

## Metron-Tagung 2013

### Erfolgreiche Rezepte für eine zukunftsfähige Mobilität

Die bisherigen Ansätze der Raum- und Verkehrsplanung stossen an ihre Grenzen. Infrastrukturausbauten sind kostspielig und im verdichteten Raum nur schwer umsetzbar. Gefragt sind intelligente Lösungen für eine zukunftsfähige Mobilität. An der Metron-Tagung am 7. November 2013 in Brugg/Windisch wurden erfolgreiche Rezepte vorgestellt. Eine spezifische Auswertung der Mikrozensusdaten 2010 durch Metron zeigt, dass die Siedlungsstruktur und insb. die Dichte eine massgebliche Voraussetzung für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten ist: Je dichter und durchmischer das Umfeld des Wohnorts ist, desto kürzer sind die Wege und desto weniger wird das Auto benutzt. Um die Verkehrsentwicklung zukünftig besser steuern zu können, braucht es gemäss ARE einen Paradigmenwechsel in der Raum- und Verkehrsplanung. Verkehrliche Engpässe können dabei auch ein Vorteil sein, um gute Lösungen zu finden. In der „Radlhauptstadt“ München begegnet man dem Platzproblem in der dichten Stadt mit klarem Fokus auf die Veloverkehrsförderung. Im grössten Stadtentwicklungsprojekt Winterthurs soll ein Bündel aus intelligenten Massnahmen die Verkehrsentwicklung verträglich gestalten. Andere Beiträge verdeutlichen, dass auch im Verkehr ein effizienter Einsatz von Energie und Ressourcen zwingend ist. Im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements können z.B. Unternehmen ihre Ressourcen optimal und effizient einsetzen. (Sprache de)

Weitere Informationen:

Metron-Tagung 2013: Informationen und Downloads

[www.metron.ch/tagung](http://www.metron.ch/tagung)

## Conférence Metron 2013

### Recettes à succès pour une mobilité durable

Les approches déployées jusqu'ici en matière de planification arrivent à leurs limites. L'extension des infrastructures est coûteuse et difficilement réalisable en milieu densément bâti. Des solutions intelligentes sont nécessaires pour une mobilité durable. Lors de la conférence Metron du 7 novembre 2013 à Brugg/Windisch, plusieurs recettes à succès ont été présentées. Une analyse spécifique des données du microrecensement 2010 par Metron montre que la structure urbaine et en particulier la densité constituent une condition cruciale pour un comportement de mobilité durable: plus l'environnement de l'habitat est dense et mixte, plus les trajets sont courts et moins la voiture sera utilisée. Selon l'ARE, pour mieux orienter le développement des transports à l'avenir, un changement de paradigme est nécessaire dans la planification du territoire et des transports. Les goulets d'étranglement du trafic peuvent ainsi être un avantage pour trouver de bonnes solutions. À Munich, on remédie au problème du manque de place dans la ville dense avec un focus clair sur la promotion du vélo. Dans le plus grand projet d'urbanisme de Winterthur, une palette de mesures intelligentes est appelée à modeler durablement le développement du trafic. D'autres contributions montrent qu'une utilisation plus efficace de l'énergie et des ressources est aussi nécessaire dans les transports. Grâce à la gestion de la mobilité, les entreprises peuvent par ex. utiliser leurs ressources de manière optimale et efficace. (Langue: de)

Pour plus d'informations:

Conférence Metron 2013: informations et téléchargements (de)

[www.metron.ch/tagung](http://www.metron.ch/tagung)

03.12.2013

Donnerstag, 7. November 2013  
CAMPUSSAAL Brugg Windisch

#### ANMELDUNG

Bis zum 25. Oktober 2013 unter:  
[www.metron.ch/tagung](http://www.metron.ch/tagung)

#### TAGUNGSSEKRETARIAT

Maria Andreou  
056 460 92 54  
[maria.andreou@metron.ch](mailto:maria.andreou@metron.ch)

Für eine Abmeldung nach dem  
31. Oktober 2013 ist ein Unkostenbeitrag  
von Fr. 100.- zu bezahlen.

#### KOSTEN

Fr. 300.- (inkl. MWST) pro Person,  
zahlbar vor der Tagung,  
Studentinnen und Studenten:  
Fr. 100.-  
Die Rechnungsstellung erfolgt nach Eingang  
der Anmeldung.

#### ERREICHBARKEIT

3 Minuten zu Fuss vom Bahnhof Brugg Richtung Windisch.

#### ZÜGE

Zürich ab	.06 / .36
Bern ab	.04* / .36
Luzern ab	.10* / .54*
Basel ab	.13 / .40
Brugg ab	.00 / .30
Brugg ab	.00* / .32
Brugg ab	.00* / .30*
Brugg ab	.02 / .42

#### LEISTUNGEN

Tagung, Steh-Lunch, Pausenkaffee, Apéro,  
illustrierter Tagungsband  
(Das Metron-Themenheft wird an der  
Tagung abgegeben).

#### TAGUNGSORT

CAMPUSSAAL Brugg Windisch,  
5210 Windisch  
<http://www.campussaal.ch/>

#### VERANSTALTERIN

**metron**

Metron AG  
Stahlrain 2, Postfach 480,  
5201 Brugg  
056 460 91 11  
[info@metron.ch](mailto:info@metron.ch)

Brugg an	.30 / .00
Brugg an	.59 / .28
Brugg an	.30* / .59*
Brugg an	.57 / .19
Zürich an	.24 / .54
Bern an	.56 / .25
Luzern an	.05 / .49
Basel an	.47 / .24

\* mit Umsteigen

# Und wir bewegen uns doch!

**Erfolgreiche Rezepte für  
eine zukunftsfähige Mobilität**

Unsere bisherigen Ansätze im Umgang mit der Mobilität stossen an ihre Grenzen. Infrastrukturausbauten sind kostspielig und im verdichteten Raum nur schwer umsetzbar. Gefragt sind intelligente Lösungen, um die Mobilität auf ein neues Effizienzniveau zu heben.

Die Methoden und Werkzeuge dazu liegen auf dem Tisch. Die Tagung stellt sie vor und zeigt anhand erfolgreicher Beispiele für Kleinstädte und Agglomerationsgemeinden, dass gute Lösungen fachlich möglich und politisch umsetzbar sind.

## 08.30 ÖFFNUNG DES TAGUNGSBÜROS, ANMELDUNG, BEGRÜSSUNGSKAFFEE

### 09.15 GRUSSWORT

Daniel Moser, Stadttammann Brugg  
Heinz Wipfli, Vizeammann Gemeinde Windisch

### UND WIR BEWEGEN UNS DOCH!

Einführung in das Tagungsthema

Rupert Wimmer, Geschäftsleiter  
Metron Verkehrsplanung AG

### WAS LERNEN WIR AUS DER VERGAN- GENHEIT FÜR ZUKÜNFTIGE LÖSUNGEN?

Geschichte der Verkehrspolitik und Planung 1950 bis 1990

Ueli Haefeli, Interface Politikstudien Forschung Beratung

### WUNSCH UND WIRKLICHKEIT

Welche Herausforderungen stellen die finanziellen Grenzen für die zukünftige Agglomerationspolitik?

Michel Matthey, Vizedirektor, Bundesamt für Raumentwicklung ARE

### VERKEHR UND ENERGIE

Was kann bei der Mobilität von anderen Energieverbrauchsbereichen gelernt werden?

Heini Glauser, Energieingenieur und Architekt, Windisch

### 10.45 PAUSE

### 11.15 VERKEHRSMANAGEMENT: AUCH EIN INSTRUMENT FÜR DIE AGGLOMERATION UND FÜR KLEINSTÄDTE?

In den zunehmend hochverdichteten Strassenräumen ist ein Verkehrsmanagement nicht mehr wegzudenken: Das angebotsorientierte adaptive Verkehrsmanagement garantiert einen möglichst störungsfreien Betrieb.

Jürg Christen, Dienstabteilung Verkehr Stadt Zürich

### VERDOPPELUNG DES RADVERKEHRS- ANTEILS: WIE GEHT DAS?

München auf dem Weg zur Radlhauptstadt. Rahmenbedingungen, Ansätze und Erfolgsmassnahmen für eine massive Erhöhung des Radverkehrsanteils. Beispiel München.

Wigand von Sassen, Landeshauptstadt München (Projektleiter Radlhauptstadt München)

### CHANCEN UND GRENZEN DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS

Je nach Situation und Verkehrspolitik kann der ÖV als Daseinsvorsorge oder als echte Alternative zum MIV auf dem Verkehrsmarkt betrieben werden. Diese Bandbreite wird anhand von Beispielen ausgeleuchtet. Dabei zeigt sich, dass der ÖV auch die Raumentwicklung und die Verkehrspolitik beeinflussen kann.

Willi Hüsler, IBV Hüsler AG

### 12.45 MITTAGSPAUSE MIT STEH-LUNCH

### 14.00 STEUERUNG DER MOBILITÄT DURCH PLANERISCHE MASSNAHMEN IM GRÖSSTEN ENTWICKLUNGSGBEIT WINTERTHURS

Fritz Zollinger, Stadtentwicklung Winterthur, Gesamtprojektleiter Planungszone Neuhegi-Grüze

### PARKPLATZPLANUNG FÜR INNENSTADT UND WOHNQUARTIER

Erich Willi, Projektleiter Mobilität+Verkehr, Tiefbauamt Stadt Zürich

### MIT MOBILITÄTSMANAGEMENT AM LIFESTYLE RÜTTELN

Monika Tschannen, Rundum mobil GmbH, Mitglied der Programmleitung EnergieSchweiz für Gemeinden und Leiterin des Bundesprogramms «Mobilitätsmanagement in Unternehmen»

Das Gebiet Neuhegi-Grüze soll zum zweiten urbanen Zentrum Winterthurs werden. Planerische Massnahmen helfen, die vielfältigen Mobilitätsbedürfnisse von Wirtschaft und Bevölkerung auf die langfristigen Entwicklungsabsichten abzustimmen.

Attraktive Innenstädte und Wohnquartiere leben von gestalteten Strassenräumen und einer guten Erschliessung: bewährte und neue Ansätze einer aktiven Parkplatzplanung.

Mobilitätsmanagement ist ein Lösungsansatz, der rational bei der Auslastungsoptimierung ansetzt und emotional bei Lifestyle-Fragen endet: umgesetzte Beispiele und deren Effekte.

### 15.30 PAUSE

### 16.00 WORKSHOPS (W1 – W6)

Die Workshops vermitteln pro Themengebiet Erfolgsfaktoren und Stolpersteine der vorgestellten Projekte und geben praxisnah Einblick in die Arbeit bei der Umsetzung der Lösungen.

#### W1: Verkehrsmanagement – Im Spannungsfeld der Beteiligten und ihrer Interessen

Alain Maradan, Leiter Fachstelle Verkehrsmanagement, Tiefbauamt des Kantons Bern

Eine starke Organisation und eine intelligente Abstimmung der notwendigen Handlungen als Herausforderung.

#### W2: Veloförderung im urbanen Raum

Christof Bähler, Verkehrsplaner mit Schwerpunkt Veloverkehr  
Veloförderung als Kombination zwischen velofreundlichem Klima und geeigneter Infrastruktur.

#### W3: Chantier 6 / Transports publics – Öffentlicher Verkehr in Lausanne West

Regina Witter, Bureau du Schéma directeur de l'Ouest lausannois

Das Potenzial und die Probleme der gemeindeübergreifenden Verkehrsplanung.

#### W4: Autoarme Siedlung «Giesserei» in Winterthur

Jürg Altwegg, Projektleiter Mehrgenerationenhaus Giesserei Winterthur

Wie «hip» ist es wirklich (fast) ohne Auto im Mehrgenerationenhaus zu wohnen? Erste Erfahrungen.

#### W5: Parkraumbewirtschaftung in einer Agglomerationsgemeinde

Christian Pestalozzi, Verkehrsplaner, Pestalozzi & Stäheli, Basel, Gemeinderat Gemeinde Oberwil BL

Einführung einer Parkraumbewirtschaftung am Beispiel der Gemeinde Oberwil BL.

#### W6: Mobilitätsmanagement Kantonsspital Baden

Sabine Sahli, Leitung Pflege der Frauen- und Kinderklinik, Mitglied der Mobilitätsgruppe KSB

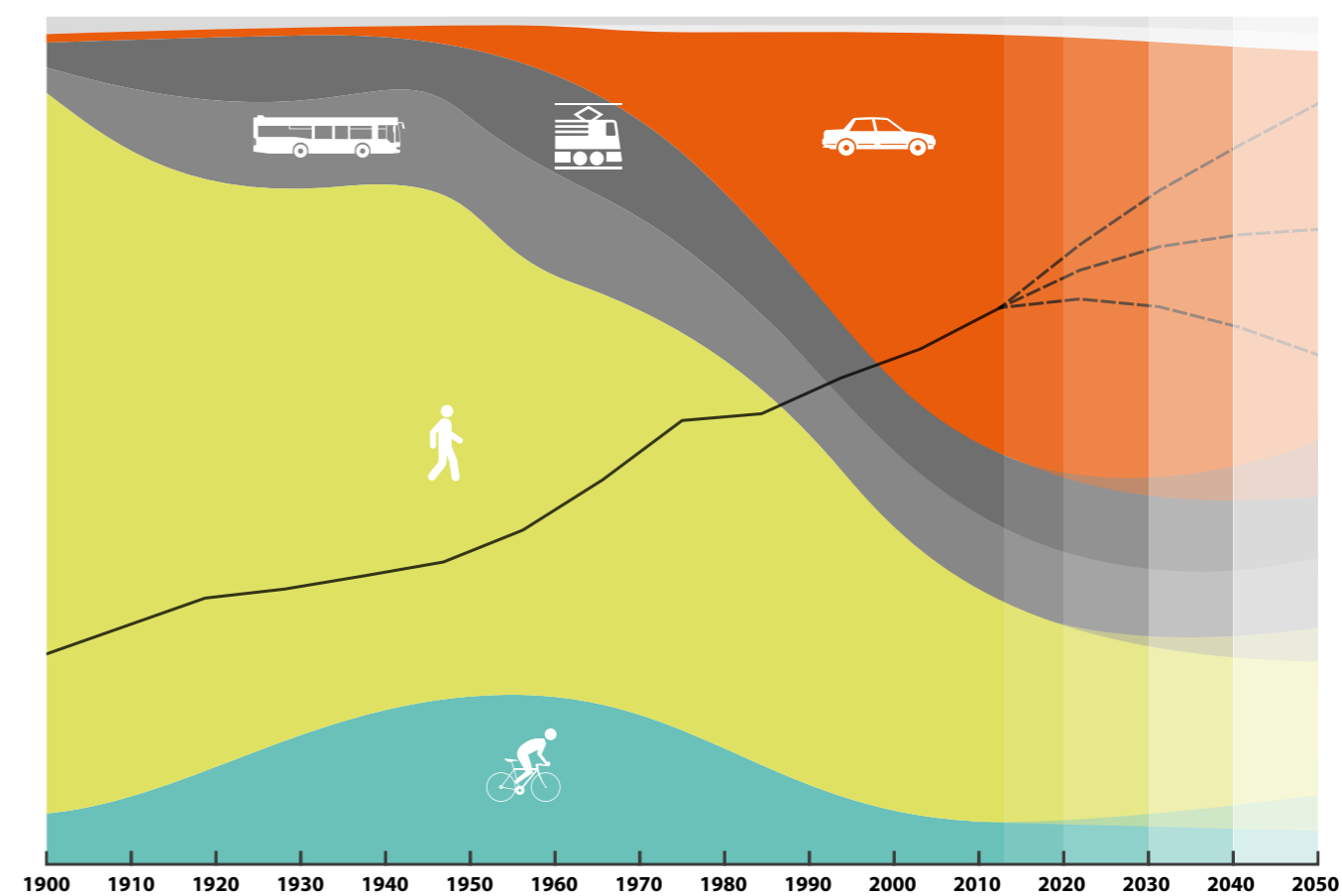
Praxisbeispiel für ein Mobilitätsmanagement mit Anreiz eines Ökobonus und Unterstützung im Gesundheitsmanagement für alle Mitarbeitenden.

### 17.00 ABSCHLUSS DER TAGUNG

### 17.15 APÉRO

## Wie bewegen wir uns heute und morgen?

Das Mobilitätsverhalten ist, über einen längeren Zeitraum betrachtet, eine enorm dynamische Grösse. Das heisst auch, dass das Mobilitätsverhalten form- und lenkbar ist. Wir können den Verkehr steuern, wenn wir das wollen.



### Metron AG

Stahlrain 2  
Postfach 480  
5201 Brugg

T +41 56 460 91 11  
F +41 56 460 91 00  
info@metron.ch  
www.metron.ch

### QUELLEN:

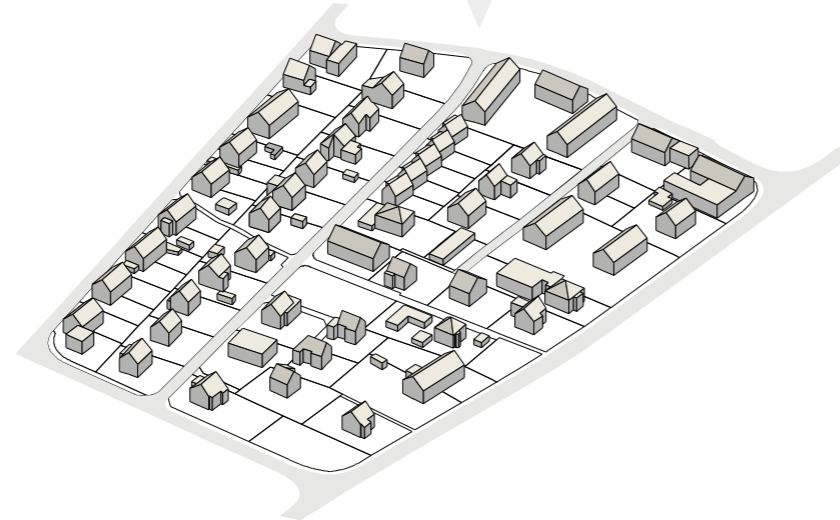
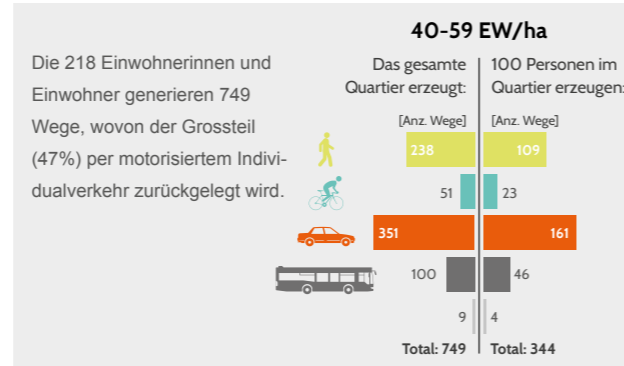
BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010  
BFS GEOSTAT STATPOP 2011  
Auswertungen Metron AG

# 2013

## 52 Einwohner pro Hektar

- 4.23 Hektaren
- 1-3 Geschosse
- 0.29 AZ
- 88 Wohneinheiten
- 218 Einwohner
- W2 / W3 Bauzone
- D ÖV Erschliessungsklasse

Ein durchschnittliches Quartier in der Agglomeration mit tiefer bis mittlerer Einwohnerdichte. Das Mobilitätsverhalten ist geprägt vom motorisierten Individualverkehr. Der öffentliche Verkehr ist von untergeordneter Bedeutung.

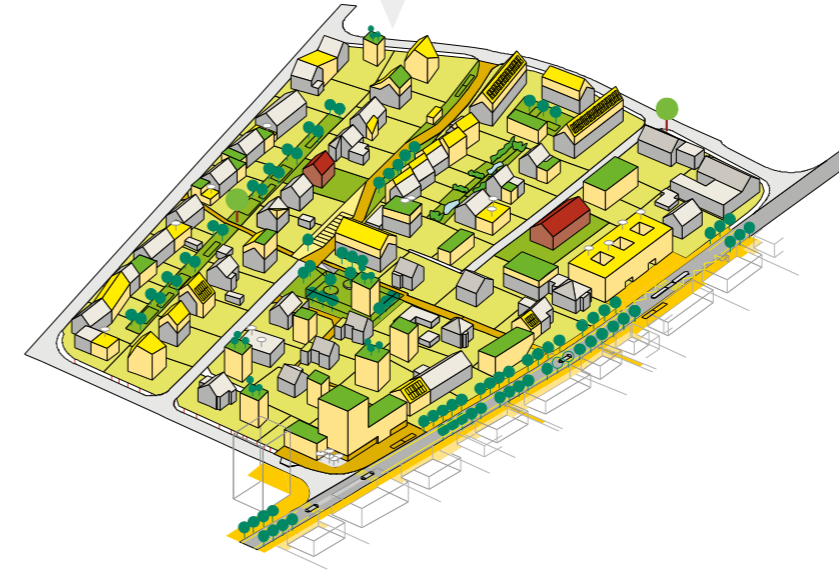
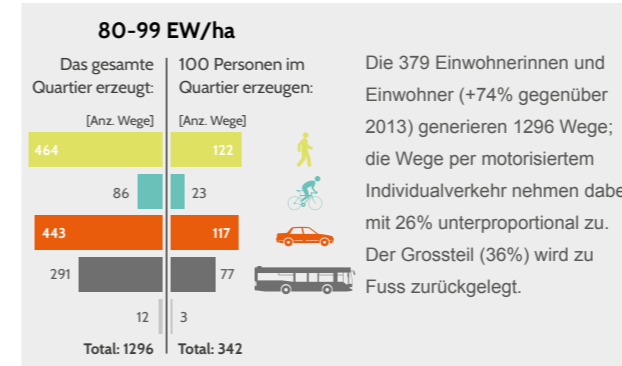


# 2038

## Einwohner pro Hektar 89

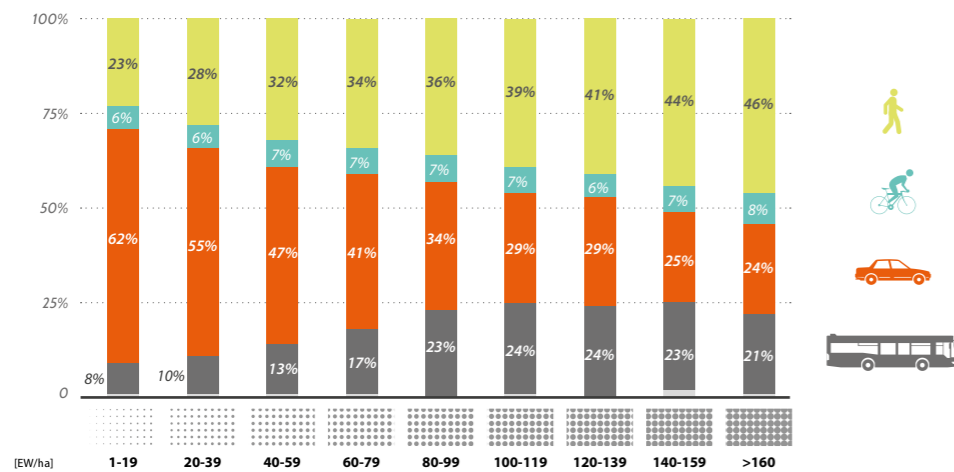
- Hektaren 4.23
- Geschosse 2-5
- AZ 0.56
- Wohneinheiten 180
- Einwohner 379
- Bauzone W2 / W3
- ÖV Erschliessungsklasse C

Das Quartier wird massvoll auf 89 EW/ha verdichtet. Wenn mehr Einwohner auf gleicher Fläche zusammenleben, lässt sich auch eine breitere Palette von Angeboten für Nahversorgung, Freizeit und Dienstleistungen rentabel betreiben. Quartiere entstehen, in denen auf kurzem Weg viel erreichbar ist. Das Mobilitätsverhalten wird sich dabei verändern und damit auch der Modalsplit. Der Mehrverkehr durch die höhere Anzahl Personen im Quartier wird vor allem zu Fuss und mit dem ÖV zurückgelegt. Potenzial gibt es auch im Veloverkehr.



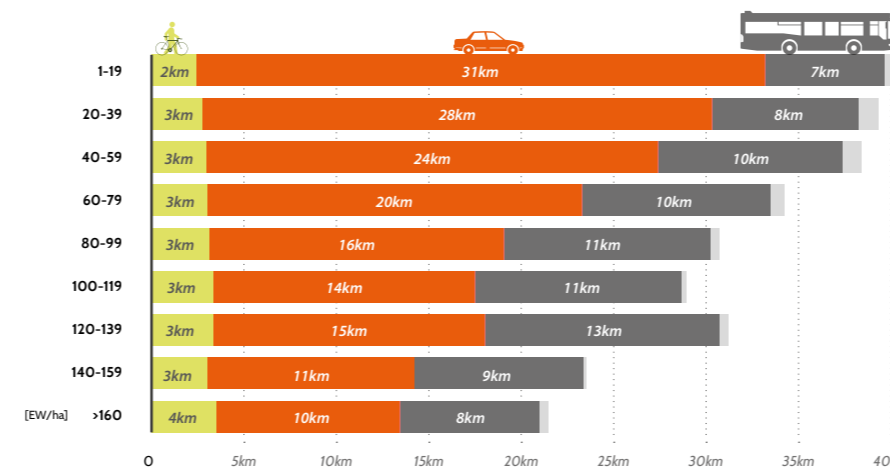
### Je dichter, desto weniger MIV...

Je dichter das Umfeld des Wohnorts, desto mehr Wege werden zu Fuss und mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt und desto weniger wird das Auto (motorisierter Individualverkehr, MIV) benutzt.



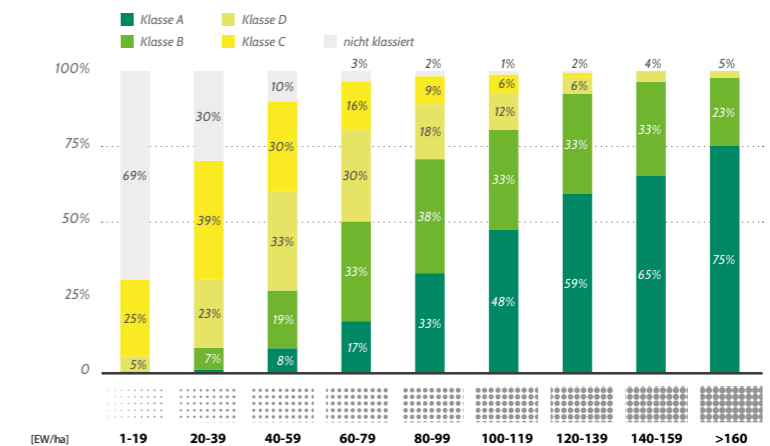
### Je dichter, desto kürzer die Wege...

Je dichter das Umfeld des Wohnorts, desto kürzere Distanzen werden zurückgelegt. Dies betrifft insbesondere die MIV-Wege und gilt für alle Verkehrszwecke (auch für die Freizeit).



### Je dichter, desto besser das ÖV-Angebot...

Je dichter das Umfeld des Wohnorts, desto besser kann die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr sichergestellt werden. „Güteklasse A“ bezeichnet ein sehr hochwertiges (städtisches) Angebot.



### Quartier der kurzen Wege

Die Auswertung des Mobilitätsverhaltens der Schweizer Bevölkerung zeigt, dass Dichte eine der massgeblichen Voraussetzungen für eine nachhaltige Mobilität ist. Damit sich der Modalsplit aber wirklich im

Sinn der 2000-Wattgesellschaft ändert, reicht Dichte allein nicht. Es gilt, auch die Angebote zu konzentrieren: Das Quartier der kurzen Wege wird dann möglich, wenn die Nutzungen gemischt und Vieles

für den Alltagsbedarf in kurzer Distanz verfügbar ist. Effiziente Mobilität heisst, es können viele Wege zu Fuss, mit dem Velo oder dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt werden. Das wird möglich,

wenn Siedlungs- und Verkehrsentwicklung Hand in Hand gehen. Der Verkehr lässt sich steuern, wenn wir das wollen!