



Herbstforum der Städtekonferenz Mobilität

Bern, 13. November 2023

Öffentlicher Raum im Kontext der Mobilität

Um die urbanen Herausforderungen des Klimawandels und der städtischen Verdichtung bewältigen zu können, sind neue Ansätze gefordert. Eine Umgestaltung des städtischen Raums drängt sich auf. Doch wie kann dies erreicht werden und welche Ziele soll man verfolgen, um den öffentlichen Raum aufzuwerten und die Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Stadt zu erhöhen? Dieses Herbstforum hat sich mit diesen Fragen beschäftigt. Der VCS ging zunächst darauf ein, was sich in der Schweiz in den letzten 25 Jahren im Bereich der Gestaltung des öffentlichen Raums im Kontext der Mobilität abgespielt hat. Anschliessend stellten drei Städte – Bern, Neuenburg und Zürich – die in den letzten Jahren entwickelten Strategien und die aktuell getesteten Instrumente vor. Schliesslich berichtete Fussverkehr Schweiz den Teilnehmerinnen und Teilnehmern dieses Forums über die Erkenntnisse seines Projekts der temporären Umgestaltung von Quartierstrassen «Bewegen, Begegnen, Beleben» und zum Abschluss präsentierten die HEIG-VD und die ZHAW die ersten Befunde einer vor dem Abschluss stehenden Studie, die von der Städtekonferenz Mobilität (SKM) in Auftrag gegeben worden war.

Der Stadtpräsident der Gastgeberstadt, **Thierry Steiert**, beehrte die Städtekonferenz Mobilität mit der Eröffnung des Herbstforums, das dem öffentlichen Raum im Kontext der Mobilität gewidmet war. In diesem Bereich hat Freiburg in den letzten Monaten rasche Fortschritte erzielt, unter anderem durch die Einführung von Tempo 30, bei welcher es vor allem darum ging, die Bevölkerung vor übermässigem Strassenlärm zu schützen, und durch Anstrengungen im Zusammenhang mit der Förderung der sanften Mobilität, die bei den Nutzerinnen und Nutzern des Verkehrsraumes Anerkennung fand. Thierry Steiert wies im Übrigen darauf hin, dass Freiburg in den verschiedensten Gebieten einiges zu bieten hat und unterstrich besonders die Bedeutung der Gastronomie, schliesslich sei Freiburg in diesem Jahre die Schweizer Genussstadt. Anschliessend ergriff der Präsident der SKM, **Adrian Borgula**, das Wort für eine einleitende Botschaft, in der er die Wichtigkeit betonte, die Thematik des öffentlichen Raums und der Mobilität als Einheit zu behandeln. In der Vergangenheit wurde dem motorisierten Individualverkehr (MIV) ein viel zu grosser Platz bei der Verteilung des beschränkten städtischen Raums zugeteilt. Zwar haben die Städte in den letzten Jahren einen Prozess der Neugewichtung eingeleitet, doch es sind noch weitere Anstrengungen erforderlich. Um dies zu bewerkstelligen, ist der Einsatz neuer Instrumente unumgänglich, darin liegt die Wichtigkeit des Austausches an diesem Tag.

Der Geschäftsführer des VCS, **Anders Gautschi**, hat zunächst Revue passieren lassen, was sich in den letzten 25 Jahren im Bereich der Verteilung des öffentlichen Raums getan hat. Während mehrerer Jahrzehnte wurde den Fussgängern, Velofahrern und Benutzern des öffentlichen Verkehrs bei der Planung der städtischen Mobilität eine untergeordnete Bedeutung beigemessen. Gegen Ende des letzten Jahrhunderts setzte dann ein Wandel ein. Der Verkehrsweg – oder einfach die Strasse – hat sich allmählich von einer blossen Verbindungsachse des MIV auch zu einem öffentlichen Raum entwickelt, wo sich die Menschen gerne aufhalten. Anders Gautschi hat an die Pionierrolle der Schweiz mit der Einführung einer Flanierzone in Burgdorf bereits 1996 erinnert und daran, dass 2002 die Begegnungszone im Gesetz verankert wurde – eine Premiere auf europäischer Ebene. Seither sind die Begegnungszonen an verschiedensten Orten aus dem Boden geschossen: an Einkaufsstrassen, Durchgangsstrassen, bei Bahnhöfen, in Altstadtquartieren, an zentralen Plätzen, vor Schulen und natürlich in den Quartieren. Ein weiteres wichtiges Instrument der Beruhigung und der gemeinsamen Nutzung



des öffentlichen Raums, Tempo 30, hat seit den frühen 2000er Jahren ebenfalls stark Verbreitung gefunden. Man trifft Tempo 30-Zonen sowohl in Wohnquartieren als auch auf Hauptverkehrsachsen an und, seltener, an Kreuzungen. Während die vom VCS lancierte Volksinitiative über die generelle Einführung von Tempo 30 innerorts (mit Ausnahmen) 2001 nur gerade 20,3% Ja-Stimmen erhielt, ist festzustellen, dass Tempo 30 heute weitaus stärker unterstützt wird. Die Zahlen sprechen für sich selbst, wenn man die Bevölkerung einige Jahre nach einer Temporeduktion in einem Wohnquartier oder auf einer Verkehrsachse befragt. Das kommt nicht von Ungefähr, birgt doch Tempo 30 zahlreiche Vorteile: mehr Sicherheit, weniger Lärm, effizientere Raumnutzung, attraktivere sanfte Mobilität etc. Zudem stellt sie die Hierarchie der Verkehrsnetze nicht in Frage, da auch bei Tempo 30 die Hauptverkehrsachsen ihren prioritären Charakter behalten und es Mittel gibt, die möglichen negativen Auswirkungen auf den Betrieb des öffentlichen Verkehrs abzumildern (vgl. [VCS-Studie](#) und [Stellungnahme der SKM](#)). Die vorläufige Bilanz mag im Grossen und Ganzen positiv sein, doch es gibt noch viel zu tun.

Die Berner Gemeinderätin **Marieke Kruit** eröffnete sodann den Block, der den neuen Instrumenten gewidmet war, die von den Städten für die Neugestaltung des öffentlichen Raums im Kontext der Mobilität entwickelt wurden. Bern testet seit einigen Jahren temporäre und flexible Gestaltungen des öffentlichen Raums. Zu diesem Zweck hat die Stadt einen Massnahmenkatalog erarbeitet, eingeteilt nach Zeithorizont und Umfang der benötigten Arbeiten. Die Grossprojekte, deren Realisierung mehrere Jahre in Anspruch nimmt, sind als Massnahmen XL, L oder M gekennzeichnet. Sie werden durch rasch realisierbare, kleinere Projekte, Massnahmen S oder XS ergänzt, die kostengünstig und mit minimalem Bauaufwand umgesetzt werden können. Es sind diese Massnahmen S und XS, auf welche die Stadt Bern zurückgreift, um den öffentlichen Raum rasch und/oder temporär aufzuwerten – Marieke Kruit hob als Beispiele der erfolgreichen Umsetzung den neuen Tellplatz, die Begegnungszone der Bümplitzstrasse, die Optingenstrasse, den Ansermetplatz und die Mittelstrasse hervor. Die Erstellung dieses Massnahmenkatalogs ermöglicht einen systematischen Aufwertungsansatz des öffentlichen Raums, wodurch wiederum eine agilere, flexiblere und damit raschere Projektrealisierung möglich wird.

Mauro Moruzzi, der Präsident der Stadt Neuenburg, sprach einen weiteren, ebenso wichtigen Aspekt bei den Bemühungen um Neuverteilung des öffentlichen Raums an: die Grossprojekte. Nachdem er daran erinnert hat, dass Neuenburg eine der ältesten Fussgängerzonen des Landes aufweist, ging er auf zwei ambitionierte Umgestaltungsprojekte ein, jenes vom Place Numa-Droz, das 2013 von der Neuenburger Bevölkerung abgelehnt wurde, und jenes von Clos-de-Serrières, das 2020 mit grossem Mehr angenommen wurde. Diese letzte Abstimmung beförderte die Einführung von Tempo 30 und von Begegnungszonen auf Stadtgebiet. Das grosse Umgestaltungsprojekt, das die Stadt aktuell beschäftigt, betrifft den Bahnhofplatz, l'Espace de l'Europe. Dieses Projekt weist eine gewisse Komplexität auf, da es alle betrifft, Einwohner und Nichteinwohner der Gemeinde zugleich, ist der Bahnhof doch ein stark frequentierter Durchgangsort. Zudem wird auch das Verkehrsregime in der Umgebung des Bahnhofs überarbeitet. Die Stadt führt ein Partizipationsverfahren durch, bei dem sowohl die verschiedenen direkt beteiligten Akteure als auch die Anwohnerschaft und Mobilitätsverbände konsultiert werden. Dieser Dialog ist für das Gelingen eines Projekts dieser Grössenordnung unerlässlich. Die ersten Ergebnisse der Aufwertung des öffentlichen Raums müssen rasch sichtbar werden, um die Unterstützung der Bevölkerung zu gewinnen. Gleichzeitig sind die kleinen Massnahmen zur Förderung der sanften Mobilität systematisch auszubauen und die Parkvorschriften zu differenzieren.



Schliesslich hat **Diana Celi**, Projektleiterin Grundlagen + Strategien im Tiefbauamt der Stadt Zürich, das Vorzeigeprojekt der Neuverteilung des öffentlichen Raums «Brings uf d'Strass» vorgestellt. Dieses ambitionierte Projekt reflektiert die Absicht der Stadt, den Verkehrsraum neu zu gestalten, um die Mobilitätsbedürfnisse auf effiziente und umweltfreundliche Weise zu erfüllen. Diese notwendige Neugestaltung der Verkehrswege kann durch temporäre Aufwertungen als Zwischenlösung umgesetzt werden. «Brings uf d'Strass» sieht eine temporäre Umgestaltung der Quartierstrasse in Zusammenarbeit mit der Bevölkerung vor. Der Erfolg dieser Art von Massnahmen hängt von einer frühzeitigen, transparenten und regelmässigen Kommunikation mit der Bevölkerung und der aktiven Einbeziehung der Anwohnerinnen und Anwohner ab, um Information über die lokalen Gegebenheiten nutzen zu können. Obwohl es durch die durchgeführten Neugestaltungsmassnahmen gelungen ist, den Durchgangsverkehr um 90% zu reduzieren, gab es auch Gegner. Das ist aber normal, der Widerstand ist Teil des Prozesses. Die Stadt zieht eine positive Bilanz dieses Grossprojekts, das zwischen 2021 und 2023 dreimal durchgeführt wurde.

Nach diesem Block, der den Massnahmen von Städten gewidmet war, stellte **Jenny Leuba**, Projektleiterin bei Fussverkehr Schweiz, die Erkenntnisse des in Bern und Zürich durchgeführten Projekts «Bewegen, Begegnen, Beleben» vor. Die zentrale Frage, mit der sich dieses Projekt beschäftigt, lautet: Ist die Strasse ein sozialer Raum? Die Antwort ist positiv, da der Verkehrsraum eine wichtige Rolle im Quartierleben spielen kann, wenn er für die Einwohnerinnen und Einwohner zu einem Ort der Begegnung wird. Taktischer Urbanismus mit dem Aufstellen von Stadtmöbeln und anderen temporären Einrichtungen sowie die Teilnahme sind die Schlüssel zum Erfolg solcher Projekte. Durch die Ausweitung solcher kleiner Massnahmen können die Quartiere unserer Städte ein menschlicheres Gesicht gewinnen. Ausserdem betonte Jenny Leuba zwar die Wichtigkeit der Einrichtung von Begegnungszonen, bedauerte aber gleichzeitig die spärliche Aneignung des öffentlichen Raums, die sie in der Regel begleitet. Die Erkenntnisse des Projekts «Bewegen, Begegnen, Beleben» sollten daher dazu beitragen, das Potential solcher Zonen besser auszuschöpfen und damit das Quartierleben zu stärken. Dazu gehören die Vereinfachung der Verfahren für temporäre Umgestaltungen, die Minimierung der Zeit zwischen den einzelnen Projektphasen, die Vereinfachung des Gebrauchs von Umgebungsfarben, die aktive Teilnahme von Einwohnerinnen und Einwohnern betroffener Quartiere, eine aktive, ständige Kommunikation sowie die Evaluation durchgeführter Tests nach Projektabschluss.

Zu guter Letzt haben **Julie Barbey Horvath**, Forschungsbeauftragte der HEIG-VD und **Sven Eggimann**, Wissenschaftler bei der ZHAW, erste Resultate ihrer gemeinsamen Studie im Auftrag der SKM über die urbane Strassenraumnutzung in der Schweiz vorgestellt. Diese Studie bezweckt, einen Überblick über die innovativen Instrumente der Umgestaltung des städtischen Raums im Kontext der Mobilität zu bieten, ihre Machbarkeit in der Schweiz zu evaluieren und Empfehlungen zu erarbeiten. Gegenstand der Studie sind unter anderem Tempo 30-Zonen, Begegnungszonen, Fussgängerzonen, Schulstrassen und verkehrsbeschränkte Zonen. Besondere Aufmerksamkeit kommt jedoch dem Instrument des Superblocks zu. Seine Bedeutung liegt darin, dass es das Verkehrsregime und die Strassenhierarchie auf Quartiersebene ändert und eine Neuzuteilung des Verkehrsraums vorsieht. Zwar gibt es keine genaue Definition dieses Instruments, doch solche Überlegungen auf Quartiersebene kommen derzeit in mehreren Schweizer Städten zum Tragen. Die detaillierten Ergebnisse dieser Studie werden in den kommenden Wochen veröffentlicht.

Im Anschluss an die reichhaltige Diskussion zwischen den Rednerinnen und Rednern der Städte und aus dem Publikum fasste der Präsident der SKM und Luzerner Stadtrat **Adrian Borgula** die



Hauptbotschaften dieses Herbstforums zusammen. Er betonte, dass in den letzten Jahrzehnten grosse Fortschritte erzielt worden sind, die Ausgangslage der Städte in den 1980er und 1990er Jahren waren von der Omnipräsenz des Automobils geprägt. Das Forum hat gezeigt, dass es innovative Instrumente gibt, die den Städten helfen können, menschlicher und lebenswerter zu werden. Die Städte führen ihre Massnahmen in dieser Richtung fort. Es ist auch wichtig, dass sie ihre guten und weniger guten Erfahrungen über die Arbeiten der Aufwertung des öffentlichen Raums im Mobilitätsbereich weiterhin miteinander teilen. Auf diese Weise kommen wir dem Hauptziel der SKM näher, nämlich die städtische Mobilität nachhaltiger zu gestalten.

Zusätzliche Informationen:

Weitere Informationen: www.skm-cvm.ch

Für weitere Fragen: info@skm-cvm.ch