

Eidgenössisches Departement für Um-
welt, Verkehr, Energie und Kommunika-
tion UVEK

Generalsekretariat

3003 Bern

Bern, 9. Oktober 2026

**Vernehmlassung zur Vorlage «Verkehr '45» – Vorlage zur verkehrsträgerübergrei-
fenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse**

Stellungnahme des Fachverbands Mobility Management Suisse (MMS)

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Fachverband Mobility Management Suisse (MMS) bedankt sich für die Gelegenheit, im Rahmen der Vernehmlassung zur Vorlage «Verkehr '45» Stellung zu nehmen. MMS vereinigt die in der Schweiz akkreditierten Mobilitätsberaterinnen und -berater und setzt sich für die Entwicklung, Verbreitung und Qualitätssicherung des Mobilitätsmanagements als eigenständiges verkehrspolitisches Handlungsfeld ein.

Grundsätzliche Beurteilung

MMS begrüsst grundsätzlich den Anspruch der Vorlage, den Ausbau von Schiene, Nationalstrasse und Agglomerationsverkehr verkehrsträgerübergreifend und mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt zu planen. Eine entsprechend koordinierte Infrastrukturplanung ist eine notwendige Voraussetzung für ein funktionsfähiges Gesamtverkehrssystem.

MMS stellt jedoch mit Besorgnis fest, dass die 147-seitige Vorlage den Begriff «Mobilitätsmanagement» kein einziges Mal verwendet – auch nicht im Glossar – und dass Massnahmen zur Steuerung der Verkehrsnachfrage in der gesamten Vorlage praktisch nicht vorkommen. Wo von «Verkehrsmanagement» die Rede ist (z. B. Kap. 1.2, S. 7; Kap. 2.2.5.1, S. 46; Kap. 2.5.1.1, S. 69), ist ausschliesslich der betriebliche Verkehrsbetrieb auf bestehender Infrastruktur gemeint (Geschwindigkeitsharmonisierung, Gefahrenwarnung,

Pannestreifenumnutzung, Verkehrslenkung) – nicht die Beeinflussung der Verkehrsnachfrage durch «weiche», verhaltensorientierte Massnahmen, wie sie das Mobilitätsmanagement im Sinne der MMS-Standards umfasst.

Aus Sicht von MMS droht die Vorlage damit ein zentrales verkehrspolitisches Handlungsfeld auszublenden, obschon dieses – im Vergleich zu milliardenschweren Infrastrukturausbauten – rasch wirksam, kostengünstig und ergänzend zu den beantragten Ausbauschritten einsetzbar wäre. MMS bittet den Bundesrat, diesem Umstand im weiteren Verfahren (insbesondere bei der Präzisierung des Sachplans Verkehr gemäss Kap. 3.9 sowie beim Zielbild STEP) Rechnung zu tragen.

Bemerkungen zu einzelnen Punkten der Vorlage

1. Fehlende Verankerung des Mobilitätsmanagements (Kap. 1, Glossar, S. 104–107)

Weder im einleitenden Kapitel noch im Glossar der Vorlage wird Mobilitätsmanagement als eigenständiges Konzept erwähnt oder definiert. Dies steht im Widerspruch zum Titel der Vorlage, der ausdrücklich von der «Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse» spricht.

2. Beantwortung der Motionen zur Steigerung des öV-Anteils (Kap. 1.9.1, S. 13)

Der Bundesrat beantragt die Abschreibung der Motionen 19.4443–19.4446 («Massnahmenplan zur Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr») mit der Begründung, eine im März 2025 publizierte externe Studie habe gezeigt, dass die bereits bestehenden und beschlossenen Massnahmen ausreichen und weitere Massnahmen auf Bundesebene nicht zielführend seien. MMS bittet darum, diese Studie öffentlich zugänglich zu machen, und ersucht darum, dass Mobilitätsmanagement-Massnahmen bei dieser Beurteilung explizit mitberücksichtigt werden, bevor die Motionen abgeschrieben werden.

3. Zielkonflikt zwischen Verkehrswachstumsszenarien und Klimazielen (Kap. 1.1, S. 6; Kap. 1.8.3, S. 11–12)

Die Vorlage stützt sich auf die Verkehrsperspektiven 2050 und geht im Szenario «Basis» von einer Verkehrszunahme auf der Nationalstrasse von 10 Prozent sowie von einem Wachstum des Personenverkehrs auf der Schiene um 33 Prozent bis 2050 aus; im Szenario «Weiter wie bisher» wird sogar ein Wachstum von 22 Prozent auf der Strasse erwartet. Gleichzeitig verweist die Vorlage auf die Klimastrategie 2050 und das Klimaschutzgesetz, wonach die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor bis 2040 um mindestens 57

Prozent gegenüber 1990 und bis 2050 auf netto null zu senken sind. Die Vorlage zeigt an keiner Stelle auf, wie diese Wachstumsannahmen mit den gesetzlich verankerten Klimazielen vereinbar sind. MMS ist der Ansicht, dass Mobilitätsmanagement-Massnahmen hier eine notwendige Ergänzung darstellen, um die Verkehrsnachfrage – und damit die Emissionen – zu beeinflussen, ohne die beantragten Infrastrukturausbauten zu präjudizieren.

4. Induzierter Verkehr und Siedlungsdruck (Kap. 5.5, S. 98)

Die Vorlage anerkennt, dass «die erhöhte Erreichbarkeit unerwünschten Siedlungsdruck auslösen» kann, verweist zur Lösung dieses Problems aber einzig auf «geeignete planerische Massnahmen». MMS weist darauf hin, dass Mobilitätsmanagement-Massnahmen (z. B. Parkraumbewirtschaftung, betriebliche Mobilitätskonzepte, Mobilitätsberatung und Mobilitätskonzepte bei Arealentwicklungen) ein etabliertes und wirksames Instrument sind, um induzierten Mehrverkehr zu dämpfen, und bittet darum, dies im entsprechenden Kapitel zu ergänzen.

5. Keine Förderkategorie für Mobilitätsmanagement im Programm Agglomerationsverkehr (Kap. 2.3.4, S. 60–61)

Nach Artikel 21a MinVV können Massnahmenpakete in den Bereichen Fuss- und Veloverkehr, Verkehrsmanagement, Tram-/Bushaltestellen sowie Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums pauschal mitfinanziert werden. Eine Kategorie für Mobilitätsmanagement-Massnahmen (z. B. betriebliche Mobilitätskonzepte, Mobilitätszentralen als Dienstleistung, push- und pull-Massnahmen statt nur als Infrastruktur, Information und Beratung) fehlt. Dass einzelne Trägerschaften dennoch Projekte wie «Parkierungsmanagement» (Chur) oder «Verkehrs- und Parkraummanagement» (Kreuzlingen/Konstanz) eingereicht haben, zeigt, dass ein Bedarf besteht. MMS beantragt, Mobilitätsmanagement-Massnahmen als eigene, ausdrücklich benannte Kategorie in Artikel 21a MinVV aufzunehmen.

Eventualiter ist sicherzustellen, dass die Umsetzung dieser Massnahmen, insbesondere des Parkraummanagements, bei der Beurteilung der Agglomerationsprogramme konsequent und bewertungsrelevant eingefordert wird.

6. Wirkungsziele und Kosten-Nutzen-Bewertung (Art. 17d MinVG, Kap. 2.3.4.4, S. 59–60)

Die im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr angewendeten Wirkungsziele (Qualität der Verkehrssysteme, Siedlungsentwicklung nach innen, Reduktion von Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch, Verkehrssicherheit) sind Ziele, zu denen Mobilitätsmanagement nachweislich beiträgt. MMS bittet darum, die Methodik zur Kosten-Nutzen-

Bewertung so weiterzuentwickeln, dass der Beitrag von Mobilitätsmanagement-Massnahmen zu diesen Zielen explizit ausgewiesen werden kann.

7. Einseitige Darstellung der «freien Verkehrsmittelwahl» (Kap. 5.4, S. 97)

Die Vorlage stellt die durch die Infrastrukturausbauten ermöglichte «freie Wahl des Verkehrsmittels» als gesellschaftlichen Nutzen dar. MMS weist darauf hin, dass die aktive Steuerung der Verkehrsmittelwahl – und nicht nur deren freie, unbeeinflusste Ausübung – notwendig ist, um die in den Verkehrsperspektiven 2050 selbst angenommene Verlagerung hin zum öffentlichen Verkehr zu erreichen.

8. Fehlende Berücksichtigung der fiskalischen und sozialversicherungsrechtlichen Rahmenbedingungen

Die Vorlage blendet aus, dass das bestehende steuer- und sozialversicherungsrechtliche Umfeld die angestrebte Verkehrsverlagerung eher bremst als unterstützt. So ist der Pendlerabzug für Fahrten zum Arbeitsort bei der direkten Bundessteuer seit der FABI-Vorlage zwar auf CHF 3000 pro Jahr plafoniert, in zahlreichen Kantonen gelten jedoch weiterhin grosszügigere oder unplafonierte Abzüge für Autofahrten; eine genaue Übersicht nach Kanton wäre im Rahmen dieser Vernehmlassung vertieft zu prüfen. Gleichzeitig hat das Bundesamt für Sozialversicherungen (BSV) im Fall der vom Kanton Luzern geplanten Mobilitätsgutscheine für zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem öffentlichen Verkehr pendelnde Mitarbeitende festgehalten, dass es sich dabei um AHV-pflichtigen, massgebenden Lohn handelt – mit der Folge, dass das Projekt in dieser Form nicht umgesetzt werden kann. Arbeitgeberseitige Anreize für nachhaltige Mobilität werden damit administrativ und finanziell gegenüber anderen Lohnbestandteilen wie dem Geschäftsfahrzeug benachteiligt. MMS bittet den Bundesrat, diese Inkohärenz zwischen Verkehrs-, Steuer- und Sozialversicherungsrecht zu prüfen und wo nötig Schritte zu deren Beseitigung einzuleiten, da sie die Wirkung der in dieser Vorlage angestrebten Verkehrsverlagerung konterkariert.

9. Fokussierung auf Schlüsselprojekte zulasten kleinteiliger, aber in der Summe bedeutender Massnahmen (Kap. 1.4, S. 8–9; Anhang, Tabellen A1-8 bis A1-10, S. 129–140)

Die Vorlage folgt bei der Priorisierung von Bahn- und Nationalstrassenprojekten konsequent der Logik des ETHZ-Gutachtens, wonach eine «Fokussierung auf sogenannte Schlüsselprojekte» gegenüber «kleinteiliger Optimierung» vorzuziehen sei. MMS weist darauf hin, dass diese Logik das Risiko birgt, kleinräumige, dezentral umgesetzte Massnahmen – allen voran im Fuss- und Veloverkehr – aus dem Blickfeld geraten zu lassen, obschon diese einzeln wenig, in der Summe aber erheblich ins Gewicht fallen.

Die Zahlen im Anhang der Vorlage selbst belegen dies eindrücklich: Allein im Programm Agglomerationsverkehr der fünften Generation entfallen auf die Kategorie Fuss- und Veloverkehr (A1-3) rund CHF 2,82 Milliarden an Investitionskosten bzw. rund CHF 1,05 Milliarden an Bundesbeiträgen (A- und B-Liste zusammen) – das sind rund 32 Prozent sämtlicher im Programm vorgesehenen Bundesbeiträge und damit ein ähnlich hoher Anteil wie bei den Kategorien Motorisierter Individualverkehr oder Verkehrsdrehscheiben. Bezeichnenderweise entfällt der grösste Teil davon (CHF 328 Mio. Bundesbeitrag) auf die nach Artikel 21a MinVV pauschal mitfinanzierten Massnahmenpakete – also gerade auf die vielen kleinen, einzeln unter CHF 5 Millionen liegenden Projekte, die gebündelt werden müssen, um administrativ überhaupt erfasst zu werden.

MMS bittet den Bundesrat darum, diesen Befund explizit anzuerkennen und sicherzustellen, dass die «Schlüsselprojekte»-Logik bei Bahn und Nationalstrasse nicht unreflektiert auch auf den Umgang mit kleinteiligen, aber kumulativ bedeutenden Massnahmen des Fuss- und Veloverkehrs sowie des Mobilitätsmanagements übertragen wird. Der Anteil dieser Massnahmen an den Bundesbeiträgen des Programms Agglomerationsverkehr ist in künftigen Generationen mindestens auf dem bisherigen Niveau zu erhalten.

Forderungen des Fachverbands MMS

Gestützt auf die vorstehenden Bemerkungen stellt MMS folgende Anträge:

1. Mobilitätsmanagement ist im Sachplan Verkehr sowie im Zielbild STEP explizit als drittes, dem Infrastrukturausbau gleichwertiges Handlungsfeld zu verankern.
2. Artikel 21a MinVV ist um eine eigene Förderkategorie für Mobilitätsmanagement-Massnahmen zu ergänzen. Eventualiter ist sicherzustellen, dass die Umsetzung dieser Massnahmen, insbesondere des Parkraummanagements, bei der Beurteilung der Aggloprogramme konsequent und bewertungsrelevant eingefordert wird.
3. Der Bundesrat soll in der Botschaft aufzeigen, wie die angenommenen Verkehrswachstumsszenarien mit den gesetzlichen Klimazielen im Verkehrssektor vereinbar sind, und dabei den Beitrag von Mobilitätsmanagement-Massnahmen ausweisen.
4. Die im März 2025 publizierte externe Studie zu den Motionen 19.4443–19.4446 ist offenzulegen; die Frage weiterer Massnahmen zur Steigerung des öV-Anteils ist unter Einbezug von Massnahmen des Mobilitätsmanagements neu zu beurteilen.
5. Die Inkohärenzen zwischen Verkehrspolitik einerseits und Steuer-/Sozialversicherungsrecht andererseits (Pendlerabzug, Behandlung von Mobilitätsgutscheinen) sind departementsübergreifend zu prüfen und zu beseitigen.
6. Die Bedeutung kleinteiliger, dezentral umgesetzter Massnahmen (Fuss- und Veloverkehr, Mobilitätsmanagement) ist explizit anzuerkennen; ihr Anteil an den Bundesbeiträgen des Programms Agglomerationsverkehr ist in künftigen Generationen mindestens im bisherigen Umfang zu erhalten.

MMS steht für Rückfragen und eine Vertiefung der vorliegenden Bemerkungen jederzeit gerne zur Verfügung und dankt für die Berücksichtigung seiner Anliegen.

Freundliche Grüsse

Für das Co-Präsidium des Fachverbands Mobility Management Suisse MMS

A handwritten signature in black ink, reading 'Daniel Baehler'.

Daniel Baehler, Co-Präsident MMS

A handwritten signature in blue ink, reading 'Davide Marconi'.

Davide Marconi, Co-Präsident MMS