



1. ARE-Netzwerkanlass «Mobilität und Raum CH», 16. November 2018, Bern

Kurznotizen zu den vier Thesen-Workshops

- 1. Raumplanung vor Verkehrsplanung!**
- 2. Das Denken im Gesamtverkehrssystem ist selbstverständlich!**
- 3. Bei Zielkonflikten gibt es keine Patentlösungen, aber unterstützende Prozesse!**
- 4. Die Zukunft ist kollektiv!**

Die folgenden Notizen geben die Diskussionen in den einzelnen Gruppen wieder. Die Aussagen sind aber (wo nicht anders vermerkt) nicht zwingend eine gemeinsame Sicht oder die Haltung des ARE.

1. «Raumplanung vor Verkehrsplanung»

Diskutiert wurde die Frage, ob dieser Ansatz richtig ist, oder ob es zielführender wäre, bezüglich des Infrastrukturausbaus die Raumplanung gleichzeitig oder sogar der Infrastruktur nachgelagert vorzunehmen.

Es gibt dazu differierende Sichtweisen. Auf der einen Seite besteht die Einsicht, dass die Raumplanung vorgeben soll, wo welche Gebiete in welchem Umfang erschlossen werden sollen. Wenn die Raumentwicklung diffus bleibt, so wird die Abschätzung künftiger Verkehrsströme schwierig. Ziel muss sein, dass die Raumentwicklung eine Grundlage für den effizienten Betrieb der Verkehrsinfrastrukturen vorgibt.

Auf der anderen Seite dürften aber keine Räume ungeachtet der Möglichkeiten zur verkehrlichen Erschliessung entwickelt werden. Die Raumentwicklung muss auch unter Berücksichtigung der noch vorhandenen Kapazitäten vorangetrieben werden.

Die Teilnehmenden an der Diskussion sind sich einig, dass für eine kohärente Raum- und Verkehrsplanung das Denken in Varianten zentral ist. Nur auf diese Weise können die verschiedenen Aspekte der räumlichen Wirkung von Verkehrsinfrastrukturen (und umgekehrt!) miteinander verglichen und abgeschätzt werden.

Ebenso besteht Einigkeit über die Erkenntnis, dass der Umgang mit Zielkonflikten elementar ist, sei es zwischen den Staatsebenen, aber auch zwischen den jeweils involvierten Akteuren. Diese Zielkonflikte müssen deshalb frühzeitig angesprochen und in den weiterführenden Arbeiten berücksichtigt werden.

2. «Das Denken im Gesamtverkehrssystem ist selbstverständlich»

Die Diskussion fokussierte zuerst auf die **Hindernisse**, die ein solches Denken im Gesamtverkehrssystem erschweren. Als solche wurden benannt:

- Generell:
 - Unklare gesellschaftliche/politische Haltungen oder Zielsetzungen (Ausbau statt Fokussieren/Konzentration/Effizienzsteigerung)
 - Interessenkonflikte und politische Abhängigkeiten
- Horizontale Organisation:
 - Organisatorische Trennung von Raumentwicklung und Verkehr sowie Trennung von MIV, ÖV und LV (teilweise sogar in unterschiedlichen Departementen)
 - Verschiedene Planungsträger für Verkehrsinfrastrukturen
 - Aber auch bei Kantonen mit zusammengefassten Ebenen: durch Trennung von Strategie und Bau/Betrieb entstehen neue (Phasen-)Schnittstellen
- Vertikale Organisation:
 - Verschiedene Staatsebenen erschweren Globalsicht
 - Stadt/Land-Konflikte im Verkehr besonders ausgeprägt
- Finanzen/Politik:
 - Politik hat oft keine Gesamtverkehrssicht, Vermeidung von schwierigen oder heiklen Grundsatzentscheiden
 - Auch Finanzierung ist sektoral organisiert; eigene «Töpfe» (z.B. NAF, BIF) behindern Gesamtplanung
 - Parkplätze sind ein «rotes Tuch»
 - MIV, ÖV, Velos und FV haben eigene Lobbys, aber eine übergeordnete Lobby fehlt
- Personen:
 - Meist nur sektorielle fachliche Hintergründe in der Verwaltung
 - Konflikte zwischen öffentlichen und privaten Interessen
 - Lokale Bauwirtschaft versus Gemeinde
 - Einzelprojekt <-> Einzelprozesse

In einem zweiten Schritt wurden **Lösungen** gesucht, um diese Hindernisse zu überwinden:

- Generell:
 - gleiches Verständnis entwickeln, «Zuhören» entwickeln und Interaktionen verstehen
 - frühzeitig und häufiger zusammenarbeiten
 - Gesamtverkehrssystem: je dichter Besiedlung, desto angepasster sollte der Modal Split sein
- Horizontale Organisation:
 - Verkehrs- und Raumplanung von Anfang an aufeinander abstimmen
 - Häufiger «Jour Fixe» mit anderen Ämtern zu Mobilitätsthemen
 - Zusammenfassung der strategischen Planung und Trennung von sektoriellem Bau und Betrieb
- Vertikale Organisation:
 - Zusammenarbeit auch institutionalisieren (im Rahmen der Agglomerationsprogramme wurde die Zusammenarbeit forciert)
- Finanzen/Politik:
 - Zusammenfassung der Mobilitätsthemen in einem eigentlichen «Verkehrsgesetz»
 - Finanzierung besser aufeinander abstimmen (gemeinsame Ziele entwickeln)
- Innovation fördern:
 - Vorbereitet sein auf neue Akteure im Mobilitätssektor
 - Klare Zuständigkeit für Innovation vereinfacht Verfahren (Ansprechpartner, Abläufe, Förderung)
 - Relevante Gesetze (insbesondere neue) auf allfällige Innovationshemmnisse analysieren
 - Flexibilität einbauen (Abläufe, rechtliche Grundlagen)

3. «Bei Zielkonflikten gibt es keine Patentlösungen, aber unterstützende Prozesse!»

Analysiert und diskutiert wurden positive und negative Erkenntnisse aus Zielkonflikten zwischen Raum- (RP) und Verkehrsplanung (VP) auf und zwischen allen drei staatspolitischen Ebenen. Daraus entstand zusammengefasst das folgende Fazit:

Wichtigste Erkenntnisse

- These des Workshops wird von allen Teilnehmenden bejaht
- Umfassende Gesamtsicht wichtig, damit wird Richtung für Aktivitäten vorgegeben
- Schnittstellen generell in informellen Prozessen angehen und dann in formellen Instrumenten verbindlich festhalten
- Alle relevanten Ebenen involvieren

Weitere wichtige Aspekte, Erfahrungen und Anregungen

- Kantone wünschen sich bessere Vorgaben im Sinne einer Gesamtsicht von VP und RP für ganze CH, d. h. aus Bundessicht, die die Richtung und Ziele für alle weiteren Ebenen vorgibt.
- Bei STEP Strasse und Schiene vermissen einige Kantonsverteter die enge Koordination mit der Raumentwicklung
- Mögliches Vorbild: In der landwirtschaftlichen Planung läuft das Zusammenspiel aller drei Ebenen (Bund/Kantone/Gemeinden) gut.
- Oft funktionieren Prozesse von 'unten nach oben' gut - wie beim Masterplan der Stadt St. Gallen, der nun als Beispiel für den ganzen Kanton Vorzeigecharakter hat.
- Um Anliegen an Bundesämter zu formulieren, helfen informelle Prozesse gut, Resultate müssen aber dann in formellen Instrumenten festgehalten werden.
- Junges, aktuelles Thema zu Bund-Gemeinden: Der Bund interessiert sich immer mehr für lokale verkehrspolitische Ziele, da sich an dieser Schnittstelle vermehrt Zielkonflikte zeigen. Die Städte wollen eher immer weniger MIV auf ihrem Perimeter, was diesen auf übergeordnetes Strassennetz, sprich Autobahnen und Autostrassen bringt, für die der Bund zuständig ist. Engpassbeseitigungen helfen schnell nichts mehr.
- Verschiedene Bewertungssysteme beim Bund (STEP, AP, NISTRA, etc.), die nicht übereinstimmen. Für Kantone und Gemeinden schwierig in der Anwendung.
- Generell wird Verkehrsplanung von «Bestellern» gemacht, die Raumplanung dagegen von Gemeinden und Kanton.
- Kantone haben eine immer wichtigere und vielfältigere Funktion als Besteller, Planer und Ersteller, und könn(t)en dank einer informellen «Gebietsplanung» besser mit dem Bund zusammenarbeiten wie Bsp. Glatttal zeigt, wo mit einem «Zielbild» von 'unten nach oben' gearbeitet wurde.
- Regionalplanungen kommen immer mehr, sind jedoch zeit- und ressourcenaufwändig.
- Luftfahrt, Flughäfen: Abstimmung schwierig.
- Agglomerationsprogramme Siedlung und Verkehr: Notwendigkeit der Zusammenarbeit zwischen RP und VP erkannt in den ersten drei Generationen. Instrument bislang sehr gut für Gemeinden. Neu kommen immer mehr auch die Kantone hinzu, was Prozess zur Abstimmung zw. RP und VP zusätzlich erschwert.
- Risikobetrachtungen funktionieren auf allen staatspolit. Ebenen gut (gute Bsp. Kantone BE, SG, ZH).
- Grundsätzliche Frage: Sind wir organisatorisch auch für die Zukunft auf allen Ebenen gut aufgestellt für die Bewältigung der Schnittstellen, die auch noch hinzukommen könnten? Frage blieb im Raum stehen.

4. «Die Zukunft ist kollektiv! »

Diskutiert wurde, ob die absehbaren Entwicklungen mit Zeithorizont 2025 für oder gegen eine Erhöhung der geteilten Mobilitätsformen (ÖV, Car- Bike- und Ride-Sharing) wirken. Ziel war, die Faktoren bzw. Rahmenbedingungen, die eine kollektive Reisekette attraktiv machen würden, zu identifizieren.

Die Diskussion fand in Form eines Rollenspiels aus der Sichtweise unterschiedlicher Akteure auf dem Mobilitätsmarkt der Zukunft (private Konsumenten, private Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen, öffentliche Hand) statt.

Konsumentensicht

Vorgegeben waren folgende zwei Profile:

- Ein einkommensschwacher Pendler aus einer ländlichen Gemeinde, der in einem Nebenzentrum einer grossen Agglomeration arbeitet
- Eine reiche Familie aus einem urbanen Zentrum, die in den Ferien in eine ländliche Gemeinde fährt

Erkenntnisse aus der Diskussion:

Für den Pendler ist vor allem das Vorhandensein von Parkplätzen am Arbeitsplatz oder an einem Park und Ride Standort relevant. Der Arbeitgeber könnte in Zukunft eine aktivere Rolle übernehmen und Anreize schaffen, um die kollektive Mobilität attraktiver zu machen. Im Pendlerverkehr wird bis 2025 keine grundlegende Änderung des Verhaltens betreffend geteilter Mobilität erwartet, vielleicht aber später (vermehrtes ortsunabhängiges Arbeiten etc.).

Für die Familienreise wäre eine kollektive Reisekette nur attraktiv, wenn sie individualisiert, exklusiv und bequem gestaltet wird. Individualisierbare, kollektive Verkehrsangebote anzubieten ist also eine wichtige künftige Herausforderung für die Anbieter.

Privater Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen

Vorgegeben waren folgende zwei Profile:

- Ein traditionelles Verkehrsunternehmen
- Ein neuer Player im Bereich der Mobilität

Erkenntnisse aus der Diskussion:

Für den neuen Player sind die wichtigsten Stichworte: best-Price-Garantie, überall und unkompliziert. Er wird sich aber weiterhin an den heutigen Angeboten und Präferenzen orientieren. Voraussetzung für dieses Geschäftsmodell ist die kostenlose und vollständige Verfügbarkeit von Echtzeitverkehrsdaten.

Das eher traditionelle Verkehrsunternehmen fokussiert auf Verbindungen mit grosser Nachfrage. Flexibilisierung der Angebote ist aber auch da zentral. Verbindungen, auf welchen die Nachfrage nicht gross genug ist, werden dem Individualverkehr überlassen. Hubs haben dann im periurbanen und ländlichen Raum eine zentrale Bedeutung.

Ohne Anpassungen an der Regulierung führt dies zu:

- Einer starken Konkurrenz zwischen neuen und bestehenden Anbietern in den Städten
- einem Rückzug kollektiver Verkehrsformen aus dem ländlichen Raum.

Öffentliche Hand

Vorgegeben waren folgende zwei Profile:

- touristische Gemeinde in den Bergen
- Vorsteherin des UVEK

Erkenntnisse aus der Diskussion:

Die touristische Gemeinde wird in Zukunft bei Mobilitätsanbietern Pakete von Mobilitätsdienstleistungen erwerben bzw. in Kooperation mit diesen Paketen von Mobilitäts- und Tourismusdienstleistungen anbieten.

Aus Bundesicht sollen in den Städten und Agglomerationen vor allem der klassische, kollektive ÖV sowie Velo- und Fussverkehr die Mobilität sicherstellen. In den übrigen Gebieten werden Hubs in den regionalen Zentren als Umsteigepunkt zwischen bedarfsgerechten und flexiblen Angebotsformen und Haupt-ÖV-Achsen noch stärker an Bedeutung gewinnen. In den ländlichen Räumen werden neue intermediäre Formen zwischen MIV und ÖV entwickelt, um die Nachfrage effizienter abzudecken. Als Herausforderungen werden die Akzeptanz für die negativen Auswirkungen von Verkehr und für Mobility Pricing sowie der Widerspruch zwischen einerseits Individualisierung & hoher Kaufkraft und andererseits dem Trend zu & den Vorteilen von Sharing identifiziert.