

Herausforderungen an die Freizeit- und Einkaufsmobilität Dokumentation zur Tagung „Sorgen im Verkehrsparadies“

Aus Anlass des europäischen Mobilitätstages am 22. September 04 fand ein Seminar des Vereins Metropole Schweiz zum Thema „Herausforderungen an die Freizeit- und Einkaufsmobilität“ statt. In Referaten und Fallstudien aus der Region Baden, aus Genf und aus Medrisiotto wurden Probleme und praktische Lösungsansätze besprochen. Drei Workshops befassten sich zudem mit Road-Pricing, Stadtbahnen und Parkplatzbewirtschaftung. Im folgenden finden Sie ausgewählte Referate und eine Zusammenfassung der Workshops.

Weitere Informationen:

Verein Metropole Schweiz

<http://www.metropole-ch.ch>

Les défis de la mobilité liée aux loisirs et aux achats Actes du séminaire organisé par Métropole Suisse

« Soucis au paradis du trafic », tel était l'intitulé du séminaire organisé par l'association Métropole Suisse, en marge de la Journée européenne sans voiture du 22 septembre 2004. La question de l'impact du trafic de loisirs constituait le thème central de cet événement. Elle fut abordée à travers des exemples concrets découlant des expériences des villes de Baden, de Genève et de la région du Mendrisiotto. Les trois ateliers consacrés respectivement au péage routier, aux RER et à l'exploitation des places de parking, ont permis d'étudier la problématique à partir de différents angles. Nous vous proposons ici une sélection d'interventions et un résumé des ateliers.

Pour plus d'informations:

Métropole Suisse

<http://www.metropole-ch.ch>

05.10.2004

Unterstützt von:



Mobilservice
c/o Büro für Mobilität AG
Hirschengraben 2
3011 Bern
Fon/Fax 031 311 93 63 / 67

Redaktion: Julian Baker
redaktion@mobilservice.ch
Geschäftsstelle: Martina Dvoracek
info@mobilservice.ch
<http://www.mobilservice.ch>

Seminar

Sorgen im Verkehrsparadies.

Herausforderungen an die Freizeit- und Einkaufsmobilität

Tagung des Vereins Metropole Schweiz in Zusammenarbeit mit Baden Regio und dem Verkehrsforum der Stadt Baden aus Anlass des europäischen Mobilitätstages

Mittwoch, 22. September 2004

Trafo-Center im ABB-Areal, Baden Nord (Brown Boveri Platz 1, 5400 Baden)

Thema:

Die Mobilität und die damit verbundene Möglichkeit, Grundbedürfnisse wie Beruf, Wohnen, Freizeit und Einkaufen auch in grösseren Distanzen erfüllen zu können, fördert einerseits eine neue Zentrenbildung ausserhalb der Städte und gefährdet andererseits die Vitalität der Mittelstädte sowie die Kernstädte, die zunehmend von einer Entleerung bedroht sind.

Die Schweiz verfügt über das dichteste Verkehrsnetz Europas. Das Verkehrsangebot ist – insbesondere in den Kernstädten und ihren Agglomerationen – vorbildlich organisiert. Und doch ist die Frage, wieviel und welche Mobilität wir haben wollen, noch nicht gelöst. So streben wir nach immer mehr Mobilität über immer grössere Distanzen. Insbesondere der Anteil der Freizeitmobilität ist in den letzten Jahren markant gestiegen. Mobilität bedeutet aber auch Zeitverlust, sei es in Staus, sei es wegen Verspätungen öffentlicher Verkehrsmittel.

Mobilität ist nicht nur die Überwindung von Distanzen innert nützlicher Frist, sondern auch Erleben und Wahrnehmen. Gerade im Freizeit- und Einkaufsverkehr finden wir sämtliche Facetten der Mobilität. Je nach Rahmenbedingungen und persönlicher Einstellung ist die Freizeit- und Einkaufsmobilität ein Vergnügen oder ein Ärgernis. Unbestritten ist, dass daraus hohe Verkehrsbelastungen gerade in Mittelstädten und Agglomerationsgemeinden erwachsen.

Programm:

Josef Bürge, Stadtmann Baden
Ursula Rellstab, Präsidentin Verein Metropole Schweiz

Grundlagen

Vorfahren verfahren abfahren
Texte aus Beat Sterchis Fahrtenschreiberei
Beat Sterchi, Schriftsteller

Das Rad – The Rocks
Animationsfilm der Filmakademie Baden-Württemberg

Probleme der Mobilität in den Mittelstädten aus heutiger Sicht
Willi Hüsler, dipl. Ing. ETH / SVI, Verkehrsplaner

Schülerforum in Gruppen "Jugend verkehrt in Baden"
Moderation: Reto Huber, Verkehrsforum Baden, Walter Schenkel, synergo, Zürich

Drei Fallstudien

Massnahmen und deren Umsetzung im Freizeit- und Einkaufsverkehr der Region Baden
Heinrich Brändli, Präsident Controllingteam Leitbild Verkehr Baden Regio, Prof. em. ETHZ für Verkehrsingenieurwesen
Genève et ses promenades piétonnes.

Représentations, appropriations et pratiques de mobilité douce au sein de l'espace public
Sonia Lavadinho, Projektleiterin Büro für Mobilität AG

Outletparks im Medrisiotto: Probleme und mögliche Lösungsansätze
Dr. Moreno Celio, Capo della Sezione pianificazione urbanistica del Cantone Ticino

Präsentation "Jugend verkehrt in Baden" Mobilität von Kindern und jungen Erwachsenen:
Präsentation der Ergebnisse
SchülerInnen, Lehrkräfte und Moderatoren aus dem Verkehrsforum Baden

Massnahmen, Chancen und Risiken – Workshops

1. Roadpricing – Allheilmittel zur Verkehrsreduzierung - die Mittelstädte als Vorreiter zum Schweizer Pilotversuch?

Moderation: Martin Bossard, Geschäftsführer VCS-Sektion Aargau

Experte: Ueli Balmer, stellvertretender Leiter Sektion Verkehrspolitik, Bundesamt für Raumentwicklung

2. Stadtbahnen – Die Anbindung des öffentlichen Verkehrs an Freizeit- und Einkaufszentren

Moderation: Dr. Simone Rangosch, Amt für Verkehr Kanton Zürich

Experte: Martin Buck, SNZ Ingenieure und Planer AG

3. Parkplatzbewirtschaftung als Beitrag zur Mobilitätsbewältigung

Moderation: Christina Spoerry, Leiterin Abteilung Verkehr Kanton Aargau

Experte: Prof. Klaus Zweibrücken, HSR, Verkehrsplaner

Auswertung und Feedbacks aus den Workshops, Fragen

Moderation: Walter Küng

Teilnehmer: je ein Referent aus den drei Workshops

Anschlussveranstaltungen:

Im Trafo Center und dem umliegenden Areal, darunter eine Trialshow, ein Parcours mit nicht motorisierten Fortbewegungsmitteln durch das ABB-Areal, ein Spielfilm zum Thema im Trafo Kinocenter, ein Fahrrad-Geschicklichkeitsparcour für Jung und Alt, neue Bikes ausprobieren, Kinder- und Jugendanimation, diverse Informationsstände mit Beiträgen der Gemeinden von Baden Regio und vieles anderes mehr.

Sorgen im Verkehrsparadies

Herausforderungen an die Freizeit- und Einkaufsmobilität

Abstract Referat

Probleme der Mobilität in den Mittelstädten aus heutiger Sicht

Willi Hüsler, dipl. Ing. ETH / SVI, Ingenieurbüro für Verkehrsplanung W. Hüsler AG

Standortbestimmung

Von 1984 bis 2000 hat sich in der Schweiz die Zahl der pro Person (ab 10 Jahren) zurück-gelegten km um ca. 30% auf 14'000 km gesteigert¹. Dabei ist die Steigerungsrate bei Auto, Bus, Tram, Velo und Fussgängern vergleichbar geblieben, so dass sich die Aufteilung unter die verschiedenen Verkehrsmittel nur unwesentlich geändert hat.

- | |
|--------------------------------|
| - Auto ca. 76% der km |
| - Bus/Tram/Bahn ca. 18% der km |

Diese generellen Daten verschleiern, dass die Entwicklung grosse Unterschiede aufweist. In und zu den zentralen Bereichen der Kernstädte der grossen und mittelgrossen Agglomerationen und zwischen diesen Kernstädten hat der öffentliche Verkehr oft das gesamte Wachstum aufgenommen während, das Auto in den Umlandgebieten immer stärker dominiert.

Die Arbeits- und Schulwege machen in den mittleren Agglomerationen 27,6% und in den kleinen 26,5% aus. Bei den Freizeit- und Einkaufswegen sind es 53,1% und 59,1%.

Die Zentren wurden gezwungen ihre Hausaufgaben zu machen

Da die Zentren der grossen, mittelgrossen und kleinen Agglomerationen im Wettkampf um die Standortgunst für Dienstleistungen gezwungen waren die Erreichbarkeit und gleichzeitig die Aufenthaltsqualität zu verbessern blieb auf Grund des beschränkten öffentlichen Raums nur die Forcierung des flächeneffizienten öffentlichen Verkehrs übrig. Nur so konnte in den Zentren Raum für grössere fussgängerfreundliche Bereiche geschaffen werden.

Auf einer Fahrspur von ca. 3 m Breite können im Stadtverkehr die folgenden Mengen von Personen befördert werden:	
mit Auto	ca. 1'000 – 1'200 Pers/h (ohne Parkierung)
mit Bus	ca. 5'000 Pers/h
mit Tram	ca. 10'000 Pers/h
mit S-Bahn	ca. 20'000 – 25'000 Pers/h

In den Vororten der Kernstädte waren sowohl der Wettkampf um die Standortgunst für Dienstleistungen als auch die Beschränktheit des Raumes weniger massgebend. Dadurch ist der öffentliche Verkehr nicht in die Schlüsselposition gekommen in der er sich in den Kernstädten befindet. Zudem haben sich die Massenkongüterverteiler in diesen Gebieten auf grossen Grundstücken ausserhalb der Ortszentren angesiedelt, wo die Raum- und Preisverhältnisse pro 15 m² Ladenfläche die notwendigen 25 m² Parkierungsfläche erlauben.

Dieser und weitere Mechanismen haben dazu geführt, dass wir zur Zeit völlig unterschiedliche Entwicklungen erleben:

¹ Siehe Bundesamt für Statistik: Mikrozensus 2000

• In den Kernstädten

zu den Kernstädten und zwischen den Kernstädten der Agglomerationen eine wachsende Bedeutung des öffentlichen Verkehrs und zum Teil des Veloverkehrs und eine wachsende Sensibilität für die Verbesserung der Stadtraumqualität.

• In den Umlandgebieten

und zwischen den Umlandgebieten eine Marginalisierung des öffentlichen Verkehrs und regelmässig starke Verkehrszunahmen im privaten Strassenverkehr mit den entsprechenden Folgeproblemen für den Verkehrsablauf und die Strassenanrainer.

Wie weiter: Road pricing – die Zauberhand?

Die englischen VerkehrsökonomInnen fordern seit den 60er Jahren die Strassenbenutzung zum Marktgut zu machen und entsprechende slots je nach Nachfrage dem meistbietenden zu verkaufen. Technisch wäre das heute dank GIS und EDV möglich. Praktisch wurden stark vereinfachte Varianten davon (in Europa) in Oslo, Bergen, Trondheim und London umgesetzt. Dabei ist die Massnahme in diesen Kernstädten auf die zentralen Bereiche beschränkt und greift somit nicht in den Umlandgebieten, wo uns zurzeit das Schiff aus dem Ruder läuft. Im Fall der Schweiz müsste ein solches System mindestens alle Agglomerationen und die kritischen Durchgangsachsen erfassen.

Das heisst die gesamten Strassennetze inklusive der Autobahnen ausser einigen Berggebieten und ländlichen Gebieten im Mittelland. Eine solche Lösung ist mit Sicherheit nicht ohne Konsens mit der EU zu haben und ist eher als interessante Option zu sehen.

Der Infrastrukturausbau als Wettrennen oder mit klaren Prioritäten

Oft verpuffen aufwändige Infrastrukturausbauten für den öffentlichen Verkehr im „Wettrennen“ gegen den Strassenausbau. Die Politik sieht sich oftmals zur „Ausgewogenheit“ gedrängt obwohl die „Ausgewogenheit“ ausserordentlich teuer ist und kaum zu nachhaltigen Veränderungen führt. Wo klare Prioritäten gesetzt worden sind (meist in den zentralen Bereichen der Kernstädte) sind entsprechende Entwicklungen eingetreten.

Ein grosses Beispiel dazu ist Paris, wo innerhalb von 2 Jahren durch Umwidmen von Auto-spuren auf den Boulevards in Bus + Velospuren (4 m). Der Autoverkehr (innerhalb des Boulevard périphérique) um 7% abgenommen hat.

Lernen von den Zentren²

Wenn es nicht gelingt in den kleinen Agglomerationen die Kernstädte zu stärken und in den mittleren und grossen Agglomerationen attraktive Nebenzentren mit hohen Stadtraumqualitäten heranzubilden wird es schwierig sein den Trend zur urbanen Desintegration zu stoppen. Ohne eine gewisse Siedlungsdichte und die Konzentration auf zentrale Bereiche kann sich der öffentliche Verkehr nur beschränkt entwickeln.

In einem Archipel mit Wohn-, Einkaufs-, Technologie-, Freizeit- und Ausbildungsinseln (bzw. –parks) in loser Folge ist der Vorteil des Autos (wegen der geringer Bündelung der Ströme) zunächst bestechend.

Mit zunehmendem Wachstum der Agglomeration führt diese Siedlungsform jedoch zu zunehmenden Verkehrsbelastungen und meistens zu Versuchen, die jeweiligen Engstellen mit immer leistungsfähigeren Umfahrungen, Spangen oder Tunnels zu sanieren, ein Unterhalten das meist lokale Entlastungen bringt aber das Netz in eine problematische Spirale führt.

Schlusssatz

Wir sollen versuchen zu lernen stadähnliche Qualität vermehrt auch dort zu schaffen, wo wir nicht durch äussere Umstände (Raumknappheit historische Bausubstanz oder Standortwettbewerb).

² Siehe auch: forum raumentwicklung are 3/2003 (Informationschef Bundesamt für Raumentwicklung)
Interview mit W. Hüsler: Die Agglomeration muss die Stadt zum Vorbild nehmen.

Sorgen im Verkehrsparadies

Herausforderungen an die Freizeit- und Einkaufsmobilität

Abstract Referat

Massnahmen und deren Umsetzung im Freizeit- und Einkaufsverkehr der Region Baden

Heinrich Brändli, Präsident Controllingteam Leitbild Verkehr Baden Regio, Prof. em. ETHZ für Verkehrsingenieurwesen

Der „maximale“ Verkehr im Sinne des physischen Transports von Menschen und materiellen Gütern war bis vor ca. 150 Jahren durch die sehr beschränkten technischen Möglichkeiten geprägt. Die Dampfmaschine brachte die 1. Revolution mit Eisenbahn- und Dampfschiffahrt; die 2. Revolution erfolgte von ca. 100 Jahren mit dem Verbrennungsmotor, welcher das individuelle Auto ermöglichte; und dies wurde erst vor ca. 50 Jahren zum Problem hinsichtlich Energie, Umwelt und vor allem Raumansprüchen. Damit wurde die Verkehrsplanung sowohl zum Wissenschaftsthema als auch zu einer sehr verantwortungsvollen Aufgabe, welche nur unter Einbezug der Umsysteme gelöst werden kann. Roadpricing, Parkplatzbewirtschaftung und Stadtbahnen sind Bausteine eines nachhaltigen Gesamtsystems.

Der Freizeit- und Einkaufsverkehr ist schwieriger in den Griff zu kriegen als der relativ gut kalkulier- und prognostizierbare Berufsverkehr, ist wandelbarer im Sinne von Angebot, Werthaltungen, Konjunktur und Witterung sowie sehr eng mit der Nutzungsplanung verknüpft.

Das Verkehrskonzept 1989 der Region Baden-Wettingen war sowohl bezüglich Zielen als auch Massnahmen samt Widerspruchsfreiheit und Tatsachenanerkennung richtungsweisend – und es scheiterte!

Der Grund liegt im weitverbreiteten Irrtum, dass sich ein Konzept nach allgemeiner Zustimmung erstens von selbst realisiert und zweitens die angenommene Entwicklung und die Rahmenbedingungen unveränderbar seien. Das richtige Motto lautet: „Man muss es nicht nur wollen, man muss es auch tun!“ – auch wenn es unbequem ist. Der laufenden Überwachung der Umfeldbedingungen und der Massnahmenumsetzung kommt deshalb sehr grosse Bedeutung zu; dies wurde beim Konzept ,89 versucht, erwies sich aber als nicht durchführbar.

Das Leitbild 2005 von Baden Regio übernimmt in den Grundzügen das Konzept ,89 mit drei grundlegenden Ergänzungen. Nämlich die Berücksichtigung der seitherigen Entwicklung und neuen Trends, vor allem aber ein institutionalisiertes Controlling oder Monitoring als integrierter Bestandteil des Umsetzungsprozesses sowie ein Mobilitätsmanagement.

Letzteres wird das Bewusstsein der ganzen Bevölkerung für die Gesamtmobilität stärken, wovon der Verkehr nur einen Teilbereich darstellt. Vor allem sollen Zusammenhänge ausgeleuchtet werden; aber auch die grossen Diskrepanzen zwischen Einzel- und Kollektivinteressen gerade im Einkaufs- und Freizeitverkehr, in der Verkehrsmittelwahl (öffentlicher Verkehr – Auto) oder zwischen Kurz- und Langfristgefahren – dazu dient auch diese Veranstaltung!

Sorgen im Verkehrsparadies

Herausforderungen an die Freizeit- und Einkaufsmobilität

Abstract Referat

Outletparks im Mendrisiotto Probleme und Lösungsansätze

Dr. Moreno Celio, Chef Amt für Raumplanung des Kantons Tessin

Auch im Tessin sind Mobilitätsprobleme in den letzten Jahren zu den grössten Herausforderungen auf politischer und technischer Ebene geworden.

Die meisten Siedlungen des Kantons befinden sich auf dem Talboden. Auf diesem Raum, der weniger als 15% der gesamten Fläche beträgt, leben 80% der Bevölkerung und befinden sich 90% der Arbeitsplätze. Auf dem Talboden konzentrieren sich die meisten Infrastrukturen der Mobilität (Strassen und Schiene), und auf dieser beschränkten Fläche müssen zusätzlich Wohnsiedlungen, Gewerbe- sowie kommerzielle Zonen nebeneinanderstehen.

Das Tessin wird durch die Autobahn A2 (eine der wichtigsten Nord-Süd Achsen Europas) durchquert. Die Agglomeration Mailand liegt nahe an der Südgrenze von Chiasso. In einem Radius von 25 km leben 1,5 Millionen Menschen, in 50 km 6 Millionen.

Ansonsten sind die Mobilitätsprobleme im Tessin ähnlich wie in den übrigen dichtbesiedelten Regionen der Schweiz.

In den letzten 30 Jahren wurden zunächst im Sottoceneri, später im Sopraceneri, mehrere Verkaufszentren gebaut, meistens in der Nähe von Autobahnanschlüssen.

Im Referat wird die spezielle Situation der „Piana di San Martino“ in Mendrisio dargestellt, wo in den 90er Jahren einige Outletparks entstanden sind. Die Situation wird anhand der bestehenden gesetzlichen und der Raumplanungsvorschriften erläutert. Weiter werden die Zusammenhänge der neuen Siedlungen mit der Verkehrssituation (Piano di trasporti del Mendrisiotto) und mit den Umweltlasten (Massnahmenplan Luftreinhaltung) diskutiert.

Speziell wichtig scheint in dieser Hinsicht, die nötigen Massnahmen rechtzeitig einzusetzen und konsequent durchzuziehen, wobei einzelne Bauprojekte nur bewilligt werden sollten, wenn sie im Rahmen einer gesamten Evaluation (strategische UVP) integriert sein können.