



Frühlingsforum der Städtekonferenz Mobilität

Bern, 1. April 2022

## Flächeneffizienz: vom Konzept zur Praxis

**Angesichts des Bevölkerungswachstums und der Siedlungsverdichtung beschäftigt die Städte hauptsächlich die Frage nach dem Management des städtischen Raums und dem Anteil, der für die Verkehrsinfrastruktur genutzt wird. Obwohl die Diskussionen um die Elektromobilität derzeit im Vordergrund stehen, bietet die Dekarbonisierung des Individualverkehrs keine Lösung für die zentrale Herausforderung, mit der die Städte konfrontiert sind: die Konkurrenz um den Raum. Das Frühlingsforum 2022 der Städtekonferenz Mobilität war dem Thema der Flächeneffizienz der Verkehrsträger gewidmet. Es bot Vertreterinnen und Vertretern von Städten, Wissenschaft, Wirtschaft und Zivilgesellschaft die Gelegenheit, sich über ihre Erfahrungen und Ideen zum Thema auszutauschen.**

**Adrian Borgula**, Präsident der Konferenz und Luzerner Stadtrat, eröffnete diesen Nachmittag des Austauschs und betonte bei seiner Rede die Bedeutung des öffentlichen Raums als ein im städtischen Kontext besonders rares Gut. Ist mehr Mobilität bei gleichzeitiger Reduzierung des Verkehrsvolumens möglich? Wie lassen sich die Auswirkungen der Mobilität auf unser Land minimieren, um dem Menschen und der Natur wieder mehr Raum zu geben? Auch wenn die dynamischen, innovativen Städte bei dieser Thematik eine zentrale Rolle spielen, werden die im Rahmen dieses Frühlingsseminars präsentierten Lösungen für die gesamte Schweiz von Bedeutung sein. Adrian Borgula nutzte die Gelegenheit zudem, sich bei Paul Schneeberger, Geschäftsführer der SKM bis 30. September 2021, und bei Anina Schweighauser, die diesen Posten ad interim bis 31. Januar 2022 innehatte, herzlich für ihre wertvolle Arbeit zu bedanken.

Als Einführung in das Thema erinnerte Professor **Yves Delacrétaz** daran, dass die Nutzung des städtischen Raums zu Mobilitätszwecken schon immer ein schwieriges Thema war. Im antiken Rom war der Pferdewagen-Verkehr so dicht geworden, dass Julius Cäsar ein Tagfahrverbot verhängte. Dieses Verbot erwies sich als so wirksam, dass andere Städte der Republik diesem Beispiel folgten. Herr Delacrétaz unterstrich, dass eine ganzheitliche Sicht auf die Dinge erforderlich ist und die Mobilität nicht als isolierte Frage betrachtet werden darf: Der städtische Raum ist knapp und daher stark umkämpft, weshalb ein Abwägen zwischen den verschiedenen Bedürfnissen unabdingbar ist. Vor diesem Hintergrund ist es auch illusorisch, jedem Verkehrsträger «seinen» Raum geben zu wollen. Ausserdem wies er darauf hin, dass die Elektromobilität und Automatisierung der Fahrzeuge auch keine Lösung für das zentrale Problem der Städte, den Mangel an Raum bieten: ein durch herkömmliche Fahrzeuge verursachter Stau würde einfach durch einen anderen Stau ersetzt – diesmal verursacht durch Elektrofahrzeuge. Perspektivisch wurden vier Möglichkeiten zur optimierten Nutzung des knappen Raums vorgeschlagen: Verringerung der Notwendigkeit der Pkw-Nutzung, zeitliche Verteilung der Verkehrsnachfrage, Drosselung der Geschwindigkeit und Förderung des Zu-Fuss-Gehens.

Nach dieser Einführung in die Herausforderungen, die sich im Zusammenhang mit dem Verkehrsraum im städtischen Umfeld stellen, widmete sich **Andreas Bühlmann**, Projektleiter bei EBP, der heiklen aber doch so wichtigen Frage der Definition des Konzepts von Flächeneffizienz. Wenngleich die Idee hinter diesem Konzept gemeinhin gut nachvollzogen werden kann, herrscht keine Einigkeit darüber, wie die Bemessung in der Praxis erfolgen soll. EBP hat in Zusammenarbeit mit der SKM und dem



Kanton Aargau die zu diesem Thema existierende Literatur analysiert und im Anschluss ein Arbeitsdokument erstellt, das den Städten zur Verfügung gestellt wurde. Bei der praktischen Arbeit gilt es, zwischen dem «Flächenverbrauch» und der «Flächenbeanspruchung» zu unterscheiden, die Personenströme und nicht die Fahrzeugströme zu betrachten und der zeitlichen Beanspruchung der Flächen Rechnung zu tragen. In jedem Fall zeigt sich, dass der ÖV weitaus flächeneffizienter ist als der MIV. Insgesamt unterscheidet sich die Flächeneffizienz der verschiedenen Verkehrsmittel je nach Angebot und Nachfrage, Geschwindigkeit und Zustand der Infrastruktur. Sie kann je nach Art des Verkehrsraums unterschiedlich ausfallen und sich mit der Zeit verändern.

Anschliessend erhielten die Konferenzteilnehmerinnen und -teilnehmer Einblicke in die Schritte, die unsere österreichischen Nachbarn zur optimalen Nutzung des Verkehrsraums unternommen haben und weiter unternehmen. **Lina Mosshammer**, Projektleiterin beim VCÖ – Mobilität mit Zukunft, verwies zunächst darauf, dass die von der Verkehrsinfrastruktur beanspruchte Fläche in Österreich im Zeitraum 1990 bis 2019 um 28 % gewachsen ist, was der Fläche der Stadt Wien entspricht. Danach stellte sie die Projekte «Pickerl» (Schaffung von mehr Raum für die Bewohnerinnen und Bewohner der Hauptstadt durch den Wegfall überflüssiger Parkplätze), «BlueGreenStreets» (Schaffung eines Ausgleichs zwischen Grünraum und Bebauung) und «[Streetmix](#)» (Strassen selbst gestalten) sowie eine gross angelegte Offensive zum Bau von Velowegen und zur Einrichtung von Begegnungszonen vor. Abschliessend erinnerte Lina Mosshammer daran, dass sämtliche Veränderungen oder Umbauarbeiten im Strassenraum genutzt werden sollten, um mehr Platz für aktive Mobilität, Erholung und Grünraum zu schaffen, wobei Strassen ein öffentliches Gut werden müssen, das verschiedene Funktionen erfüllt.

Die Regierungsrätin des Kantons Basel-Stadt, Frau **Esther Keller**, legte dann dar, warum ihre Stadt das Konzept der Flächeneffizienz in ihrer Gesetzgebung verankert hat. Zunächst erläuterte sie die politischen Prozesse, die zu dieser Entscheidung geführt haben und an deren Anfang eine Volksinitiative stand. Anschliessend ging sie darauf ein, was unter Flächeneffizienz konkret zu verstehen ist: So wurde im Wesentlichen entschieden, dass der Fuss- und der Veloverkehr, motorisierte Fahrzeuge mit weniger als 5 m<sup>2</sup> Grundfläche sowie Personenwagen, die mit mindestens drei Personen besetzt sind, als flächeneffizient zu betrachten sind. Richtlinien zum Parkieren wurden ebenfalls erlassen. Auf dieser Grundlage wurde eine Mobilitätsstrategie entwickelt. Acht Handlungsfelder wurden definiert, die von der Priorisierung der aktiven Mobilität über die Erweiterung kollektiver Mobilitätsangebote bis hin zur Verringerung des Flächenverbrauchs des Verkehrs reichen. Abschliessend verwies Frau Keller auf das Credo dieses Tages, nämlich, dass die Bürgerinnen und Bürger mehr Mobilität, aber weniger Verkehr wollen.

Abschliessend sprach **Christian Zeyer**, Geschäftsführer von swisscleantech. Er ordnete das Thema Flächeneffizienz in den politischen Kontext der Schweiz ein. Nach Darlegung der aktuell von den politischen Parteien vertretenen verkehrspolitischen Standpunkte unterstrich er, dass der Faktor «Raumnutzung» in den Debatten keine Berücksichtigung findet. Nun bedarf es jedoch schnellstmöglich eines Dialogs, da die Demokratisierung der Elektromobilität mittelfristig bereits zu einem Problem mit der Finanzierung unserer Infrastrukturen führen wird. Vor diesem Hintergrund wird es unerlässlich sein, den Faktor der Flächeneffizienz der Verkehrsträger in die Mobilitätsgleichung einzubeziehen, und zwar sowohl um den Erhalt unserer Infrastrukturen zu gewährleisten als auch um die territorialen Auswirkungen selbiger zu begrenzen. Herr Zeyer schloss mit der Aufforderung an die verschiedenen politischen Akteure, sich an einen Tisch zu setzen und sich kompromissbereit zu zeigen, um einen gemeinsamen Nenner zu finden, mit dem die Mobilität von morgen gewährleistet werden kann.



Nach diesen intensiven Diskussionen fasste **Adrian Borgula**, Präsident der SKM und Luzerner Stadtrat, die zentralen Botschaften dieses Frühlingseminars noch einmal zusammen. Er betonte, dass diese Diskussionen keinen Abschluss, sondern vielmehr einen Ausgangspunkt für künftige Arbeiten darstellen. Raum ist ein Gut, das in der Schweiz immer wertvoller werden wird, insbesondere vor dem Hintergrund der urbanen Siedlungsverdichtung. Die SKM wird weiter an diesem Thema arbeiten, damit die optimale Nutzung des Verkehrsraums bei allen verkehrspolitischen Überlegungen eine zentrale Rolle spielt.

**Weiterführende Informationen:**

Mehr zum Thema: [www.skm-cvm.ch](http://www.skm-cvm.ch)

Zusätzliche Fragen: [info@skm-cvm.ch](mailto:info@skm-cvm.ch)