



Davide Marconi, Helmut Schad 28.06.2006

Raumstruktur und Mobilität von Personen

Unterstützung nachhaltiger Mobilitätsstile durch Raumplanung

- Kurzfassung -

Hinweise für die Planung

- ▶ Es ist Erfolg versprechend, mit raumplanerischen Massnahmen Mobilitätsstile mit tendenziell kurzen Tagesdistanzen im Personenverkehr zu unterstützen.
- ▶ Die raumplanerischen Vorhaben, die z.B. im Rahmen von Agglomerationsprogrammen Verkehr und Siedlung sowie im Rahmen der Richtplanung und Ortsplanung gesetzt werden, sollten vor allem auf eine Erhöhung der Siedlungsdichte hinwirken. Ausserdem sollten sie dazu beitragen, die Distanzen zwischen Wohngebieten und wichtigen öffentlichen Einrichtungen sowie privaten Dienstleistungseinrichtungen und Läden gering zu halten. Die Urbanisierung im Sinne eines Grössenwachstums von kleineren und mittleren Städten (Zentrenbildung) ist ebenfalls von Vorteil, um den Anstieg des Verkehrsaufwandes zu begrenzen.
- ▶ Damit kann letztlich das Verhältnis von Nutzen und Kosten der Mobilität sowohl für die einzelnen Verkehrsteilnehmer wie für die Gesellschaft erhöht werden.
- ▶ Das Argument, die Mobilität würde heutzutage gar nichts mehr mit dem räumlichen Lebensumfeld der Menschen zu tun haben - die These von der „Enträumlichung des Verkehrsverhaltens“ -, kann mit den Analysen für die Schweiz widerlegt werden.

Wichtigste Ergebnisse im Überblick

Die räumlichen Bedingungen in der Wohngemeinde und die Mobilität von Personen hängen stark zusammen, wie eine Zusatzauswertung des Mikrozensus Verkehr 2000 mit Hilfe von geoco-dierten Daten zeigt. Höhere Siedlungsdichten sowie Dienstleistungseinrichtungen und Läden im Nahbereich der Wohnung helfen beispielsweise, das Verkehrswachstum in Grenzen zu halten.

Die Tagesdistanz pro Person und Tag, ein zentraler Indikator für den Verkehrsaufwand, ist jeweils niedriger,

- ▶ bei höherer Siedlungsdichte in der Wohngemeinde wie auch im Wohnquartier,
- ▶ bei geringerer Distanz der Wohnungen zu Versorgungseinrichtungen wie Läden, Post, Bank, Arzt, Apotheke,
- ▶ bei Bewohnern von Mehrfamilienhäusern sowie
- ▶ mit zunehmender Grösse der Wohngemeinde.



Diese Bedingungen tragen gleichzeitig dazu bei, dass für die Haushalte der Besitz eines Personenwagens weniger notwendig wird.

In der Summe ergeben sich beträchtliche Unterschiede: Personen aus gering verdichteten Quartieren am Agglomerationsrand haben bei gleichem sozio-ökonomischen Profil einen mindestens 40% höheren täglichen Kilometeraufwand als Bewohner verdichteter städtischer Quartiere, die über kurze Distanzen zu wichtigen Infrastruktur- und Dienstleistungseinrichtungen verfügen.

Das von der Wohnung aus erreichbare Detailhandelsangebot sowie die Distanz zu den Läden beeinflussen auch die Einkaufsmobilität: Je geringer die im Wohnquartier erreichbare Verkaufsfläche ist, umso grösser sind die mittlere Distanz der Einkaufswege und umso stärker wird ein Personenwagen zum Einkaufen gebraucht. Bewohnerinnen und Bewohner von Ein- oder Zweifamilienhäusern benutzen zum Beispiel überdurchschnittlich stark den Pw zum Einkaufen. Hohe Langsamverkehrsanteile finden sich insbesondere bei Bewohnern von Gebieten mit einer grösseren Anzahl mittelgrosser Läden in Quartiersdistanz.