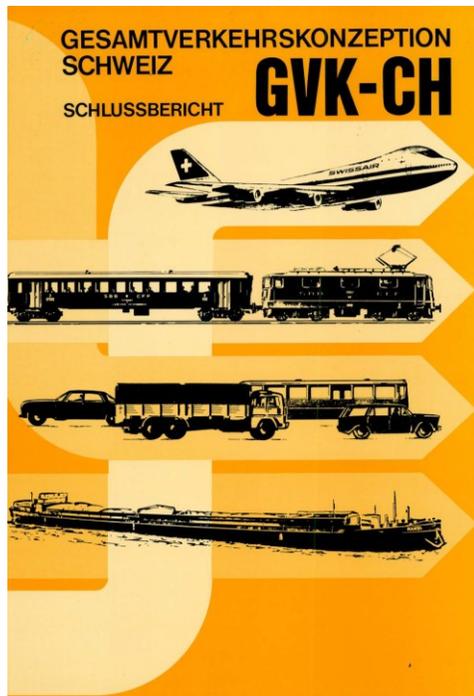


# Gesamtverkehrsplanung konkret: «Mobilität und Raum 2050»



Dr. Ulrich Seewer, Vizedirektor ARE

Jubiläumsanlass 50 Jahre GVK, 30. März 2022



# Wettbewerb

1. «Da der öffentliche Verkehr auf Schiene und Strasse weniger Raum beansprucht und die Umwelt weniger belastet als der private Verkehr und zudem eine grosse Massenleistungsfähigkeit besitzt, gebührt ihm im Bereich der grösseren Agglomerationen der Vorrang.»
2. «Innerhalb der Agglomerationskerne besteht ein dichtes Verkehrsnetz und die Verbindungen im ÖV sind häufig und direkt, der Fokus für die Entwicklung liegt auf dem Velo- und dem Fussverkehr sowie auf dem ÖV. ... Der Verkehr ist flächeneffizient gestaltet und einfach zugänglich. ...»



# Überblick Sachplan Verkehr



Quelle: ARE



# Inhalt und Aufbau des Programmteils

Ziele für die Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes, Stellenwert und Geltungsbereich

## Ausgangslage, Entwicklungen und Herausforderungen

Raum, Verkehr, Umwelt und Ressourcen



## Zielbild Raum und Mobilität 2050

Stossrichtung Bund im Bereich Mobilität und Raum: Stellt auf der Ebene Schweiz dar, auf welche Ziele der Bund fokussiert und wie er sie umzusetzen gedenkt



## Ziele, Entwicklungsstrategien und Handlungsgrundsätze

- Abstimmung Siedlung und Verkehr
- Sicherstellung des Gesamtverkehrssystems
- Umwelt, Klima und Ressource
- Umgang mit Zielkonflikten bei Planungsprozessen und Zusammenarbeitsformen

- Konkretisieren das Zielbild für die Verkehrsinfrastruktur in Bundeskompetenz
- Zeigen auf mit welchen Mitteln der Bund die Ziele und Entwicklungsstrategien umsetzt
- Identifikation von Zielkonflikten



## Handlungsräume: Karte und spezifischer Handlungsbedarf

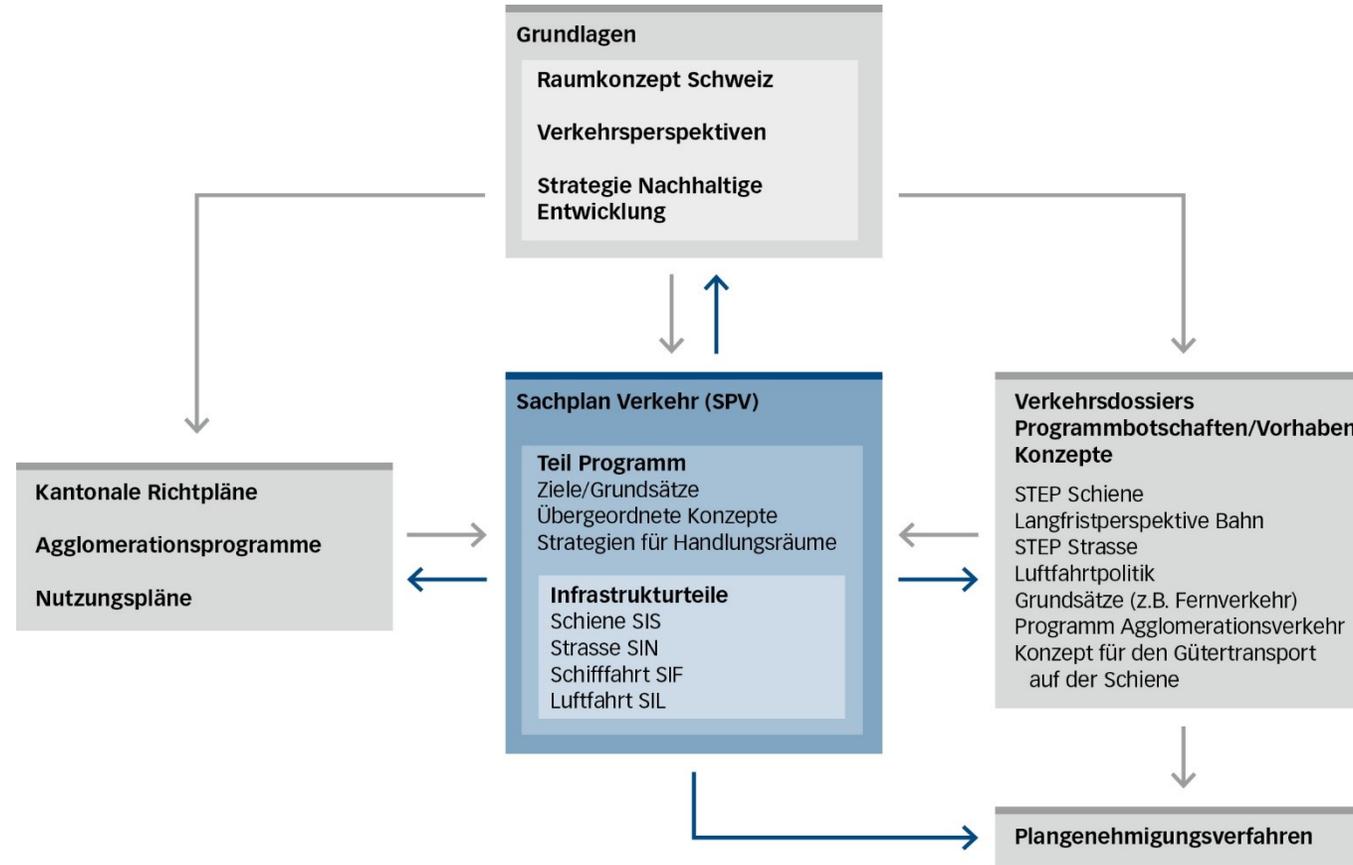
Gemeinsames Verständnis Bund, Kantone und Städte/Gemeinden zum prioritären Handlungsbedarf Abstimmung Verkehrsträger und Raum

Modalitäten der Zusammenarbeit, Sachplanrelevanz, Modalitäten der Anpassungen

Quelle: ARE



# Planungsinstrumentarium Bund



Quelle: ARE



# Herausforderungen



Differenziert erschlossene Räume

Kapazitäten der Bevölkerungs- und  
Arbeitsplatzentwicklung koordinieren

Verkehrsnetze gleichmässig auslasten und  
bedarfsgerecht nutzen / mit Engpässen umgehen

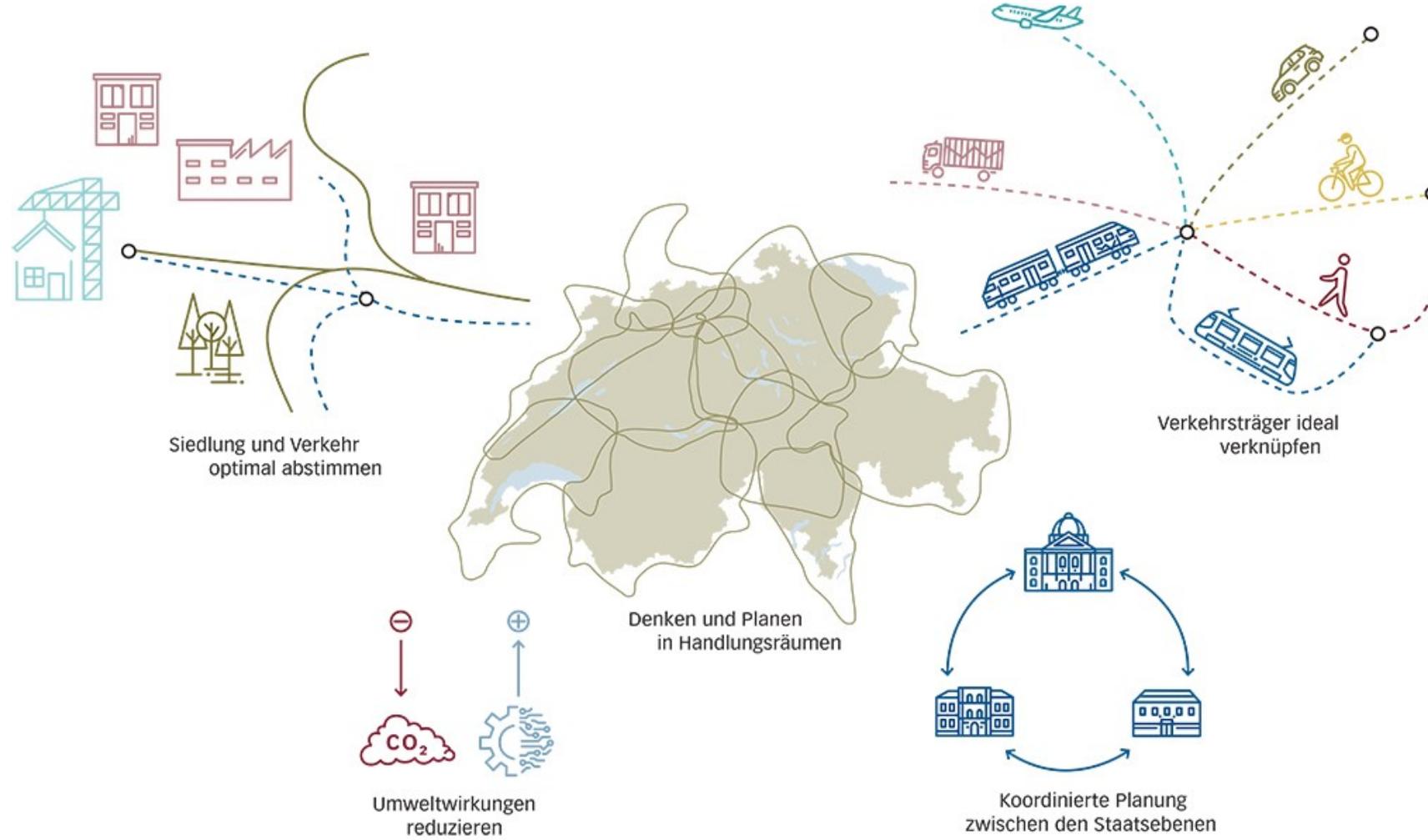
Multi- und Intermodalität

Technologische Entwicklungen

Ressourcenbeanspruchung minimieren und  
Klimaneutralität erreichen



# Lösungsansätze und Strategien



Quelle: ARE



# Zielbild Raum und Mobilität 2050

## Gesamtverkehrssystem I



### Die Verkehrsmittel werden ihrer Stärken entsprechend kombiniert

- Schnittstellen zwischen Netzhierarchien und Staatsebenen abstimmen
- Flächenschonende und emissionsarme Verkehrsträger und –mittel fördern

### Das Gesamtverkehrssystem ist sicher, verlässlich, verfügbar und einfach zugänglich

- Tiefe Zugangsschwellen, einschliessen und bedienen aller Nutzergruppen
- Redundanzen, um Systemstabilität sicherzustellen



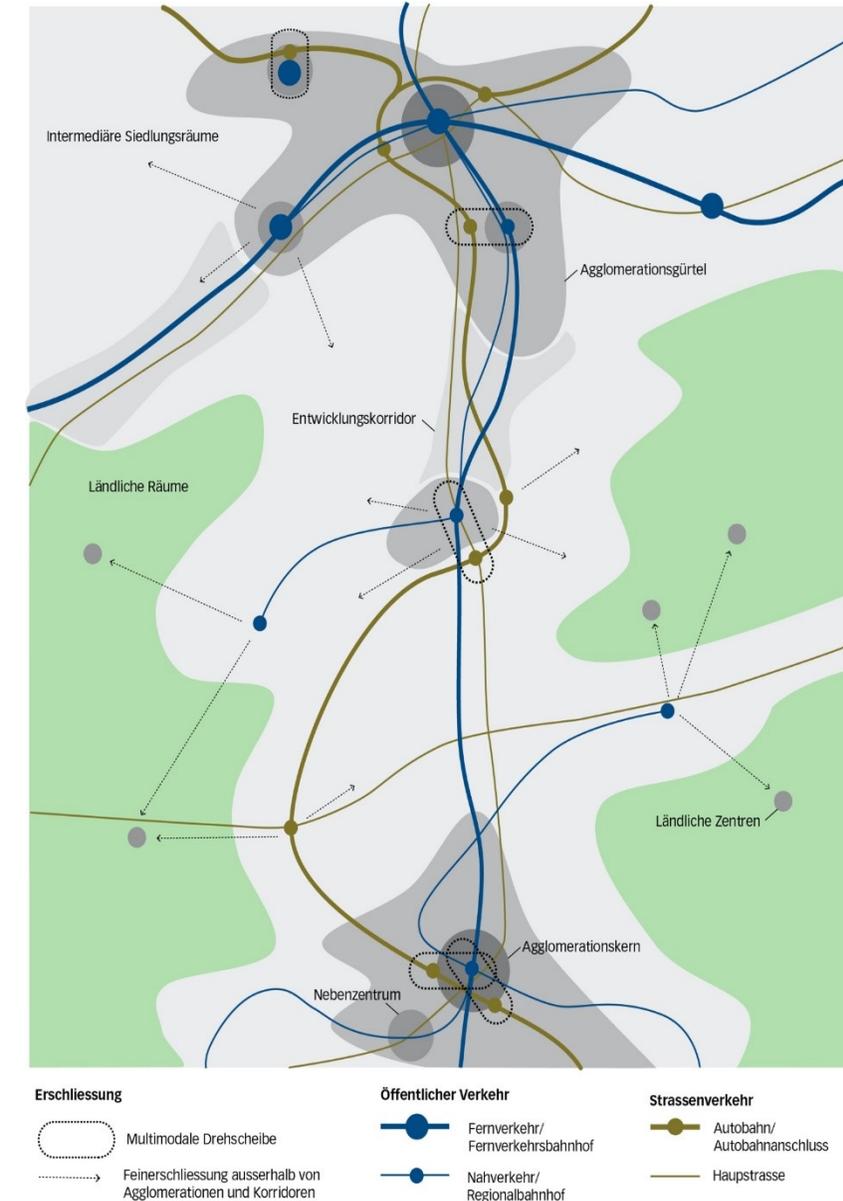
# Zielbild Raum und Mobilität 2050

## Vernetzung

Bund, Kantone und Gemeinden fördern:

- Konzepte von Verkehrsdrehscheiben zu entwickeln
- konkrete Projekte zusammen mit Verbänden und Transportunternehmen zu planen und umzusetzen

Zu beachtende Faktoren bei Konzipierung von Verkehrsdrehscheiben:

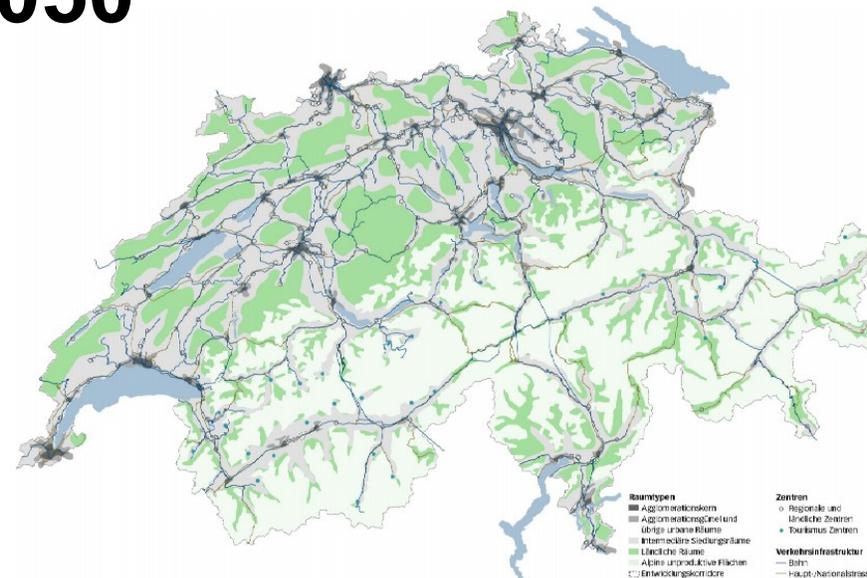




# Zielbild Raum und Mobilität 2050

## Räume und Verbindungsqualitäten

Siedlung und Verkehr lassen sich künftig nur mit einer koordinierten, gemeinsamen Planung aufeinander abstimmen und langfristig bestmöglich planen; ein **iterativer Prozess über alle drei Staatsebenen** sollte institutionalisiert werden.



Zielbild: Welche Ziele sieht der Bund für die Entwicklung des Raums, der Mobilität und der Nutzung der Infrastruktur?

Räumliche Differenzierung (Raumtypen) als Grundlage für die Verbindungsqualitäten und der Konnektivität zwischen Verkehrsmitteln und Netzebenen

- 

Zwischen dem **Agglomerationskern** und den **intermediären Siedlungsflächen** sind die MIV-Netze im Vergleich zu denjenigen des ÖVs feinermaschiger. Die Verbindungen erfolgen grundsätzlich unter Beibehaltung der bestehenden Qualität. Punktuelle Verbesserungen der Erschliessungsqualität werden gezielt vorgenommen und sorgfältig mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt. Entsprechend sind die Verkehre an gut gelegenen Verkehrsdrehscheiben zu bündeln. Bei der Feinverteilung in peripher gelegene Gebiete liegt der Fokus auf dem MIV, dem ÖV auf der Strasse, resp. auf multimodalen Wegeketten sowie kleinräumig auf dem Fuss- und Veloverkehr. Das Parkierungsangebot für den MIV wird auf das gesamtverkehrliche Angebot abgestimmt.
- 

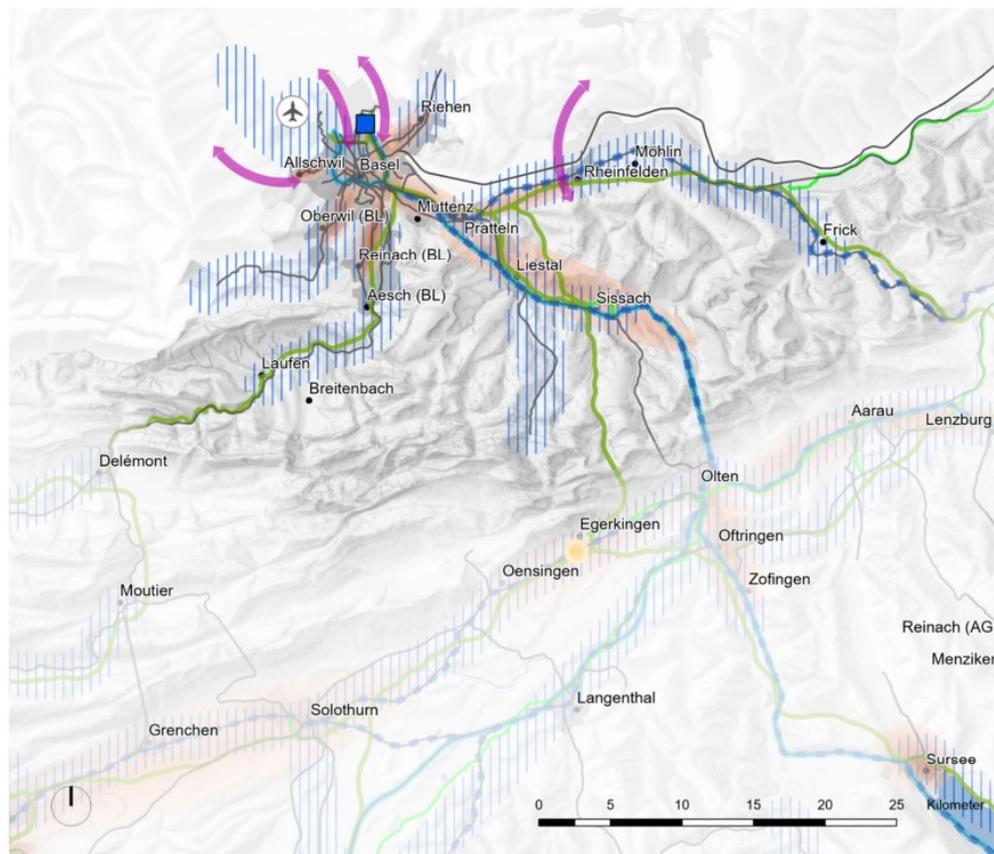
Zwischen dem **Agglomerationskern** und den **ländlichen Räumen** sind die MIV-Netze im Vergleich zu denjenigen des ÖVs feinermaschiger. Die Verbindungen erfolgen unter Beibehaltung der bestehenden Qualität. Die Verbindungsqualität orientiert sich an den Anforderungen der Grundversorgung. Im Fokus der Entwicklung steht eine kombinierte Verbindung MIV – ÖV mit Priorisierung des ÖVs auf den langläufigen Etappen. Die Bahnhöfe dienen als Verkehrsdrehscheiben, insbesondere in den Kleinzentren des ländlichen Raumes. Die Feinverteilung in die ländlichen Räume erfolgt vorwiegend durch den MIV und kleinräumig auch durch den Fuss- und Veloverkehr, während der ÖV die Grunderschliessung sicherstellt. Das Parkierungsangebot für den MIV wird auf das gesamtverkehrliche Angebot abgestimmt.
- 

Zwischen den **Agglomerationsgürteln** und den **intermediären Siedlungsflächen** sind die MIV-Netze im Vergleich zu denjenigen des ÖVs feinermaschiger. Die Verbindung erfolgt unter Beibehaltung der bestehenden Qualität. Im Fokus steht dabei der MIV oder eine kombinierte Verbindung. Beim ÖV erfolgt / funktioniert die Verbindung via S-Bahn oder Überlandbuslinien über ein nahegelegenes Regional- oder ländliches Zentrum. Die Feinverteilung im intermediären Raum erfolgt insbesondere durch den Fuss- und Veloverkehr.



# Handlungsräume

## Handlungsbedarf und Stossrichtungen



- Koordination trimodaler Güterumschlag
- grenzüberschreitende Förderung ÖV Modal Split
- Übergeordnete ÖV-Achsen mit Güterverkehr
- Übergeordnete ÖV-Achsen mit internationalem Personenverkehr
- Gebiete mit besonderem Potenzial zur Erhöhung des ÖV-Anteils
- Umgang mit erhöhten Nutzungsansprüchen an die Infrastruktur (inkl. Übergänge zwischen Nationalstrassen und dem nachgelagerten Strassennetz)
- Schienennetz
- Nationalstrassen
- Hauptstrassen
- Landesflughafen



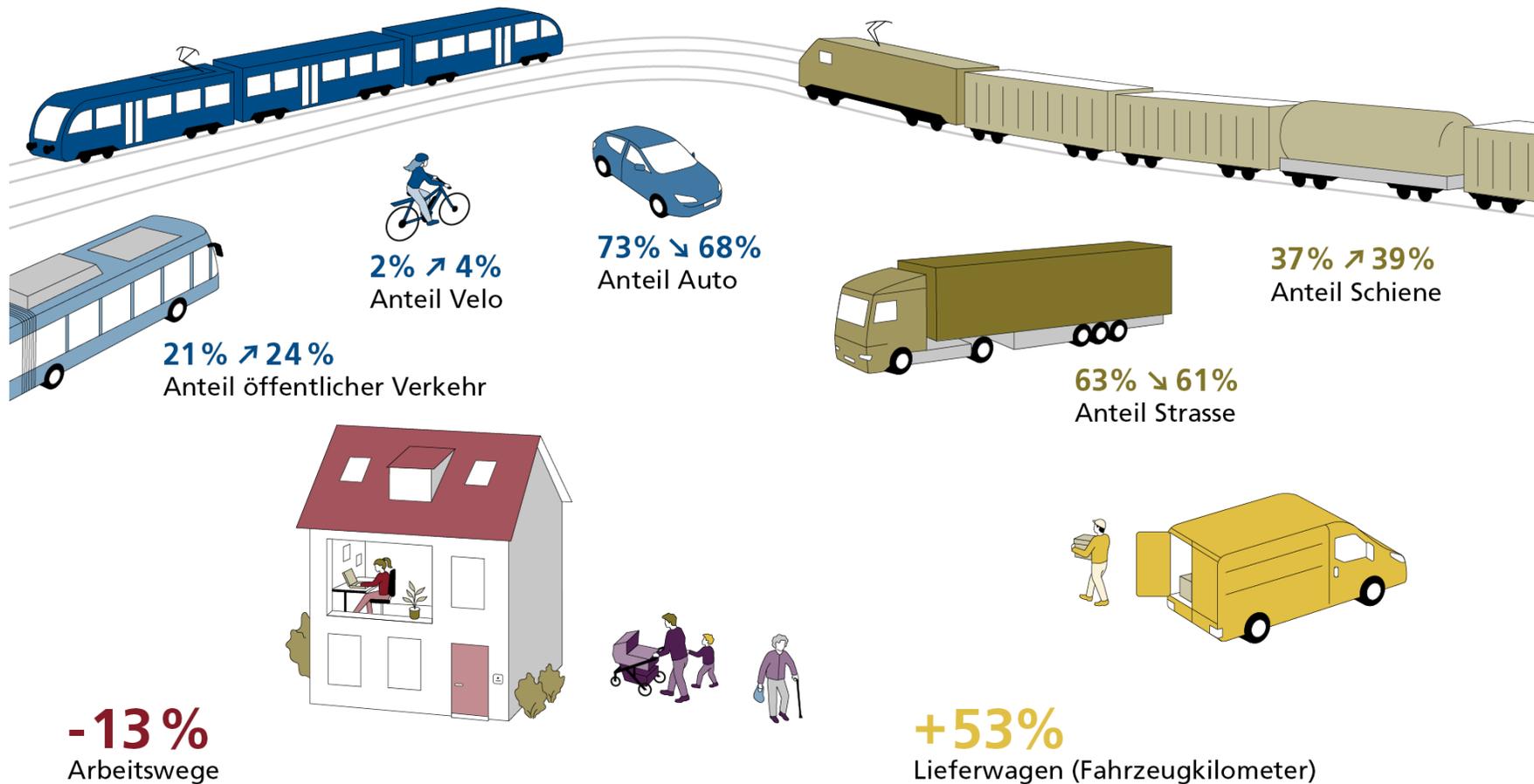
# Verkehrsperspektiven

**+11%**

Personenverkehr (Personenkilometer)

**+31%**

Güterverkehr (Tonnenkilometer)





# Fazit

