



MEDIENMITTEILUNG

Bern, 19. September 2019

Autobahnanschlüsse sollen mehr sein als nur Ein- und Ausfahrten

Autobahnanschlüsse sollen zu stadtverträglichen Orten werden. Zu Orten, an denen ein einfaches Umsteigen von individuellen auf öffentliche Verkehrsmittel oder Velos möglich ist. Oder zu Nebenzentren für Umsteigen, Einkaufen, Freizeit, Arbeiten und Wohnen, die sich mit allen Verkehrsmitteln gut erreichen lassen– wo Potenziale dafür bestehen, auch mit dem Fernverkehr der Eisenbahn. Das sind Anregungen aus der Studie «Mobilität als Gestalterin von Stadtregionen» des Schweizerischen Städteverbandes. Die auf die nächsten Jahrzehnte ausgerichtete Analyse zeigt auf, wie Städte auf Dauer von aussen erreichbar und innen lebenswert bleiben können.

Die Zeichen standen während der letzten 150 Jahre auf Infrastrukturausbau: Auf der Schiene wie auf der Strasse wurden die nationalen und kantonalen Netze kontinuierlich erweitert. Die Strategien der Vergangenheit stossen heute und in Zukunft aber an Grenzen. Neue, flächeneffizienten Mobilitätslösungen sind gefragt.

Die vom Schweizerischen Städteverband in Auftrag gegebene und vom Planungsbüro ewp verfasste Studie «Mobilität als Gestalterin von Stadtregionen» skizziert Ansätze und Massnahmen, die dazu beitragen, die urbane Mobilität und die Verkehrssysteme von Bund und Kantonen in Einklang zu bringen. Die Studienautoren von ewp kommen zum Schluss, dass es auf allen staatlichen Ebenen eine konsequentere, griffige Abstimmung von Siedlung und Verkehr braucht. Die Stadtregionen des 21. Jahrhunderts seien nicht identisch mit den Städten des 20. Jahrhunderts, für welche die nationalen Verkehrswege bis anhin geplant wurden.

Kombinationen von individuellem und öffentlichem Verkehr werden wichtiger

Die Kernstädte und Agglomerationen müssen in den kommenden Jahren den grössten Teil des Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums in der Schweiz auffangen. Die damit verbundene wachsende Mobilität werden die Stadtregionen nur mit deutlich höheren ÖV- sowie Fuss- und Veloverkehrsanteilen bewältigen können. Während in ländlichen Regionen weiterhin der motorisierte Individualverkehr dominieren wird, braucht es für die städtischen Regionen zunehmend flächeneffiziente Verkehrslösungen, die sich mit dem Individualverkehr verknüpfen lassen.

Sogenannte intermodale Wegeketten werden deshalb immer wichtiger. Der Bund müsse etwa in der Planung des Autobahn- und Bahnnetzes berücksichtigen, dass Stadtregionen mehrere Zentren haben und insbesondere städtische Nebenzentren auch in das nationale Netz der Eisenbahn zu integrieren sind, heisst es in der Studie.

Neben neuen Verkehrsdrehscheiben braucht es auch bessere digitale Verknüpfungen. Der Schweizerische Städteverband sieht sich durch diese Erkenntnis in seiner Ansicht bestätigt, die er bereits in seiner Stellungnahme in der Vernehmlassung zu multimodalen Mobilitätsdienstleistungen geäussert hat:



Um Mobilitätsketten als Dienstleistungen anbieten zu können, die aus mehreren Verkehrsmitteln bestehen, sich aber aus einer Hand buchen lassen, bedarf es eines tauglichen schweizweiten Verkehrsdatenpools.

Mehrere Puzzleteile anstatt einzelne Befreiungsschläge

Die Studie zeigt auch auf, dass einzelne Massnahmen allein keine Befreiungsschläge sein können, um die Stadtregionen auf Dauer von aussen erreichbar und innen lebenswert zu erhalten. Die Studie versteht sich deshalb als «Werkzeugkasten», der mehrere Ansätze aufzeigt:

- Die Stärkung von Ortszentren in den Agglomerationen und von Quartierzentren in den Städten. Dadurch lassen sich Wege innerhalb der Stadtregionen verkürzen und die Stadtzentren entlasten. Sie können sich auch zur Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger eignen.
- Stadtbahnen sowie Achsen des Fuss- und Veloverkehrs als rote Fäden für Korridore, in denen Stadtregionen baulich schergewichtig entwickelt werden sollen. Starke Siedlungsverdichtung nach innen bedarf einer starken Mobilitätsentwicklung nach innen.
- Mobilitätskonzepte als Voraussetzung für weitere Siedlungsentwicklungen nach innen. Sie führen zu einer vertieften Reflexion über die Abwicklung der Mobilität, die aus einer grösseren Dichte an Bauten und Menschen resultiert, und zugleich zu Lösungen ohne böse Überraschungen.
- An Strassenkapazitäten angepasste Dosierungen des motorisierten Individualverkehrs. Sie tragen dazu bei, die Mobilität auch für Personen zu gewährleisten, die auf das Auto angewiesen sind, weil sie Werkzeuge oder Waren transportieren oder körperlich eingeschränkt sind.
- Die Bewirtschaftung und Bündelung von öffentlichen Parkplätzen. Dadurch lässt sich auch die Flächeneffizienz des ruhenden Autoverkehrs erhöhen und unter anderem Platz für Halteplätze des Warenverkehrs schaffen.

Umfassende Perspektiven auch für strategische Entwicklungsprogramme

Bund, Kantone und Städte müssen gemeinsam Konzepte entwickeln, die alle Verkehrsträger einbeziehen. Nur dann lassen sich die Handlungsansätze auf die spezifischen Herausforderungen der einzelnen Stadtregionen zuschneiden. Voraussetzung dafür ist, dass nicht nur auf der Ebene der Städte und Agglomerationen, sondern auf allen Staatsebenen konsolidierte Positionen auf einen Einklang zwischen Verkehrs- und Raumentwicklung abzielen. Dem sollten künftig nicht nur die Agglomerationsprogramme, sondern auch die strategischen Entwicklungsprogramme des Bundes für Schiene und Strasse Rechnung tragen.

Weitere Informationen:

Kurt Fluri, Präsident Schweizerischer Städteverband, Stadtpräsident Solothurn, Tel. 079 415 58 88.
Paul Schneeberger, Leiter Verkehrspolitik Schweizerischer Städteverband, Tel. 079 381 19 73.

Hintergrundinformationen zum Schweizerischen Städteverband

Der Städteverband zählt 134 Mitglieder. Er vertritt die Interessen und Anliegen der Städte, Agglomerationen und städtischen Gemeinden und ist damit die Stimme der urbanen Schweiz, in der rund drei Viertel der Schweizer Bevölkerung leben und 84 % der Wirtschaftsleistung unseres Landes erbracht werden.