

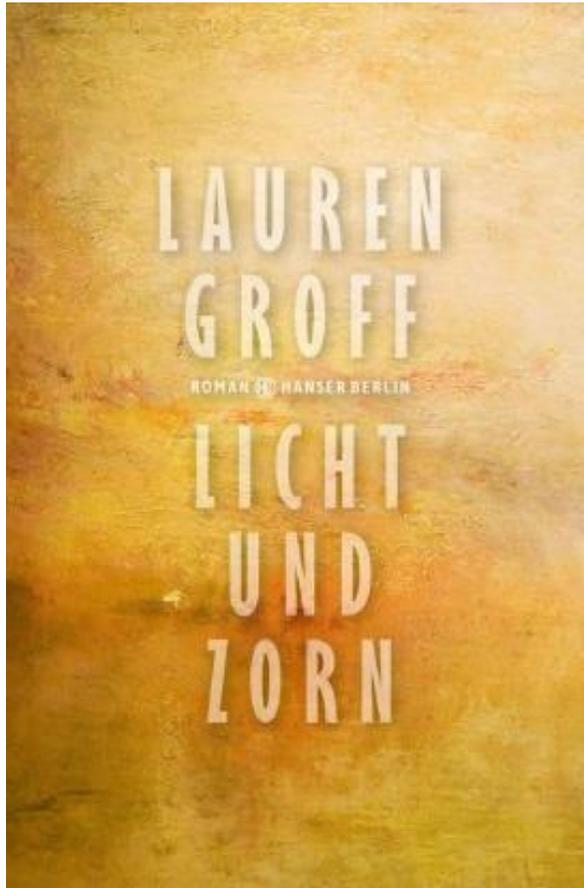
The background is a vibrant, stylized illustration of a city agglomeration. It features a network of roads with various vehicles like cars, buses, and trucks. Buildings of different heights and colors (blue, yellow, grey) are scattered throughout. Green trees and bushes are interspersed among the buildings. The overall style is clean and modern, with a focus on urban infrastructure and mobility.

In den Agglomerationen Mobilität mit Qualität schaffen

Dr. Paul Schneeberger
Raumplaner / Historiker

**5. April 2023:
Anlass SSV / SVI**

Raumerfahrung im Roman: Zu Fuss von Palo Alto nach San Francisco.



[https://www.reddit.com/r/MapPorn/comments/45wtsp/as promised the bay area according to urban/](https://www.reddit.com/r/MapPorn/comments/45wtsp/as_promised_the_bay_area_according_to_urban/)



Walking across Highway 101 in East Palo Alto requires crossing wide six-lane intersections, and using a narrow sidewalk on University Avenue's north side (far left). Photo: Andrew Boone

<https://sf.streetsblog.org/2014/08/15/east-palo-altos-highway-101-pedbike-bridge-almost-fully-funded/>
<https://www.ktvu.com/news/new-pedestrian-bridge-over-highway-101-connects-east-palo-alto-neighborhoods>



East Palo Alto's Woodland neighborhood (foreground) and major shopping center and schools (background) are divided by Highway 101. The curving black line in the center shows the bridge's planned alignment. Image: Alta Planning + Design



Overpass bridges two East Palo Alto neighborhoods for the first time

1 minute left

Two East Palo Alto neighborhoods are connected for the first time

"This overpass brings us together physically and is symbolic of joining and sharing resources," said East Palo Alto Mayor Lisa Gauthier.

One-third of the city is on the west side of Highway 101 while across the freeway are all the city's schools, major retail shopping outlets, parks and community centers.

"Before this, if you didn't have a car, someone would have to walk or ride along the busy, traffic-laden streets to get across to schools, shopping centers and parks.

Now residents on the other side can take a shorter bike ride or easily walk to shopping, schools and parks," said Vice Mayor Regina Wallace-Jones.

In den Agglomerationen Mobilität mit Qualität schaffen

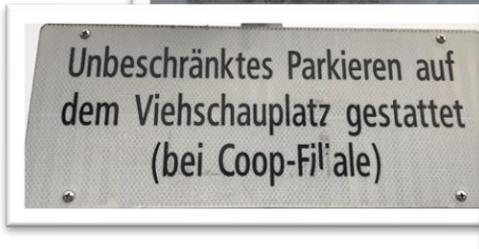
Ziel:

Grundsätze vermitteln, wie sich Mobilität abwickeln lässt, damit die Agglomerationen der Schweiz ungeachtet der Siedlungsentwicklung nach innen als Lebens- und Wirtschaftsräume attraktiv bleiben. Mobilität, die menschen-, klima- und bodenfreundlich sowie mit der Siedlungs- und Landschaftsentwicklung verzahnt ist.

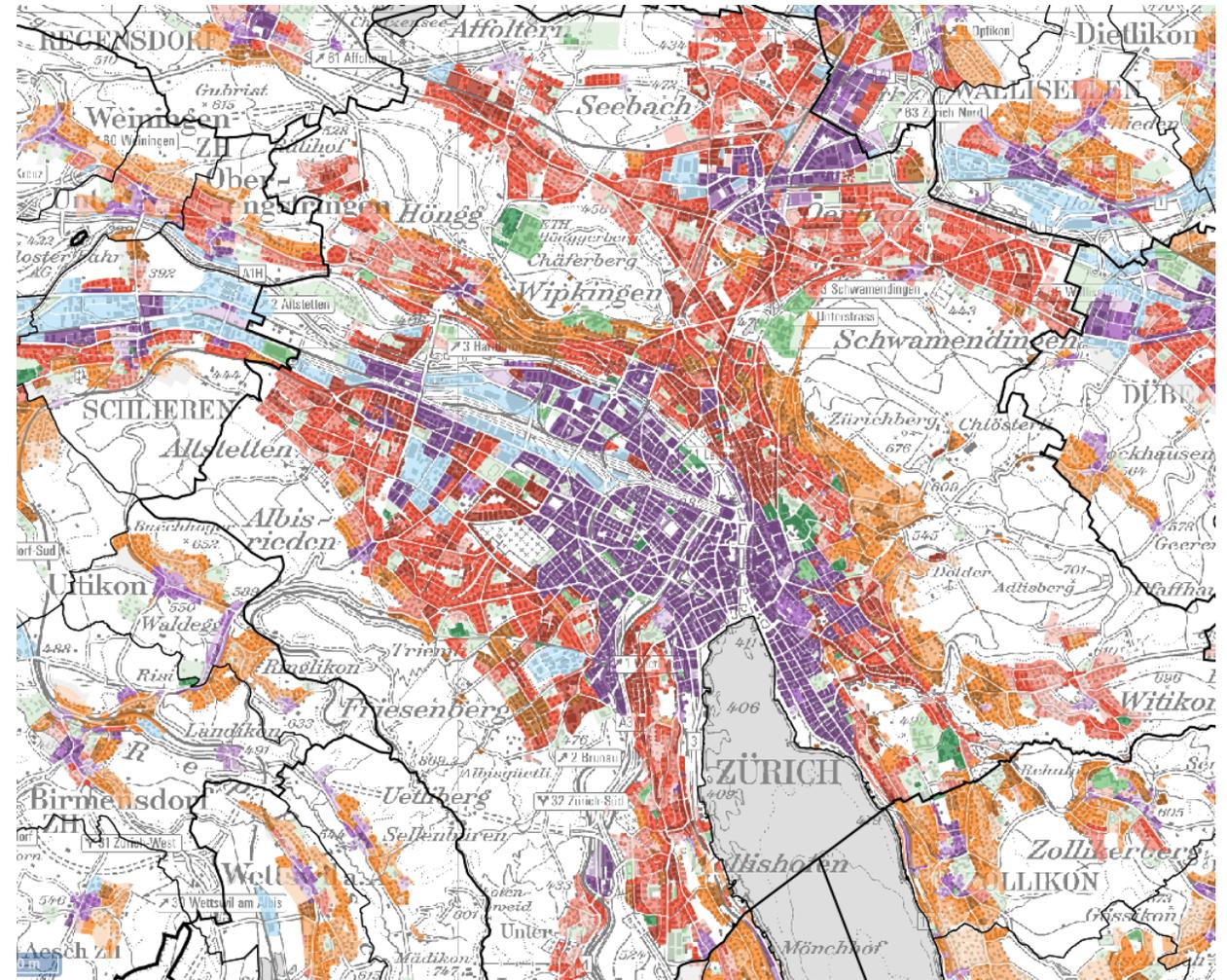
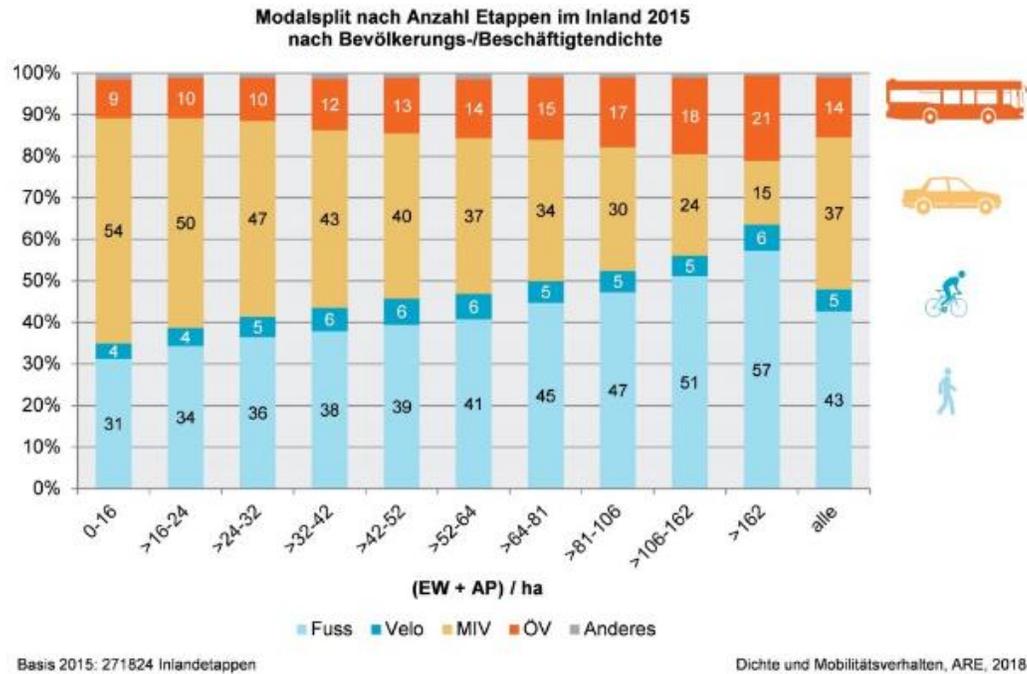
Räumliche Definition gemäss BfS und SSV:

Agglomerationen = Kernstädte und Agglomerationsgemeinden, das heisst: Kernstädte, Agglomerationskerne und Agglomerationsgürtel. Hier wird das Augenmerk aber auf Agglomerationsgemeinden gerichtet, die keine Kernstädte sind.

Agglomerationen sind Kinder des Autozeitalters



Die bauliche Dichte bestimmt das Mobilitätsverhalten



<https://www.metron.ch/projekte/dichte-und-mobilitaetsverhalten/>
<https://maps.zh.ch/> (Quartieranalyse)

Agglomerationen sind auch Innovationsräume



1987: Auto teilen statt besitzen in Stans

1984: Niederschwellige ÖV-Flatrate im Tarifverbund Nordwestschweiz

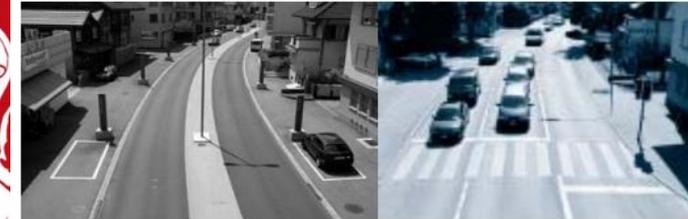
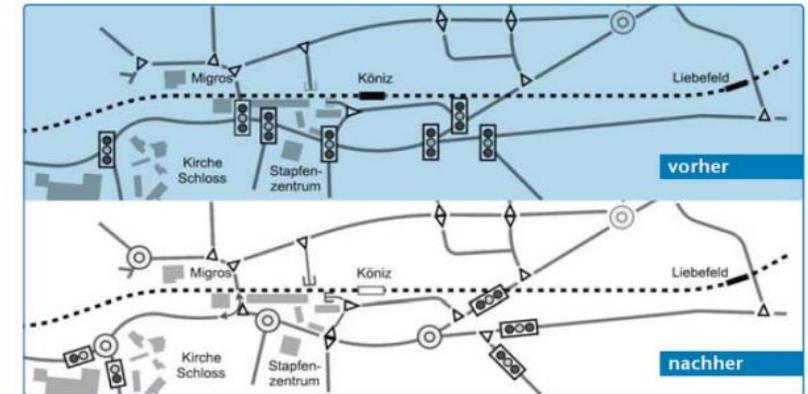


Abbildung 7-Vorher-Nachher- Aufnahme der Schwarzenburgstraße²⁷

Wie aus der unten angeführten Abbildung 2 deutlich ersichtlich, kann durch das neue Betriebskonzept auf zahlreiche Lichtsignalanlagen verzichtet werden. Diese werden lediglich im Bereich der Dosierungssysteme verwendet.



1997: Koexistenz statt Dominanz im Strassenraum in der Agglomeration Bern

Vier SSV-Grundlagen für die zehn Grundsätze

2019: Studie Mobilität als Gestalterin von Stadtregionen



Mobilität als Gestalterin von Stadtregionen

Eine Studie mit Fokus auf die Übergänge zu den nationalen Verkehrsnetzen



September 2019

2019: Studie Städtische Handlungsfelder in der urbanen Logistik der Städtekonferenz Mobilität



Städtische Handlungsfelder in der urbanen Logistik



RAPP

2019: Agglomerationsdialoge mit Fachleuten und Vertreterinnen und Vertretern aus Agglomerationen aller Landesteile

«Die hohe Dynamik der Veränderungen in den Agglomerationen führt zu einem grossen Handlungsbedarf. Das Wachstum ist eine Tatsache, mit der wir zurechtkommen müssen. Entweder wir packen den Stier bei den Hörnern oder geben auf und liefern uns dieser Entwicklung aus.»

Ariane Widmer, Genfer Kantonsplanerin und frühere Direktorin der Entwicklungsorganisation Stratégie et développement de l'Ouest lausannois

2020: Positionspapier Fuss- und Veloverkehr der Städtekonferenz Mobilität



Aus dem Bauch heraus zu Fuss gehen und Velo fahren



POSITIONEN DER STÄDTEKONFERENZ MOBILITÄT
FUSS- UND VELOVERKEHR

Prämisse: Qualität in der Mobilität heisst:

- Die Mobilität schafft eine Balance zwischen Erreichbarkeit und Verträglichkeit; sie ist der Siedlungsentwicklung angepasst, und sie ist flächen- und energieeffizient organisiert.
- Das Verkehrssystem lädt die Menschen ein, im Sinne von Balance und Effizienz das Richtige zu tun.

1 Hohe Standortattraktivität durch Erreichbarkeit

Eine hohe Erreichbarkeit wird in Form von raschen Verbindungen zu anderen Zentren, Anschlüssen an internationale Verkehrsachsen, planbaren Reisezeiten sowie Sicherstellung von Güterzulieferung und -umschlag gewährleistet. Die bauliche Verdichtung und eine hohe Durchmischung von Wohnen, Einkaufen und Arbeiten fördert kurze Wege und erhöht somit die Erreichbarkeit ebenfalls. Die Erreichbarkeit für den Personen- und Güterverkehr ist eine wichtige Voraussetzung für die Attraktivität eines Standorts.



2 Hohe Qualität des öffentlichen Raums

Die Qualität des öffentlichen Raumes wird als Grundlage für eine hohe Lebensqualität gesehen. Hohe Aufenthaltsqualität der Strassen und Plätze, die den Ansprüchen aller Nutzergruppen gerecht werden, Hindernisfreiheit, grosszügige Zirkulationsflächen, eine hohe Durchlässigkeit tragen dazu bei.



Erstens: Direktere Wege für die sanfte Mobilität schaffen.

Im Zuge der Verdichtung sind sichere und direkte Wege für die sanfte Mobilität zu schaffen – innerhalb von und zwischen den Gemeinden. Durch sie lassen sich Umwege vermeiden, und sie laden dazu ein, zu Fuss zu gehen und Velo zu fahren.



Zum Beispiel Neuenhof

Zweitens: Grosse Verkehrswege von «Mauern» zu «Brücken» machen.

Menschen, die zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind, müssen Hauptstrassen einfacher überqueren können. Durch Einhausungen oder grosszügige Unterquerungen von Auto und Eisenbahnen lassen sich neue, verbindende Lebensräume schaffen. Bahnhöfe und Autobahnanschlüsse sind zu multifunktionalen Orten weiterzuentwickeln (neue Pole).



Zum Beispiel Zürich 2

Drittens: Strassenraum multifunktional verstehen.

Strassen können temporär auch als Begegnungsräume genutzt werden, an Markttagen oder an Sonntagen. Oder Autoparkplätze können in warmen Jahreszeiten zu Veloparkplätzen werden.



Zum Beispiel Delémont

Viertens: Angemessene Geschwindigkeiten definieren.

Der motorisierte Verkehr ist innerorts sicher, lärmarm und in einer Weise abzuwickeln, in der sich Auto- und Velofahrende sowie zu Fuss Gehende auf Augenhöhe begegnen. Auf Quartierstrassen ist Tempo 20 oder 30 Standard, auf Hauptstrassen wird Tempo 30 zur Norm und Tempo 50 zur Ausnahme.



Zum Beispiel Einsiedeln

Fünftens: Fossile Energien aus dem motorisierten Verkehr verbannen.

Fahrzeuge ohne Verbrennungsmotoren tragen dazu bei, die Mobilität klima- und menschenfreundlich zu gestalten. Voraussetzung für ihren Durchbruch sind vor allem Lademöglichkeiten. Der öffentliche Raum wird aber nur als Ultima Ratio für die Ladeinfrastruktur zur Verfügung gestellt.



Zum Beispiel Kloten

Sechstens: Öffentliche Nahverkehrsmittel an der Dichte ausrichten.

Wo die Verkehrsströme gross sind, empfehlen sich Linien des öffentlichen Verkehrs, die im Strassenraum priorisiert sind – auch auf Tangenten. Wo die Dichte gering ist, können flexible Angebote geeigneter sein als Linien.



Zum Beispiel die Achse ETH-PSI

Siebtens: Grössere Agglomerationsbahnhöfe zu Haltepunkten von Fernzügen machen.

Grössere Agglomerationsbahnhöfe werden in der Regel nur von S-Bahnen bedient. Wenn hier auch Regio-Express- oder Interregio-Züge anhalten, macht das die Bahn attraktiver.



Zum Beispiel der «Flugzug»

Achtens: Beim Wohnen, Arbeiten und Einkaufen Wege für die sanfte Mobilität ermöglichen.

Je einfacher es ist, zu Fuss zu gehen, Velo zu fahren, den öffentlichen Verkehr zu benützen und Autos zu mieten, desto weniger Parkplätze sind nötig. Ihre Anzahl ist der reduzierten Bedeutung des Autos anzupassen.



Zum Beispiel die Rigi

Neuntens: Verschiedene Mobilitätsformen vernetzen.

Da aus der Monomobilität des Autos mit zunehmender Verdichtung eine diverse, aus verschiedenen Verkehrsträgern bestehende Mobilität wird, ist ihre kluge Vernetzung essenziell – physisch mit Verkehrsdrehscheiben und digital über Apps.



Zum Beispiel Thun

Zehntens: Wirtschaftsverkehr immer mitberücksichtigen.

Gewerbliche Mobilität ist eine Voraussetzung für unser Leben. Entsprechend ist sie bei der Mobilitätsentwicklung immer mitzudenken und es sind dafür ausreichende Umlade- und Parkierungsmöglichkeiten vorzusehen.



Zum Beispiel Zürich 7

«Als er in die Stadt kam, hatte er fast geweint vor Dankbarkeit über die dichteren Blocks, die Gehwege und die Strassenlaternen, die ihm sanft den Weg zur jeweils nächsten leuchteten.»

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!



Nob Hill Hotel, 838 Hyde Street, San Francisco.