

## Workshop A3

Salon de la Mobilité, Freitag, 27. November 2007

### Mobilitätskonzepte in Gemeinden und Regionen Beispiele: Stadt Bern, Gemeinde Freienbach und Region Emmental

#### Programm

---

11.30	<b>Begrüssung und Einführung ins Thema: Ziele und Fragestellungen</b>	Jürg Bösch, Ernst Basler + Partner AG
11.40	<b>Kurzreferate zu Projektbeispielen</b> - Region Emmental - Stadt Bern - Gemeinde Freienbach Verständnisfragen zu den Referaten	Martina Dvoracek Eliane Leuzinger Sandra Mächler alle
12.15	<b>Podiumsdiskussion</b> Die ReferentInnen stellen sich den Fragen des Moderators	ReferentInnen/ J. Bösch
12.30	<b>Plenumsdiskussion</b> - Fragen an die ReferentInnen - Diskussion unter den Beteiligten	alle
13.00	<b>Mittagspause</b>	

---



Martina Dvoracek, Mobilitätsberaterin

Büro für Mobilität AG, Bern

Vom Projekt zum Programm

Salon de la Mobilité, Neuenburg, 27.04.07



## Das Emmental bietet nicht nur Käse

- Wohnen mit hoher Lebensqualität
- Stabilität am modernen Arbeitsplatz
- Erholung in der Freizeit
- Nähe zur Stadt



## Meta-Story – unsere Vision

Wir bringen das Emmental voran – mit neuen nachhaltigen Mobilitätsangeboten. Dieses Projekt zieht nicht das Auto in den Dreck, sondern poliert die Alternativen. Denn wir sind überzeugt, dass sich das Emmental entwickeln kann, ohne Autokilometer abzuspulen. Es wird um 100 Arbeitsplätze reicher werden, und um 30'000 Tonnen CO<sub>2</sub> und 10 Prozent Strassenverkehr ärmer.

Die Schweiz und die Welt soll wissen, dass im Emmental nur der Käse Löcher hat, nicht das Mobilitätsnetz. Mit einem klugen Regionalverkehrssystem stellen wir sicher, dass sich im Emmental alle Menschen frei und schnell bewegen können, aber die Natur nicht auf der Strecke bleibt. Was es dazu braucht? Stramme Beine, viele Pedalen, dichte Fahrpläne, helle Köpfchen, Spass am Umsteigen und Liebe zum Emmental.

# 75 % wohnen an der Bahn



## RegioPlus-Projekt

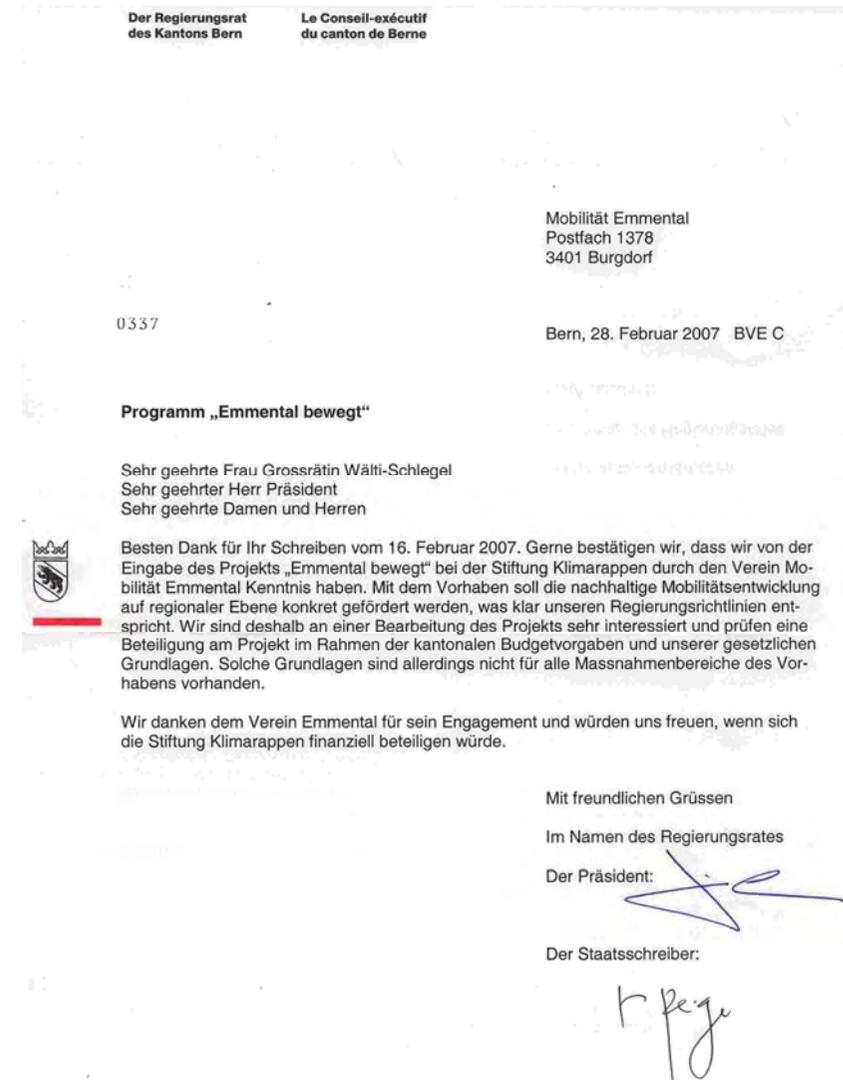
- Nachhaltige Mobilität ist auch auf dem Lande möglich
- Übertragbarkeit des Ansatzes auf andere Regionen in der Schweiz
- Einbettung in nationale, regionale und lokale Entwicklungen

## Das Projekt - bottom up

- Ideenskizze 2002  
Regionale Umweltverbände mit finanzieller Unterstützung der Stadt Burgdorf
- Gründung Verein Mobilität Emmental 2002
- Bericht Güterverkehr im Emmental 2004
- Vorprojekt Mobilität Emmental 2005  
ARE, WEA, beco, Stadt Burgdorf, regionale Umweltverbände
- Start RegioPlus – Projekt 2006  
seco, Programm zur Förderung ländlicher Raum
  - Evaluationskonzept
  - Produktpakete definiert
  - Informationskonzept
  - Finanzierungsgesuche
  - Commitments Partner

## Commitments

- Regierungsrat des Kantons Bern
- beco
- Gemeinde Trubschachen
- BLS
- Pro Velo Emmental
- Mobility CarSharing
- Biketec
- EcoDrive



## Das Programm – top down

- Realisierung im Raum Langnau mit
  1. Produktpaket Kickoff mit Schachenflyer am 15.03.07
- Ausbau des Programms für die Freizeitmobilität  
Gesuch Dienstleistungszentrum Mobilität
- Projektierung und Realisierung Produktpaket in den Räumen Burgdorf und Kirchberg
- Positionierung in den weiteren Räumen
- Interreg - Partner finden
- Integration in Neue Regionalpolitik

[www.emmental-bewegt.ch](http://www.emmental-bewegt.ch)



## Differenzierte Ansätze

- Nachhaltige Entwicklung
- Marketing-Ansatz; KKV + ZG
- Solidarität zwischen den Gemeinden
- Handlungsauslösung über Community-Gefühl
- Angebotspakete von Tür zu Tür
  - Vertrauen schaffen mit bewährten Angeboten – Durchdringung über Vorzeige-Haushalte
  - Flächenwirkung über Spannung mit neuen Angeboten

## Weshalb ein MassnahmenPAKET Raum Langnau?

- Einzelmassnahmen verpuffen in der Wirkung
- Synergien nutzen:  $1 + 1 = 3$
- Abdecken von verschiedenen Lebensbereichen
- Autounabhängige Mobilität ermöglichen
- Nutzende sollen das Massnahmenpaket als Gesamtangebot erkennen

# Produktauswahl in drei Schritten

## 21 Ideen

Business Car-Sharing
Car-Sharing
Spontanes Mitnahmesystem
Eco-Drive
Elektro-Velo
Job-Ticket
Mobilitätsplan f. Betriebe
Mobilitätskurse
Mobilitätsset
Privates Carpooling
Rufbus / Bürgerbus
Mobilitätsortsplan
Mobilitätszentrale
Velobörsen
Velo-HLD
Velokurier
Velostation / Bike&Ride
Mobilitätsdurchblick
Veloverleih
Ortsbus Moos (BLS)
Sonstiges / noch offen

3 Bewertungsschritte

**Bewertung nach acht Startkriterien**

**Bewertung nach Verkehrszweck und Haushaltstyp**

**Bewertung durch die Kerngruppe**

## 10 Massnahmen

Car-Sharing
Eco-Drive
Elektro-Velo
Mobilitätskurse
Mobilitätsset
Mobilitätsortsplan
Velobörsen
Velo-HLD
Mobilitätsdurchblick
Ortsbus Moos (BLS)

# Produktauswahl – Ergebnis

**Mobilitätsangebote /  
Startkriterien**

Business CarSharing  
Mobilitätsplan f. Betriebe  
Velokurier  
Veloverleih

Job-Ticket  
Mobilitätszentrale  
Velostation/Bike&Ride

**Car-Sharing  
Eco-Drive  
Elektro-Velo  
Mobilitätsdurchblick  
Mobilitätskurse  
Mobilitäts-Ortsplan  
Mobilitätsset  
Velobörse  
Velo-Hauslieferdienst  
Ortsbus Moos (BLS)**

**Beurteilung durch  
die Kerngruppe**

Spontanes Mitnahmesystem  
Privates CarPooling  
Rufbus/Bürgerbus

**Mobilitätsangebote /  
Haushalte / PENTS**

## CarSharing

- Das öffentliche Auto...
- ... für eine effiziente Kombination von öV, LV und MIV
- ... bereits mit 3 Fahrzeugen in Langnau präsent



## Eco-Drive

- Fahrkurse für sparsames Autofahren
- 10 – 15 % weniger Treibstoffverbrauch
- mehr Sicherheit im Strassenverkehr



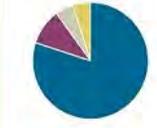
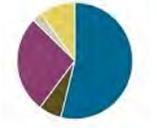
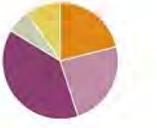
## Elektro-Velo

- Förderung des bequemen Velofahrens – auch in hügeligem Gelände
- geeignete „Zugmaschine“ für Veloanhänger
- „Flyer“-Testfahrten
- Vergünstigung beim Kauf eines Elektro-Velos



## Mobilitätsdurchblick

- Persönliche Beratung zu den besten Mobilitätsangeboten
- Analyse der Mobilitätskosten
- individuelle Lösungen zur Optimierung der Mobilität

FAMILIE BUCHER	Situation heute	Mobilitätsvorschlag 1	Mobilitätsvorschlag 2
Motorfahrzeuge	Van, Kleinwagen	Van	Van
Car-Sharing	–	1 Mitgliedschaft	–
Abonnemente ÖV	1 Halbtax, 1 Junior-Karte SBB	1 Halbtax, 1 lokales ÖV-Abo, 1 Junior-Karte SBB	2 Halbtax, 1 lokales ÖV-Abo, 1 Junior-Karte SBB
Fahrräder	2 Fahrräder	3 Fahrräder	3 Fahrräder, 1 Elektro-Bike
Unterwegszeit pro Woche	31h15	26h50	23h50
Mobilitätsvollkosten pro Monat	Fr. 1'652.-	Fr. 1'162.-	Fr. 1'115.-
Umweltpunkte	**	***	****
Komfortpunkte	****	****	***
Sicherheitspunkte	***	****	****
Gesundheitspunkte	*	***	****
Mobilitätsprofile Angaben in Personenkilometern			

Je mehr Sterne, desto positiver wird ein Kriterium beurteilt.

## Mobilitätskurse

- Kurse für Kinder und SeniorInnen – mobil werden, mobil sein und mobil bleiben
- Velofahrkurs
- Billettautomatenkurs



## Mobilitäts-Ortsplan

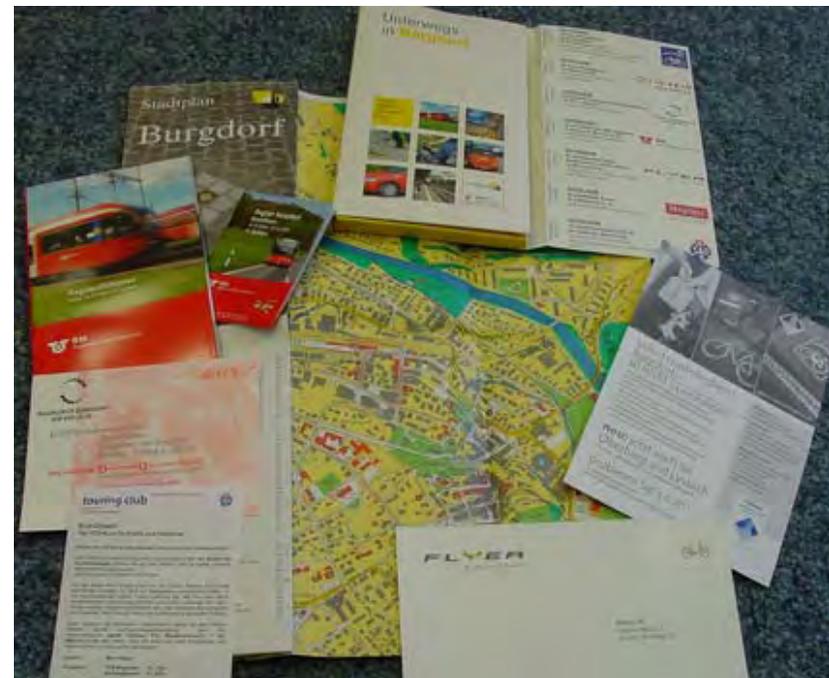
- Ortsplan mit allen Mobilitätsinformationen
- Angebot von öV, Velo und CarSharing auf einen Blick
- erleichtert die Kombination verschiedener Verkehrsmittel im Ort

### Ortspläne mit Mobilitäts-Infos



## Mobilitäts-Set

- Mobilitätsinformationen für Neuzuzüger
- Infos zu allen Mobilitätsangeboten am Wohn- und Arbeitsort
- Gutscheine zum Testen neuer Mobilitätsformen



## Velobörse

- Attraktiver Markt für Occasionsvelos und Zubehör
- gebrauchte Velos und Lagerbestände zu günstigen Preisen
- breites Publikum und sozialer Austausch



## Velo-Hauslieferdienst

- Der Kofferraumersatz beim Einkaufen im Ort
- Einkäufe werden bequem an die Haustür geliefert
- auch Abholung von Recyclingmaterial möglich



## Ortsbus Moos (BLS)

- Erschliessung nach Moos per BLS-Buslinie gesichert
- neuer Fahrplan mit mehr Kurspaaren im Stundentakt
- Marketing zur Erhöhung der Auslastung

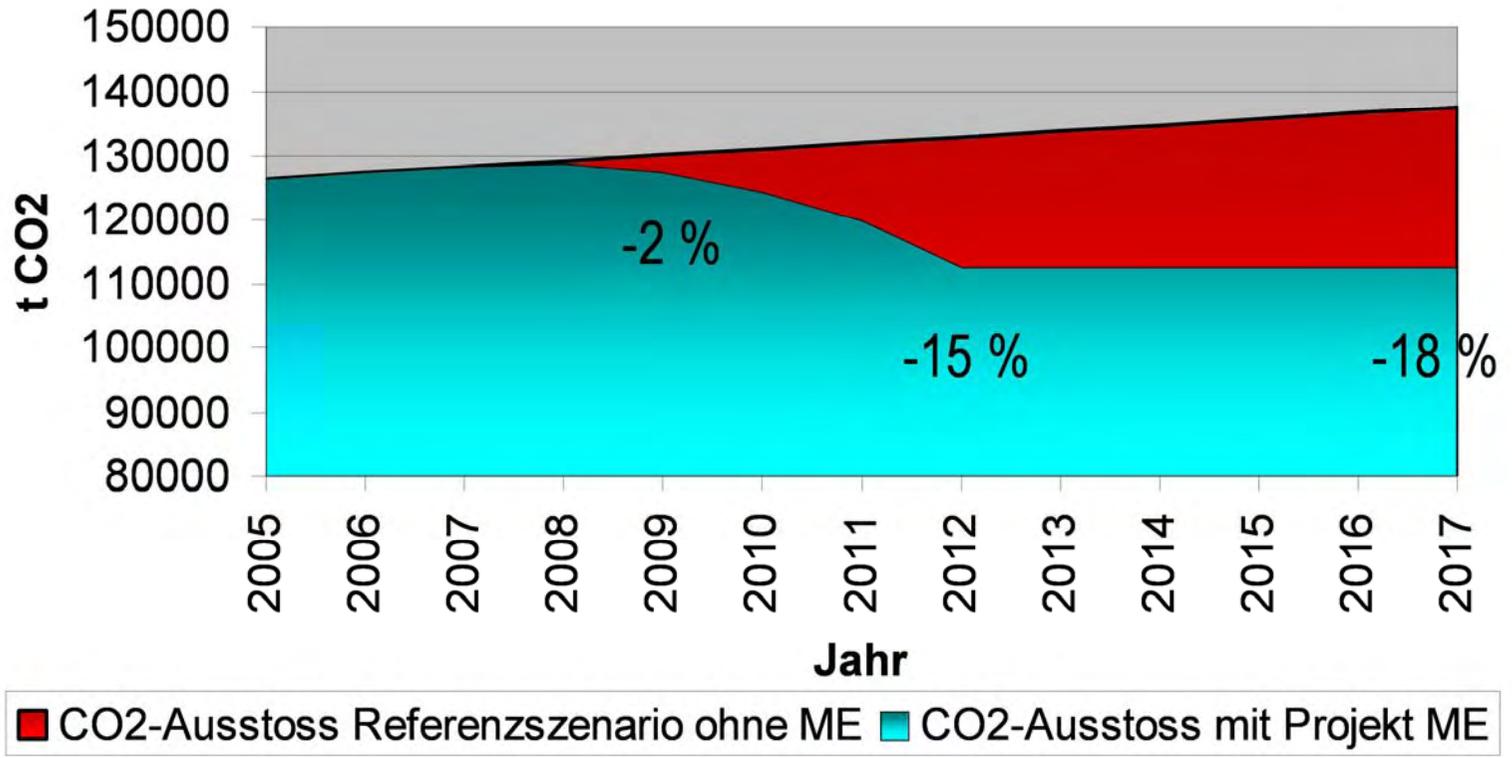


## Kommunikation & Marketing

- Von der Idee zum gemeinsamen Projekt
- Nutzen für Gesellschaft und den Einzelnen
- Gemeinden arbeiten solidarisch zusammen
- Identitätsstiftende Botschaften entwickeln
- Transparent und kontinuierlich kommunizieren

# prognostizierte Wirkung

## CO2-Ausstoss durch Personenverkehr im Wirkungsraum von "Mobilität Emmental"



## ... im Total über 5 Jahre

- CO<sub>2</sub>-Einsparungen: 30'000 t
- Energieeinsparung: 380 TeraJoule
- Eingesparte Auto-km: 107 Mio.
- Investitions- und Betriebskosten: ca. 30 Mio.
- Neue Arbeitsplätze: 100
- Hohe Lebensqualität



**Stadt Bern**  
Direktion für Tiefbau  
Verkehr und Stadtgrün

## **SALON DE LA MOBILITE - Neuchâtel**

27. April 2007

### **Workshop A3: Mobilitätskonzepte in Gemeinden und Regionen Bsp. Stadt Bern: Mobilitätsmanagement**

Eliane Leuzinger - Mobilitätsberatung Stadt Bern



## In der Stadt Bern wird gebaut...



## ... im Zeichen der Mobilität





## Stadt Bern: Legislatur 2005-2008



Lebensqualität in Bern

Impulse für Bern

- 1.1 Die Wohnstadt Bern verfügt über ein ausgewogenes Wohnungsangebot
- 1.2 Bern hat ein den individuellen Bedürfnissen älterer Menschen entsprechendes Wohnangebot
- 1.3 Die Wohnumfeldqualität wird weiter verbessert
- 1.4 Die familienergänzende Kinderbetreuung wird bedarfsgerecht ausgebaut
- 1.5 Die Stadt Bern wird als sicher und sauber wahrgenommen
- 1.6 Umweltfreundliche Mobilität und stadtverträgliche Verkehrsarten werden gefördert





## Verstärktes Engagement im Bereich Mobilität

### Mobilitätsmanagement Stadt Bern

- ⇒ Ergänzendes Element der stadtbernischen Verkehrspolitik
- ⇒ Mobilitätsverhalten der Verkehrsteilnehmenden
- ⇒ Information, Kommunikation, Organisation und Koordination

### Mobilitätsberatung im Aufbau

- ⇒ „Baustart“: 1.1.2006
- ⇒ Schaffung der Stelle „Mobilitätsberatung“
- ⇒ Einführung und Umsetzung von Mobilitätsmanagement





## Mobilitätsmanagement in Bern

### Fundament für die Arbeit der Mobilitätsberatung

- ⇒ Konzeptioneller Ansatz mit stadtinterner Vernehmlassung
  - ⇒ Konzept „Mobilitätsmanagement“ ⇒ genehmigt durch Gemeinderat
- 3 Handlungsschwerpunkte:
- Information und Auskunft
  - Beratung
  - Mobilitäts- und Bewusstseinsbildung

### Umsetzung von Massnahmen

- ⇒ Programm 2006-2008 ⇒ als grobe Leitlinien
- ⇒ Vorgehen: pragmatisch, flexibel
- ⇒ Teil-Orientierung an parlamentarischen Vorstössen





## Mobilitätsmanagement in Bern

### Übergeordneter Rahmen

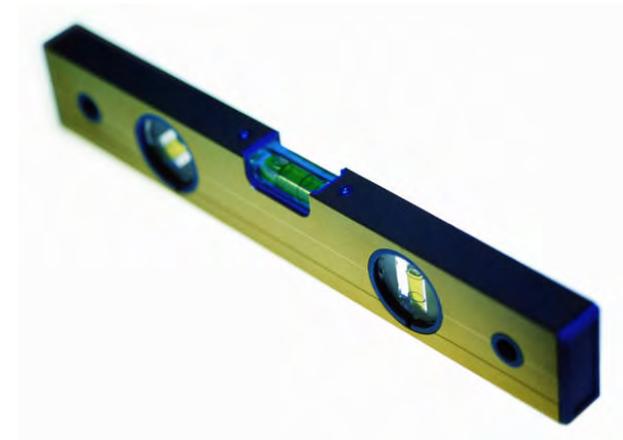
- ⇒ Kantonaler Richtplan / Richtpläne Entwicklungsschwerpunkte ESP
- ⇒ Agglomerationsprogramm, Verkehr und Siedlung Region Bern
- ⇒ Gemeindeordnung der Stadt Bern: nachhaltige Stadtentwicklung
- ⇒ Legislaturrichtlinien 2005-2008
- ⇒ Energiestrategie 2006-2015 / Energiestadt
- ⇒ Räumliches Stadtentwicklungskonzept Bern, Verkehrskonzept
- ⇒ Quartierpläne, Teilverkehrspläne motorisierter Individualverkehr, Richtplan Fuss- und Wanderwege, Richtplan Velo
- ...
- ⇒ **Verkehr vermeiden, verlagern , verträglich gestalten**



## Mobilitätsmanagement in Bern

### Herausforderungen, Chancen, Schwierigkeiten

- ⇒ Verständnis (inhaltlich, Notwendigkeit)
- ⇒ Zuständigkeiten: Abgrenzung und Zusammenarbeit (stadtintern: Direktionen, Ämter, Fachstellen)  
z.B. Fachstellen: Fuss- und Veloverkehr, Verkehrssicherheit, Energiefachstelle, Mobilitätsberatung
- ⇒ Information und Koordination
- ⇒ Vernetzung und Erfahrungsaustausch
- ⇒ Bekanntheit und Aufmerksamkeit
- ⇒ Themenvielfalt: Beschränkung
- ⇒ Interdisziplinarität
- ⇒ Identität
- ⇒ Finanzierung





**Besten Dank für Ihr Interesse und Ihre Aufmerksamkeit!**

**SALON DE LA MOBILITE**



**Stadt Bern**  
Direktion für Tiefbau  
Verkehr und Stadtgrün



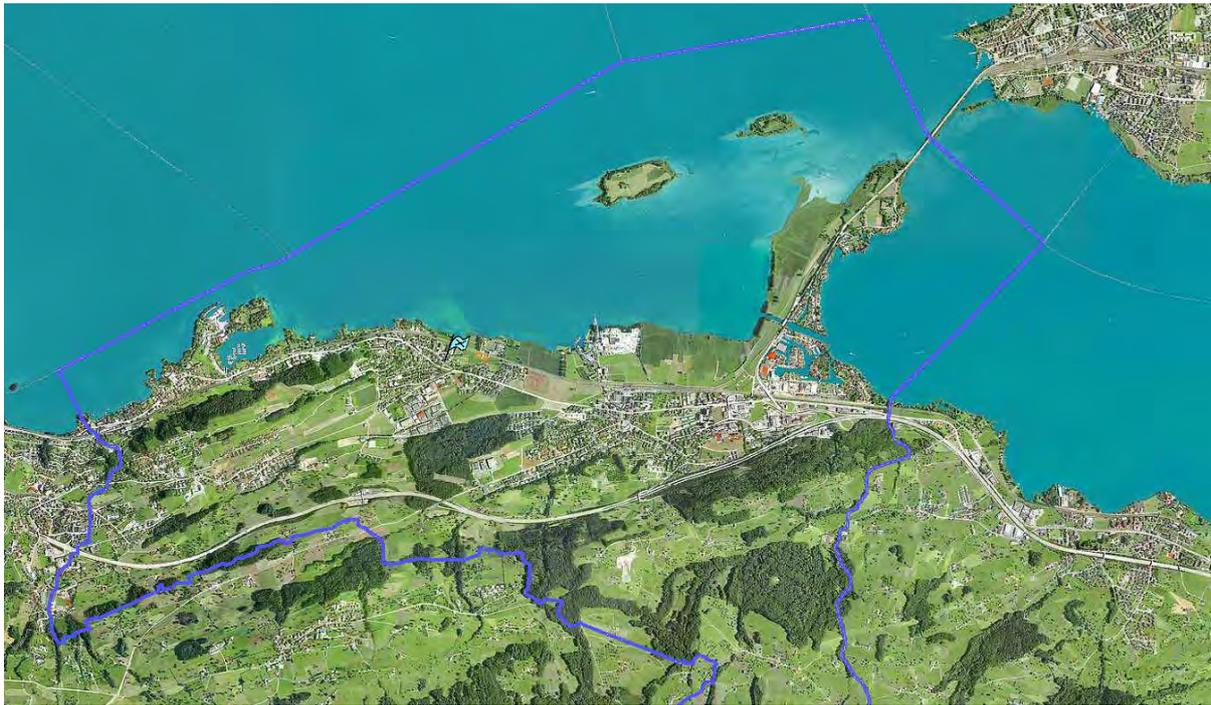


*Wollerau und Freienbach – die raumplanerischen Leiden zweier Steueroasen*



*Rushhour auf dem Freienbacher Strip: die Churerstrasse in Pfäffikon (Schwyz).*

## 5 Ortsteile, 6 Bahnhöfe

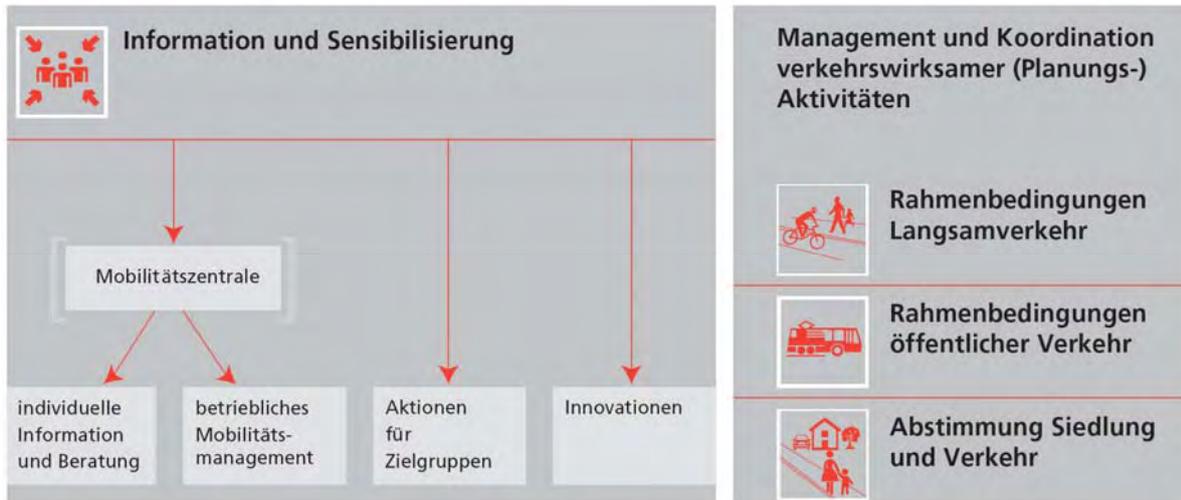


## Weshalb ein Mobilitätskonzept Freienbach?

- Sicherstellung der Mobilität im Rahmen einer nachhaltigen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung
- Gute Erschliessung als zentraler Faktor der Standortqualität
- Grossprojekt Umfahrung Pfäffikon Entlastung Pfäffikon für Entwicklung als regionales Zentrum

**→angebotsorientierte Verkehrs- und Mobilitätspolitik**

# Massnahmenpakete



## Allgemeines Mobilitätsmanagement: Information, Anreize, Sensibilisierung

### Massnahmenpaket 1:

- 1.1 **Organisationsaufbau und Betrieb MM:** Organisationsaufbau (lokales / regionales) Mobilitätsmanagement und laufender Betrieb
- 1.2 **Monitoring und Controlling:** Monitoring und Controlling Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung
- 1.3 **MM i. e. Sinne:** Bewusstseinsbildung und Reflexion des Verkehrsverhaltens
- 1.4 **Innovative Angebote:** Innovative Angebote fördern



## Attraktive Rahmenbedingungen für den LV

### Massnahmenpaket 2:

- 2.1 **Infrastruktur LV:** Behebung Lücken im Fussgänger- und Velowegnetz sowie qualitative Verbesserung der Weginfrastruktur
- 2.2 **Verkehrsberuhigungen:** Verkehrsberuhigung in Quartieren und auf Plätzen
- 2.3 **Velo-Abstellplätze:** attraktive und genügend Velo-Abstellplätze anbieten



## Verbesserung der Rahmenbedingungen ÖV

### Massnahmenpaket 3:

- 3.1 **Kommunale ÖV-Strategie:** Kommunale ÖV-Analyse mit Bedürfnisabklärung und langfristige, umfassende Angebotsstrategie
- 3.2 **Regionale ÖV-Strategie:** Entwicklung regionale ÖV-Strategie (Bus und Bahn) mit den Gemeinden der Bezirke March/ Höfe, bzw. mit der Agglo Obersee
- 3.3 **Haltestellen ÖV:** Einheitliche, attraktive Gestaltung und Ausrüstung der Haltestellen
- 3.4 **Bhf. Pfäffikon:** Personenunterführung Bahnhof Pfäffikon Ost (ist auch zentraler Gegenstand des Langsamverkehrskonzeptes)
- 3.5 **Fahrgastinformation:** Echtzeit Fahrgastinformationskonzept



## Konsequente Abstimmung Siedlungsentwicklung + Verkehr

### Massnahmenpaket 4:

- 4.1 **Abstimmung Siedlungsentwicklung:** Abstimmung mit Anforderungen Mobilitätskonzept
- 4.2 **Parkplatzmanagement:** Reduktion der Erstellungspflicht, Förderung Kurzparkieren und Parkplatzbewirtschaftung auf öffentlichem Grund
- 4.3 **Park+Ride:** P+R-Möglichkeiten lokal und regional prüfen und gezielt fördern
- 4.4 **Genehmigungsverfahren:** Verkehrsintensive Einrichtungen und Gestaltungsplangebiete mit Auflagen für Parkierung öV und LV
- 4.5 **Gestaltung öffentlicher Raum:** Attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums entlang zentraler Langsamverkehrsachsen

## Sofortmassnahmen

- Mobilitätsmanagement Gemeindeangestellte und Schulen
- Schulwegsicherheit/ Mobilitätserziehung
- Busbevorzugungen Churerstrasse
- Neuausrichtung Parkierungsreglement
- Strategie P+R anpassen
- Verhandlungen vor der Eingabe von wichtigen Gestaltungsplänen

## Erste Wirkung

### Verwo-Gelände: «Ein Schlüsselareal für die Gemeinde»

**Der Gestaltungsplan Verwo-Areal liegt ab heute Freitag öffentlich beim Bauamt der Gemeinde Freienbach auf. Die Umnutzung wird als Schlüsselgebiet für die Gemeindeentwicklung betrachtet.**

*Pfäffikon.* – Das Verwo-Areal ist aufgrund seiner Grösse, seiner zentrums-

nahen Lage und seiner ausgezeichneten Anbindung an den öffentlichen Verkehr ein Schlüsselgebiet für die Gemeindeentwicklung. Die Umnutzung dieses Areals ist aus Sicht der Gemeinde sehr erwünscht. Eine siedlungsverträgliche Abwicklung des damit verbundenen Mehrverkehrs stellt ein grosses und zentrales Anliegen dar. Das Zentrum von Pfäffikon weist bereits ein hohes Verkehrsaufkommen auf. Eine weitere Zunahme der Belastungen ist unerwünscht und soll vermieden werden. Auch bei der Umsetzung der geplanten Umfahrung Pfäffikon ist eine langfristige Sicherung der Verkehrsbelastung auf dem ganzen Gemeindegebiet erklärtes Ziel.

Der Gemeinderat Freienbach hat deshalb im Mai 2006 das kommunale Mobilitätskonzept als behördenverbindlich erklärt. Ein wichtiger Bestandteil stellt der Bereich «Parkierung» dar. Mehr Parkplätze erzeugen in der Regel zusätzlichen Strassenverkehr. Dieser Mehrverkehr ist insbesondere in den Hauptverkehrs-

zeiten problematisch. Der Parkplatzbedarf für das zentral gelegene Verwo-Areal wurde bereits in den Vorgaben zum Gestaltungsplan gegenüber dem Grenzbedarf gesenkt. Die nun effektiv im Gestaltungsplan vorgesehene Anzahl Parkplätze orientiert sich, gestützt auf dem Mobilitätskonzept, klar am Minimum der vorgegebenen Bandbreite.

#### Keine Subventionierung von P + R

Die rund 100 gewerblich genutzten Parkplätze sind mindestens teilweise allgemein zugänglich. 50 weitere Parkplätze sind öffentlich und werden bewirtschaftet. Dank dieser der Allgemeinheit zur Verfügung stehenden Parkplätzen hat der Gemeinderat entschieden, auf die ursprünglich vorgesehenen Parkplätze für Park + Ride zu verzichten. Zwei Gründe haben zu diesem Entschluss geführt: Einerseits können die P + R-Parkplätze wegen der hohen Erstellungskosten nicht kostendeckend vermietet werden. Andererseits würden diese Parkplätze zumindest teilweise das Busange-

bot direkt konkurrenzieren, da sie vor allem Nutzern aus den umliegenden Gemeinden dienen würden. Die ursprünglich vorgesehenen 100 P + R-Parkplätze hätten vor allem in den Hauptverkehrszeiten die Verkehrsbelastung weiter verstärkt.

Die bereits bestehenden P + R-Parkplätze werden einiges mehr von Einwohnern von Nachbargemeinden genutzt als von Freienbachern.

#### Richtungsweisende Parkplatzpolitik

In enger Zusammenarbeit mit den Bauherren konnte aufbauend auf den Grundsätzen des kommunalen Mobilitätskonzepts eine für die Gemeinde richtungsweisende Parkplatzpolitik umgesetzt werden. Die Interessen des Investors und der Gemeinde Freienbach konnten damit im Bereich «Verkehrerschliessung» in Einklang gebracht werden. Dieser sinnvolle und wegweisende Ansatz ist ein erster sichtbarer Meilenstein des Mobilitätsmanagements in der Gemeinde Freienbach.