



Webinar der Städtekonferenz Mobilität

Bern, 24. Juni 2020

Mobilitätsdrehscheiben sind mehr als flotte Umsteigemöglichkeiten

Prognosen verheissen, dass der Verkehr in den Städten und Agglomerationen zunehmen wird, während seine Flächen innerorts beschränkt bleiben. Daher müssen die vorhandenen Verkehrsmittel besser aufeinander abgestimmt werden und zwar so, dass sie alle ihre Stärken auspielen können. Eine Lösung dafür bieten sogenannte multimodale Mobilitätsdrehscheiben, die neben Umsteigepunkten auch attraktive Orte für Einkauf und Erholung sein können. Der Bund lanciert dazu mit Kantonen, Städten und Gemeinden ein Aktionsprogramm, und die Provinz Noord-Holland bietet Anschauungsunterricht, wie sich solche Drehscheiben lancieren und aufeinander abstimmen lassen. Das hat ein Webinar der Städtekonferenz Mobilität am 17. Juni deutlich gemacht.

Immer mehr Beschäftigte arbeiten in Städten, leben aber in Agglomerationen oder auf dem Land. Auch wenn der öffentliche Verkehr gerade bei den Wegen in die Städte eine beträchtliche Rolle spielt, werden die meisten Pendlerwege nach wie vor mit dem Auto zurückgelegt. Und während die Nationalstrassen in den nächsten Jahren ausgebaut werden, bleiben die Verkehrsräume in den Städten konstant. Der Konflikt zwischen der angestrebten allzeit freien Fahrt auf den Autobahnen und den auf einen flächeneffizienteren Verkehr setzenden Zentren ist vorprogrammiert. Attraktive Mobilitätsdrehscheiben können einen Beitrag dazu leisten, diesen absehbaren Konflikt zu entschärfen. Sie können als Umsteigepunkte zwischen dem Auto und dem öffentlichen Verkehr sein, aber auch zwischen dem öffentlichen Verkehr und dem Velo oder dem Zufussgehen. Die Zusammenarbeit aller drei Staatsebenen ist dabei zentral. So muss die Parkplatzpolitik in den Städten und Kantonen auf die Drehscheiben abgestimmt werden, und diese dürfen nicht das Angebot des öffentlichen Verkehrs kannibalisieren.

Mit dem Ziel, die Erreichbarkeit der Städte auch in Zukunft zu gewährleisten, hat der Bund zusammen mit der Konferenz der kantonalen Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren, dem Städteverband und dem Gemeindeverband das Aktionsprogramm «Multimodale Drehscheiben» lanciert, wie **Ulrich Seewer**, Vizedirektor des Bundesamts für Raumentwicklung, am Webinar der Städtekonferenz Mobilität ausführte, die das wegen der Corona-Krise abgesagte Frühlingsforum vom 16. März ersetzte. Das Aktionsprogramm befindet sich im Aufbau. Während der Bund den planerischen Rahmen bereitstellt, fachlich begleitet und Projekte mitfinanziert, liegt die Lancierung, Umsetzung und Koordination der einzelnen Konzepte und Projekte bei den Städten und Kantonen. Interessierte Städte sind eingeladen, mit dem Bundesamt für Raumentwicklung Kontakt aufzunehmen.

In den Niederlanden hat man das Potenzial multimodaler Verkehrsdrehscheiben, die mehr sind als blosse Park-and-ride-Anlagen, schon früher erkannt. Für **Paul Chorus**, der für die Koordination der Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung in der Provinz Noord-Holland zuständig ist, sind Mobilitätsdrehscheiben neben Aufenthalts-, Arbeits- und Naherholungsorten eine eigentliche «Denk- und Handlungsweise», wie an dem Anlass ausführte. Zu optimalen Verknüpfungen zwischen den Verkehrsträgern gesellt sich hier eine Siedlungsentwicklung, die dezidiert auf die bestehenden Verkehrsträger ausgerichtet ist. Der 2013 von der Provinz lancierte Leitfaden «maak plaats» propagiert, dass 50 Prozent aller neuen Wohnungen in einem Kreis von zehn Geh- oder Velominuten um die Haltepunkte der flächeneffizienten Eisenbahn erstellt werden sollten. Mittlerweile ist das auch ein politisches Ziel.



Das Eisenbahnnetz ist demnach das Gerüst einer gezielt darauf abgestimmten Siedlungsentwicklung, wobei diese unterschiedlich forciert wird. Wo Linien bereits stark ausgelastet sind, soll baulich weniger expandiert werden, als dort, wo noch Kapazitätsreserven auf der Schiene bestehen. Basis der von der Provinz vorangetriebenen Entwicklungen sind Analysen nicht nur der ganzen Korridore, sondern auch der Bahnhöfe und Haltestellen. Ausgehend davon sollen die bestehenden Stärken der Haltepunkte verstärkt werden. Während sich die einen Orte als Wohnschwerpunkte eignen, spielen an anderen Arbeitsplätze oder Erholungsräume eine grosse Rolle. Zu Drehscheiben zwischen Auto und Eisenbahn entwickelt werden sie vor allem an den Übergängen zwischen den Agglomerationen und ländlichen Räumen.

Wie erfolgsversprechend Mobilitätsdrehscheiben sind, hängt auch von ihrer Ausgestaltung ab. Die Räume um sie herum sind attraktiv zu gestalten, und wenn möglich sind Zusatzdienstleistungen anzubieten. Bezogen auf die Umsteigefunktion sind die Transfers zu optimieren, die Sicherheit zu garantieren und die Wartezeiten kurz zu halten.

Weitere Informationen:

Paul Schneeberger, Geschäftsführer SKM: paul.schneeberger@staedteverband.ch

Umfrage des Städteverbandes

In einer Umfrage des Schweizerischen Städteverbandes haben sich 20 Prozent seiner Mitglieder zu den multimodalen Mobilitätsdrehscheiben und zum Aktionsprogramm geäußert, das der Bund lanciert hat. Sowohl die Drehscheiben selber als auch das Aktionsprogramm werden grossmehrheitlich begrüßt. Demgegenüber gibt es aber auch Stimmen, die Bedenken äussern, dass solche Umsteigepunkte die Zentren von mittleren und kleinen Städten konkurrenzieren können, wenn sie Zusatzdienstleistungen anbieten. Das grösste Interesse ist bei Städten festzustellen, die mit unmittelbar bevorstehenden oder laufenden Ausbauten von Hochleistungsstrassen konfrontiert sind und nach Lösungen suchen müssen, wie sich der dadurch zu erwartende Autoverkehr vor ihren Toren abfangen lässt.

Die Umfrage hat auch deutlich gemacht, dass bereits regionale und lokale Philosophien zu multimodalen Mobilitätsdrehscheiben bestehen: Metropolitane Zentren wie Zürich und Basel setzen darauf, dass Automobilisten bereits im Agglomerationsgürtel oder auf dem Land auf die Eisenbahn umsteigen. Im Agglomerationskern steht für sie ausschliesslich das Umsteigen von der Eisenbahn auf öffentliche Verkehrsmittel auf der Strasse oder auf das Velo im Vordergrund. Kleine Kernstädte, vor allem in der Westschweiz, setzen demgegenüber auf ÖV-Hubs im Zentrum und Park-and-ride an den Stadtgrenzen.

Als vordringlich erachten die Städte begründete regionale Konzeptionen für multimodale Drehscheiben sowie die Sicherung der dafür notwendigen Flächen. Zudem sollten die Drehscheiben nicht zu mehr Parkplätzen führen, sondern Verlagerungen dorthin ermöglichen. Das würde in den Innenstädten zusätzlichen Raum in den Städten für Fussgänger und Velos schaffen. Zudem könnten Stadtzentren dadurch von Durchgangsverkehr befreit werden. Angeregt wurde schliesslich der Einbezug auch des Freizeit- und des Warenverkehrs in diese Überlegungen.