



STANDPUNKT

Städte jenseits der Mobilität planen?

focus 3/23

Juni



Luca Bertolini,
Professor für Stadt- und
Verkehrsplanung an der Uni-
versität Amsterdam

In Städten auf der ganzen Welt scheint sich eine urbane Mobilitätsplanung ganz «jenseits der Mobilität» zu entwickeln. Diese ist nicht darauf fokussiert, die Mobilität für wirtschaftliche Zwecke zu erleichtern und auch nicht darauf, die Mobilität im Interesse der Umwelt zu bewirtschaften. Sie konzentriert sich vielmehr darauf, eine breite Auswahl urbaner Qualitäten zu fördern, die grundlegende menschliche Werte stützen, wie etwa die körperliche und geistige Gesundheit, sozialer Zusammenhalt und Inklusion, individuelle Diversität und Autonomie sowie den Menschen mit der ihn umgebenden natürlichen Umwelt in Einklang zu bringen.

Neuere Praktiken und Erkenntnisse heben hervor, dass Strassen in Städten in erster Linie als zentrale und soziale öffentliche Räume begriffen werden sollten. Die Strassengestaltung und -verkehrsordnung sollten von der Kanalisierung des Verkehrs als Hauptleitsatz wegkommen. Andere Nutzungen der Strasse, wie etwa geselliges Beisammensein, Verweilen, Spielen oder Begrünung sollten gleichbehandelt werden, wenn nicht Vorrang erhalten. Ein zweites ergänzendes Konzept ist die «Erreichbarkeit durch Nähe», die durch Begriffe wie «die 15-Minuten-Stadt» bekannt wurde. Der Fokus liegt dabei darauf, Zugang zu den alltäglichen Bedürfnissen zu gewähren, indem ein immer breiteres Angebot an Zielen in Geh- oder Velodistanz angesiedelt wird, statt die moto-

risierte Mobilität schneller oder billiger zu machen. Für Ziele jenseits einer vernünftigen Geh- oder Velodistanz wird der öffentliche Verkehr als bevorzugte Option gesehen, da er aufgrund seiner öffentlichen Beschaffenheit effizient mit Ressourcen umgeht. Um den öffentlichen Verkehr attraktiv zu machen, müssen nicht nur die öffentlichen Verkehrsnetze verbessert werden, sondern verstärkt auch wichtige Nebenziele um Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs herum angesiedelt werden. So verlangt es auch die transitorientierte Entwicklung (TOD) – für Städte, aber auch für Agglomerationen und auf dem Land. Es wird dennoch immer Zugänglichkeitsbedürfnisse oder -wünsche geben, die auch so nicht befriedigt werden können. Für solche Situationen könnte das Auto als ergänzende Option gelten. Abgesehen davon sollte dessen Nutzung jedoch entgegengewirkt werden. Beim Warentransport sollten die bestehenden Prioritäten umgedreht werden. Wir sollten in erster Linie bestrebt sein, den Warenverkehr ganz zu vermeiden, dann ihn auf nachhaltigere Transportarten zu verlagern und erst in letzter Konsequenz, ihn effizienter zu gestalten.

Obwohl neuere Praktiken und Erkenntnisse eine Vision darstellen und Orientierung bieten, bleibt Vieles noch im Dunkeln oder umstritten und kann erst durch Ausprobieren entdeckt und verhandelt werden. Es sollten deshalb bei allen Komponenten Tests durchgeführt werden. Das Erarbeiten von Zielvorstellungen und Ausprobieren sollten deshalb als eng miteinander verbunden betrachtet werden. Ersteres gibt Letzterem Richtung und Ziel vor, Letzteres liefert Erkenntnisse darüber, woran festzuhalten ist und was in Ersterem angepasst werden sollte – dies in einem kontinuierlichen, stufenweise weitreichenden Prozess mit offenem Ausgang.

Liebe Leserin, lieber Leser

«Mobilität und öffentlichen Raum neu denken», lautet das Motto des diesjährigen Städtetages vom 31. August und 1. September in Aarau. Traditionsgemäss widmet sich der Städteverband im Online-Magazin «focus» dem «Stell-dichein» der Städtevertreterinnen und -vertreter.

Das Motto ist hochaktuell: Die Städte wollen ihrer Bevölkerung eine hohe Lebensqualität bieten. Durch den steten Wandel von Wirtschaft, Gesellschaft und Demographie ändern sich auch die Mobilitätsbedürfnisse. Mit dem Klimawandel kommt eine weitere grosse Herausforderungen auf die Städte zu.

Bereits in dieser Ausgabe des focus' erhalten Sie Inputs zum Thema des Städtetages: Sei es aus wissenschaftlicher (Luca Bertolini, Professor für Stadt- und Verkehrsplanung), politischer (Dr. Hanspeter Hilfiker, Stadtpräsident der Gastgeber-Stadt Aarau) oder fachlicher (Nadine Herren, Tiefbauamt der Stadt Bern) Sicht.

Wir sehen uns in Aarau und wünschen Ihnen gute Lektüre!

Inhalt

Standpunkt 1 | Interview 2 | Thema 3

INTERVIEW

«Die Städte wollen die zunehmenden Bedürfnisse bewältigen»



Dr. Hanspeter Hilfiker (FDP)
Stadtpräsident von Aarau

Dr. Hanspeter Hilfiker (FDP) wurde 2017 zum Stadtpräsidenten von Aarau gewählt. Zwischen 2014 und 2017 leitete er als Teil der Stadtregierung das Ressort Kultur und Sport. Zuvor sass er während 10 Jahren im Stadtparlament (Einwohnerrat Aarau).

Hanspeter Hilfiker studierte Betriebswirtschaft in St. Gallen und machte einen Abschluss als Dr. oec. HSC. Er arbeitete bei diversen Rückversicherungen auf Leitungsebene.

Wieso sollen die Vertreterinnen und Vertreter der Städte an den Städtetag nach Aarau reisen?

Aus ganz verschiedenen Gründen: Zum einen ist Aarau eine besonders attraktive mittel-grosse Stadt, die viel zu bieten hat, und dennoch nicht so bekannt ist wie die gängigen Touristenstädte. Dann bietet das diesjährige Thema besonders viel Diskussionsstoff – ich denke für wirklich alle Schweizer Städte. Und schliesslich ist der Städtetag immer wieder eine ausgezeichnete Plattform, um sich über die aktuellen Themen der Schweizer Städte-landschaft auszutauschen.

Das Thema des diesjährigen Städtetages lautet «Mobilität und öffentlichen Raum neu denken». Wieso müssen diese Bereiche neu gedacht werden?

Der öffentliche Raum sowie die Mobilität befinden sich in grossen Transformationsprozessen und sind vielen Anforderungen ausgesetzt, die sich teils überlappen, teils ergänzen, zum Teil aber auch widersprechen. Mit der Mediterranisierung unseres Lebens halten sich immer mehr Leute im öffentlichen Raum auf, für immer mehr Aktivitäten: von der Gastronomie, über das Gewerbe bis hin zu Kultur- und Sportveranstaltungen.

«Der öffentliche Raum sowie die Mobilität befinden sich in grossen Transformationsprozessen.»

Gleichzeitig steigen die Mobilitätsmöglichkeiten: Neben ÖV und MIV soll der Anteil des Langsamverkehrs erhöht werden,

alles spielt sich im öffentlichen Raum ab, der nicht unbeschränkt zur Verfügung steht. Es wird demnach darum gehen, diesen öffentlichen Raum und die Mobilität «neu» zu denken.

Es gibt also entscheidende Veränderungen. Was sind deshalb die Herausforderungen für die Städte?

Die Städte wollen die zunehmenden Bedürfnisse der Bevölkerung und der Besuchenden an den öffentlichen Raum und die Mobilität bewältigen. Es gilt Gastro-, Detailhandels- sowie Markt- und Eventbedürfnisse mit den Raumbedürfnissen des ÖV, des MIV und des Fuss- und Veloverkehrs abzustimmen; gleichzeitig soll die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erhöht werden, bei einer weiterhin gewährleistetesten Sicherheit.

Wie reagiert Aarau spezifisch darauf?

Mit einer Vielzahl von hoffentlich gut aufeinander abgestimmten Projekten: Einerseits sind wir am Aufbau eines lückenlosen Velonetzes, das, wenn möglich, getrennt vom Fussverkehr funktionieren soll, bspw. bei der neuen Kettenbrücke. Parallel dazu sind wir im Zentrumsbereich – etwa beim Bahnhof, um die Markthalle oder am Graben – an gezielten Aufwertungen des öffentlichen Raums, mit neuen Sitzgelegenheiten, Begrünungen und Aufbrüchen oder bspw. mit Spielgeräten für Kinder. Und schliesslich unterstützen wir mit Mobilitätsprojekten wie MONAMO neue Mobilitätsformen für unsere Bevölkerung und die lokale Wirtschaft, indem wir Bike- und

Carsharingmodelle anbieten. Parallel dazu suchen wir nach Wegen, den Bus aus der Altstadt zu bringen und das Zentrum trotzdem gut zu erschliessen.

Gibt es Bereiche, wo umgekehrt Aarau etwas lernen kann?

Wir sind in Aarau natürlich interessiert daran zu erfahren, zu welchen Erkenntnissen andere Städte mit der Nutzungsvielfalt im öffentlichen Raum gelangen. Der Städtetag ist eine ideale Plattform, um diese Erfahrungen auszutauschen. Ergänzende Fragen, die uns gegenwärtig umtreiben sind etwa, inwiefern partizipative Prozesse diese Entwicklungen positiv beeinflussen können oder wie wir den ÖV aus der Fussgängerzone herausbringen und trotzdem eine gute Erschliessung insbesondere der Altstadt sicherstellen können.

Wie sehen Sie Ihre Stadt Aarau in 10 Jahren?

Für mich ist Aarau in 10 Jahren eine optimal erschlossene Stadt, in der alle Verkehrsteilnehmenden beste Infrastrukturen vorfinden. Das Stadtzentrum verfügt über hochwertig gestaltete öffentliche Räume, mit viel grün, urbanem Lebensgefühl und einem vielfältigen Gastro-, Detailhandels-, Event- und Aufenthaltsangebot. Heutige Testbetriebe haben sich bewährt und sind verstetigt, etwa an der Bahnhofstrasse und an der Vorderen Vorstadt. Und nirgends gibt es bezüglich Sicherheit «Hot Spots» oder Littering-Probleme:).

THEMA

Zukunftsfähige öffentliche Räume: Wie Bern sie plant und gestaltet

Die vielfältigen öffentlichen Räume sind ein wichtiger Faktor für die hohe Lebensqualität in der Bundesstadt. Die Anforderungen an den öffentlichen Raum sind hoch – und angesichts des Klimanotstands steigen sie weiter an. Ziel ist es, öffentliche Räume klimafit und resilient zu gestalten. Wie macht das Bern?



Nadine Heller, Leiterin Bereich Gestaltung & Nutzung im Tiefbauamt der Stadt Bern, Mitglied der Kommission «ZORA» des Städteverbandes.

In der Stadt Bern basieren alle Planungen des öffentlichen Raums auf einer strategischen Grundlage: Sie heisst «Bern baut» und wurde 2020 als verbindliches Arbeitsinstrument vom Gemeinderat verabschiedet. «Bern baut» sieht für die Weiterentwicklung des öffentlichen Raums eine kooperative, vernetzte und interdisziplinäre Zusammenarbeit vor – mit Einbezug von Organisationen und der Bevölkerung.

In diesem strategischen Arbeitsinstrument wurde angesichts des Klimanotstands das Prinzip der «Schwammstadt» für das Strassenraumlayout entwickelt und für verbindlich erklärt. Regenwasserrückhaltung, Verdunstungskühlung, Schaffung von Versickerungsflächen, Anreicherung von Grundwasser und weitere Faktoren der Schwammstadt sollen zukünftig bei allen Planungen konsequent berücksichtigt werden.

«Man muss sich vom rein ästhetischen Diskurs der Stadtplanung lösen.»

Dieses Umdenken im Planen von Stadtraum ist unabdingbar. Städte erhitzen sich immer stärker und kühlen während Hochsommerperioden kaum mehr ab. Auch in Bern zeichnet sich öffentlicher Raum oftmals noch durch viel versiegelte Fläche aus. Und teilweise gilt eine vegetationsarme Gestaltung immer noch als besonders urban. Um das zu überwinden, muss man sich vom rein ästhetischen Diskurs der Stadtplanung lösen und das Prinzip der Schwammstadt in den Vordergrund stellen.

Lange Projektdauer als Hindernis?

In Bern ist das strategische Ziel – die Schwammstadt – also klar. Aber wie umset-

zen? Städtische Bauvorhaben können sich je nach Grösse und Komplexität oftmals über Jahre, wenn nicht Jahrzehnte, hinziehen. Zudem gibt es viele öffentliche Räume, wo sich aktuell und in naher Zukunft keine Bauvorhaben aufdrängen. So viel Zeit bleibt jedoch nicht, um Bern klimafit werden zu lassen und der Bevölkerung auch in Hitzesommern mehr Lebensqualität zu schaffen.

Mehrfachnutzungen – die sogenannte Multicodierung – des öffentlichen Raums sind eine innovative Antwort darauf. Wir müssen die grüne, blaue und graue Infrastruktur von Anfang an vernetzt denken. Und die zweite Antwort: Wir brauchen Mut zur Kulturveränderung in der Planung und Flexibilität in den Prozessen.

XS-Massnahmen und S-Projekte wegweisend

Um etwas gegen die stetig steigende Erhitzung, den erhöhten Wasserbedarf und schliesslich etwas für die Gesundheit und Lebensqualität der Bevölkerung zu tun, setzt Bern auf einen unbürokratischen Weg: den Ansatz der «Lernenden Planungskultur». Kleine S-Projekte und kleinste XS-Massnahmen ergänzen mehrjährige Grosprojekte, die anhand der sechs SIA-Phasen geplant werden. Oder sie kommen dann zum Zug, wenn an Orten ohne Sanierungsbedarf klimabedingt Bedürfnisse oder Nutzungskonflikte entstehen. S-Projekte und XS-Massnahmen können mit geringeren zeitlichen und finanziellen Mitteln und mit minimalem baulichem Umfang umgesetzt werden.

Aufwertungen mit kleinräumigen Entsiegelungen, Begrünungen oder Baumpflanzungen, Trinkwasserspender, Sitz- und Spielmöglichkeiten: Diese und andere Kleinprojekte erlauben es zudem, die Auswirkungen von Veränderungsmassnahmen im öffentlichen Raum in der Praxis zu erproben. So bleibt es möglich, Projekte nach neuen Anforderungen anzupassen.

Umsetzung: zentrale Anlaufstelle und aktive Teilhabe der Bevölkerungen

Die Umsetzung der XS-Massnahmen erfolgt in Bern durch das Kompetenzzentrum öffentlicher Raum (KORA). Das KORA ist die erste Anlaufstelle für die Bevölkerung zur Umsetzung und Koordination von einfachen, rasch realisierbaren Massnahmen. Durch KORA ist der Austausch zwischen Bevölkerung und Verwaltung erheblich einfacher geworden.

«Unkompliziert und niederschwelliger Austausch zwischen Bevölkerung und Verwaltung.»

Unkompliziert und niederschwellig kann auf konkrete Herausforderungen reagiert werden: softe Angebote, welche die Teilhabe, Aneignung und das «Miteinander» stärken, sodass individuelle kleinteilige Lösungen gemeinsam im Dialog mit der Bevölkerung entwickelt werden können.

Vernetzung und Zusammenarbeit auf allen Ebenen

Es beschäftigen sich diverse Stellen innerhalb der Stadt Bern mit dem öffentlichen Raum. Bei Stadtgrün Bern wurde eine Fachgruppe für Klimaanpassungsmassnahmen geschaffen, zur Koordination der Klimaanpassungsmassnahmen wurde der ämterübergreifende Fachbereich Stadtklima im Tiefbauamt eingesetzt. Aber auch jenseits der Stadtgrenze werden die Vernetzung und der Erfahrungsaustausch gefördert: beispielsweise in der Kommission «ZORA» des Städteverbandes.

Dieser Austausch ist essenziell: Alle Städte sind mit dem Klimawandel konfrontiert – alle haben ein Interesse an den zielführendsten Lösungen, um den öffentlichen Raum klimafit und resilient weiterzuentwickeln. Vieles ist bekannt. Es gibt aber Bereiche, in denen noch viele Erfahrungen gesammelt werden müssen. Eine Fehlerkultur ist dabei unerlässlich. Was es braucht, sind Menschen in unterschiedlichen Disziplinen, die den Mut haben, neue Themen auszuprobieren und Verantwortung übernehmen. Umso besser, wenn wir Best Practices und wichtige Learnings miteinander teilen und gemeinsam dazulernen.

Impressum

Herausgeber: Schweizerischer Städteverband SSV, Monbijoustrasse 8, Postfach, 3001 Bern. Telefon: 031 356 32 32, www.staedteverband.ch. «focus» abonnieren: info@staedteverband.ch

Redaktion SSV: Marc Moser, Valeria Lucentini, Lionel Weber. **Bilder:** S 1: Rolf Siegenthaler; Porträt Seiten 1, 2 und 3: zvg.