



GRUNDLAGEN- UND POSITIONSPAPIER

Für eine effiziente, umwelt- und sozialverträgliche urbane Mobilität

12. Februar 2024

Die Mobilität ist für die Städte von entscheidender Bedeutung. Dabei gilt es die Bedürfnisse ihrer Einwohnerinnen und Einwohner zu befriedigen und das reibungslose Funktionieren der wirtschaftlichen Tätigkeit auf dem Stadtgebiet zu gewähren. Die Städte müssen ihre Erreichbarkeit und einen flüssigen Personen- und Güterverkehr garantieren. Dabei stellen sich ihnen zwei Herausforderungen: Einerseits die Innenentwicklung, die von einer Zunahme des Verkehrsaufkommens begleitet ist, und andererseits die Notwendigkeit, die Mobilität zu dekarbonisieren und die Städte dem Klimawandel anzupassen. Zudem wird ein Wandel hin zu einer flächeneffizienteren, saubereren urbanen Mobilität eingeleitet. Dabei werden die Städte zum Wohl ihrer Einwohnerinnen und Einwohnern und der zahlreichen täglichen Besuchenden zu nachhaltigeren Orten.

Inhalt

1. Transformation zu einer ganzheitlicheren Mobilitätspolitik und zu Strassenräumen für alle
2. Mobilität in der Stadt und in den Agglomerationen
3. Mobilität zwischen Stadt und Peripherie
4. Mobilität zwischen den Städten
5. Urbane Logistik
6. Schlussfolgerungen und Ausblick

1. Transformation zu einer ganzheitlicheren Mobilitätspolitik und zu Strassenräumen für alle

In den letzten hundert Jahren haben die Schweizer Städte einen Zyklus im Bereich der Mobilität durchgemacht. Während sie in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts vom Tram und Velo – und für kurze Strecken vom Zufussgehen – geprägt waren, dominierte in den Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg das Auto. Dieses hat das Gesicht unserer Städte grundlegend verändert, indem es grosse Teile des zur Verfügung stehenden öffentlichen Raums in Beschlag genommen und zur Versiegelung der Böden beigetragen hat.

In den 1980er Jahren wurde ein Veränderungsprozess eingeleitet mit einer Rückkehr des öffentlichen Verkehrs, des Zufussgehens für die alltäglichen, kurzen Strecken und des Velos als Fortbewegungsmittel im urbanen Raum. Das Bedürfnis der Stadtbevölkerung nach öffentlichem Raum mit hoher Lebensqualität wächst. Und, das zunehmend geschärfte Bewusstsein für die negativen externen Folgen des motorisierten Individualverkehrs führt zur Einführung der ersten Lärmschutzmassnahmen und Umweltnormen. Diese Rückkehr zu einer Mobilität, die den Schwerpunkt auf den Fussverkehr, die öffentlichen Verkehrsmittel und den Veloverkehr legt, erklärt sich zudem durch das Unvermögen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) die grossen aktuellen Herausforderungen der urbanen Mobilität (Platzknappheit und die Auswirkungen auf das Klima) zu bewältigen. Auch die Ansprüche der Menschen an den städtischen Lebensraum, der gleichzeitig als qualitativ hochstehender Lebens- und Aufenthaltsraum dienen soll, haben sich gewandelt.

Im Jahr 2013 hat die Schweizer Stimmbevölkerung beschlossen, das Bevölkerungswachstum der kommenden Jahrzehnte auf bereits bebaute Zonen zu konzentrieren und damit das Konzept der

nachhaltigen Raumentwicklung nach innen politisch verankert. Bereits in den Jahren davor fand in den Städten eine Zunahme der Bevölkerung und der Arbeitsplätze statt. Der Wandel war schon im Gange. Diese Konzentration geht weiter, künftig werden noch mehr Menschen auf gleich grosser Fläche leben, als das heute bereits der Fall ist. Da die bestehende Infrastruktur, insbesondere die Strassen, in den Stosszeiten bereits stark überlastet sind und es physisch unmöglich ist, die Strassenfläche zu erweitern, lässt sich die Erreichbarkeit der Städte und der flüssige Verkehr nur mit einer flächeneffizienteren Mobilität gewährleisten. Dabei ist anzumerken, dass die Schweizerinnen und Schweizer heute im Schnitt täglich zwischen 80 und 90 Minuten mobil sind, der grösste Teil dieser Zeit entfällt auf die Freizeitmobilität.

Dazu kommen die aktuellen Herausforderungen des Klimawandels und die Antworten, die die Städte mit ihren Klimastrategien darauf geben. Der Übergang zu einer CO₂-neutralen und weniger energieintensiven Mobilität, die weniger Rohstoffe verbraucht, ist eine Voraussetzung für die Erreichung der Ziele, die sich sowohl der Bund als auch die Städte und Kantone gesteckt haben. Die Mobilitätspolitik muss das Wohlbefinden von Menschen und Umwelt in den Mittelpunkt ihres Wirkens stellen.

Ziele

Um die Erreichbarkeit der Städte zu gewährleisten, die Lebens- und Aufenthaltsqualität im urbanen Raum zu verbessern und die klimatische Herausforderung zu meistern, verfolgen die Städte **zwei Hauptziele**:

1. Die städtische Mobilität soll flächeneffizienter gestaltet werden;
2. Die städtische Mobilität soll sowohl in sozialer als auch ökologischer (Treibhausgasemissionen und Ressourcenverbrauch) und wirtschaftlicher Hinsicht nachhaltiger werden. Die externen Kosten der verschiedenen Fortbewegungsmittel und des Mobilitätskonsums müssen transparenter werden.

Um diese Ziele zu erreichen, setzen die Städte sukzessive auf die **drei Säulen einer nachhaltigen städtischen Mobilität**, 1.°Fussverkehr, 2.°Öffentliche Verkehrsmittel und 3. Veloverkehr, sowie auf eine gute Abstimmung von Siedlung, Verkehr und Landschaft.

Der motorisierte Strassenverkehr belegt heute noch den grössten Teil der urbanen Verkehrsfläche. Auch dann, wenn ihm die Mobilitätspolitik der Städte keine Priorität mehr einräumt, wird der MIV weiterhin eine Rolle in der urbanen Schweiz spielen. Eine Reduktion der von ihm beanspruchten Fläche ist jedoch angesichts seiner ineffizienten Raumnutzung (durchschnittliche Belegung: 1,5 Personen¹) unvermeidlich. Die Förderung der drei obengenannten Säulen soll auch Platz schaffen für Menschen, für Begrünung und für wirklich vom Auto abhängige Wirtschaftsakteure sowie die Staus auf den Strassen der Städte und Agglomerationen reduzieren. Voraussetzung für einen hohen Anteil des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs ist eine dichte Stadt mit durchmischten Nutzungen.

Mehr Handlungsspielraum für die Städte

Die Städte befinden sich bei der Umsetzung der zu ergreifenden Massnahmen zur Erreichung der Ziele der Klimaneutralität und der Innenentwicklung inkl. Verdichtung des Wohnraums an vorderster Front. Daher müssen sie einerseits über genügend Handlungsspielraum für die erforderliche Politik verfügen, und andererseits bei der Umsetzung dieser Politik vom Bund ausdrücklich unterstützt werden. Die Städte haben stets die Rolle eines Versuchslabors übernommen. Sie müssen diese Rolle weiterhin spielen können, und zwar auf systematischere Weise. Tragen die getesteten und ergriffenen Massnahmen dazu bei, einen Schritt in Richtung Klimaziele und qualitative Innenentwicklung zu gehen, muss die Tätigkeit der Städte unterstützt werden.

Diesen Handlungsspielraum zu erhalten, ist für die Städte besonders im Falle der Untätigkeit der Kantone oder des Bundes wichtig, denn diese verunmöglicht dann unnötigerweise das Erreichen der gemeinsamen Ziele und die Umsetzung übergeordneter Gesetze. In solchen Fällen müssen die Städte die Möglichkeit haben, vorausschauend zu handeln und die erforderlichen politischen Massnahmen zu treffen. Beispiele für eine solche Blockierung sind die Einführung von Umweltzonen oder die Anpassung des Geschwindigkeitsregimes, um die Lärmschutznormen einzuhalten sowie die Reduktion des induzierten Verkehrs.

¹ Mikrozensus 2021, S. 5.



Problematisch sind auch die sehr langsamen Fortschritte bei der Einführung von Mobility Pricing.

Hauptforderung der Städte

Die Städte sollen über genügend Handlungsspielraum verfügen, um eine Politik zu verfolgen, mit welcher die Klimaziele und das Ziel der qualitätsvollen Verdichtung inklusive Wohnraumentwicklung erreicht werden kann. Der Bund und die Kantone sollen die Städte bei ihren Massnahmen aktiv unterstützen.

2. Mobilität in der Stadt und in den Agglomerationen

Idealerweise müsste die Stadt so organisiert sein, dass ihre Einwohnerinnen und Einwohner ihren Arbeitsplatz, Freizeitangebote, Einkaufsmöglichkeiten, Gesundheitsversorgung usw. in weniger als fünfzehn Minuten zu Fuss oder mit dem Velo erreichen können. Die im internationalen Vergleich relativ kleinen Schweizer Städte weisen ein günstiges Profil für eine solche sogenannte «15-Minuten-Stadt» auf. Solche 15-Minuten-Städte und -Quartiere müssten dann untereinander polyzentrisch vernetzt werden. Die Übergänge und tangentialen Verbindungen zwischen diesen Stadtteilen sind von entscheidender Bedeutung. Damit dieses Konzept entwickelt werden kann, ist eine gute Abstimmung zwischen Verkehrspolitik und Raumplanung (Wohnen, Lebens- und Freiraum usw.) unverzichtbar, besonders auf Agglomerationsebene.

Die Hauptherausforderung in der Stadt und in den Agglomerationen besteht darin, dass die «Verkehrswege» (Englisch «road», Französisch «route»), die fast ausschliesslich auf die Zwecke des MIV zugeschnitten sind, sich im urbanen Raum zu «Strassen» (Englisch «street», Französisch «rue») entwickeln. Diese «Strassen» sind ein öffentlicher Raum, der von verschiedenen Nutzenden geteilt wird. Strassen für alle erhöhen die Verkehrssicherheit. In beruhigter Form tragen sie dazu bei, die Lärmbelastung zu reduzieren und ermöglichen den verschiedenen Menschen eine sichere und angenehmere Nutzung dieses öffentlichen Raums. Heute sind in den sechs grössten Schweizer Städten zwischen 24% und 28% der Stadtfläche dem Verkehr gewidmet. Um sich an den Klimawandel anzupassen, müsste jedoch ein Teil dieser Fläche begrünt werden, was nur durch die Verringerung der pro Verkehrsteilnehmenden benötigten Fläche zu erreichen wäre. Nur die Förderung der drei Säulen der nachhaltigen urbanen Mobilität ermöglicht es, diese Richtung zu verfolgen.

Der Übergang vom Verkehrsweg zur Strasse impliziert eine **Beruhigung des motorisierten Verkehrs**. Um

dies zu erreichen, muss das Geschwindigkeitsregime angepasst werden. Auf den Hauptachsen muss 30 km/h zur Norm und 50 km/h zur Ausnahme werden. Dieser Paradigmenwechsel würde die Lärmbelastung für Einwohnerinnen und Besucher in Städten und Agglomerationen verringern und sich damit den Normen annähern, die durch die Lärmschutzverordnung festgelegt wurden. Im Dezember 2022 hat der Städteverband das Positionspaper [«Stadtentwicklung und Lärmschutz in den Städten»](#) verabschiedet. Darin wird unterstrichen, dass sich bei einer Geschwindigkeitsreduktion zahlreiche Wohn- und Sanierungsprojekte realisieren liessen, die aktuell wegen der Lärmbelastung blockiert sind. Tempo 30 bringt überdies mehr Sicherheit im öffentlichen Raum, es macht Raum frei für andere Nutzungen (u.a. Zufussgehen, Velofahren, öffentlicher Verkehr, Grünflächen), verbessert die Luftqualität, macht den Verkehr flüssiger und erleichtert die Koexistenz der verschiedenen Fortbewegungsarten. Dazu kommen weitere positive und wertsteigernde Effekte für den Aufenthalt, den Detailhandel und die Gastronomie. Die Städtekonferenz Mobilität (SKM) hat ein Positionspaper veröffentlicht, das alle diese handfesten Vorteile von Tempo 30 im Detail darlegt ([«Geschwindigkeiten für lebenswerte Städte – 30 km/h wird zur Norm, 50 km/h zur Ausnahme»](#)).

Das **Zufussgehen** als Grundlage jeder Fortbewegung bietet zahlreiche Vorteile: Effiziente Raumnutzung, kein CO₂-Ausstoss, gesundheitlicher Nutzen für die Gehenden, Austausch mit anderen Menschen auf Augenhöhe usw. Es ist überdies das effizienteste Fortbewegungsmittel in Stadtzentren und in Quartieren. Dessen Förderung sollte systematisch in die Mobilitätspolitik eingebunden sein. Das Zufussgehen sollte immer dann, wenn es möglich ist, das bevorzugte Fortbewegungsmittel sein, bei den Nutzerinnen und Nutzern des öffentlichen Raums. Die Entwicklung von Strategien für das Zufussgehen – auf allen Staatsebenen – sollte es ermöglichen, diese Fortbewegungsart intuitiver zu machen. Auf nationaler Ebene ist das Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege umzusetzen: Als Grundlage jeder Fortbewegung müssen Fusswegnetze sicher, direkt, miteinander verbunden und hindernisfrei werden. Innerorts sind Verkehrsräume als Strassen und eben als öffentliche Räume zu betrachten.

Als zweite Säule der nachhaltigen urbanen Mobilität spielen die **öffentlichen Verkehrsmittel** (ÖV) eine zentrale Rolle bei der Transformation der Mobilität in der Stadt. Das Angebot muss dort ausgebaut werden, wo der ÖV heute noch nicht attraktiv ist, das heisst auf den tangentialen Achsen: Sind die Zentren und die städtische Peripherie heute sehr gut miteinander



verbunden, weist die Verbindung zwischen den Peripherien noch Lücken auf. Heute werden solche Lücken in der Regel vom MIV ausgefüllt. Das ÖV-Angebot in den sekundären Zentren der Städte muss überdies ausgebaut werden, um die Zentren im Kern zu entlasten. Das geschieht durch die Anbindung der SBB-Bahnhöfe in den Städten des Agglomerationsgürtels an ausgewählte Fernverkehrslinien (z.B. Interregio). – Dabei umfasst ein zuverlässiges und dichtes ÖV-Netz idealerweise eigene Bereiche (Busspuren, Eigentrasse, unabhängige Bahnkörper UBK).

Das **Velo**, die dritte Säule der nachhaltigen urbanen Mobilität, ermöglicht es, Distanzen von mehreren Kilometern abzudecken. Seine elektrische Version eröffnet ausserdem zusätzliche Möglichkeiten. Sich auf zwei Rädern auf der Agglomerationsebene fortzubewegen, wird so für alle möglich, die es möchten. Die Städte haben die Verabschiedung des Bundesgesetzes über Velowege vom März 2022 begrüsst. Es ist nun an den Kantonen, miteinander verbundene, direkte, sichere, homogene und attraktive Velowegnetze zu planen und zu realisieren. Die Städte sollten bei ihren Umsetzungen über mehr Spielraum verfügen, um neue Markierungen und Infrastruktur für den Veloverkehr zu testen, v.a. damit das Velofahren intuitiver und sicherer wird.

Um den Veloverkehr sicherer zu machen, müssen die Velowege separat von der Fahrbahn des motorisierten Individualverkehrs geführt werden, sofern es die Platzverhältnisse erlauben. Im anderen Fall ist eine Mischlösung, begleitet von einer Temporeduktion, zu bevorzugen. Der Bund hat im Übrigen darüber zu wachen, dass die Fristen des Bundesgesetzes über Velowege für die Planung und Realisierung eines sicheren und qualitativ hochstehenden Velowegnetzes eingehalten werden. Städte und Agglomerationen verpflichten sich, ihren Teil der Vereinbarung einzuhalten und erwarten, dass der Bund und die Kantone es ihnen gleichtun. Eine enge Begleitung der Arbeiten durch den Bund ist wünschenswert.

Das Potential der E-Trottnetts als Glied der Mobilitätskette ist umstrittener, auch wenn Massnahmen getroffen werden können, um diese Fortbewegungsart mit den Mobilitätszielen der Städte kompatibel zu machen. Die Städtekonferenz Mobilität SKM hat eine Studie mit dem Titel «**Elektrische Mikromobilität**» veröffentlicht, die sich mit dieser Frage beschäftigt.

Jedenfalls ist es wie für das Gehen und das Velofahren auch für die anderen Fortbewegungsarten der Mikromobilität von entscheidender Bedeutung, die Kontinuität des Netzes auf dem Gebiet der Stadt und, für etwas längere Distanzen, verbunden mit dem der

Nachbargemeinden zu gewährleisten. Das geschieht durch eine verstärkte Zusammenarbeit auf Agglomerationsebene und die Stärkung des Agglomerationsprogrammes des Bundes.

Diese drei Säulen – Zufussgehen, öffentliche Verkehrsmittel und Velofahren – sind als ein zusammenhängender Organismus zu verstehen. Sie ergänzen sich auf unterschiedliche Weise, je nach den Besonderheiten des jeweiligen Kontexts: Velo-Fussverkehr, öffentliche Verkehrsmittel-Fussverkehr oder auch Veloverkehr-öffentliche Verkehrsmittel.

Der **motorisierte Individualverkehr (MIV)** verschwindet dadurch nicht aus der Stadt. Doch seine Rolle soll im Verhältnis zum Fussverkehr, zu den öffentlichen Verkehrsmitteln und zum Veloverkehr untergeordnet bleiben. Heute werden noch 38% der Wegstrecken zwischen 3 und 5 km mit dem Auto zurückgelegt. Es gibt also noch Reduktionspotential. Es muss die 4V-Strategie, das heisst Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten und vernetzen, verfolgt werden. Die Stärkung der drei Säulen soll zudem räumliche Kapazitäten für Akteurinnen freisetzen, die wirklich auf das Auto angewiesen sind (v.a. Handel und Gewerbe). Ein Mobility-Pricing würde ermöglichen, zeitliche Kapazitäten freizusetzen. Die **Parkraumpolitik** ist der Haupthebel, über den die Städte bei der Steuerung des MIV auf ihrem Gebiet verfügen. Diese Kompetenz der Städte darf auf keinen Fall beschnitten werden. Um den verfügbaren öffentlichen Raum an der Oberfläche besser zu verteilen und das Ziel einer nachhaltigen urbanen Mobilität zu erreichen, reduzieren die Städte das Parkplatzangebot auf der Strasse sukzessive und kompensieren es ganz oder teilweise durch unterirdische Parkplätze. Neben Parkgebühren werden Jahresparkkarten genutzt, um das Parkieren von Autos wie folgt zu steuern: Parkhäuser für längerfristiges Parkieren, Privatgrundstücke für privates Parkieren. Bei privaten Parkplätzen können die Städte auf ihrem Gebiet zum Beispiel durch die Anpassung der Bauvorschriften (Anzahl Parkplätze pro Wohnung) oder durch die Rückgewinnung von privaten Parkflächen eingreifen. Im Übrigen gehen die Städte bei der Parkraumpolitik hinsichtlich ihres Personals mit gutem Beispiel voran und die Verabschiedung von Mobilitätskonzepten für Unternehmen wird gefördert oder vorgeschrieben.

Wenn die Städte den Platzbedarf des MIV verringern, werden automatisierte Fahrzeuge in Zukunft eine Rolle in der urbanen Mobilität spielen. Ihr Einsatz kann jedoch nur in enger Zusammenarbeit mit den Städten und ohne Einschränkung ihrer Kompetenzen, insbesondere im Bereich der Parkraumpolitik, erfolgen. Eine künftige Regulierung automatisierter Fahrzeuge muss u.a. so gestaltet werden, dass kleine Fahrzeuge und eine geteilte Nutzung mit einem hohen Besetzungsgrad gefördert und Leerfahrten vermieden werden können.

Die Autonomie der Städte darf nicht beschnitten werden, im Gegenteil. Wenn die Städte schon Verkehrsdosierungsmassnahmen ergreifen können, sollen sie auch in der Lage sein, **innovative Instrumente** zu testen, die eine nachhaltigere Gestaltung der urbanen Mobilität ermöglichen: Das Mobility-Pricing würde es ermöglichen, die Verkehrsspitzen zu reduzieren und den Verkehrsfluss zu kanalisieren; die Einführung von Umweltzonen würde uns den festgelegten Klimazielen näherbringen, verkehrsberuhigte Zonen bestimmte Quartiere beruhigen usw.

Die Problematik der **Schnittstellen** zwischen dem **Nationalstrassennetz** und dem **Kantons- und Gemeindestrassennetz** muss pragmatisch angegangen werden. Der Bundesrat gab in seinem Bericht zum Postulat [18.3606](#) «Die Schnittstellenproblematik zwischen Nationalstrassen und dem nachgelagerten Strassennetz lösen» die Richtung vor. Die Stärkung der Mobilitätssteuerung und des Verkehrsmanagements, die Förderung multimodaler Verkehrsdrehscheiben und auch des Veloverkehrs sind einige Möglichkeiten, die es zu verfolgen gilt. Das Nationalstrassennetz birgt zwar gewiss auch Vorteile für die Städte wie Umleitung des Transitverkehrs oder Kanalisierung der Autoströme. Dennoch sollte, wenn immer möglich, eine systematische Reparatur der Stadt und des Stadtraums durchgeführt werden. Ausserdem sind die spezifischen Bedürfnisse der Städte im Mobilitätsbereich und im Bereich des öffentlichen Raums vom Bund anzuerkennen und zu berücksichtigen, wenn es um diese Schnittstellen geht.

Mobilität in der Stadt und in den Agglomerationen – Was die Städte fordern

- Grösserer Handlungsspielraum im Bereich des Geschwindigkeitsregimes, sowohl in den Quartieren als auch auf den Hauptachsen. Als Grundlage dient das SSV-Positionspapier «[Stadtentwicklung und Lärmschutz in den Städten](#)»;
- Mehr Spielraum beim Testen neuer Instrumente oder Regimes mit der ausdrücklichen Unterstützung des Bundes: Mobility Pricing, Umweltzonen, verkehrsbeschränkte Zonen usw.;
- Fortführung und Weiterentwicklung des Agglomerationsprogrammes;
- Ausbau des ÖV-Angebots in den Agglomerationen und zwischen den Städten, prioritär dort, wo der ÖV weniger attraktiv ist als der MIV. Nutzung der Bahnhöfe in mittelgrossen urbanen Zentren für den Fernverkehr;
- Umsetzung der Empfehlungen des Postulats [18.3606](#) als Lösung der Schnittstellenproblematik zwischen dem Nationalstrassennetz und dem Kantons- und Gemeindestrassennetz. Systematische Stadtreparatur, z.B. dort wo die Autobahn unterirdisch geführt oder verlegt wird. Verfolgung einer Strategie nach den 4V-Grundsätzen «Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten und vernetzen»;
- Keine Einmischung in die oder Einschränkung der Parkraumpolitik der Städte;
- Mobilitätsplan für Unternehmen;
- Die Städte sind in die Pilotprojekte für automatisierte Fahrzeuge voll integriert. Sie müssen konsultiert werden und ihre Zustimmung zur Durchführung solcher Projekte auf ihrem Territorium geben. Ihre Kompetenzen werden in keiner Phase des Prozesses eingeschränkt;
- Aktive Rolle des Bundes und der Kantone bei der Umsetzung des Gesetzes über Velowege. Systematische Einbeziehung der Städte in die Arbeiten;
- Mehr Spielraum bei den Markierungen und der Infrastruktur für den Veloverkehr;
- Ausarbeitung eines nationalen Masterplanes für den Fussverkehr.



Mobilität in Stadt und Agglomeration – Was die Städte tun können

- Abstimmung der Mobilitätspolitik und der Raumplanung auf Agglomerationsebene;
- Planung von Fusswegnetzen auf Agglomerations-ebene; Planung von Velowegnetzen auf Agglomerationsebene;
- Nutzung der Parkraumpolitik zur Lenkung des MIV;
- Austausch zwischen Städten und Kantonen, u.a. um städtische Prioritäten zur Geltung zu bringen und Handlungsspielräume auszuloten;
- Austausch unter den Städten zum Know-how-Transfer, zur Entwicklung eines positiven Narrativs, um Ängste abzubauen (z.B. betreffend Entfernung von Parkplätzen auf der Strasse).

3. Mobilität zwischen Stadt und Peripherie

Um den Bodenverbrauch zu bremsen und die Verkehrsströme zu bündeln, muss die Raumplanungspolitik – sowohl auf Bundes- als auch auf Kantonsebene – so geführt werden, dass die kollektive und aktive Mobilität Priorität erhält. Die Verkehrsnetzwerke sind durchgängig zwischen den Städten und ihrem Umfeld zu planen. Das Mobilitätsangebot ist auf Agglomerations-ebene und darüber hinaus koordiniert auszubauen.

Um die Raumplanung und die Verkehrsnetze optimal aufeinander abzustimmen, kann der «[Sachplan Verkehr](#)» des Bundes als Arbeitsgrundlage dienen. Bei der Verbindung des Landes mit der Stadt und umgekehrt, ist den öffentlichen Verkehrsmitteln auf längeren Distanzen und der sanften Mobilität auf kürzeren Distanzen Priorität einzuräumen. Die Verkehrsinfrastruktur muss es allen ermöglichen, auf ihren Wegstrecken so früh wie möglich ein öffentliches Verkehrsmittel zu nehmen oder die aktive Mobilität zu nutzen, wenn dies nicht schon vom Ausgangspunkt an möglich ist. Somit sind Verkehrsdrehscheiben, die ein rasches, bequemes und finanziell interessantes Umsteigen von einem Fortbewegungsmittel auf das andere ermöglichen, zu entwickeln. Auf dem Land müssen solche Drehscheiben den Umstieg vom MIV auf den ÖV in Richtung Stadt so früh wie möglich erleichtern, während in der Stadt Verkehrsdrehscheiben das Umsteigen von den Hauptlinien des öffentlichen Verkehrs auf den öffentlichen Nahverkehr oder auf die aktive Mobilität erleichtern sollen.

Über eine leistungsstarke physische Infrastruktur hinaus können auch technologische Entwicklungen den Übergang von einer Fortbewegungsart auf die andere

voranbringen. Um die Barrieren der Multimodalität auf ein Minimum zu reduzieren, ist das gesamte Angebotsspektrum der von der Stadt auf ihrem Territorium erwünschten Mobilität auf einer einzigen App zusammenzufassen. Das Angebot muss dort nicht nur einsehbar sein, auch ein Billettkauf muss möglich gemacht werden. Einige Städte arbeiten an der Entwicklung von Applikationen, die die Abfrage des Angebots und den Kauf von Billets ermöglichen, was zu begrüßen ist. Der Bund entwickelt ebenfalls ein nationales Mobilitätsdateninfrastrukturprojekt (MODI). Der SSV unterstützt diese Arbeiten ausdrücklich.

Mobilität in der Stadt und auf dem Land – was die Städte fordern

- Bessere Abstimmung der Raumplanung mit der Entwicklung von Verkehrsnetzen, basierend auf dem «Sachplan Verkehr»;
- Fortführung und Weiterentwicklung des Programms «Verkehrsdrehscheiben», das mit der Unterzeichnung der Erklärung von Emmenbrücke im September 2021 lanciert wurde;
- Schaffung von Bestimmungen und Datengrundlagen, welche die Einführung einer App ermöglichen, die das gesamte von den Städten gewünschte Mobilitätsangebot zusammenfasst, um die Multimodalität stärker zu fördern.

4. Mobilität zwischen den Städten

Wenn die Schweiz ihre Klimaziele tatsächlich erreichen und den Bodenverbrauch bremsen möchte, muss der Anteil der mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegten Wegstrecken – im Inland oder im Verkehr mit den europäischen Ländern – stark zunehmen. Um dies zu erreichen, ist es unerlässlich, die Wettbewerbsfähigkeit der Zugverbindungen zwischen den Städten zu erhöhen. Das ist das einzige Mittel, das der Schweiz zur Verfügung steht, um die Mobilität effektiv zu dekarbonisieren und gleichzeitig den Bodenverbrauch zu reduzieren.

Der Personenverkehr auf der Schiene muss direkte, zuverlässige und bequeme Verbindungen anbieten, zu Preisen, die sich alle leisten können. Das hat vor allem durch den qualitativ hochstehenden Unterhalt des bereits bestehenden Netzes zu geschehen, dann aber auch durch den gezielten Ausbau des Netzes, wo es derzeit bereits an seine Grenzen stösst.

Dank ihrer hohen Kaufkraft zählen die Schweizerinnen und Schweizer zu den grössten europäischen Konsumentenden der Luftfahrt. Um den Rückgriff auf dieses energieintensive, CO₂-ausstossende und lärmverur-



sachende Fortbewegungsmittel zu verringern, müssen als Alternative die internationalen Zugverbindungen ausgebaut werden. Diese sollten so direkt wie möglich sowie einfach verständlich und buchbar sein und mit dem Flugzeug preislich konkurrieren können.

Schliesslich bietet das Auto in Regionen, in denen die Bereitstellung eines wirklich attraktiven ÖV-Angebots unverhältnismässig hohe Kosten verursachen würde, d.h. insbesondere ausserhalb der Kernstädte, unbestrittene Vorteile. Der SSV anerkennt diese subsidiäre Rolle, die das Auto bei der (inter-)urbanen Mobilität spielen kann. Er unterstützt die Dekarbonisierung des MIV und weist gleichzeitig darauf hin, dass die Bereitstellung einer Ladeinfrastruktur – oder von öffentlichem Grund – für Elektrofahrzeuge keinesfalls eine Verpflichtung der Städte darstellt. Für die Ladeinfrastruktur sind vorrangig private Grundstücke, der Wohn- und Arbeitsort sowie Ladestationen unterwegs zu nutzen. Danach können private, aber allgemein zugängliche Grundstücke, z.B. Tankstellen, dafür genutzt werden. Als ultimo ratio können gewisse Städte schliesslich öffentliche Flächen für Ladestationen zur Verfügung stellen.

Mobilität zwischen den Städten – was die Städte fordern

- Die Zugverbindungen für den Personenverkehr müssen direkt, zuverlässig und erschwinglich sein. Die Finanzierung des Unterhalts des Schienennetzes muss gesichert sein und das Netz ist punktuell auszubauen;
- Die internationalen Zugverbindungen sollten auf kurzen Distanzen eine echte Alternative zum Flugzeug bieten und müssen ebenfalls direkt und erschwinglich sowie auch auf digitalem Weg einfach buchbar sein;
- Der MIV ist zu dekarbonisieren. Dennoch sollen die Städte keinerlei Verpflichtungen haben, die Ladeinfrastruktur bereitzustellen. Der öffentliche Raum ist knapp und wertvoll, andere Nutzungen haben Priorität.

5. Urbane Logistik

Die grossen Herausforderungen des Gütertransports entsprechen jenen des Personenverkehrs. Die 4V-Grundsätze «Verkehr vermeiden, verlagern, vertraglich gestalten und vernetzen» gelten auch hier. Der Güterverkehr ist zu dekarbonisieren. Das wird durch die Nutzung sauberer Technologien für Lastwagen geschehen, doch vor allem auch durch die Förderung der Schiene als Transportmittel. Während die Schiene bereits einen bedeutenden Teil des Transitgüterverkehrs bewältigt (84%²), ist ihr Anteil an den zurückgelegten Kilometern im Inland noch völlig ungenügend (21%). Um diesen Missstand zu beheben und die nötigen Impulse zu geben, muss der Bund den Gütertransport auf der Schiene aktiv unterstützen.

Auf nationaler Ebene müssen die Städte gebündelt durch einen CO₂-emissionsfreien Schienen- und Lastwagenverkehr versorgt werden. Um Doppelspurigkeit bei der Infrastruktur zu vermeiden, müssen die grossen Logistikhubs, die sich hauptsächlich an den Stadträndern befinden, für alle Logistikanbieter zugänglich bleiben.

Auf Agglomerationsniveau muss eine effiziente urbane Logistik die Versorgung der Städte mit Gütern gewährleisten. Diese Logistik des Warenverkehrs hat jedoch weniger flächenintensiv zu werden. Das wird durch den Einsatz der flächeneffizientesten Fahrzeuge auf den verschiedenen Ebenen der Logistikkette geschehen. Agile Transportfahrzeuge wie Lastenvelos bieten interessante Vorteile bei der Feinverteilung von Gütern im städtischen Raum. Die gesetzlichen Bedingungen müssen so angepasst werden, dass das Potential dieser Fahrzeuge voll ausgeschöpft werden kann. Um die Attraktivität dieser neuen Fahrzeuge zu steigern und in dem Bemühen, die externen Kosten herkömmlicher Fahrzeuge zu internalisieren, soll der Bund die Möglichkeit der Einführung einer Lieferwagenabgabe nach dem Vorbild der bereits bestehenden Schwerverkehrsabgabe prüfen. Auf Stadt- und Quartierebene ist es zudem wichtig, die Vervielfachung von Vertriebsinfrastrukturen zu vermeiden: Die festgelegten Mikrohubbs müssen ebenfalls allen Anbietern offenstehen.

Um den Herausforderungen vorzugreifen, die sich in den nächsten Jahrzehnten noch verstärken werden, entwickeln die Städte bereits heute urbane Logistikkonzepte. Sie identifizieren und reservieren geeignete Flächen für städtische Umschlagsplätze, Hubs oder Mikrohubbs. Eine Beeinträchtigung der Qualität der öffentlichen Räume im Umkreis dieser Hubs muss

² Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport - BAV

vermieden werden, was durch eine flächeneffizientere Logistik gelingen sollte.

Um die Effizienz des gesamten Systems zu steigern, ist eine bessere Abstimmung auf allen Staatsebenen für die Entwicklung der Logistik von morgen vonnöten. Um dies zu erreichen, müssen die Städte systematisch in die Arbeiten auf Bundes- und Kantonsebene einbezogen werden.

Urbane Logistik – was die Städte fordern

- Der Bund hat seine Unterstützung des Gütertransports auf der Schiene zu verstärken, um dessen Anteil am Gütertransport im Inland zu erhöhen;
- An den Stadträndern sind in Zusammenarbeit mit Bund, Kanton und Regionen grosse Logistikhubs (funktionelle Räume) ins Leben zu rufen, die sämtlichen Logistikanbietenden offenstehen, was auch für die Mikrohub in der Stadt und in den Quartieren zu gelten hat;
- Die Städte sind systematisch in die Arbeit des Bundes und der Kantone im Bereich der urbanen Logistik einzubeziehen;
- Der gesetzliche Rahmen auf Bundesebene soll eine optimale Nutzung von Lastenvelos für die urbane Logistik ermöglichen;
- Der Bund soll die Möglichkeit der Einführung einer Abgabe für Lieferwagen nach dem Vorbild der bereits existierenden Schwerverkehrsabgabe prüfen.

Urbane Logistik – Was die Städte tun können

- Entwicklung von urbanen Logistikkonzepten in Abstimmung mit den Kantonen und funktionalen Stadt-Regionen, wobei für jeden Lieferschnitt das flächeneffizienteste Transportmittel gewählt wird;
- Identifizierung und Sicherung von Flächen, die langfristig für die Logistik benötigt werden.

6. Schlussfolgerungen und Ausblick

Die Städte sind bestrebt, ihre Erreichbarkeit zu verbessern und den Personen- und Güterverkehr auf ihrem Gebiet flüssiger zu gestalten. Gleichzeitig muss die Qualität der öffentlichen Räume in Städten und Agglomerationen erhöht werden. Das Erreichen dieser Ziele ist möglich. Dazu braucht es eine qualitätsvolle Innenentwicklung sowie eine Verlagerung zu den drei Säulen der nachhaltigen urbanen Mobilität – Fussverkehr, öffentlicher Verkehr, Veloverkehr. Eine solche Entwicklung ist auch für das Erreichen der festgelegten Klimaziele notwendig. Dieser Übergang ist auf allen Ebenen möglich, in erster Linie in der Stadt und in den Agglomerationen, aber auch bei den Verbindungen zwischen den Städten und ihrer Peripherie sowie zwischen den Städten selbst. Diese Transformation zu gestalten und zu verfolgen, bildet die Grundlage jeder Mobilitätspolitik der Städte.

In Zukunft werden die Städte mit neuen Herausforderungen – oder neuen Chancen – konfrontiert sein. Das autonome Fahren ist eines der Instrumente, welches das Gesicht der Mobilität grundlegend ändern könnte. Im urbanen Raum würden die autonomen Fahrzeuge in dem Fall eine positive Rolle spielen, wenn die Mobilität dadurch flächeneffizienter gestaltet werden könnte. Im Klartext bedeutet dies, dass sie weitaus höhere Belegungsraten aufweisen müssten als jene, die wir derzeit vom MIV kennen. Diese Technologie müsste auch dazu beitragen, die Gesamtzahl der Autos auf unseren Strassen zu reduzieren. Autonome Fahrzeuge sollten als Ergänzung zum ÖV betrachtet und genutzt werden. Ihre Einführung im urbanen Raum kann und soll nur in Zusammenarbeit mit den Städten erfolgen und die Kompetenzen der Städte im Mobilitätsmanagementbereich müssen auch im Stadium der ersten Pilotprojekte uneingeschränkt erhalten bleiben.