Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

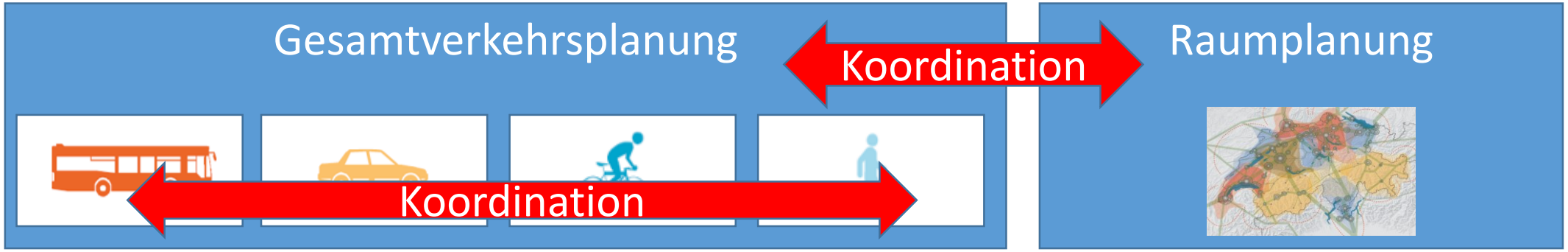
Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Office fédéral du développement territorial ARE
Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE
Uffizi federal da svilup dal territori ARE

Netzwerkanlass

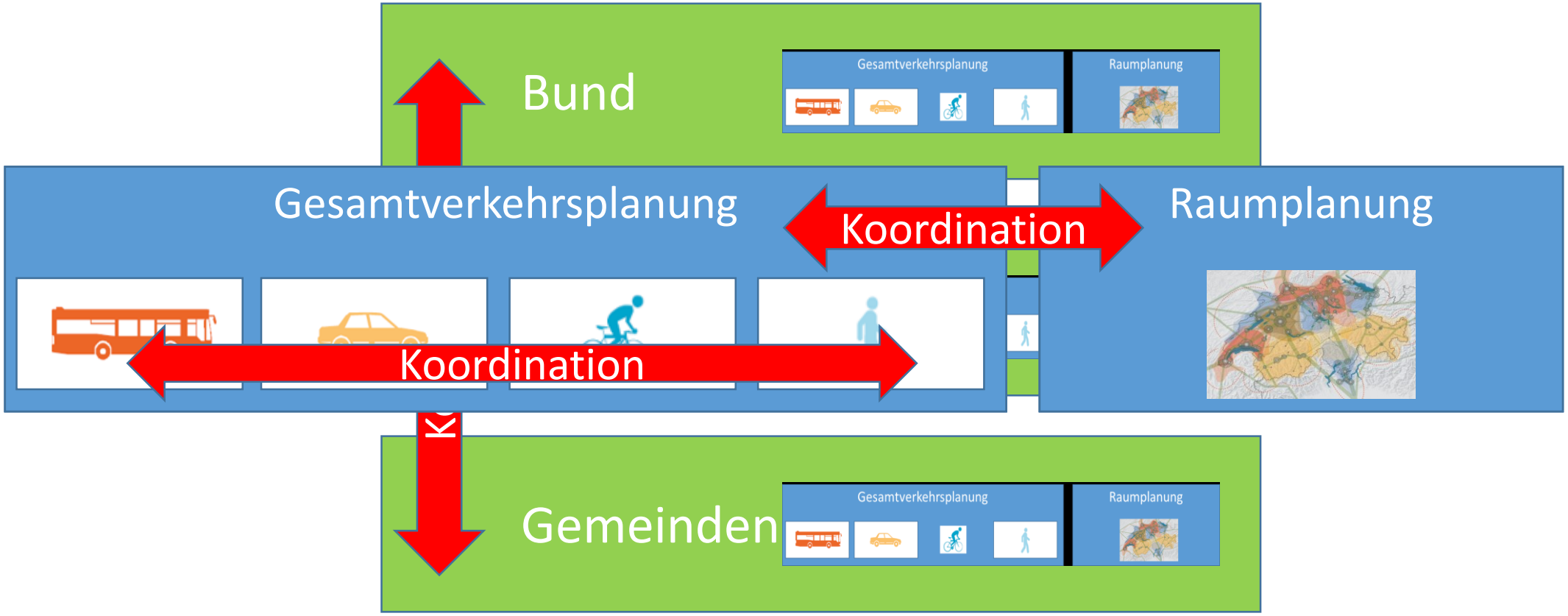
Mobilität und Raum CH

Freitag, 16. November 2018 | Bern

Netzwerk Mobilität und Raum Schweiz



Netzwerk Mobilität und Raum Schweiz



Programm

Einstieg

13:10	**Wo stehen wir mit der Abstimmung «Mobilität und Raum»** • Herausforderungen heute und in der Zukunft • Ansätze der Kooperation	Christian Egeler Leiter Sektion Verkehr (ARE) Lena Poschet Leiterin Sektion Bundesplanungen (ARE)
13:40	**Ausgewählte Beispiele** • Siedlung und Verkehr abstimmen – Erkenntnisse aus acht Praxisbeispielen • Stadt Luzern – Siedlung und Mobilität zusammen entwickeln	Jonas Bubenhofer Projektleiter Metron Verkehrsplanung AG Sarah Grossenbacher Stv. Leiterin Stadtplanung Stadt Luzern Milena Scherer Stv. Leiterin Mobilität, Tiefbauamt Stadt Luzern
14:30	**Diskussion im Plenum**	
14:45	**Pause**	

Programm

Diskussion (moderierte Kleingruppen)

15:15 Anhand von Thesen werden die Aspekte der Koordination ausgeleuchtet und Ideen für eine Umsetzung generiert. Die Resultate der Diskussion werden festgehalten und sollen zum weiteren Dialog beitragen.

Raumplanung vor Verkehrsplanung!

Das Denken im Gesamtverkehrssystem ist selbstverständlich!

Bei Zielkonflikten gibt es keine Patenlösungen, aber unterstützende Prozesse!

Die Zukunft ist kollektiv!

16:00 **Fazit und Ausblick** Ueli Seewer (ARE)

16:15 **Apéro**

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Office fédéral du développement territorial ARE
Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE
Uffizi federal da svilup dal territori ARE

Wo stehen wir mit der Abstimmung «Mobilität und Raum»? Herausforderungen, Handlungsbedarf und Lösungsansätze

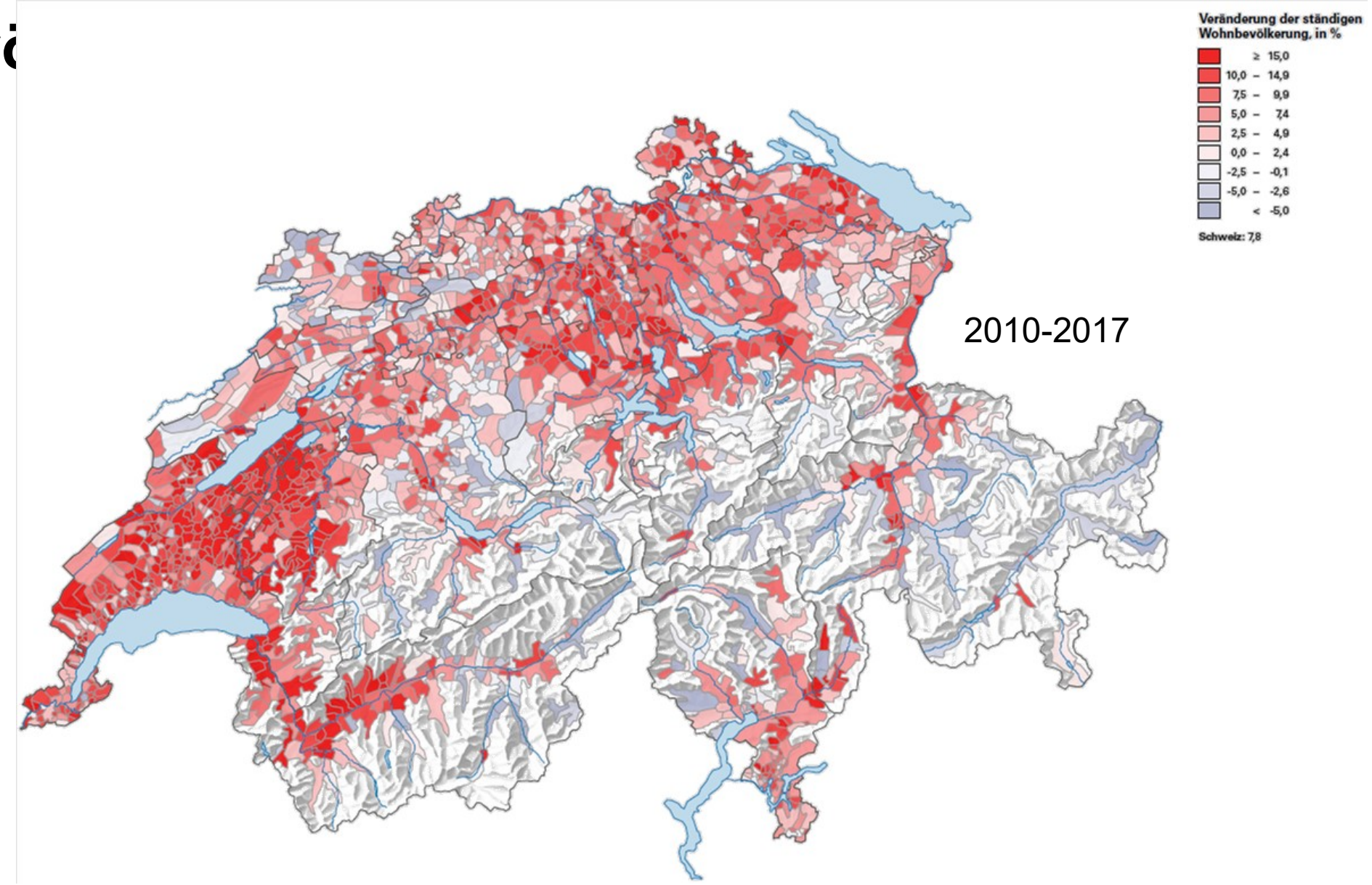
16.11.2018 Mobilität und Raum CH

Inhalt

- Trends in der Raum- und Verkehrsentwicklung
- Einschätzung und Handlungsbedarf
- Ansätze zur Zusammenarbeit

- Trends in der Raum- und Verkehrsentwicklung
- Einschätzung und Handlungsbedarf
- Ansätze zur Zusammenarbeit

Bevö



BFS, 2018

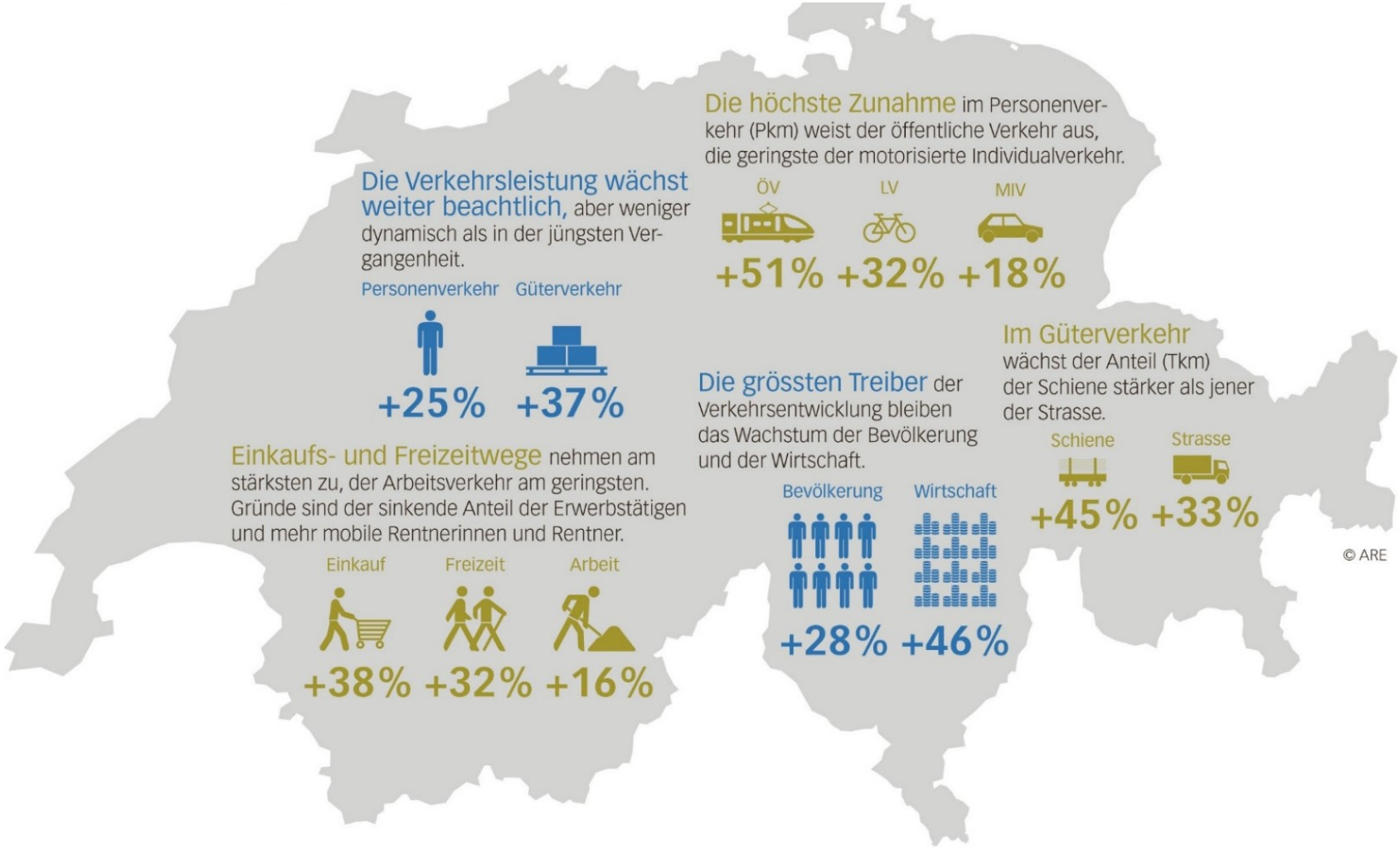
Entwicklung der Arbeitsplätze

ARE-Gemeindetyp	Wachstum VZÄ 1995-2011* dargestellt als Abweichung vom Schweizer Mittelwert	*Anteil VZÄ 2011*
1 Grosszentren	**0.03%**	*27.8%*
2 Nebenzentren der Grosszentren	**0.75%**	*12.7%*
3 Gürtel der Grosszentren	**0.47%**	*11.9%*
4 Mittelzentren	**-0.12%**	*17.1%*
5 Gürtel der Mittelzentren	**0.11%**	*11.5%*
6 Kleinzentren	**-0.51%**	*2.7%*
7 Periurbane ländliche Gemeinden	**-0.53%**	*9.5%*
8 Agrargemeinden	**-1.25%**	*4.5%*
9 Touristische Gemeinden	**-0.75%**	*2.2%*
Schweizer Mittelwert	**0.75%**	*100.0%*

* Berechnet aus Veränderung BZ 1995-2008 und Veränderung Statent 2008-2011.
(BZ = Betriebszählung, Statent = Statistik der Unternehmensstruktur)

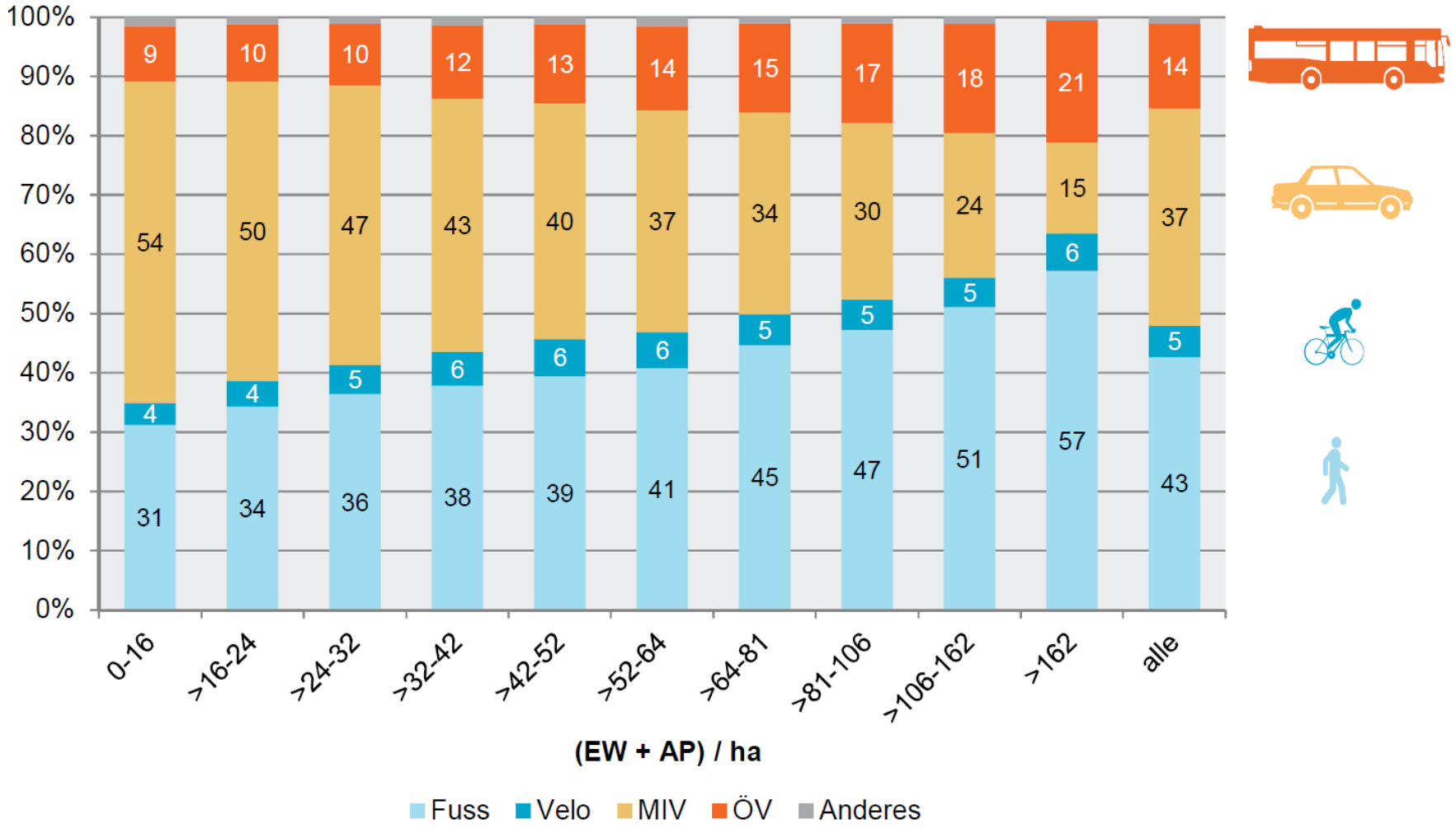
Ecoplan, 2016

Verkehrsperspektiven 2040



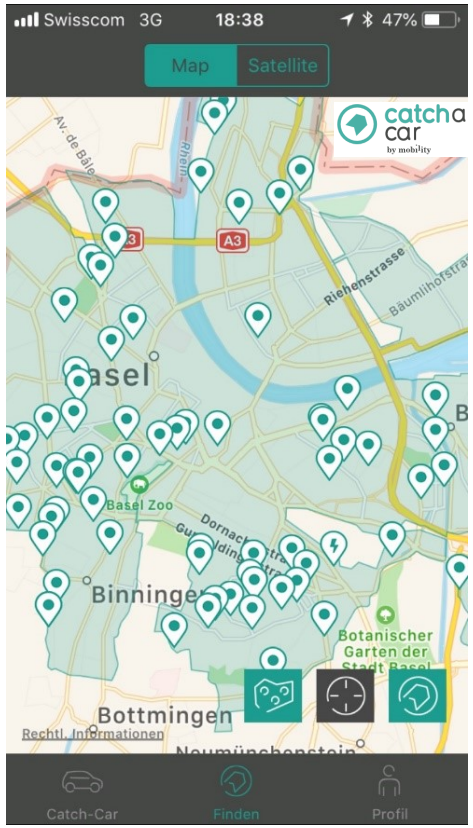
ARE, 2016

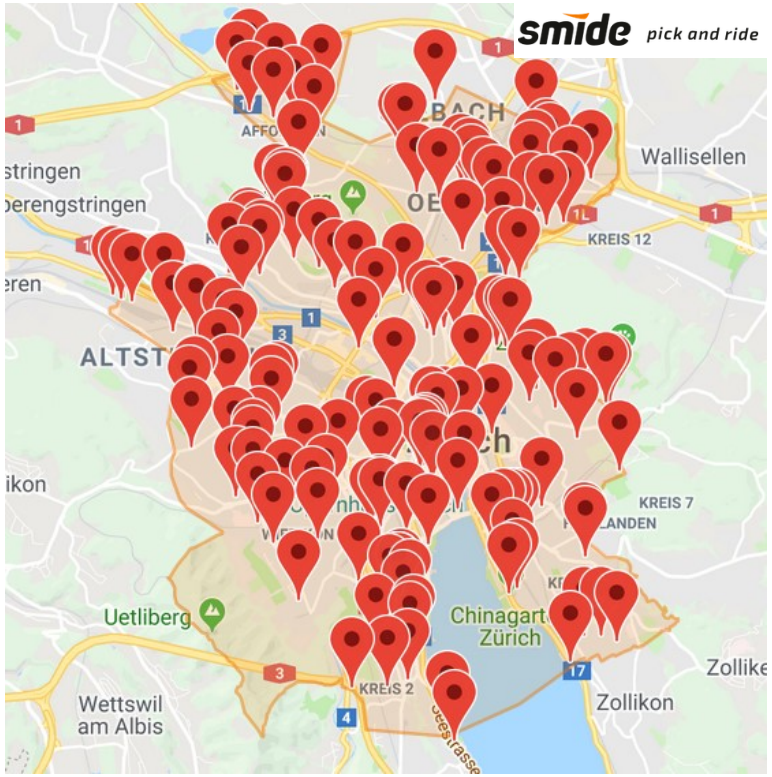
Dichte und Mobilitätsverhalten



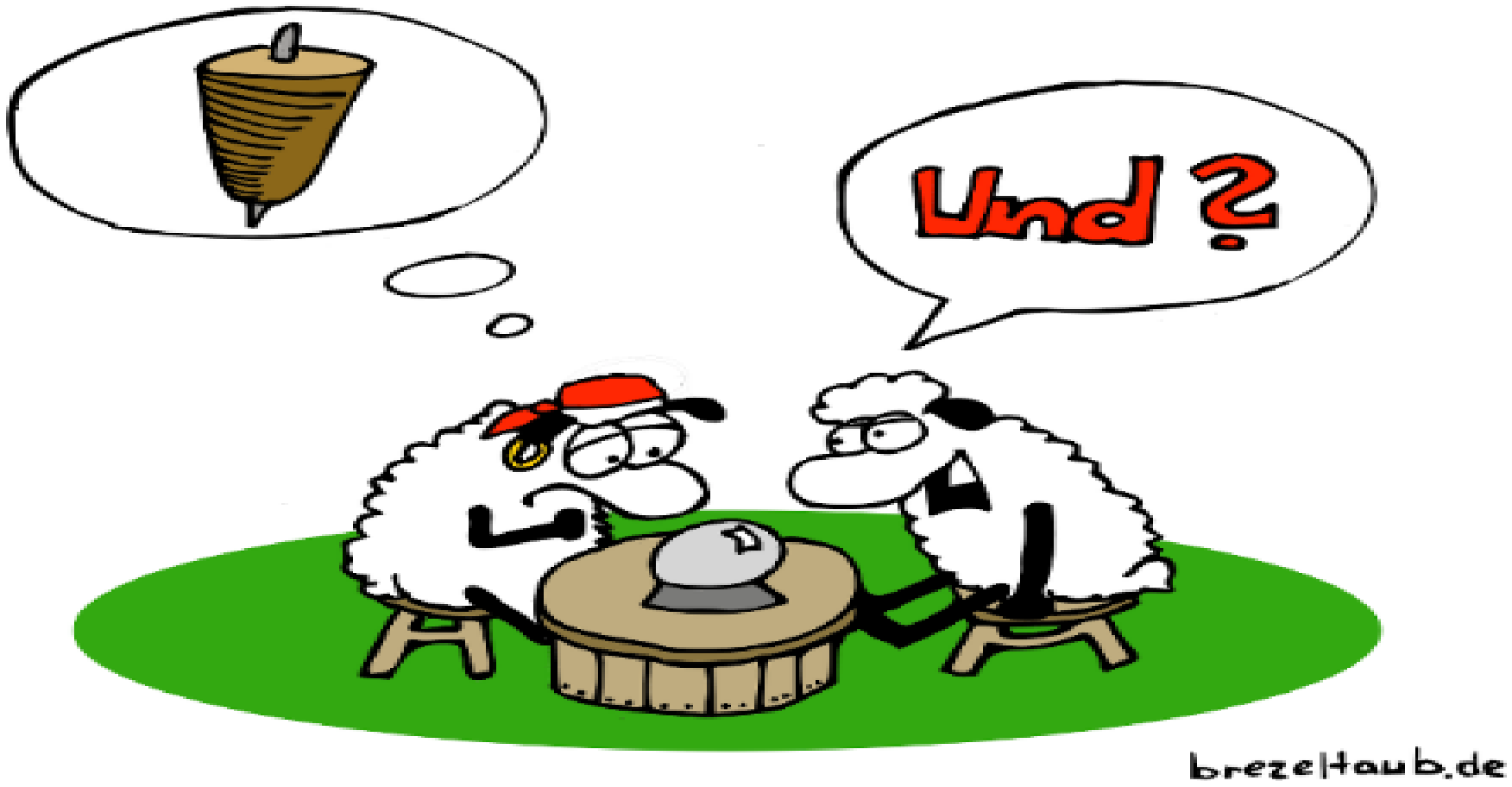
ARE, 2018

Die digitalisierte Mobilität rollt auf uns zu





Die digitalisierte Mobilität rollt auf uns zu



- Trends in der Raum- und Verkehrsentwicklung
- Einschätzung und Handlungsbedarf
- Ansätze zur Zusammenarbeit

Handlungsbedarf zur Verbesserung der Wirkung

- Keine gemeinsame Wahrnehmung der Qualität der Abstimmung zwischen Raum- und Verkehr
    - Konsens über die wichtigen Merkmale einer guten Abstimmung
    - jedoch heterogene Wahrnehmung des aktuellen Stands
    - verbesserte Grundlagen / Verständnis der Wirkungsmechanismen sowie der Kommunikation notwendig

Handlungsbedarf zur Verbesserung der Wirkung und der Prozesse

- Potential des Sachplans Verkehr stärker nutzen

  -> wichtig ist, dass der Sachplan Ziele und grundsätzliche Vorgaben STEP-Prozesse und das PAV geben kann

- Themen Verkehr sowie Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr in der Richtplanung stärken
- Zentrale Bedeutung der Ebene der Regionen und der Agglomerationen
- Notwendigkeit von Gesamtbetrachtungen, insbesondere bei Innenentwicklungsprojekten
- Erschwerte Konzeption von verkehrsarmen Siedlungen durch bestehende Parkplatzpflicht, entsprechend schwierige Steuerung des gewünschten Mobilität
- Infrastrukturfinanzierung und Festlegungen verstärkt an Bedingungen knüpfen

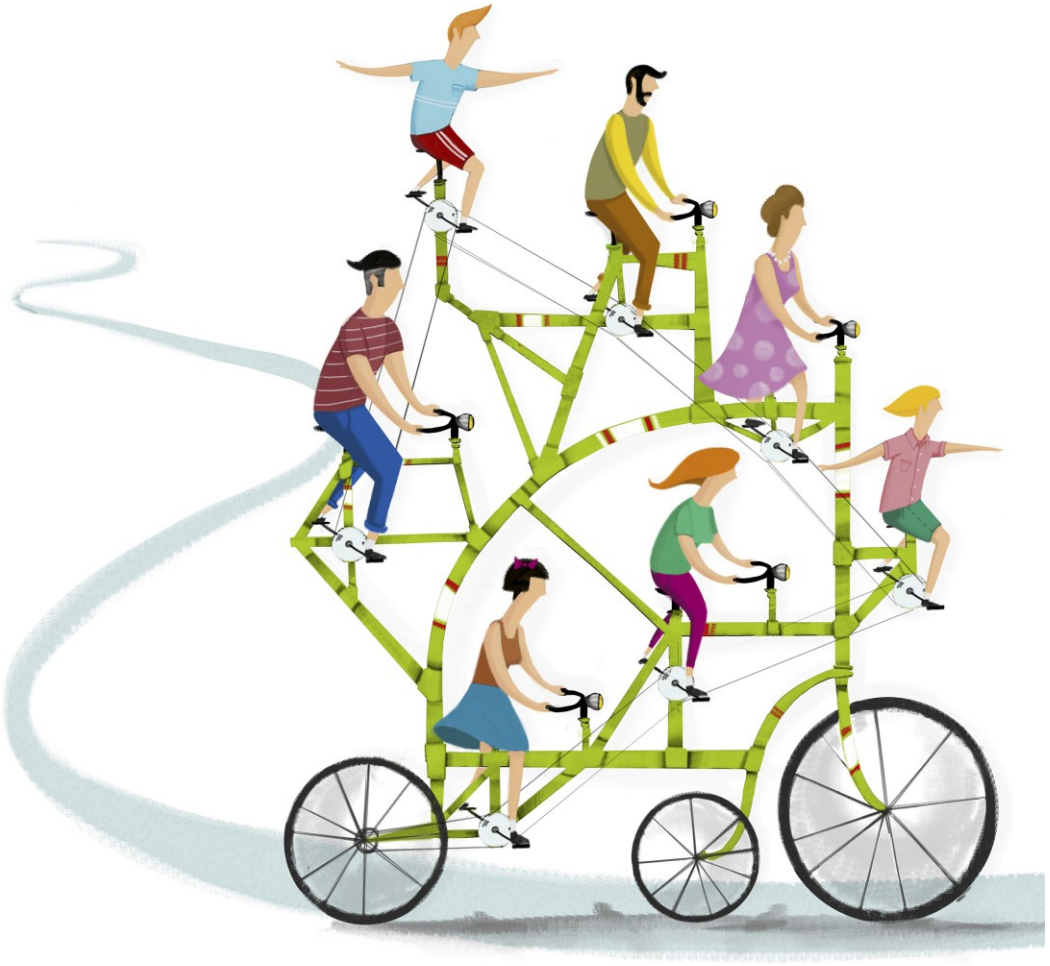
Handlungsbedarf zur Verbesserung der Prozesse

- Raumplanung vor Infrastrukturplanung
- Wichtigkeit einer noch stärkeren Vernetzung der Instrumente
- Bestehende Instrumente stärker vernetzen
- Interkantonale Abstimmungen fördern, etwa in kantonsübergreifenden Projektverfahren (wird in der Bahninfrastrukturplanung bereits erfolgreich angewandt)

- Trends in der Raum- und Verkehrsentwicklung
- Einschätzung und Handlungsbedarf
- Ansätze zur Zusammenarbeit

Alle ins Boot holen

Vorausschauend,
gesamtheitlich,
grenzüberschreitend,
gemeinsam, …



Domani la Svizzera,
SUPSI 2015

Raumkonzept Schweiz

Bund, Kantone, Städte und Gemeinden

Ziel 1

Siedlungsqualität und regionale Vielfalt fördern

Ziel 2

Natürliche Ressourcen sichern

Ziel 3

Mobilität steuern

Ziel 4

Wettbewerbsfähigkeit stärken

Ziel 5

Solidarität leben

Strategie 1

Handlungsräume bilden und das polyzentrische Netz von Städten und Gemeinden stärken

Karte zu Strategie 1

Beiträge der drei Staatsebenen zu Strategie 1

Strategie 2

Siedlungen und Landschaften aufwerten

Karte zu Strategie 2

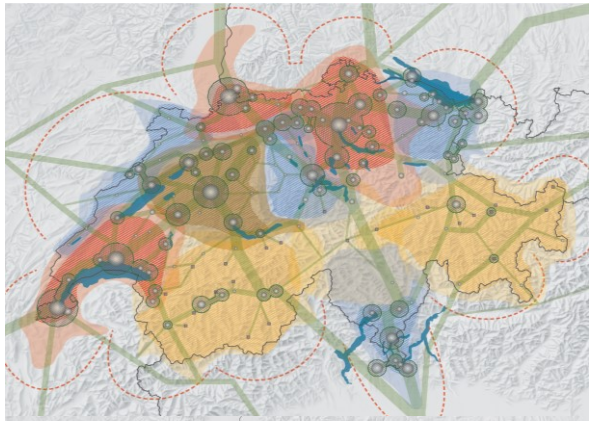
Beiträge der drei Staatsebenen zu Strategie 2

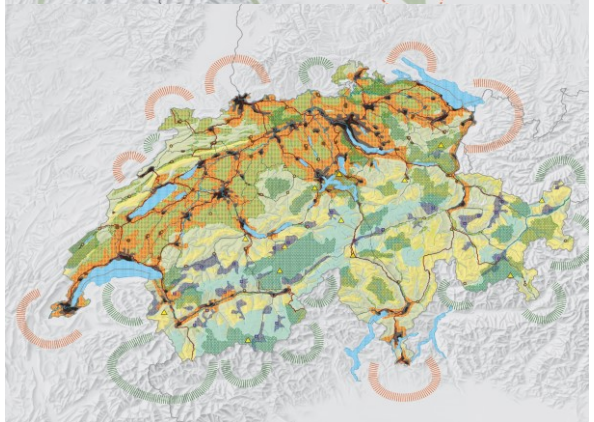
Strategie 3

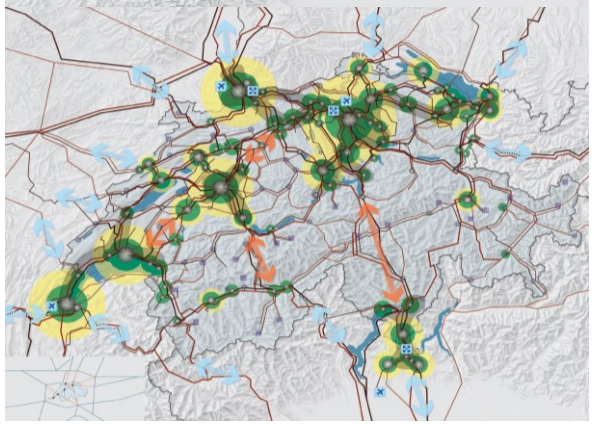
Verkehr, Energie und Raumentwicklung aufeinander abstimmen

Karte zu Strategie 3

Beiträge der drei Staatsebenen zu Strategie 3







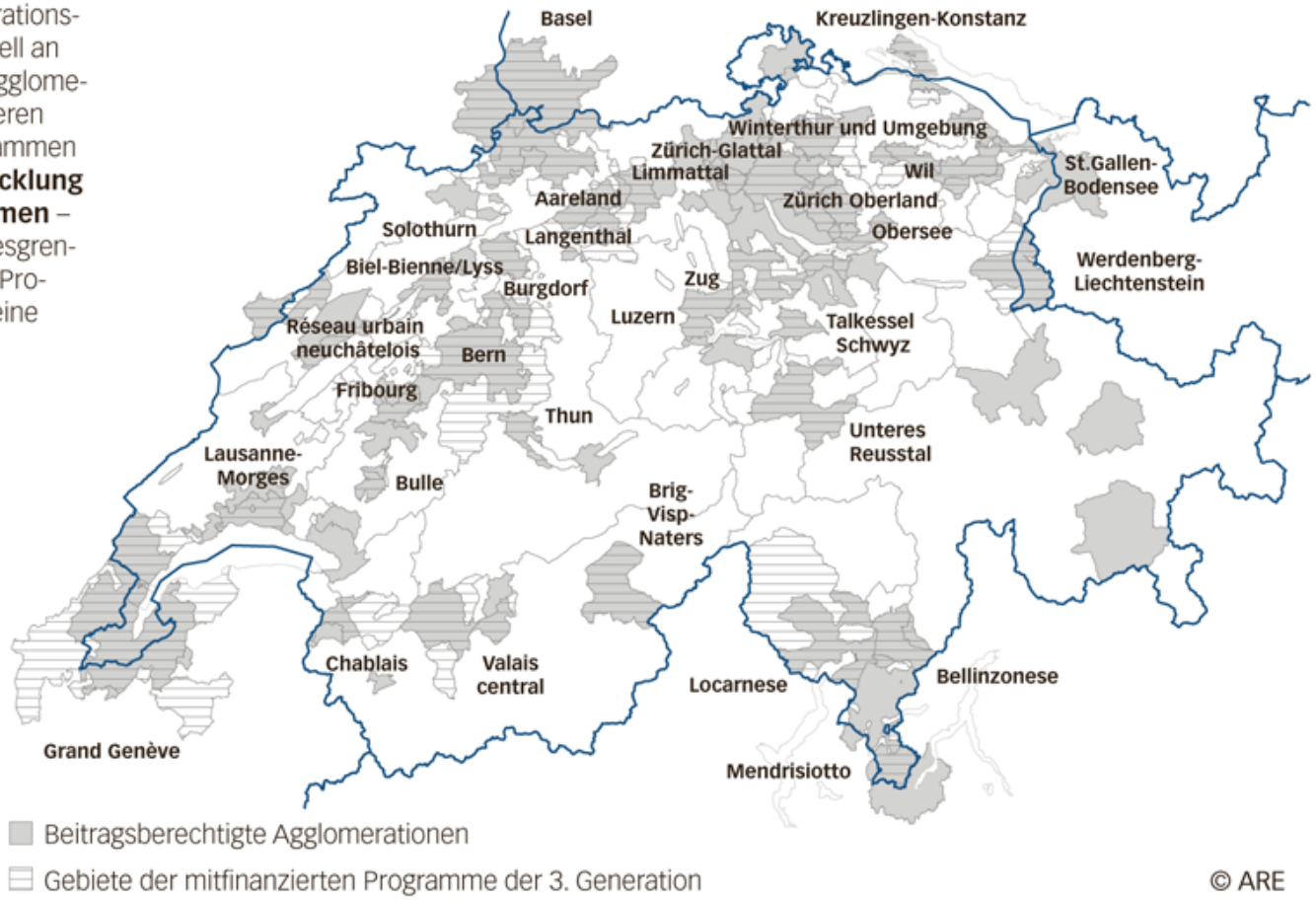
Agglomerationsprogramme Siedlung und Verkehr
Gemeinden/Städte und Kantone

Im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr beteiligt sich der Bund finanziell an Verkehrsprojekten von Städten und Agglomerationen. Von Bundesbeiträgen profitieren Agglomerationen, die mit ihren Programmen die **Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wirkungsvoll aufeinander abstimmen** – über Gemeinde-, Kantons- oder Landesgrenzen hinaus. **32 von 37** eingereichten Programmen der 3. Generation erhalten eine Mitfinanzierung.

75 % der Schweizer Bevölkerung leben in Agglomerationen

80 % der Beschäftigten arbeiten in einer Agglomeration

84 % der Wirtschaftsleistung werden in Agglomerationen erbracht



Bewertung und Priorisierung STEP Bahn AS 2035
Verkehrs- und Raumplanung

Nutzen und Kosten
Es werden die monetär erfassbaren Auswirkungen der Module ermittelt. Dies erfolgt entsprechend dem Bewertungsverfahren NIBA (Nachhaltigkeitsindikatoren für Bahninfrastrukturprojekte).

Veränderung der Überlast Personenverkehr und Güterverkehr
Der Abbau der Überlast ist eines der Hauptziele des STEP AS 2030.

Übereinstimmung mit der Langfristperspektive Bahn
Die Module sollen einen Beitrag zur langfristig angestrebten Entwicklung des schweizerischen Bahnangebotes leisten.

Übereinstimmung mit den Raumentwicklungszielen
Die Module sollen Beiträge zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit und der Vielfalt der Schweiz sowie zur geordneten Siedlungsentwicklung leisten. Auch soll der Boden haushälterisch genutzt werden.

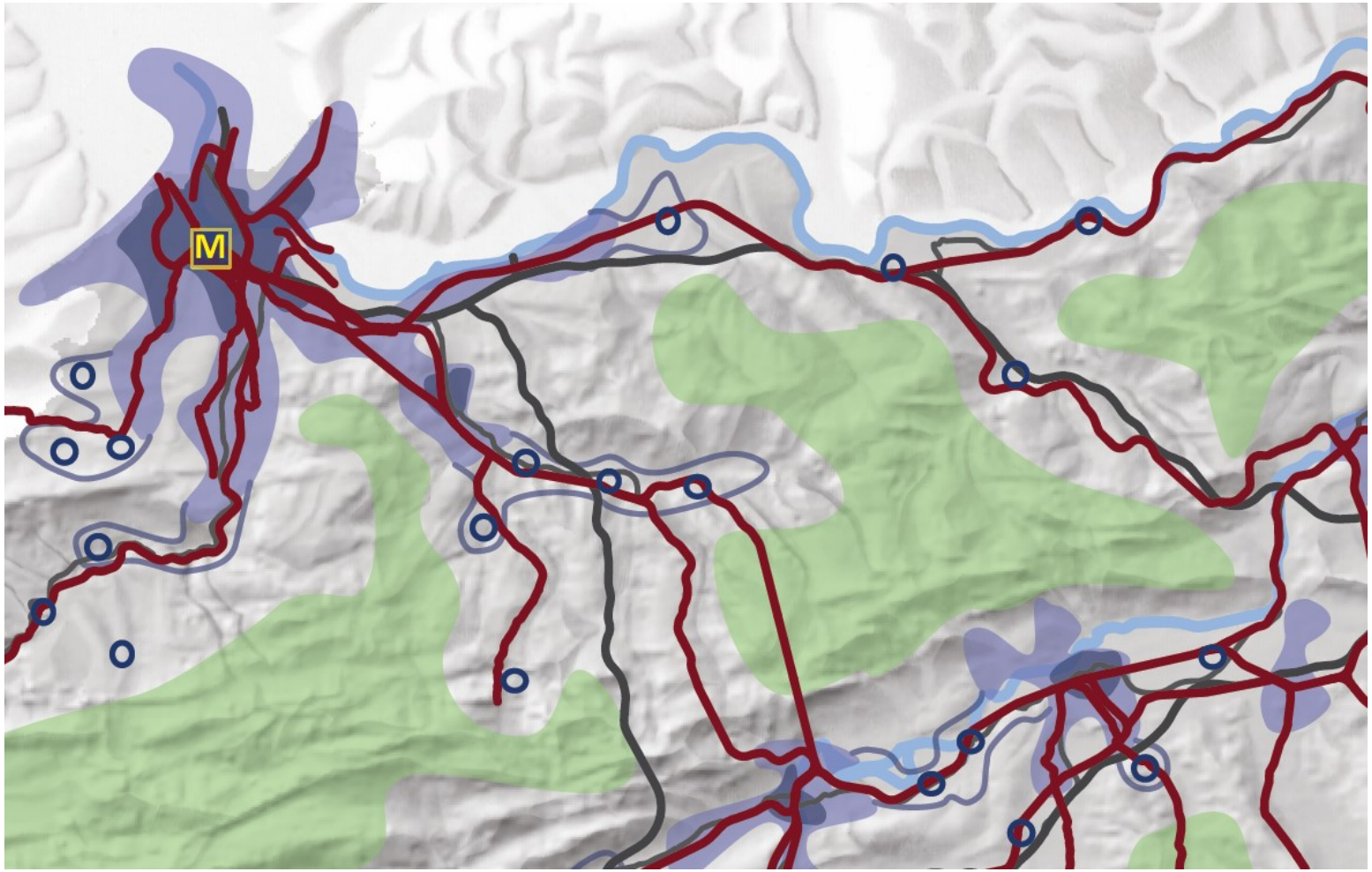
Raumentwicklungsziele STEP AS 2035

Zentrum

Peripherie

	Raumtyp	Siedlungsstrategie	Angebotsstrategie Bahn Personenverkehr	Angebotsstrategie Bahn Güterverkehr
M				
	Urbane Kernzone der metropolitanen und grossstädtischen Zentren Urbane Kernzone	qualitätsvoll verdichten	Verbindungen zwischen den urbanen Kernzonen der metroplitanen und grossstädtischen Zentren stärken, 1/4 h Takt FV. Verbindungen zwischen den urbanen Kernzonen stärken, 1/2 h Takt FV. Innerstädtischer ÖV auf Verdichtung ausrichten.	Versorgung der urbanen Zentren mit Gütern und Entlastung der Strassen. Förderung des Binnen-, Import- und Exportschienengüterverkehrs.
	Agglomerationsräume	Räume gezielt verdichten, aufwerten, eingrenzen	Erschliessung innerhalb der Agglomerationsräume verbessern. Angebotsverdichtung im Kernbereich der Agglomeration, 1/4 h Takt RV. Auf den übrigen Strecken als Regelfall 1/2 h Takt RV. Förderung von Tangentialverbindungen zur Entlastung der urbanen Kernzone.	Versorgung der Zentren mit Gütern und Entlastung der Strassen. Förderung des Binnen-, Import- und Exportschienengüterverkehrs.
	Entwicklungskorridore mit Zentren	Ausbau massvoll und punktuell auf die Zentren ausrichten, Zwischenräume vor Zersiedlung schützen	Anbindung der Entwicklungskorridore an die Zentren sichern, 1/2 h Takt RV.	Versorgung der Zentren mit Gütern und Entlastung der Strassen. Förderung des Binnen-, Import- und Exportschienengüterverkehrs.
	Kleinzentren ausserhalb der Entwicklungskorridore	Kerne aufwerten, Ränder eingrenzen, zusammenhängende Flächen erhalten	Anbindung der Kleinzentren in die urbanen Zentren und der Zentren der Entwicklungskorridore erhalten, max. 1/2 h RV.	Versorgung der Zentren mit Gütern und Entlastung der Strassen. Förderung des Binnen-, Import- und Exportschienengüterverkehrs.
	Zwischenräume, Landschaften unter Druck	Siedlungsentwicklung auf bestehende Kerne ausrichten	Heutiges Angebotsniveau erhalten, Grunderschliessung gewährleisten	Verlagerung des alpenquerenden Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene.
	Ländl. Räume, LW-Flächen, zusammenhängende Naturpärke	Siedlungsentwicklung bremsen, Landschaften erhalten und schützen	Heutiges Angebotsniveau erhalten, Grunderschliessung gewährleisten	Verlagerung des alpenquerenden Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene.
	Tourismuszentren	Siedlungsentwicklung bremsen, Landschaften erhalten und aufwerten	Verbesserung der Erschliessung der wichtigsten Tourismusorte an die Zentren und Landesflughäfen.	Verlagerung des alpenquerenden Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene.

Karte Ausschnitt Nordwestschweiz - STEP AS 2035



ARE, 2016

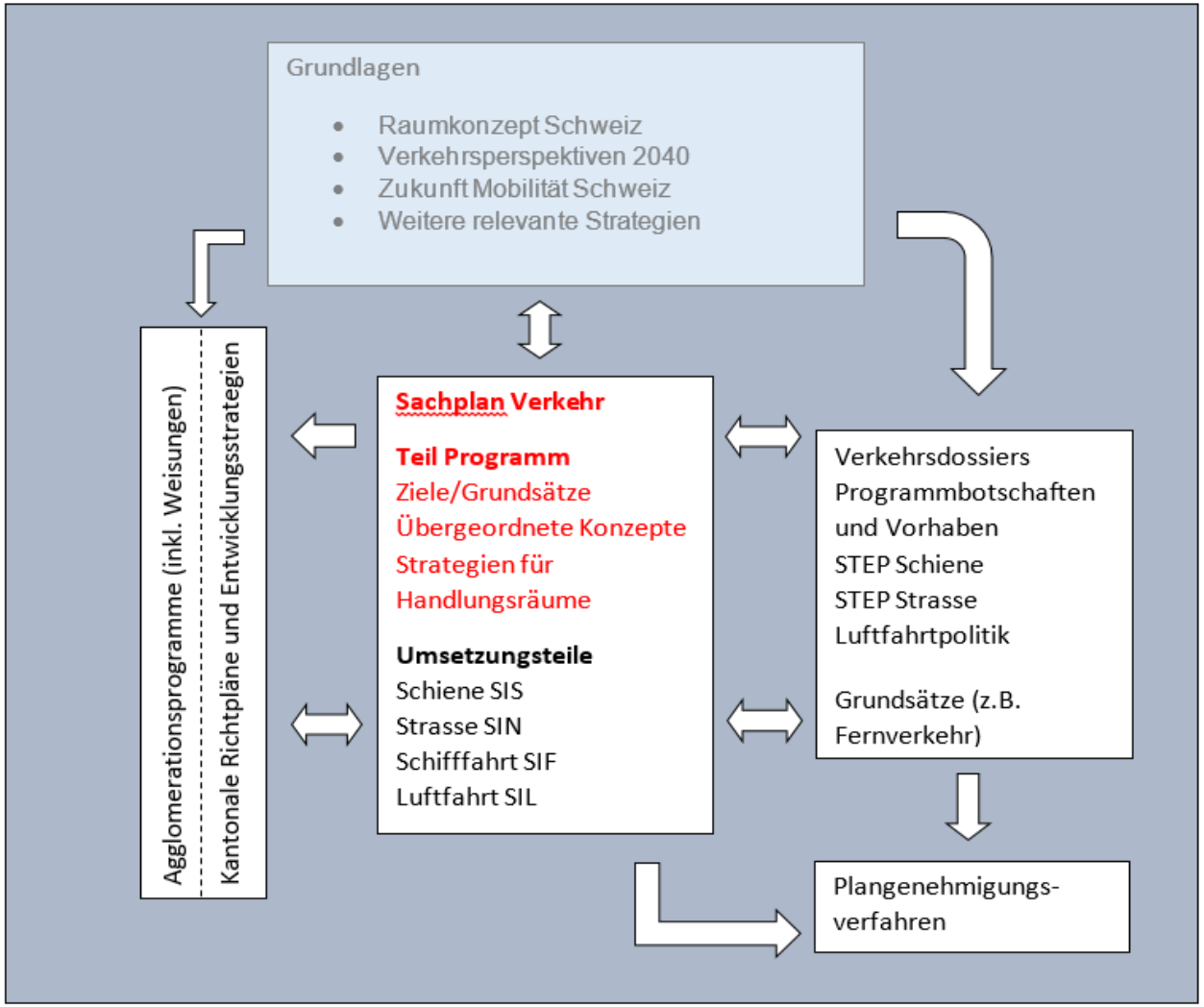
Neuausrichtung Sachplan Verkehr, Teil Programm
Gesamtverkehrliche und räumliche Betrachtung

Das Mobilitätsangebot soll unter dem Aspekt der gesamtverkehrlichen Betrachtung geplant werden und auf die Raumentwicklung abgestimmt sein. Dies umfasst **alle Verkehrsträger** auf Strassen, Schiene, im Wasser und in der Luft.

Das Gesamtverkehrssystem umfasst somit sowohl den **privaten Individualverkehr** wie auch den **öffentlichen Verkehr**. Es umfasst zudem die Infrastruktur **aller drei Staatsebenen**.

Die gesamtverkehrliche Betrachtung benötigt somit einen **intensiven Austausch aller Betroffenen auf Stufe Bund, Kantone und Gemeinden**. Der Sachplan Verkehr bietet dafür einen Rahmen.

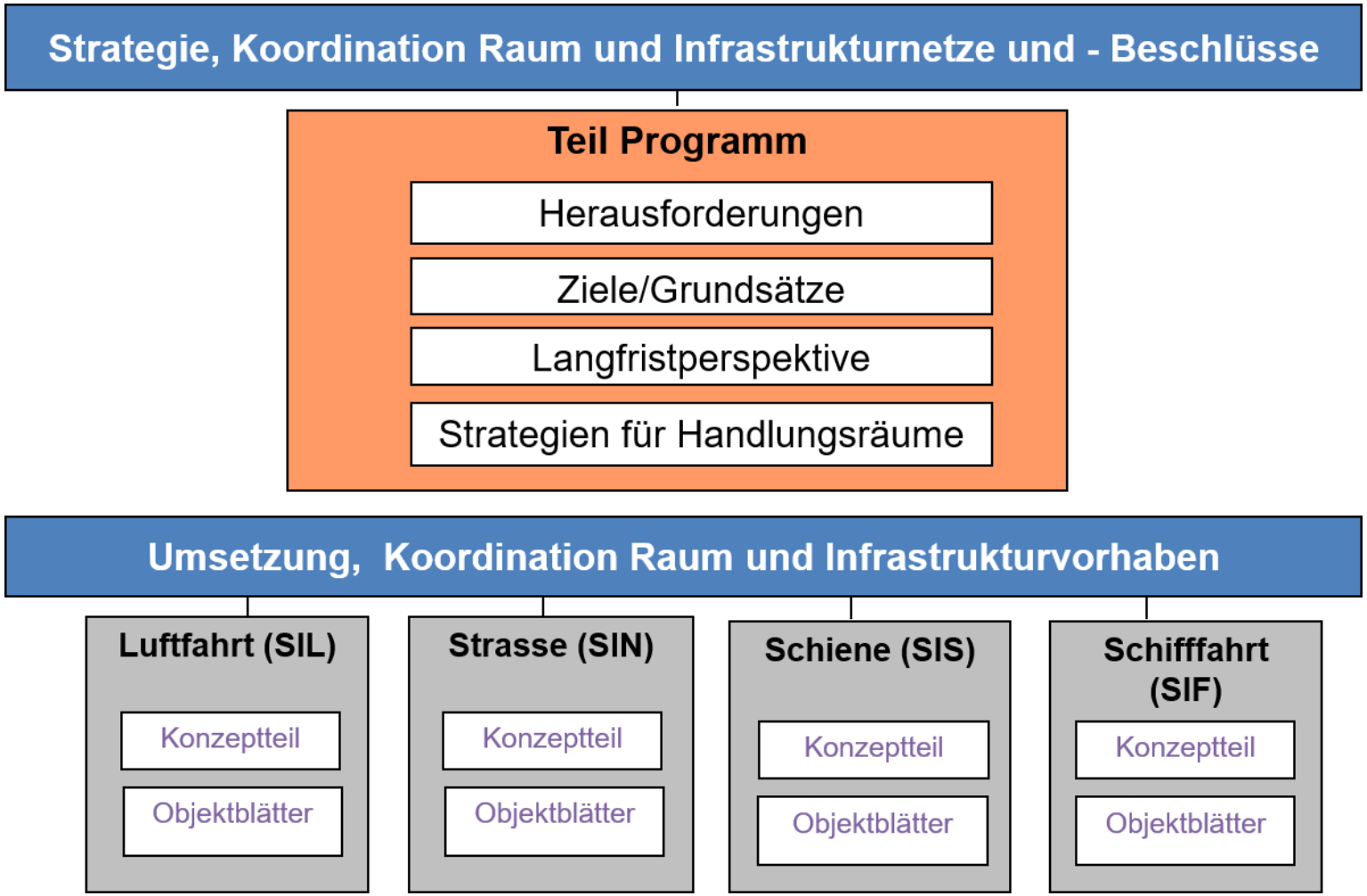
Sachplan Verkehr - Einbettung in bestehendes Umfeld



- ⇨ **Strategische Entwicklungsziele**
- ⇨ **Basis für Entscheidungen**
- ⇨ **Fokus Verkehrsinfrastrukturen**

- Koordination Raum und Verkehr
- Abstimmung Gesamtverkehrssystem
- Umgang mit Synergien und Konflikten
- **Zusammenarbeit in Handlungsräumen**
- Information und Transparenz

Sachplan Verkehr - Aufbau



Sachplan Verkehr - Termine

2018 Bundesinterne Erarbeitung

2019 Zusammenarbeit mit Kantonen -> Workshops zu den Handlungsräumen

2020 Anhörung /Mitwirkung

2020 Verabschiedung durch den Bundesrat

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Office fédéral du développement territorial ARE
Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE
Uffizi federal da svilup dal territori ARE

Netzwerkanlass

Mobilität und Raum CH

Freitag, 16. November 2018 | Bern

Programm

13:40	**Ausgewählte Beispiele** • Siedlung und Verkehr abstimmen – Erkenntnisse aus acht Praxisbeispielen • Stadt Luzern – Siedlung und Mobilität zusammen entwickeln	Jonas Bubenhofer Projektleiter Metron Verkehrsplanung AG Sarah Grossenbacher Stv. Leiterin Stadtplanung Stadt Luzern Milena Scherer Stv. Leiterin Mobilität, Tiefbauamt Stadt Luzern
14:30	**Diskussion im Plenum**	
14:45	**Pause**	

Diskussion

Nach der Pause → Diskussionsgruppen (Piazza)

Start 15:15

Gruppe 1:

Raumplanung vor Verkehrsplanung!

Grosser Saal

Gruppe 2:

Das Denken im Gesamt-verkehrssystem ist selbstverständlich!

NEU: Piazza

Gruppe 3:

Bei Zielkonflikten gibt es keine Patenlösungen, aber unterstützende Prozesse!

NEU: Grosser Saal

Gruppe 4:

Die Zukunft ist kollektiv!

Saal 2

Ende 16:00

Bitte um 16:00 wieder hier für Fazit und Ausblick

Fazit

Ausblick

- Netzwerk «Mobilität und Raum» → 1x jährlich
- Anwendung neuer Zusammenarbeitsformen
- Liste der zuständigen Personen
    - Bund
    - Kantone
    - Agglomerationen
    - Städten und Gemeinden
    - *Mobilitätsanbieter*
- Nationale Mobilitätskonferenz 2019