



Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr: Politische Erkenntnisse und Kernbotschaften

Der Vorstand der Städtekonferenz Mobilität leitet aus der Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr die folgenden Erkenntnisse und politischen Kernbotschaften ab:

- 1 Hohe Zufriedenheit mit graduellen Unterschieden:** Die Zufriedenheit mit der Verkehrssituation in den grossen und mittleren Städten, die Teil der Befragung waren, ist hoch. Sie beträgt dort zwischen 51 und 68 Prozent. In den kleineren Städten besteht noch mehr Steigerungspotenzial. Kritikpunkte sind hier Verkehrsbehinderungen, als unzulänglich wahrgenommene Velo-Infrastrukturen und Mängel im öffentlichen Verkehr.

 - ➔ **Flächeneffizienz und Umweltfreundlichkeit bleiben Schlüsselkriterien:** Die Städte verfolgen Ihre Verkehrspolitiken weiter, die auf viel Kapazität auf wenig Flächenbedarf sowie auf eine Reduktion von Abgasen ausgerichtet ist. Ihre Erreichbarkeit und der Verkehrsfluss auf ihren Strassen ist vor allem mit Verkehrsmitteln sicherzustellen, die diesen Kriterien entsprechen und der hohen Dichte an Menschen und Bauten in städtischen Räumen angemessen sind.

- 2 Guter ÖV, mehr Velo und mehr verkehrsfreie Räume:** Der wichtigste Faktor für die Zufriedenheit mit der Verkehrssituation ist der öffentliche Verkehr. Steigerungspotenziale und Bereitschaft für höhere Aufwendungen bestehen beim Veloverkehr und der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. In allen Städten gibt es eine klare Präferenz für mehr verkehrsfreie Räume. Die Städte agieren also im Einklang mit den Bedürfnissen ihrer Bevölkerungsmehrheiten.

 - ➔ **Flächeneffizienter Verkehr schafft Lebensräume:** Die Qualitäten des öffentlichen Verkehrs sind zu stärken, zum Beispiel durch eine noch gezielter auf neue Siedlungs- und Arbeitsschwerpunkte ausgerichtete Haltepolitik der Eisenbahn. Die Veloinfrastruktur ist darauf auszurichten, dass dieses Verkehrsmittel zu einem bedeutenden Faktor in Städten und Agglomerationen wird. Und indem die Flächeneffizienz der Mobilität steigt, lassen sich Verkehrsräume in den Städten in Lebensräume transformieren.

- 3 Rückenwind für mehr Fuss- und Veloverkehr:** Massnahmen zur Erhöhung des Fuss- und Veloverkehrs finden in allen Städten die höchste Akzeptanz. Rund die Hälfte der Befragten bezeichnet diese als «sehr sinnvoll», ein gutes weiteres Drittel interpretiert sie als «eher sinnvoll». In kleineren, eher autoaffinen Städten hat das Velo als Alternative zum Auto und vor allem auch als Mittel zur Verflüssigung des Verkehrs grosses Potenzial.

 - ➔ **Fuss- und Veloverkehr darf nicht an den Stadtgrenzen Halt machen:** Die Städte werden die beiden Formen flächeneffizienter und umweltfreundlicher Mobilität weiter fördern. Sie werden sich beim Bund dafür einsetzen, dass er sie und die Kantone dabei gemäss seinem Verfassungsauftrag aktiv darin unterstützt, mehr Velorouten über Gemeindegrenzen hinweg zu realisieren, damit sich die Potenziale dieses Verkehrsmittel auch in kleineren Städten und Agglomerationen ausschöpfen lassen.



- 4 Vernetzen ist ein Gebot der Stunde:** Mehr als die Hälfte der städtischen Bevölkerungen, teilweise bis zu zwei Drittel, äussern Interesse an einem klugen Einsatz von elektronischer Datenverarbeitung, um die verschiedenen Formen der Mobilität miteinander zu vernetzen. Das vereinfacht es, Transportketten zu schaffen, in denen alle Verkehrsmittel entsprechend ihren spezifischen Stärken eingesetzt werden können.

→ **Mobilitätsketten durch einfach zu handhabende Vernetzungen fördern:** Die Städte unterstützen Bestrebungen, die darauf abzielen, verschiedene Formen der Mobilität einfach und klug zu vernetzen (Mobility as a service). Ziel sind Applikationen, die sowohl Reiseplaner als auch Türöffner zu verschiedensten Angeboten vom ÖV-Billett bis zur Parkgebühr sind. Dabei ist die Datensicherheit zu gewährleisten. Im Interesse der Städte sind vor allem Modelle, an denen sich Dritte, darunter auch sie selbst, als Partner beteiligen können.
- 5 Teilen von Fahrzeugen und Fahrten ist noch nicht verbreitet:** Dienste, die das Teilen von Autos und Velos in den Städten anbieten, sind in den Städten noch kein Allgemeingut. Sie sind punktuell ein Faktor, beispielsweise das Carsharing-Unternehmen «Mobility» in grösseren Deutschschweizer Städten und von Mietvelos fühlen sich vor allem junge Kundinnen und Kunden angesprochen.

→ **Das Teilen von Autos und Velos soll vor allem ein Verlagerungsinstrument sein.** Angebote, die auf das Teilen von Fahrzeugen und Fahrten abzielen, sind grundsätzlich eine Bereicherung des Verkehrssystems, vor allem, wenn sie zu einer Verlagerung von ineffizient abgewickelter Mobilität führen. Bei stationsungebundenen Zweiradvermietungen ist, etwa durch finanzielle Anreize, dafür zu sorgen, dass die Velos und Trottinette geordnet parkiert werden und nicht den öffentlichen Raum verstellen.
- 6 Benützungskosten im Auge behalten:** Das Hauptargument jener, die den öffentlichen Verkehr nicht benützen, ist die Höhe der Tarife, und rund die Hälfte der Befragten beurteilt die Kosten für die Alltagsmobilität als hoch.

→ **Die Preise für die Mobilität müssen auch ein Verlagerungsinstrument sein können.** Für die Städte stehen Veränderungen im Preisgefüge im Vordergrund, die zu einer Verlagerung hin zu flächeneffizienten und umweltfreundlichen Formen des Verkehrs führen. Insofern sollen allfällige leistungsabhängige Tarife (Mobility Pricing) auch ein Verlagerungsinstrument sein.

19. März 2019