



Mobilität als Gestalterin von Stadtregionen

Dr. Paul Schneeberger, Leiter Verkehrspolitik Schweizerischer Städteverband 18. September 2019

Mobilität als Gestalterin von Stadtregionen: Ziele und Auftrag des Städteverbandes (1)

Prämissen:

- Verkehrs- und Raumplanung sind aufgrund ihrer Wechselwirkung zu "verschränken",
 das heisst: Hand in Hand zu betrieben, miteinander, nicht nebeneinander
- Das Verkehrssystem ist integral, nicht nur bezogen auf einzelne Verkehrsträgerzu betrachten

Perspektiven:

Verstärktes Wachstum der Stadtregionen in den nächsten Jahren und Jahrzehnten

Ansprüche (politische Ziele):

- Haushälterischer Umgang mit dem Boden
- Stadtverkehr im Gleichgewicht zwischen Erreichbarkeit und Nachhaltigkeit

Mobilität als Gestalterin von Stadtregionen: Ziele und Auftrag des Städteverbandes (2)

Ziele der Studie:

- Integrierte verkehrs- und raum- bzw. stadtplanerische Ansätze zur Lösung der Herausforderungen aufzeigen,
 - die sich aus der Diskrepanz zwischen der Kapazitätserweiterung auf den Nationalstrassennetzen und den gleich bleibenden Strassenkapazitäten in den Kernagglomerationen ergeben
 - die diesen Gegensatz anderweitig auflösen, insbesondere, indem sie alle
 Verkehrsträger berücksichtigen, auch die Schiene
- Einen kreativen Input leisten und laufende Studien von Astra, ARE und SBB ergänzen

Bern, 18. September 2019 Mobilitätsarena TCS

Mobilität als Gestalterin von Stadtregionen

Stephan Erne, ewp





Ursprünge – die mittelalterliche Stadt





Die Stadt – eine bewegte Geschichte





Stadtplanung im Wandel der Zeit

Städtebauliches Leitbild

Gründerzeit/Jahrhundertwende (1858 - 1930)

Die Funktionstrennung (1930-50)

Autogerechte Stadt (1950-60)

Urbanität durch Dichte (1960-90)

Die kompakte Stadt (1990 - 2010)

Gesellschaftliches Leitbild

Aufbruch Fortschritt (1950 - 70)

Das ökologische Erwachen (1970-80)

Begrenzung "Jute statt Plastik" (1980-90)

Neoliberalismus (1990-2000)

Globalisierung/Prosperität (2000 - 2010)

Verkehrsplanerisches Leitbild

Aufbau städtischen öffent. Verkehrs (1900-45)

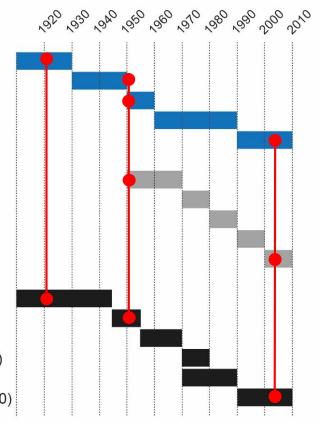
Integration des Individualverkehrs (1945-55)

Ausbau Strassennetz zugunsten MIV (1955-70)

Ausbau ÖV infolge Umweltschutzaspekte (1970-80)

Entflechtung der Verkehrsmittel (1970-1990)

Gesamtheitliche Denkweise/Koexistenz (1990-2010)



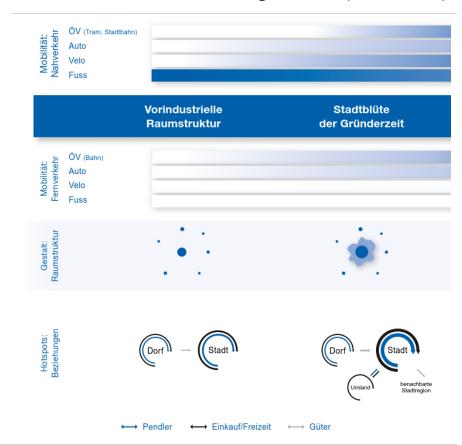


planen • projektieren • beraten

2 aradoplas:



Historischer Abriss: Vorgestern (bis 1945)



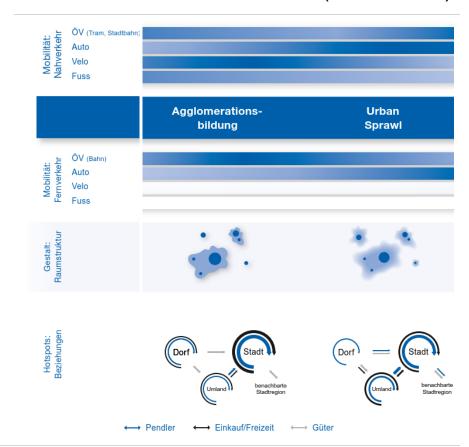


planen • projektieren • beraten





Historischer Abriss: Gestern (1945-1990)



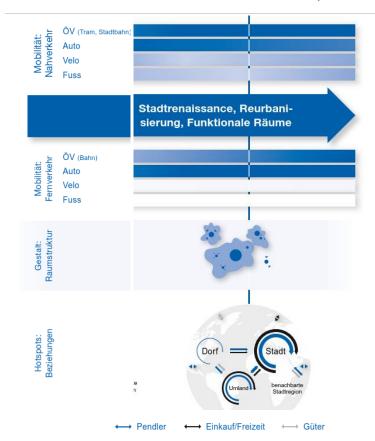


planen • projektieren • beraten

SBB CFF FFS

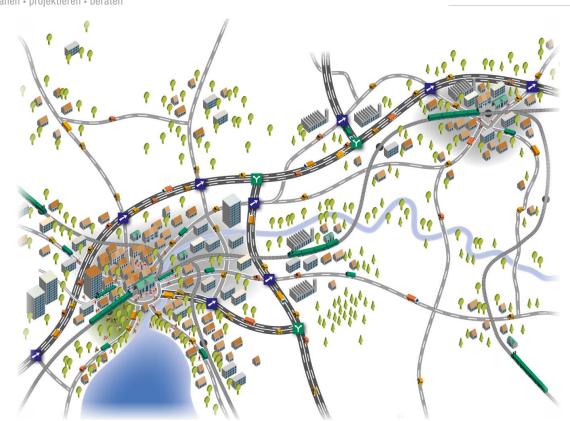


Historischer Abriss: Heute (1990-2020)









- Innenentwicklung
- Klimawandel
- Demografischer Wandel
- Digitalisierung





Das Verkehrsangebot beeinflusst die Raumstruktur, die Raumstruktur beeinflusst die Verkehrsnachfrage.

SIEDLUNGSFLÄCHE

Siedlungsfläche auf Kosten von Kulturland

von Werner Schneiter - Anzeiger aus dem Bezirk Affoltern • 10.6.2011 um 07:38 Uhr





Die Erreichbarkeit der Städte aus dem Umland kann nur noch durch Ausbauten für ÖV und Velo gesteigert werden.



3 Die Agglomerationen haben zunehmend mehrere Zentren und die Verkehrsströme werden dadurch vielfältiger.





Thesen zur Bedeutung der Autobahn

Das bestehende
Autobahnnetz bleibt
für die Siedlungs- und
Verkehrsentwicklung der
Städte wichtig.

5 Die Autobahnen sind Scheidelinien der Mobilität, sowohl im Raum als auch im Kopf.

Die Autobahnen erschweren die Siedlungsentwicklung im unmittelbaren Umfeld und die früheren Standortvorteile der Anschlussknoten nehmen ab.









Die Stadtregionen brauchen für ein weiteres Wachstum eine flächeneffiziente, stadtgerechte Mobilität.

Intermodale Wegeketten werden in Zukunft immer wichtiger.

Neue Mobilitätsangebote und -technologien können für die Stadtregionen hilfreich sein, wenn die Chancen gezielt genutzt werden.





10 Der Güterverkehr wird kleinteiliger und smarter, was einen veränderte Flächenbedarf im urbanen Raum nach sich zieht





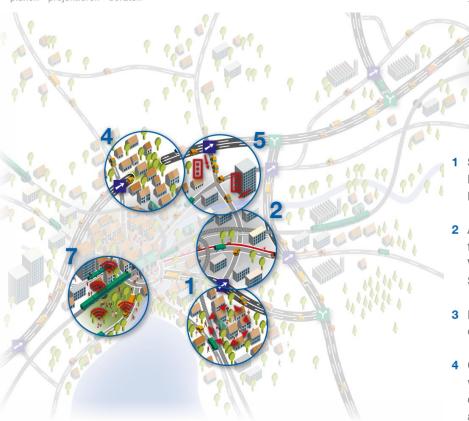
- Hohe Standortattraktivität durch Erreichbarkeit
- Hohe Qualität des öffentlichen Raums
- Durchmischung der Funktionen vermindert (motorisierten) Verkehr
- Ressourceneffiziente Abwicklung des Verkehrs
- Reduktion negative Verkehrsauswirkungen auf die Bevölkerung





Prioritäre Handlungsansätze

planen • projektieren • beraten



- Stärkung von für den Fussverkehr attraktiven Nebenzentren
- 2 Attraktive Infrastrukturen für den Velo- und E-Bike-Verkehr innerhalb der Stadtregion
- 3 Konsequente Priorisierung des öffentlichen Verkehrs
- 4 Ganzheitliche und siedlungsverträgliche Entwicklung der Gebiete um Autobahnanschlüsse

- 5 Verkehrsdosierung Richtung Zentren und aus verkehrsintensiven Nutzungen
- 6 Bewirtschaftung und siedlungsverträgliche Anordnung von öffentlichen Parkplätzen
- 7 Geschickte Nutzung von neuen technologischen Lösungen für eine vernetztere städtische Mobilität



- Die Erreichbarkeit der Städte ist hoch, der Verkehrsraum beschränkt
- Politischer Rahmen: Innenentwicklung, Priorität ÖV / Fuss / Velo
- Abstimmung Siedlung-Verkehr erfordert andere Instrumente
- Die Stadt wird polyzentrisch, die städtische Mobilität vernetzter
- Stadt(region) ist nicht gleich Land
- Die nationalen Verkehrsnetze bleiben wichtig, müssen aber in gesamtheitliche und stadträumliche Planungen integriert werden
- Agile Planung: Mehr Spielräume in Planung, Stadtregionen als «Labor»







Mobilität als Gestalterin von Stadtregionen: Schlussfolgerungen des Städteverbandes

- Es gibt keinen "Königsweg", sondern den Herausforderungen der unterschiedlichen Verkehrsmittelpräferenzen in den verschiedenen Siedlungsstrukturen ist mit Puzzles aus mehreren Handlungsansätzen zu begegnen, zu denen alle Verkehrsträger einen Beitrag leisten
- Die Handlungsansätze sind baulicher und digitaler Natur
- Die ganzheitliche und siedlungsverträgliche Entwicklung der Gebiete um die Autobahnanschlüsse bedingt gemeinsame konzeptionelle Vorstellungen von Bund, Kantonen und Städten, die auf "Augenhöhe" zu entwickeln sind

Mobilität als Gestalterin von Stadtregionen: Schlussfolgerungen des Städteverbandes

- Die ganzheitliche und siedlungsverträgliche Entwicklung der Gebiete um die Autobahnanschlüsse bedingt gemeinsame konzeptionelle Vorstellungen von Bund, Kantonen und Städten, die auf "Augenhöhe" zu entwickeln sind
- Der Städteverband erwartet vom Bund einen konsolidierten, alle Verkehrsträger einbeziehenden Zugang zur Thematik Dem müssen künftig nicht nur die Agglomerationsprogramme, sondern auch die strategischen Entwicklungsprogramme für Schiene und Strasse Rechnung tragen
- Um Mobilitätsketten als Dienstleistungen zusammenzustellen und aus einer Hand anbieten zu können, die sich aus verschiedenen Verkehrsmitteln zusammensetzen, bedarf es eines tauglichen schweizerischen Verkehrsdatenpools

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

paul.schneeberger@staedteverband.ch

www.staedteverband.ch