



Zusammenfassung Padlet-Sessions

Netzwerkanlass Mobilität & Raum CH 3.9.2020

Aktenzeichen: ARE-022-5/20/2/3

In den folgenden Abschnitten wird die mündliche und schriftliche Diskussion aus den sechs Padlet-Sessions zusammengefasst. Die Inhalte entsprechen nicht zwingend der Meinung des Bunds.

PS 1 Verkehrsdrehscheiben <https://padlet.com/arenetwork/ws1>

Wo werden welche Verkehrsdrehscheiben (verschiedene Typen) benötigt?

Die vorgeschlagenen Typen von Verkehrsdrehscheiben (gemäss Programmteil des Sachplans Verkehr) sind nach Ansicht verschiedener Teilnehmenden durch kleine, dezentrale P+R-Anlagen sowie allenfalls durch «Mini-Drehscheiben» auf Quartiersebene, auch zum Umstieg zwischen öffentlichem Verkehr und Fuss- und Langsamverkehr, zu ergänzen. Verschiedene Fragen wurden nach der Definition einer Drehscheibe gestellt: Sind Drehscheiben zwingend an den ÖV angeschlossen oder versteht man auch reine Carpooling-Plätze darunter? Können auch Bushaltestellen den Umstieg vom Auto auf den ÖV effizient unterstützen? Bestehende Beispiele wie Bern-Neufeld geben Hinweise darauf, dass eine Busanbindung weniger Potential zu haben scheint Autofahrende auf den ÖV zu verlagern, als ein Bahnhof.

Bei der Diskussion zu den einzelnen Typen von Drehscheiben mit ihrer Lage und Funktion gab es Klärungsbedarf zwischen den Typen 1 und 3, welche beide die Zentren von Agglomerationen darstellen. Während es sich beim Typ 1 um die Verkehrsdrehscheiben in den grossen Agglomerationszentren wie Bern, Basel oder Lausanne handelt, wo der Schwerpunkt auf ÖV, Fuss- und Veloverkehr und Sharingangeboten liegt, kann der MIV an den zentralen Bahnhöfen der kleineren Agglomerationen (Typ 3, Beispiele Thun oder Vevey-Montreux) durchaus seinen Platz haben. Die Beispiele des Typs 2, Bern-Wankdorf und Bern-Brünnen, liegen, nach Einschätzung verschiedener Teilnehmer des Workshops, nicht am Agglomerationsrand, sondern sind echte Stadtbahnhöfe. Die Generierung zusätzlichen Autoverkehrs durch neue P+R-Häuser ist in innenstadtnaher Lage mit grosser Vorsicht zu geniessen. Kleinere Parkplätze, die sich aber vorwiegend an Einkaufs- und Freizeitreisende mit Ziel der Innenstadt richten, könnten aus Einschätzung einiger Teilnehmenden aber Sinn machen. Eine wichtige Bedingung für das Funktionieren der Drehscheiben sind ein gesamträumliches Parkraummanagement, das nach wie vor schwierig auf regionaler / überkommunaler Ebene zu etablieren ist, sowie ein gutes ÖV-Angebot. Für Stadtbahnhöfe wie Wankdorf kann dies auch bedeuten, die Knotenstruktur im Schienenverkehr zu überdenken. Klare Kritik wurde dem Typen 5, den Drehscheiben zur MIV-Bündelung, z.B. an der Autobahn, entgegengebracht. Es stellen sich in diesem Zusammenhang insbesondere die Frage nach ihrer Lage und Grösse, ihrem ÖV-Angebot und ihrer räumlichen Einbindung. Durch diesen Typen könnte die Erreichbarkeit in Landschaften unter Druck zusätzlich erhöht werden. Beim Typ 4, den regionalen Knoten, können Drehscheiben zur Verlagerung vom Auto auf den ÖV unter Umständen sinnvoll sein, es müssen aber die jeweiligen verkehrlichen Bedingungen berücksichtigt werden und dürfen keine neuen Engpässe auf den bestehenden Strassen geschaffen werden. Zudem dürfen durch die Schaffung neuer Drehscheiben - bzw. durch die Stärkung bestehender Drehscheiben - bestehende Zentren nicht konkurriert werden.



Grundsätzlich stellen die räumliche Einbindung der Drehscheiben und ihre Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung eine zentrale Herausforderung dar: Meist wird der Ansatz verfolgt, die Drehscheiben möglichst dezentral anzuordnen, um den Autoverkehr so früh wie möglich an der Quelle zu verlagern. Dort hält sich aber die Siedlungsentwicklung - gemäss den Vorgaben der kantonalen Richtpläne - in der Regel in Grenzen. Dennoch kann ein gewisser Mehrwert durch Einkaufs- und Dienstleistungseinrichtungen den Mehraufwand des Umsteigens mindern. Verschiedene Teilnehmende wiesen auf Risiken bei der Kommunikation der Verkehrsdrehscheiben hin. Es darf nicht der Eindruck erweckt werden, dass eine Gemeinde an wirtschaftlicher oder gesellschaftlicher Bedeutung verliert, wenn sie nicht offiziell als Verkehrsdrehscheibe deklariert ist. Schliesslich liegt die Umsetzung der Verkehrsdrehscheiben in den Händen der Gemeinden. Eine überkommunale Gesamtsicht ist dennoch unabdingbar, auch im Zusammenhang mit flankierenden Massnahmen wie Parkraummanagement. Die konzeptionell-strategische Planung muss also auch auf höherer Ebene von Regionen und Kantonen, allenfalls in Unterstützung durch den Bund, angegangen werden.

PS 2 Erschliessung / Desserte <https://padlet.com/arenetwork/ws2>

Eine Chance für eine optimierte Erschliessung der ländlichen Räume? / Une chance pour une desserte optimisée des territoires ruraux ?

Das zweite Padlet fokussierte auf die Chancen und Risiken, die eine vernetzte Mobilität für ländliche Regionen bedeutet. Bei Reisen im ländlichen Raum oder in der vom ÖV ebenfalls nicht dicht abgedeckten intermediären Siedlungsraum wird auch mit der vernetzten Mobilität der MIV deutlich attraktiver sein. Die letzten Meilen sind insbesondere auch zu Randzeiten ein Problem, welches den ÖV generell weniger attraktiv macht, da dadurch Flexibilität/Spontanität eingeschränkt ist. Allerdings ermöglichen neue Angebote wie Mitfahrhaltestellen (Taxito), Car Sharing-Möglichkeiten oder gezielte Mikromobilitätsangebote an/zu ÖV-Stationen auch eine Verbesserung in der Mobilität für Personen ohne (eigenes) Auto. Durch deren virtuelle Verknüpfung werden diese Angebote auch einfacher sichtbar. Allerdings zeigt sich, dass neue Mobilitätsangebote eher dort angeboten werden, wo eine dichte Besiedlung vorhanden ist.

Mitfinanzierungs- und Partizipationsmodelle seitens Gemeinden oder Kantone sind zu prüfen. Als Problem wurde teilweise das Miliz-System identifiziert, da das nötige Fachwissen fehlt. Allerdings sind Gemeinden im ländlichen Raum auch gewohnt, dass man grenzübergreifend zusammenarbeiten muss und haben teilweise innovative Zusammenarbeitsformen gefunden, die ein Vorbild auch im Bereich Mobilitätsversorgung sein können. Klar war, dass die vernetzte Mobilität beim Zugang zu Zentren im Agglomerationsgürtel und insbesondere zu den Agglomerationskernen an den ÖV anschliessen sollte. Eine funktionierende und attraktive Vernetzung macht diese Zentren auch für Personen im ländlichen Raum einfacher zugänglich.

PS 3 Zentrenstruktur <https://padlet.com/arenetwork/ws3>

Welche Auswirkungen hat vernetzte Mobilität auf die Zentrenstruktur?

Sowohl Bund als auch Kantone haben sich in ihren Raumkonzepten bereits langfristige Überlegungen zur Zentrenstruktur gemacht. Zu Beginn der Diskussion wurde auf die Funktion und Auswirkungen der vernetzten Mobilität für die Agglomerationsgürtel, Regional- und Nebenzentren fokussiert. Sehr schnell zeigte sich, dass die vernetzte Mobilität in den etablierten Zentrenstrukturen von Haupt-, Regional- und Nebenzentrum sowohl in den kantonalen Strategien, insbesondere in Räumen in denen mit Agglomerationsprogrammen gearbeitet wird, bereits bestens etabliert ist und kontinuierlich verbessert wird. Probleme bereitet in allen Agglomerationen der Verkehr aus und in das Umland. Dieser ist schwer zu bündeln, da disperse Quell- und unterschiedliche Zielorte dominieren und attraktive Alternativen zum MIV schwer zu entwickeln sind. Hier wird ein gewisses Potential in Apps zur Informations- und Datenabfrage für den Bereich der kombinierten Mobilität gesehen. Es herrschte Einigkeit unter den Diskutierenden, dass es nicht einfach sei, für Umlandverkehre wirkungsvolle

Ansätze der Mobilitätslenkung zu entwickeln. Intensiv wurde der Lösungsansatz der Konzeption von vielen kleinen P&R im Umland diskutiert. Unterschiedliche Standpunkte wurden eingenommen, wie mit dem Agglomerationsgürtel beim Thema vernetzte Mobilität umgegangen werden sollte. Die Potentialwirkung der Agglomerationsgürtel für die Mobilitätslenkung und zur Entlastung der Kerne wurde teilweise bezweifelt. Grundsätzlich wurde die Befürchtung geäußert, dass mit grossen Leuchtturmprojekten im Agglomerationsgürtel zusätzliche Umsteigeverkehre generiert werden, die kontraproduktiv zur allgemein etablierten Strategie «abholen so nah wie möglich an der Quelle» wirken. Die grössten Zukunftschancen der vernetzten Mobilität wurden aus heutiger Sicht in den dezentralen Räumen geortet.

PS 4 Verkehrszwecke / Motivi di spostamento <https://padlet.com/arenetwork/ws4>

Welche Rolle spielt der Verkehrszweck? Quale ruolo giocano i motivi di spostamento?

Ziel des Padlet-Session 4 war es, die Bedeutung des Fahrtzwecke in der vernetzten Mobilität zu diskutieren. Die TeilnehmerInnen waren sich einig, dass die Voraussetzungen für eine effiziente vernetzte Mobilität je nach Verkehrszweck unterschiedlich sind.

Bei der Pendlermobilität (viel Gewohnheitsmässigkeit) ist es wichtig, die Reisekette so zu optimieren, dass die Reise schnell und effizient verläuft. Ein relevanter Aspekt des Arbeitsverkehrs ist, dass der Komfort höher gewichtet wird. Genau dieser Komfort kann bei der Vernetzung leiden (Velohelm & Regenkleidung mitschleppen, körperliche Anstrengung, mühsames Handling mit zahllosen Apps / Passwords / Zahlungsmittel, unterwegs arbeiten am Laptop, etc.). Aktuell leidet der Komfort des ÖV durch die Pflicht, eine Maske tragen zu müssen.

Im Bereich der Freizeitmobilität (grössere Variabilität, ungewohnt zu optimieren) wurde eine Reihe von Voraussetzungen genannt, bei denen man eingreifen kann. Zum Beispiel der Transport von Gepäck und/oder Sportausrüstung, die Verbesserung der Flexibilität (Fahrpläne, Frequenzen, Anschlüsse auch außerhalb der Stoßzeiten und an Wochenenden), die Möglichkeit Buchung von Freizeitangeboten mit der Reisebuchung zu verknüpfen (Buchung eines Fahrt-Leistung + Freizeit-Aktivitäten zu einem attraktiven Set-Preis).

Für den letztgenannten Aspekt wurde diskutiert, ob z.B. das RailAway-Modell (nicht alltägliche Fahrten und Ausflüge) auch für die täglichen Freizeitmobilität innerhalb von Agglomerationen aufgegriffen werden kann. Zu den Aktivitäten, die einbezogen werden könnten, gehören lokale Veranstaltungen (Eintritt), Gastronomie (Restaurantbesuche), Sport (Fitnesscenter) usw. Über die Machbarkeit gingen die Meinungen auseinander. Einige sehen in Angeboten wie RailAway keinen Beitrag zu Vernetzung sondern eher das Ziel mehr Verkehr zu generieren, der ansonsten gar nicht stattfinden würde.

Was routinisierte Wege sind und was nicht, lässt sich vielleicht auch durch andere Angebote bzw. durch Verknappung des Angebots (Stichwort Parkplatz, Parkgebühren) verändern. Insgesamt muss ein Angebot bekannt und einfach multimodal zu nutzen sein – egal ob täglich oder nicht alltäglich. On demand Services können dazu ein Beitrag leisten (v.a auf der letzten Meile oder in ländlichen Gebieten). Wer diese Angebote aber finanziert sowie das allgemeine Thema Versorgungspflicht und die entsprechende Abgeltung wurde auch als zu klären erwähnt.

Als gutes Beispiel für die Verknüpfung von Mobilitätsangeboten und Freizeit-Dienstleistungen wurde das TicinoTicket erwähnt. Mögliche Optimierungen/Anwendungen in anderen Regionen wurden vorgestellt und abschliessend kurz diskutiert.

PS 5 Hindernisse und Anreize / Incitations et obstacles <https://padlet.com/arenetwork/ws5>

Wie können die öffentlichen Akteure die Rahmenbedingungen optimal setzen? / Comment les acteurs publics peuvent-ils fixer les conditions cadres de manière optimale ?

L'atelier 5 avait pour but d'analyser les obstacles à une mobilité plus en réseau et d'en tirer les conséquences en termes de besoins d'intervention publique : quels besoins ? avec quels instruments ? et portés par quels acteurs ?

Les besoins identifiés sont principalement de trois types :

- facilitation de l'utilisation via une meilleure intégration des réseaux : offre coordonnée, planification multimodale et paiement intégré d'un voyage,
- gestion du stationnement : mise-à-disposition des places et tarification ;
- et autres formes d'incitations financières : mobility pricing, internalisation des effets externes.

Faciliter l'utilisation des réseaux passe par des changements plus aisés entre modes (coordination des offres, facilité physique des changements, interfaces bien aménagées) et des tarifications plus intégrées (communautés tarifaires qui incluent par exemple les services de vélopartage et d'autopartage, opérateurs de services intégrés – mobility as a service). En outre, la facilité d'utilisation ne doit pas s'arrêter aux frontières nationales, une attention particulière est nécessaire dans les agglomérations transfrontalières. Ce besoin peut être principalement adressé par les compagnies de transport et les villes et cantons.

La gestion du stationnement semble centrale. Tout d'abord, la facilité et les tarifs bas au lieu de destination augmentent l'attractivité de la voiture. Une bonne localisation, un dimensionnement suffisant et des tarifs P+R bas augmentent l'attractivité des transports publics. Des tarifs P+R trop peu avantageux par rapport au stationnement au lieu de destination peuvent donc être contreproductifs notamment en zones rurales. Ce besoin peut être principalement adressé par les villes et les cantons. Enfin, les incitations financières dépassent la seule question du stationnement. Par une tarification qui vise à utiliser au mieux les capacités des infrastructures de transport et à internaliser les coûts externes, il est possible de rendre plus durable la mobilité en Suisse. Ce besoin peut être principalement adressé par la Confédération. Il est donc important que tous les acteurs contribuent à fin d'utiliser chaque mode de transport selon ses points forts respectifs.

PS 6 Verhaltensänderungen / Changements de comportement <https://padlet.com/arenetwork/ws6>

Welche Verhaltensänderungen fördern vernetzte Mobilität? Nötige Voraussetzungen dazu, insb. technischer Art (Tools)? / Quels changements de comportement concernés ? Quelles conditions pour ces changements ?

Die Diskussion war in 6 Themen/Spalten auf einem Padlet strukturiert:

- Wahl der Mobilitätswerkzeuge (Auto, ÖV-Abo, usw.)
- Aktivitäts- und Zielwahl
- Verkehrsmittelwahl
- Routenwahl
- Abfahrt- und Ankunftszeitwahl
- Weitere Bereiche

Die Ergebnisse daraus lassen sich folgendermassen zusammenfassen:

- Einfluss auf die Kosten:
 - o Bepreisung der Mobilität würde Mobilitätsverhalten ändern. Eine Bepreisung wird mit Teilen und mit Technologie vereinfacht.
 - o Mobilitätskonto erstellen: «Beim Auto zieht es mir mehr Punkte ab als bei der Fahrt mit dem Bus. Mein eigenes Auto (sofern ich eines besitze) stelle ich in dem Pool zur Verfügung».
 - o Kostenwahrheit. Der Verkehr ist heute massiv subventioniert (ÖV zu 50%, MIV zu 20%) und müsste nutzerfinanziert sein.
- Einfluss auf die Zeit:
 - o Flexible Arbeits-/Unterrichtszeiten: nötig, aber nicht für alle möglich
 - o Die öffentlichen Behörden können die Ankunftszeit von Schülern, Studenten und ihren Angestellten beeinflussen. Sie haben eine Vorbildfunktion.
- Einfluss auf den Raum:
 - o Geteilte Mobilität sollte/könnte auch in ruralen Räumen möglich sein. Es könnte vereinfacht (für die Nutzer) und billiger (als Gesamtsystem) werden, wenn man die Reservationen bspw. via eine App machen kann anstatt via Telefon/Callcenter.
 - o Bereitstellung/Aufhebung von Parkmöglichkeiten
 - o Zugangsbeschränkungen von gewissen Verkehrsmitteln zu gewissen Arealen: nicht überall soll alles fahren können
- Einfluss auf die Verkehrsleistung / auf das Verkehrswachstum:
 - o Ziel der Verkehrsvermeidung: trotz Vernetzung nicht aus den Augen zu verlieren
- Einfluss auf das Verkehrsmittel und Routenwahl:
 - o Neue Modal Split Definition: Fussverkehr ist vom Veloverkehr zu trennen, da unterschiedliches Verhalten. Das Velo als Alternative zu MIV auf Kurz- und Mitteldistanzen.
 - o «Mit den heutigen und zukünftigen Technologien wird es einfacher alternative Routen oder auch Verkehrsmittel vorzuschlagen. vgl. Routenplaner wie Navis, Google Maps, Citymapper usw.»