betrieb. Diese sollen rasch auf umweltfreundliche, klimaneutrale Antriebssysteme umgerüstet werden. Bei dieser Umstellung stehen aktuell Elektrobusse im Vordergrund; später vielleicht auch andere Antriebe. Der Vorteil rein batteriebetriebener Busse besteht darin, dass sie ohne neue bauliche Massnahmen (insbesondere Oberleitungen) auskommen und sich damit attraktiv in das Stadtbild und die vorhandene Infrastruktur einpassen lassen.

Wir fordern:

- Eine forcierte Umstellung des öffentlichen Verkehrs in den Städten auf Elektrobusse oder andere alternative Antriebsformen; zwingend muss diese bei Ersatzbeschaffungen erfolgen;
- Elektrobusse sollen möglichst vollumfänglich batteriebetrieben werden; der Bau neuer Oberleitungen ist nur zuzulassen, wenn beispielsweise die topographischen Verhältnisse keine andere Wahl lassen.

7. Innovative Verkehrslösungen in der Luft ermöglichen

Die Konkurrenz um den knappen Strassenraum und den vorhandenen Platz in den Innenstädten ist gross. Es liegt deshalb nahe, auch die Transportmöglichkeiten in der dritten Dimension (Luft-raum) in Erwägung zu ziehen. Im Ausland erfolgreich umgesetzte urbane Seilbahnprojekte, die ebenfalls auf Elektroantrieb beruhen, könnten auch in Schweizer Städten eine innovative Ergänzung und Entlastung der Verkehrsinfrastruktur bieten.

Wir fordern:

- Die Städte prüfen Seilbahnlösungen als Teil des öffentlichen Verkehrsnetzes. Dabei sind die rechtlichen Rahmenbedingungen abzuklären und bei Bedarf so zu gestalten, dass die Interessen von Grundeigentümern bestmöglich gewahrt werden;
- Die kantonalen Richtpläne und die kommunalen Bau- und Zonenordnungen sind so zu ergänzen, dass alternative Mobilitätslösungen auch im Luftraum möglich werden.

8. Güter- und Entsorgungslogistik emissionsarm und lärmschonend abwickeln

Der Verkehr mit schweren Fahrzeugen trägt wesentlich zu Schadstoff- und Lärmemissionen in den Städten bei. Elektrofahrzeuge können hier ebenfalls Entlastung bieten. Im Vordergrund stehen dabei einerseits die Fahrzeuge der städtischen Entsorgung; andererseits soll auch die Güterlogistik (Feinverteilung) innerhalb der Stadt und zwischen den grossen Agglomerationen möglichst umweltschonend erfolgen. Das private Projekt Cargo sous terrain nimmt gegenwärtig Fahrt auf, die gesetzlichen Grundlagen werden aktuell im Parlament debattiert; das Projekt findet weiterhin positiven Anklang.

Wir fordern:

- Hubs zum Güterumschlag sind ausserhalb des Siedlungsraums einzurichten, damit möglichst wenige schwere Fahrzeuge in die Städte fahren müssen. In diesem Zusammenhang ist das Projekt Cargo-sous-Terrain ein vielversprechender und umweltfreundlicher Ansatz für den Güterverkehr zwischen den urbanen Räumen. Die Städte sollen dieses Projekt aktiv unterstützen und in ihrer Raumplanung angemessen berücksichtigen;
- Die Feinverteilung der Güter in den Städten soll konsequent durch Elektrofahrzeuge (E-Cargo) erfolgen. Entsprechende Vorgaben sind in der Stadtplanungs- und Raumentwicklungspolitik, insbesondere den kommunalen Siedlungsrichtplänen und Bau- und Zonenordnungen, zu berücksichtigen.