

TEAMverkehr



Nummer 27 / 2023 / 2024

Perspektiven auf die Verkehrsplanung in Deutschland und der Schweiz

Die Planungsregion Glattal im Fokus

Wie gut ist die Qualität der Infrastruktur für Fussgänger im Kanton Zürich?

Wie kann die Raumplanung das Mobilitätsverhalten beeinflussen?

EDITORIAL

Sehr geehrte Leserinnen und Leser

Die Schweiz trifft auf Deutschland – nicht nur im Fussball! Bereits in der Ausgabe dieses TEAMverkehr-Hefts vergleichen ein deutscher und ein Schweizer Verkehrsingenieur ihre Erkenntnisse über die Verkehrsplanung in den beiden Ländern aus (ab Seite 4). Die Region Glattal boomt – nicht zuletzt wegen des Flugplatzes. Die 14 Gemeinden dieser Region haben erkannt, dass Raumplanung und Verkehr aufeinander abgestimmt werden müssen. TEAMverkehr begleitet diesen Prozess (ab Seite 10).

In den Gemeinden Opfikon, Illnau-Effretikon und Kloten sollen die Bedingungen für den Fussverkehr erhoben und verglichen werden. TEAMverkehr nahm am Pilotprojekt teil und testete auch die neue App, mit welcher die Daten ausgewertet werden können (ab Seite 16). Und schliesslich berichtet unser neue TEAMverkehr-Mitarbeiter über die Erkenntnisse seiner Masterarbeit (ab Seite 20).

Wir wünschen Ihnen bei der Lektüre dieses Hefts viel Vergnügen und wünschen ein friedliches 2024!

Thomas Gretener, Redaktor

IMPRESSUM HEFT 27

TEAMverkehr ist ein Kommunikationsorgan der Gruppe TEAMverkehr.ch

Texte: David Bomatter, Flurin Casanova, Jennifer Rüegg, Erik Strötzel, Thomas Gretener, Michael Ziegenbein.

Titelbild: Lissabon, ponte 25 de Abril (Bild: Oscar Merlo).

Redaktion und Publishing: pressMedia, Thomas Gretener, Cham.

Druck: Heller Druck, Cham.

Auflage: 550 Exemplare.

Erscheinungstermin: Dezember 2023.

TREFFPUNKTSUCHER

www.teamverkehr.ch/treffpunkt

Wir haben den TEAMverkehr-ÖV-Treffpunktsucher aktualisiert: Statt die Reisezeiten der Haltestellen auf Anfrage zu berechnen, greift die App neu auf vorberechnete Reisezeiten in einer Datenbank zu. Die Ermittlung des idealen Treffpunk-

tes zwischen verschiedenen Haltestellen erfolgt dadurch erheblich schneller. Die Berechnung der Reisezeiten wird wie bisher mit dem R-Package tidytransit durchgeführt. Ausprobieren auf teamverkehr.ch/treffpunkt

ÖV-Treffpunkt-Sucher

Abfahrts-Haltestellen der beteiligten Personen eingeben und den optimalen Treffpunkt finden

Haltestellen

Willisau, Feld Wädenswil, Feld Suhr, Feld

Treffpunkt suchen

TEAMverkehr

Haltestelle	Punkte	Suhr, Feld	Wädenswil, Feld	Willisau, Feld
Rotkreuz	100	01:01	00:54	01:07
Otten	98	00:26	01:12	01:07
Luzern	87	01:10	01:09	00:49



THOMAS' AUGENBLICK

Leuchtende Vorbilder in Brügge



Hat der Pilatus einen Hut, bleibt das Wetter gut!



Überwältigende Aussicht vom Pilatus auf den Vierwaldstättersee und die Rigi.

Fotos: Teamverkehr

Auf diese uralte Wetterregel konnten wir uns vollumfänglich verlassen: Bei strahlendem Sonnenschein machten wir uns auf zum Luzerner Hausberg. Nach einer Schifffahrt von Luzern nach Hergiswil teilten wir uns. Die Berggänger wählten den Aufstieg zu Fuss, von Hergiswil bis zur Fräkmüntegg. Um den langen Aufstieg etwas zu versüssen, nahm die Gruppe für den mittleren Teil die Seilbahn. Die zweite Gruppe reiste mit der steilsten Zahnradbahn der Welt von Alpnachstad bis hoch auf den Pilatus. Die Panoramaaussicht auf einer Höhe von 2128 Metern war einfach atemberaubend!

Später machten wir uns auf den Weg, um mit der Panorama-Gondelbahn zur Station Fräkmüntegg zu fahren, wo wo wir auf unsere wandernden Kolleginnen und Kollegen stiessen. Gemeinsam genossen wir im Restaurant Fräkmüntegg unser Mittagessen und vergnügten uns danach im Seilpark oder unternahmen dort eine Fahrt durch den Wald mit dem «Dragon Glider». Nach diesem tollen Abenteuer ging es mit der Luftseilbahn von der Fräkmüntegg über die Krienseregg nach Kriens. In Luzern genehmigten wir uns zum Abschluss dieses tollen Tags noch einen feinen Feierabend-Apéro.



Nadja und Jennifer auf dem Gipfel.



Unterwegs in luftiger Höhe.



Abenteuer Seilpark.

Perspektiven auf die Verkehrsplanung in Deutschland und der Schweiz

Erik Strötzel und David Bomatter tauschen in diesem Beitrag ihre Perspektiven auf die Verkehrsplanung aus. Erik studierte in Hamburg und Kassel, David in Rapperswil. Grund genug ein paar verkehrsplanerische Anstösse aus Deutschland und der Schweiz auszutauschen und einen Blick auf die verkehrspolitische Diskussionskultur zu werfen.

Die Autoren

David Bomatter (links) hat an der Fachhochschule Rapperswil Raumplanung studiert. Er hat bis 2023 bei TEAMverkehr.zug gearbeitet.

Erik Strötzel studierte in Hamburg und Kassel und schloss sein Studium als MSc in Stadt- und Regionalplanung ab. Seit kurzem arbeitet er für TEAMverkehr.zug.



Die Verkehrsfachleute und die meisten Schweizer Politiker*innen haben heute erkannt, dass in der Verkehrsplanung nicht alles dem motorisierten Individualverkehr (MIV) untergeordnet werden kann. Über entsprechende Gesetzesänderungen und Projekte wird politisch praktisch andauernd debattiert. Man liest, hört und diskutiert also viel über die Verkehrspolitik. Doch wie viel von einer möglichen Verkehrswende in der Schweiz wurde tatsächlich gesetzlich schon umgesetzt?

Die heftig diskutierten Tempo-30-Zonen

Sehr heiss diskutiert werden seit jeher Tempo-30-Zonen. Als eines der wichtigsten Mittel

zur Verkehrsberuhigung haben sie seit der ersten Einführung grosse Befürwortung und ebenso starke Abneigung gefunden. Die erste Schweizer Gesetzgebung und erste Zonen entstanden anfangs der 90er Jahre, noch fast ausschliesslich in Städten. Bereits im Jahr 2001 wurde vom Verkehrsclub der Schweiz VCS eine Volksinitiative lanciert, welche innerorts eine generelle Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h forderte. Die Vorlage stiess auf breite Ablehnung und wurde mit hohem Nein-Anteil abgelehnt. Trotzdem etablierte sich die Tempo-30-Zone in Schweizer Städten und Gemeinden zunehmend. Viele Gemeinden begannen von sich aus, auf Neben- und Quartierstrassen Tempo-30-Zonen



einzuführen. Mit dem Pilotprojekt in Köniz wurde erstmals auch Tempo 30 auf einer vielbefahrenen Hauptstrasse eingeführt, weitere Gemeinden zogen nach.

Gutachten für 30-Tempo-Zonen entfallen seit diesem Jahr

Politisch und gesetzlich blieben jedoch weiterhin Hürden für die Einführung von Tempo-30-Zonen bestehen. So musste gemäss Bundesverordnung über die Tempo-30-Zonen bis im Jahr 2022 ein Gutachten erstellt werden, das die Notwendigkeit, Verhältnismässigkeit und Zweckmässigkeit der Zone auch auf gemeindlichen Nebenstrassen nachwies. Um die Einführung von Tempo-30-Zonen in den Gemeinden zu vereinfachen, wurde die Bundesverordnung auf den 1. Januar 2023 entsprechend angepasst, so dass kein Gutachten mehr erstellt werden muss. Damit wurde von Bundesebene ein weiteres Signal gegeben, dass Tempo 30 als zweckmässige und zeitgemässe Verkehrsmassnahme angesehen wird.

Auf Kantonsebene sieht die politische Einstellung teilweise noch anders aus. Während in eher links orientierten Städten wie Zürich und Winterthur die Planung für die flächendeckende Einführung von Tempo 30 auf allen Neben- und den meisten Hauptstrassen bereits weit fortgeschritten ist, werden in eher ländlichen und konservativen Kantonen sogar politische Initiativen ergriffen, welche den «Vormarsch» der Tempo-30-Zonen verhindern sollen. So zum Beispiel die Anti-Stau-Initiative im Kanton Luzern, mit welcher die Einführung von Tempo 30 auf Kantonsstrassen explizit untersagt werden soll. Der Ausgang der Abstimmung Ende November 2023 ist zum Verfassungszeitpunkt dieses Berichts noch nicht bekannt.

Fazit Schweiz

Es kann zusammengefasst werden, dass in der Schweizer Verkehrspolitik der Wille zur grossflächigen Verbesserung der Verkehrssicherheit und Lebensqualität durch Tempo 30

Eingangssituation der Tempo-30-Zone auf der Oeggenringstrasse in Eschenbach.

Foto: Teamverkehr

durchaus vorhanden ist und weiter anwächst. Die sie sich aktuell stellenden Herausforderungen durch politischen Gegenwind und (noch) bestehende gesetzliche Hürden dürften überwunden werden. Allerdings braucht es wohl noch etwas Zeit, was nicht zuletzt auch dem schweizerischen Demokratiesystem und Föderalismus geschuldet ist.

Deutsche Städte fordern mehr Handlungsspielraum für Tempo 30

Auch in Deutschland gibt es Forderungen danach, die Anordnung von Tempo 30 für Städte zu vereinfachen. Erst Anfang 2023 veröffentlichte der Deutsche Städtetag eine entsprechende Resolution, in der auch die Möglichkeit der flächendeckenden Einführung von Tempo 30 mit Ausnahme ausgewählter Hauptverkehrsstrassen gefordert wird. Ebenso wie in der Schweiz wäre hier eine Anpassung der rechtlichen Grundlagen zur Vereinfachung wünschenswert. Ein entsprechender Gesetzesentwurf ist allerdings erst kürzlich im Bundesrat gescheitert.



Neuer Radstreifen in der Region Genf.

Pilotprojekte Veloverkehr in der Westschweiz

Die Corona-Pandemie führte zu vielen politischen Diskussionen. Auch auf die Verkehrspolitik und -planung hatte die Pandemie einen Einfluss. Während Zeiten von Lockdown und Kontaktbeschränkung besannen sich viele Schweizer*innen auf das Velo und

die eigenen Füße, um sich wenigstens im näheren Wohnumfeld bewegen können. Hingegen kam der MIV aufgrund von Homeoffice und Kurzarbeit gefühlt teilweise fast zum Erliegen. Dies wurde besonders in der Westschweiz, genutzt, um Pilotversuche für den Fuss- und Veloverkehr zu wagen.

In Genf, Lausanne und Freiburg wurden in kurzer Zeit kilometerweise neue, teilweise provisorische Velostreifen geschaffen. So wurden in der Stadt Genf oder auch auf der Verbindungachse zwischen Lausanne und Montreux quasi über Nacht ganze MIV-Spuren für den Veloverkehr ummarkiert. Als politische Beweggründe wurden einerseits der allgemeine Rückgang des (Auto-) Pendlerverkehrs und die gleichzeitige Zunahme des Veloverkehrs genannt. Andererseits sollte die Sondersituation der Corona-Krise genutzt werden, um den Veloverkehr nachhaltig zu fördern und zu verhindern, dass der MIV nach der Krise wieder im gleichen Ausmass wie zuvor anrollt.

Gesetzlich wurde für die provisorische Anordnung der Velostreifen auf den Artikel 107 Abs. 2 der Schweizer Signalisationsverordnung (SSV) zurückgegriffen. Dieser erlaubt es Gemeinden, auch vor einer öffentlichen Verfügung Signale und Markierungen für einen Zeitraum von bis zu 60 Tagen anzubringen. Für eine permanente Umsetzung ist danach allerdings ein ordentliches Verfahren über die entsprechenden planerischen und politischen Instanzen notwendig. Im genannten Zeitraum konnte mit dem Pilotversuch direkt überprüft werden, welche Auswirkungen solche Massnahmen auf den Verkehrsfluss und die Velobenutzung haben. Und auch politisch konnte die Empfänglichkeit der Bevölkerung für solche Massnahmen erprobt werden.

Pop-Up-Radwege in deutschen Grossstädten

Selbstverständlich führte die Pandemie auch in Deutschland zu vielen Umwälzungen, unter anderem im Verkehr. Vor allem in Grossstädten wie Hamburg, München und Berlin entstanden ebenfalls schnell



errichtete Pop-Up-Radwege auf ehemaligen MIV-Spuren oder Parkstreifen. Meist wurden diese mit gelben Linien markiert und mit Baustellenbarken vom fließenden Verkehr abgetrennt. Gelbe Markierungen werden dabei normalerweise für vorübergehend geltende Markierungen bei Baustellen genutzt. Wie in der Schweiz wurde damit dem temporären allgemeinen Rückgang des Autoverkehrs Rechnung getragen. Zusätzlich wurde den Radfahrer*innen die Möglichkeit zum Abstand halten gegeben und der öffentliche Nahverkehr entlastet, um das Ansteckungsrisiko zu verringern. Die Pop-Up-Bikelanes führten politisch und in der Öffentlichkeit zu hitzigen Diskussionen. So klagte in Berlin zum Beispiel ein Berliner AFD-Abgeordneter im Sommer 2020 gegen die Einrichtung von acht Pop-Up-Radwegen. Nachdem dem Eilantrag zunächst vor dem Berliner Verwaltungsgericht stattgegeben wurde, legte die Senatsverwaltung Widerspruch gegen diesen Entscheid ein. Der Widerspruch hatte Erfolg und auch der finale Entscheid fiel zu Gunsten der Radwege aus.

Die rechtlichen Grundlagen für die Beschleunigung des Prozesses für Pop-Up-Radwege fanden sich in den Infektionsschutzverordnungen der Bundesländer. Die Rechtmässigkeit der Pop-Up-Radwege wurde zwar teilweise

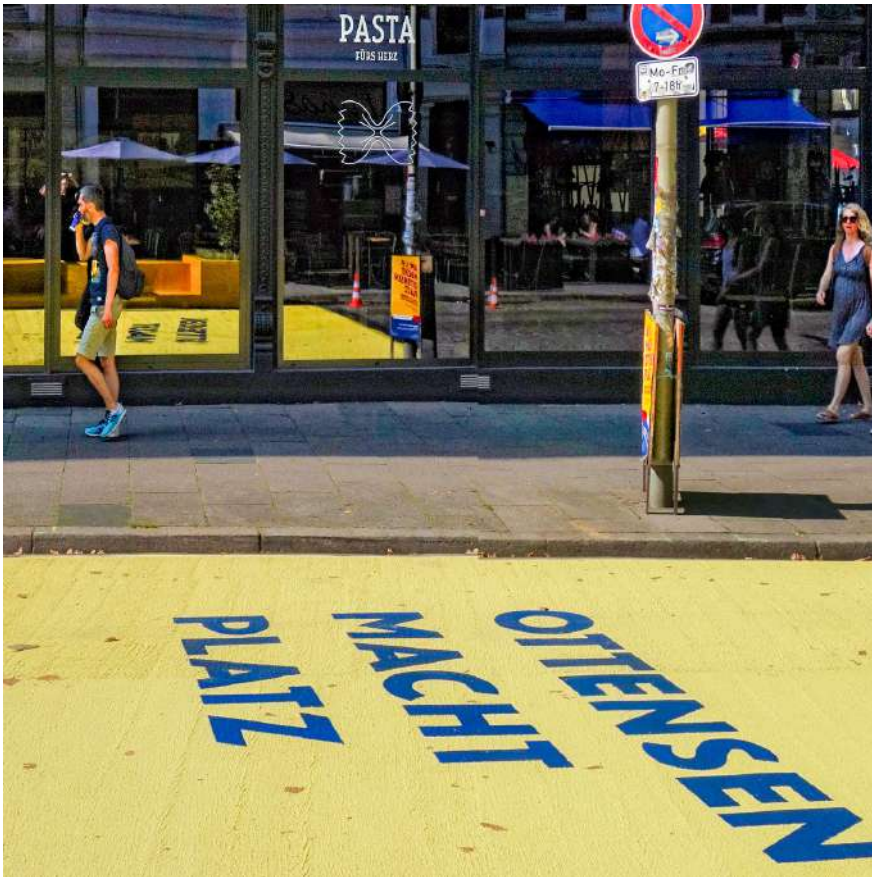
angezweifelt, ein Gutachten bestätigte allerdings die Rechtmässigkeit der Anordnungen. Zusätzlich kam ein von der Deutschen Umwelthilfe in Auftrag gegebenes Gutachten sogar zu dem Schluss, dass die Anordnung von Pop-Up-Radwegen auch ohne infektionsschutzrechtliche Begründungen zulässig sei. Während in einigen Städten, wie in München, Bikelanes nach der Normalisierung der Lage wieder aufgehoben wurden, sind die Radspuren an anderer Stelle zumindest teilweise, verstetigt worden (beispielsweise in Hamburg und Berlin).

Das Instrument des Verkehrsversuchs in Deutschland

Mit Pop-Up-Bikelanes konnte die schnelle Umsetzung von Radinfrastruktur erprobt werden. Zur temporären Erprobung neuer Verkehrsführungen und der Potenziale einer neuen Flächenverteilung erfreut sich in Deutschland das Instrument des Verkehrsversuches grosser Beliebtheit. In der Anwendung bleibt es dabei meist nicht bei verkehrlichen Massnahmen: Breite partizipative und kulturelle Begleitprogramme flankieren die Verkehrsversuche vielerorts. So können Potenziale für den Stadtraum und das Stadtleben öffentlichkeitswirksam aufgezeigt werden.

Pop-up-Radweg in der Gitschiner-Strasse in Berlin (links) und der Pop-Up-Radweg auf dem Kottbusser Damm in Berlin.

Fotos: Fabian Deter CC BY-SA 4.0



Bodenmarkierung an der Eingangssituation des Verkehrsversuchs in Ottensen. Foto: txmx 2

Unter dem Namen «Ottensen macht Platz – Flanierquartier auf Zeit» begann 2019 ein Verkehrsversuch in Hamburg. Unter der Zielsetzung Platz für Menschen, nachbarschaftliche Begegnungen, Flanieren und Verweilen sowie kreative Nutzungen zu schaffen wurde eine vorhandene Fussgängerzone im Zentrum des Stadtteils Ottensen ausgeweitet. Dem nicht-motorisierten Verkehr sollte der Vorrang gewährt werden. Dabei wurden unter anderem temporäre Stadtmöbel aufgestellt und verschiedene Veranstaltungen zur Belebung des neu gewonnenen Raums durchgeführt. In drei bereits vorhandenen Parkhäusern in der Umgebung konnten Dauerstellplätze zu vergünstigten Konditionen angemietet werden. Personen mit privatem Stellplatz im Gebiet sowie Menschen mit mobilitätseinschränkenden Behinderungen konnten mittels einer Sondergenehmigung weiterhin zufahren. Auch für Marktbesucher*innen, Krankentransporte, Velos und Taxis sowie zum Ausladen «nicht händisch transportierbarer Ware»

gab es Ausnahmen. Dabei war lediglich Schrittgeschwindigkeit zulässig. Zusätzlich fand auch eine wissenschaftliche Evaluation in Form von Verkehrszählungen, Raumbeobachtungen, Befragungen der Anwohnenden, Passanten und Gewerbetreibenden statt.

Obwohl der Stadtteil unter anderem durch seine gründerzeitliche, kleinteilige Prägung günstige Rahmenbedingungen für eine Neuverteilung des Raums aufweist, regte sich als bald Widerstand gegen diese, wenn auch temporäre, Neuordnung. Neben der Befürchtung, die Belebung könnte zu hohen Lärmbelastigungen führen, sprachen sich insbesondere einige Gewerbetreibende gegen die Verkehrsberuhigung aus. Schliesslich legten zwei Ladenbesitzer*innen Widerspruch ein. Im Januar 2020 ordnete das Verwaltungsgericht Hamburg an, dass die Verkehrszeichen bis zum Abschluss des Verfahrens nicht stehen bleiben dürfen. Somit wurde der Verkehrsversuch Ende Januar 2020, einen Monat vor dem geplanten Ende des Versuchs vorzeitig beendet. Das Gericht sah für die Aufstellung der Verkehrszeichen keine «tragfähige gesetzliche Grundlage».

Verfahren vereinfacht

Nicht ganz zwei Jahre nach diesem Beschluss trat 2021 die Novelle der Strassenverkehrsordnung (StVO) in Kraft. Damit wurde die Anordnung von Verkehrsversuchen vereinfacht. Schon zuvor konnten im Zuge der sogenannten Erprobungsklausel § 45 Abs. 1 Nr. 6 StVO, verkehrsregelnde oder -sichernde Massnahmen temporär angeordnet werden. Dafür war allerdings eine erheblich erhöhte Gefahrenlage notwendig. In der Praxis bedeutete dies einen erheblichen Begründungsaufwand. Mit der Novellierung wurde die Erprobungsklausel von dieser Bedingung befreit. Dies entbindet die anordnenden Behörden allerdings nicht von der Pflicht, Verkehrsversuche schlüssig zu begründen: Die Anordnung frei nach dem Prinzip «Try and Error» ist unzulässig. Entsprechend schaffen es teilweise auch Verkehrsversuche in die Schlagzeilen, die gerichtlich gekippt werden. Die

Begründung ist nun allerdings mit weniger Aufwand möglich. Die Vereinfachung wird und wurde unter anderem in Bremen, Kassel und Karlsruhe rege genutzt.

Learning aus den Beispielen aus Deutschland

Das Beispiel «Ottensen macht Platz» ist in seinem Umfang und seiner Bedeutung sehr eindrücklich. Hier wurde ein Konzept für einen ganzen Stadtteil mit Einbezug aller Verkehrsmittel in grossem Umfang getestet. In der Schweiz beschränken sich solche Versuche mit temporären Massnahmen meist nur auf einen Strassenabschnitt oder ein Verkehrsmittel. Aus meiner Sicht wäre es sinnvoll, wenn auch in Schweizer Städten solche Versuche vermehrt «quartiersweise» durchgeführt werden. Dadurch könnten die allfälligen Auswirkungen und Mehrwerte für ein Quartier und seine Bewohner*innen und Beschäftigten vermutlich viel besser geprüft und aufgezeigt werden. Inwiefern dies mit Berufung auf den Art. 107 Abs. 2 SSV möglich ist, müsste weiter evaluiert werden. Um umfangreichere Versuchsanordnungen zu ermöglichen, müssten die gesetzlichen Rahmenbedingungen allenfalls weiter gelockert werden. Die Schnellanordnung von Velostreifen in der Westschweiz ist ein gutes Beispiel, dass auch in der Schweiz Versuchsanordnungen in der Verkehrsplanung gesetzlich und politisch gut möglich sind. Solche Versuche haben den Vorteil, dass die Auswirkungen von Massnahmen direkt erprobt und untersucht werden können. Es sollte deshalb viel mehr auf diese Möglichkeit zurückgegriffen werden.

Gemeinsames Fazit

Zusammengefasst zeigen die Schweizer Beispiele eine der grösseren Hürden in der Schweizer Verkehrsplanung auf: Das Politikverständnis. Die schweizerische Demokratie ist eine der stärksten der Welt und gilt als vorbildlich, da sie dem Volk sehr viel Mitsprache und eine grosse Gleichgewichtung zusichert. In der Verkehrspolitik erscheinen

diese Mitsprache und das Keinem-auf-den-Schlips-treten-wollen manchmal auch etwas hinderlich. Anstelle neue Massnahmen und Ansätze direkt zu testen und auf die möglichen Wirkungen zu vertrauen, wird oft lange hin- und her diskutiert, bevor eine Kompromisslösung umgesetzt wird. Hier könnten wir in der Schweiz manchmal durchaus mutiger sein.

Es ist aber festzustellen, dass auch in der deutschen, weniger direkten Ausprägung der Demokratie vielerorts der Mut zur Umsetzung polarisierender Massnahmen fehlt. Verkehrsmassnahmen werden wohl immer politisch angefochten werden. Dies ist Teil der Demokratie in beiden Ländern und natürlich auch bis zu einem gewissen Grad notwendig. Temporäre Gestaltungen bieten hierbei die Chance, Potenziale und den Gewinn veränderter Raumaufteilungen aufzuzeigen und ggf. skeptische Stimmen zu beruhigen.

Nachfolgende langfristige Lösungen können von gewonnenen Erkenntnissen profitieren. Es besteht jedoch auch die Gefahr, insbesondere bei mangelnder Kommunikation, Vorbehalte zu stärken und langfristige Planungen zu erschweren. In diesem Sinne bietet dieser Ansatz zumindest die Möglichkeit, den Prozess und die Diskussion zu beschleunigen. Das mag teilweise polarisieren, kann eben aber auch der häufig kritisierten Langwierigkeit von Planungen entgegenwirken und bestenfalls können so dringend notwendige Infrastrukturanpassungen und eine öffentliche Bewusstseinsänderung erreicht werden.

Quellen

<https://staedteverband.ch/652/de/florence-germond-laquo-die-pandemie-ist-ein-beschleuniger-fur-den-veloverkehr-raquo>

<https://www.mobilikon.de/instrument/novelle-der-strassenverkehrsordnung-2020>

https://kommunalwiki.boell.de/index.php/%22Ottensen_macht_Platz%22

<https://ottensenmachtplatz.de/ueber-das-projekt/>

<https://www.hamburg.de/fahrradfahren-in-hamburg/14227874/pop-up-bikelanes/>

https://www.focus.de/auto/motorrad/weniger-radverkehr-muenchen-baut-pop-up-radwege-wieder-ab_id_12561420.html

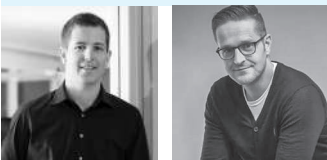
Der Druck auf die Region Glattal nimmt zu. Eine Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr ist dringend angesagt.

Das kantonale Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich verpflichtet die Gemeinden zur Zusammenarbeit. In Planungsverbänden erarbeiten sie Grundlagen und Ziele der gemeinsamen räumlichen Entwicklung. In diesem Beitrag beleuchten Michael Ziegenbein von Planpartner und Flurin Casanova von TEAMverkehr die Planungsregion Glattal (ZPG) mit 14 Gemeinden.

Die Autoren

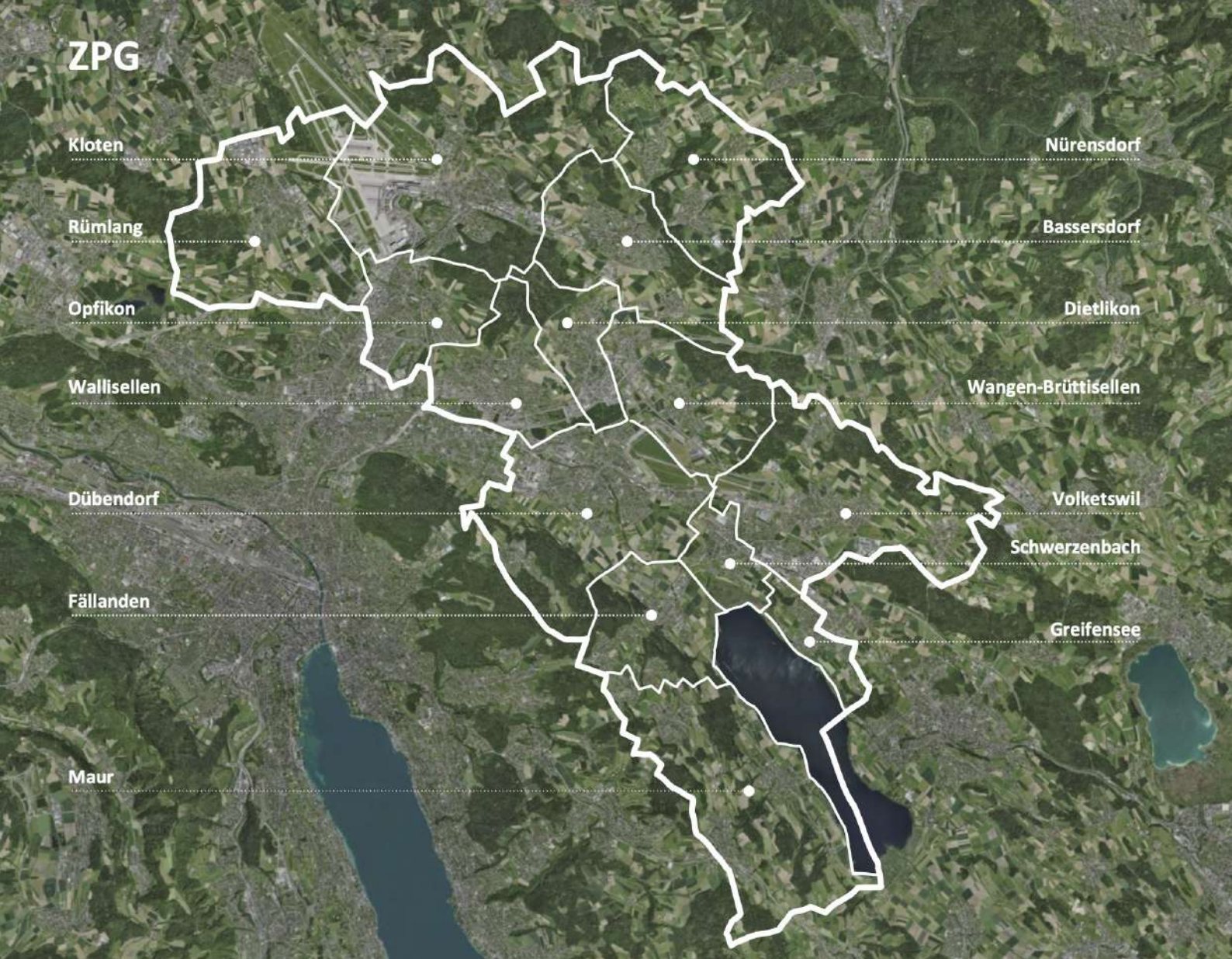
Flurin Casanova hat an der Fachhochschule Rapperswil Raumplanung studiert. Er arbeitet seit 2016 bei TEAMverkehr.zug.

Gastautor, Michael Ziegenbein, Planpartner AG, Dipl.-Ing. Stadt- und Regionalplanung BTU Cottbus / Planer FSU



Die regionale Richtplanung ist das Bindeglied zwischen der kantonalen Richtplanung und der kommunalen Richt-/Nutzungsplanung. Darin werden kantonale Vorgaben konkretisiert und Aufträge zur Umsetzung auf kommunaler Stufe festgelegt. Die Richtpläne im Kanton Zürich (kantonal und in der Folge auch regional) mussten wegen der Revision des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes (RPG) im Jahr 2012 – genannt RPG1 – gesamtlich revidiert werden. Die Siedlungsentwicklung nach innen unter dem Stichwort Verdichtung war dabei zentral. Aber auch diverse andere Themenfelder waren gegenüber den bisherigen Richtplangenerationen

umfassender zu behandeln. Aus diesem Grund und im Sinne der geforderten Abstimmung der gemeinsamen räumlichen Entwicklung deckt der regionale Richtplan verschiedene Themenfelder ab, namentlich Siedlung, Landschaft, Verkehr, Ver- und Entsorgung sowie öffentliche Bauten und Anlagen. Einträge und Festlegungen im regionalen Richtplan deklarieren eine überkommunale Bedeutung und spiegeln somit ein übergeordnetes öffentliches Interesse wider. Die Inhalte sind nicht flächendeckend und lassen für die grundeigentümergebundene Umsetzung in der kommunalen Nutzungsplanung hinreichende Anordnungsspielräume.



Kantonales ROK und RegioROK

Das kantonale Raumordnungskonzept unterteilt das Kantonsgebiet nach deren Charakteristik und der erwünschten Raumentwicklung. Den sogenannten Handlungsräumen, u.a. Stadtlandschaft, urbane Wohnlandschaft und Landschaft unter Druck werden Entwicklungserwartungen unterschiedlicher Dynamik zugeordnet, woran bspw. der zu leistende Beitrag an der Wachstumsbewältigung und dementsprechend die Erschliessungsanforderungen bzw. -notwendigkeiten geknüpft sind. Diese Entwicklungserwartungen des Kantons werden im RegioROK verfeinert und mit den Absichten der Verbandsgemeinden abgestimmt. Hinsichtlich der Wachstumserwartungen werden z.B. räumlich differenzierte Nutzungsdichten (wohnhafte und beschäftigte Personen je Hektar überbaute Bauzone) festgelegt, als Richtschnur für die Kapazitätsplanung der Gemeinden. Daneben werden

spezifische Nutzungsvorgaben und -schwerpunkte räumlich differenziert. Ergänzt wird das um gebietsspezifische Vorgaben betreffend Landschaft, Natur und Erholung sowie zu wesentlichen verkehrsspezifischen Inhalten als Grundlage für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Diese Inhalte werden im Zielbild 2030 zusammengefasst und sind der konzeptionelle Überbau des regionalen Richtplans.

Leitlinien und Ziele in der Planungsregion Glattal

Mit der angestrebten Siedlungsentwicklung erhöht sich der Druck auf die Verkehrsinfrastruktur in Zukunft. Weil das Strassennetz in der Region Glattal bereits heute gesättigt ist, kann nicht mehr beliebig viel Neuverkehr auf der vorhandenen Strasseninfrastruktur abgewickelt werden. Der künftig anfallende Mehrverkehr soll im Glattal deshalb hauptsächlich mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) bewältigt werden. Dies setzt in Zukunft einen weiteren

Übersicht der Planungsregion Glattal mit den 14 Verbandsgemeinden

Die Fachberater

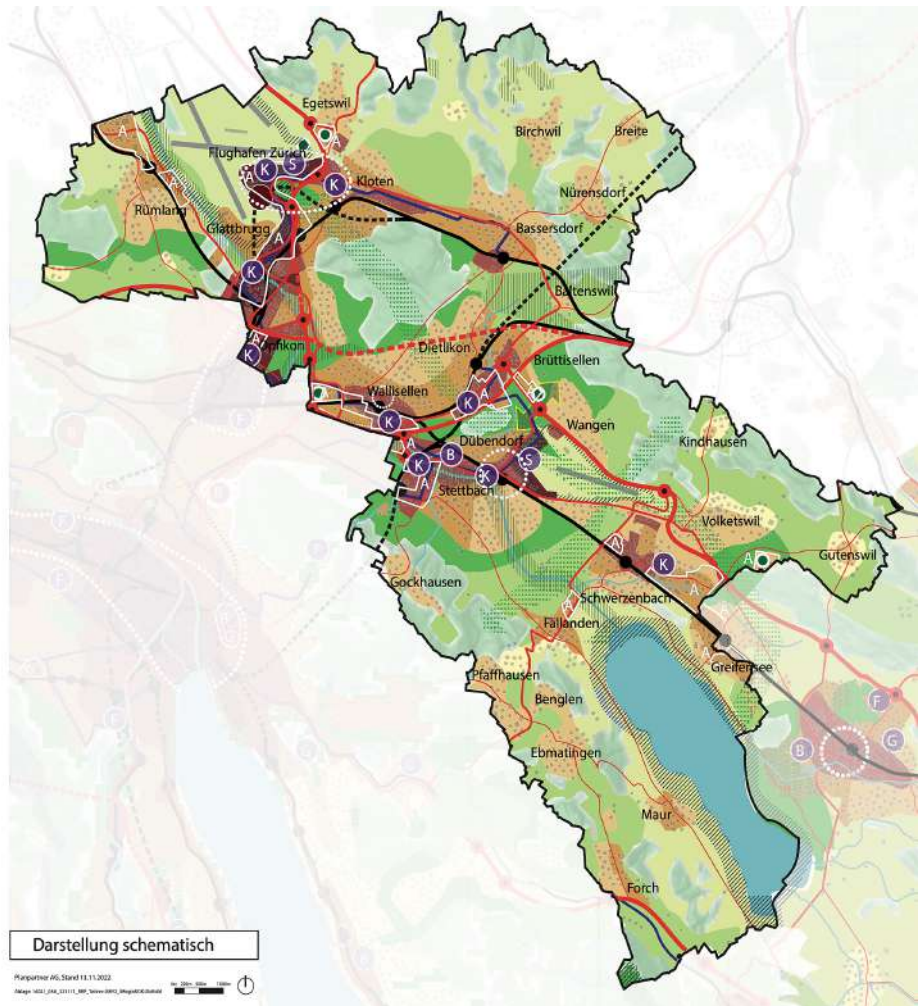
Die beiden Büros Planpartner AG (als Fachberater Siedlung+Landschaft) und TEAMverkehr.zug ag (als Fachberater Verkehr) begleiten die Zürcher Planungsgruppe Glattal gemeinsam seit 2014.

RegioROK Glattal 2017, Fassung regionaler Richtplan 2019
(Regionales Raumordnungskonzept)

Zielbild 2030, Teilrevision GEFD
Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf

- Basisinhalt**
- Verkehr**
- Hochleistungsstrasse mit Anschlüssen
 - Hochleistungsstrasse Tunnelstrecke
 - Strassen von kantonalen Bedeutung
 - S-Bahn-Netz
 - S-Bahn-Netz Tunnelstrecke
 - Stadtbahn
 - Bahnhöfe mit Fernverkehrsanschluss
 - Haltestelle S-Bahn Takt < 15 min
 - Haltestelle S-Bahn Takt 16 - 30 min
 - Logistikzentrum
- Landschaft**
- Wald
 - Gewässer
 - Siedlungsorientierte Freiräume
 - Landschaftsorientierte Freiräume
 - Landschaftsräume
 - Erholungsräume von überregionaler Bedeutung
- Zusatzinhalt**
- Piste Flughafen / Flugplatz
 - Strassen von regionaler Bedeutung
 - Landschaftsvernetzung
 - Erholungsräume von regionaler Bedeutung
 - Kantonaler Vernetzungskorridor

- Siedlung**
- Sehr hohe Dichte
 - Hohe Dichte
 - Mittlere Dichte
 - Geringe Dichte
 - Sehr geringe Dichte
- Regional-/Stadtteilzentrum**
- Regional-/Stadtteilzentrum
 - Sub-/Quartierzentrum
- Nutzungsschwerpunkte**
- Konsum
 - Arbeiten
 - Gesundheit
 - Bildung
 - Sondernutzung



Darstellung schematisch

11. November 2022
14021_06A_221111_RRP_Teilrev-GEFD_5RegioROK-Zielbild_Layout

Zielbild 2030

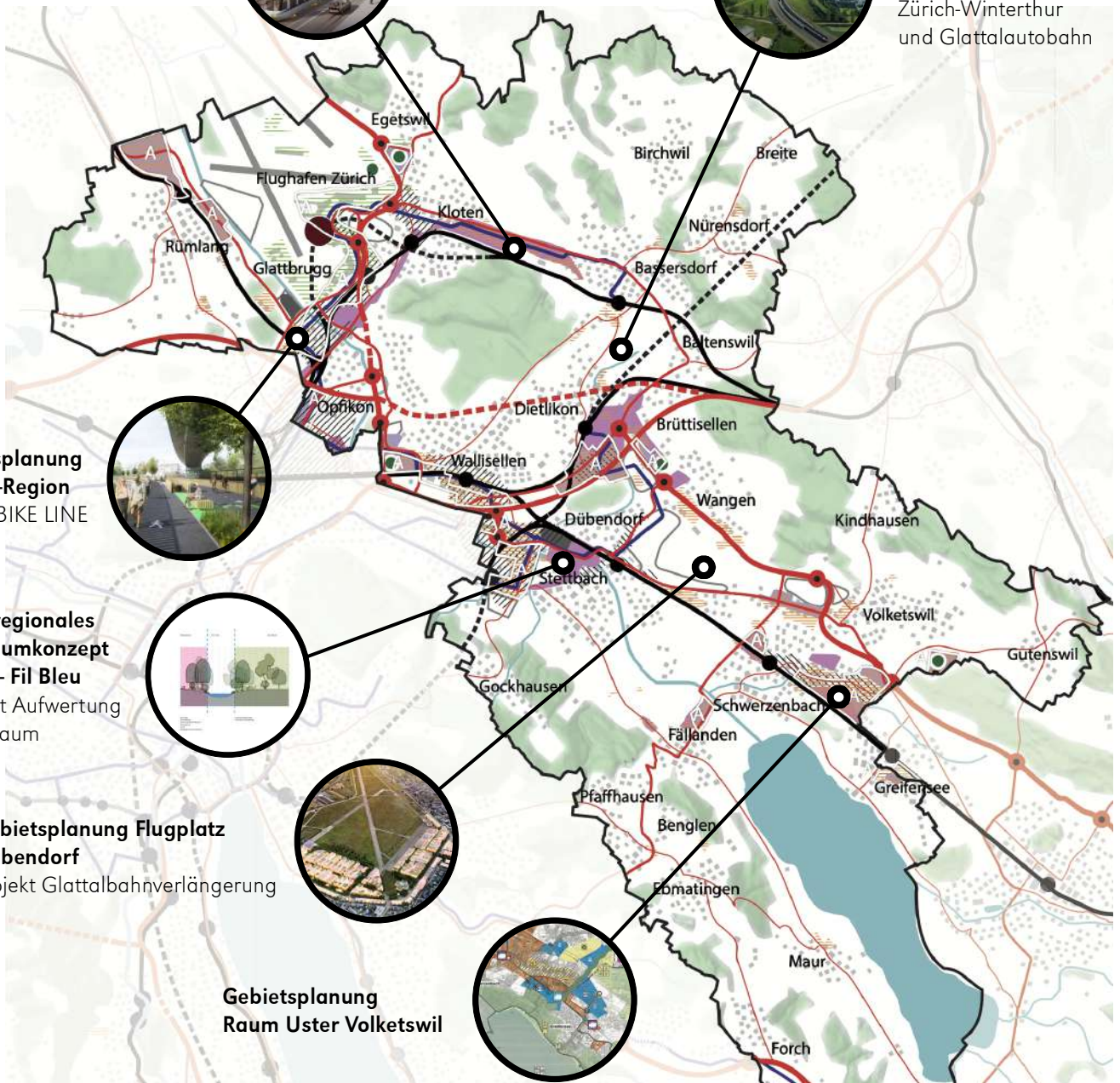
Ausbau des ÖV voraus. Aus regionaler Sicht stellt die Glattalbahnerverlängerung, das heisst, die Erweiterung der Tramlinien um die Abschnitte Kloten-Bahnhof-Bassersdorf sowie Dübendorf-Flugplatzareal bis Bahnhof Dietlikon, das ÖV-Schlüsselprojekt dar. Die Siedlungsentwicklung soll entsprechend auf diese gut mit dem ÖV erschlossenen Gebiete ausgerichtet werden. Wichtig sind neben den grossen Ausbauprojekten auch weitere, kleinere Verbesserungsmaßnahmen beim ÖV wie z. B. die Umsetzung von Buspriorisierungsmassnahmen und die Aufwertung von ÖV-Umsteigeknoten. Um die Siedlungen in Zukunft möglichst wenig mit Durchgangsverkehr zu belasten, soll der motorisierte Individualverkehr (MIV) künftig vermehrt auf dem übergeordneten Strassennetz gebündelt und durchgeleitet

werden. Der Autobahnabschnitt der A1 zwischen Zürich-Nord und Winterthur ist der am stärksten befahrene Abschnitt in der Schweiz. Für ein langfristig tragfähiges und funktionierendes Strassennetz sind auch hier punktuelle Netzergänzungen wie die Glattalautobahn wichtig. Im Gegenzug ist der Verkehr auf den untergeordneten Strassen in den Siedlungsgebieten verträglich abzuwickeln und die Ortsdurchfahrten gestalterisch aufzuwerten. Um möglichst grosse Anteile des Alltags- und Freizeitverkehrs zu Fuss oder mit dem Velo abzuwickeln, ist die Fuss- und Veloinfrastruktur schrittweise zu verbessern und auszubauen. Neue Netzelemente wie die Veloverbindung BIKE LINE südlich des Flughafens oder das Freiraumkonzept Fil Bleu entlang der Glatt verbessern die Vernetzung

Gebietsentwicklung Steinacker
Projekt Glattalbahnerverlängerung



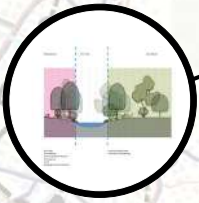
Gebietsplanung mittleres Glattal
Projekte Mehrspur Zürich-Winterthur und Glattalautobahn



Gebietsplanung Airport-Region
Projekt BIKE LINE



Überregionales Freiraumkonzept Glatt - Fil Bleu
Projekt Aufwertung Glattraum



Gebietsplanung Flugplatz Dübendorf
Projekt Glattalbahnerverlängerung



Gebietsplanung Raum Uster Volketswil



Wichtige Gebietsplanungen und Schlüsselprojekte im Glattal.

und Zugänglichkeit von Siedlungs- und Naherholungsgebieten zu Fuss oder mit dem Velo.

Gebietsplanungen und Schlüsselprojekte

Im Rahmen von Gebietsplanungen werden die räumlichen Auswirkungen von

Schlüsselprojekten und weiteren Infrastrukturvorhaben im Raum unter Einbezug der verschiedenen Akteure gemeindeübergreifend bearbeitet.

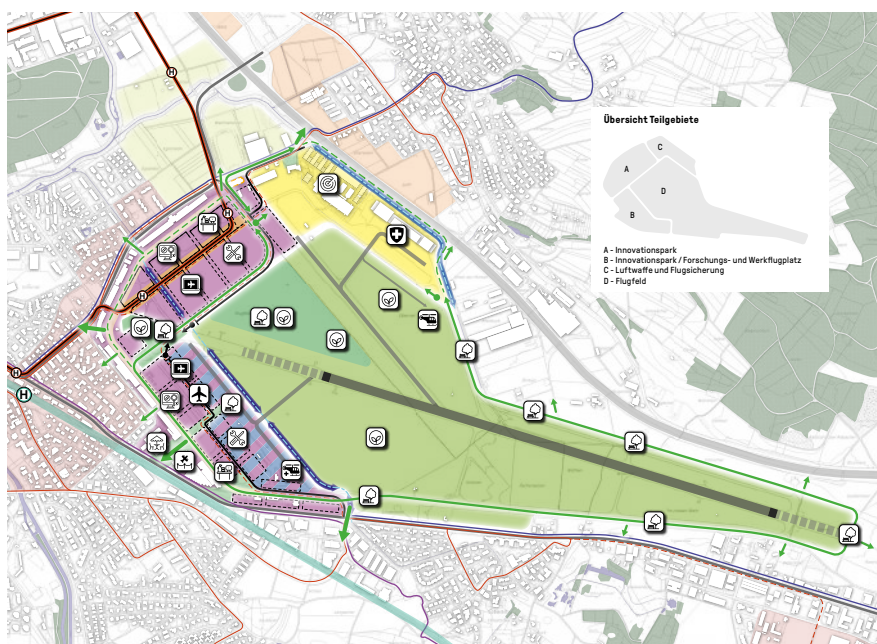
Nachfolgend werden die Schlüsselprojekte und Gebietsplanungen in der Region Glattal näher betrachtet. Sie sind auf regionaler Planungsstufe für ein künftig funktionierendes

Gesamtverkehrssystem und für eine Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung von wichtiger Bedeutung.

Drei Beispiele von Gebietsplanungen

Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf

Der Flugplatz Dübendorf ist die grösste Landreserve im Kanton Zürich mit dem Alleinstel-



Räumliches Zielbild 2050 (Synthesepan) für den Flugplatz Dübendorf.

lungsmerkmal der aviatischen Infrastruktur. Für eine nachhaltige und ganzheitliche Entwicklung dieses beispiellosen Standortes, haben Bund, Kanton, Region und die drei Standortgemeinden in einem strategischen Syntheseprozess ein gemeinsames Zielbild entwickelt. Gemäss diesem sollen im Sinne einer Mehrfachnutzung nebeneinander ein bedeutender Forschungs- und Innovationsstandort etabliert, in begrenztem Rahmen ein ziviler und militärischer Flugbetrieb aufrechterhalten, das Flugplatzareal in Teilen für die Bevölkerung erschlossen und die bestehenden Standorte der Flugsicherung und der Bundesbasis der Luftwaffe gesichert werden. Parallel zur historischen Flugplatzrandbebauung sollen zu diesem Zweck Flächen für den Innovationspark Zürich und den Forschungs-, Test- und Werkflugplatz (FTW-Flugplatz) geschaffen werden.

Die im kantonalen Richtplan seit 2016 eingetragene Gebietsplanung Flugplatz Dübendorf wurde in Nachachtung des Ergebnisses des Syntheseprozesses revidiert. Mit der noch laufenden Teilrevision des regionalen Richtplans Glattal werden diese Vorgaben konkretisiert. Im regionalen Richtplan werden die Nutzungsvorgaben für die Innovation, die ergänzenden Nutzungen, die landseitigen Vorgaben zum FTW-Flugplatz, die Landschafts-, Natur- und Freiraumanforderungen sowie die Linienführung des Flugplatzrundweges konkretisiert. Die Gebietsentwicklung hat den Horizont 2050 und ist ein Generationenprojekt von nationalem Interesse.

Gebietsplanung Airport-Region

Das Gebiet der Airport-Region liegt südlich des Flughafens Zürich zwischen dem Bahnhof Glattbrugg und Balsberg auf dem Gebiet der Städte Kloten und Opfikon und der Gemeinde Rümlang. Die Airport-Region ist eines der wichtigsten Entwicklungsgebiete im Kanton Zürich, das sich durch ein hohes Wachstum an Bevölkerung und Arbeitsplätzen auszeichnet. Das Gebiet ist sehr gut mit dem MIV und ÖV erschlossen. Um zu verhindern, dass die Verkehrssysteme in Zukunft aufgrund des hohen Entwicklungsdrucks überlastet werden, kommt der Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung eine zentrale Bedeutung zu. Um die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung besser und gemeindeübergreifend zu koordinieren, wurde unter Federführung des Amtes für Raumentwicklung, den Standortgemeinden und der ZPG eine Gebietsplanung durchgeführt. Mit dem Prozess soll sichergestellt werden, dass sich alle involvierten Akteure auf gemeinsame Ziele und Strategien verständigen.

Auf Grundlage der Gebietsplanung haben die Gemeinden zusammen mit dem Grundeigentümergebiet Airport City ein Entwicklungskonzept Verkehr und Freiraum erstellt. Darin werden die Vision für die Mobilität und die öffentlichen und privaten Entwicklungsschwerpunkte dargestellt und mit den

Kapazitäten des Verkehrssystems abgestimmt. Im Zentrum der Vision steht eine nachhaltige Mobilität. Mit verschiedenen Massnahmen wie der Verkehrslenkung, Parkierungsvorgaben und dem Ausbau der Fuss- und Veloinfrastruktur wie beispielsweise der BIKE LINE sollen diese Ziele erreicht werden. Die ZPG hat die Gebietsplanung von Anfang an begleitet und unterstützt. Mit der BIKE LINE konnte in der Zwischenzeit ein wichtiges Element aus dem Konzept im regionalen Richtplan verankert werden.

Gebietsplanung mittleres Glattal

Im Landschaftsraum Eich zwischen Bassersdorf, Dietlikon und Wangen-Brüttisellen stehen grosse Infrastrukturmassnahmen an. Der Bau des Brüttenertunnels (als Kernelement des Projektes MehrSpur Zürich-Winterthur) und der Glattalautobahn, verbunden mit der Verlegung der Kantonsstrasse, werden das Gebiet in seiner heutigen Form stark beanspruchen. Diese Infrastrukturvorhaben waren deshalb der Auslöser für eine umfassende Gebietsplanung. Mithilfe der Gebietsplanung wurden die künftigen Entwicklungen im Landschaftsraum Eich ausgelotet und daraus ein Zielbild und Handlungsprogramm abgeleitet. Eine

Bustrasse, hochwertige Fuss- und Veloverbindungen in Form eines Rundweges vorgesehen. Die wichtigsten begleitenden Elemente sollen in den Regionalen Richtplan aufgenommen und gesichert werden.

Zusammenfassung / Fazit

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Die Nachfrage nach Mobilität und der Druck auf die Verkehrsinfrastrukturen nimmt in der Region Glattal zu. Der Raum für neue Infrastrukturen ist begrenzt. Umso wichtiger ist daher eine sorgfältige und frühzeitige Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr.

Kooperative Planungsprozesse

Bei Grossprojekten – wie den beschriebenen mit teilweise sehr langfristigem Realisierungshorizont – bestehen unterschiedliche und auf verschiedenen Stufen gelagerte Interessen. Es zeichnete sich jeweils relativ schnell ab, dass die Beteiligten allein weniger erreichen als gemeinsam. Die häufig unter Federführung des Kantons Zürich durchgeführten Gebietsplanungen und deren Fortsetzung als Gebietsmanagements bringen die Interessenvertretungen zusammen und fördern den Austausch und ein gemeinsames Zielverständnis



Visualisierung Glattalbahn-Verlängerung Kloten.
Quelle: <https://glattalbahn.ch>

Massnahme war die Erarbeitung eines Masterplans „Landschaftsraum Eich“. Unter Einbezug aller Akteure hat man sich Gedanken zur landschaftlichen Gestaltung und der Nutzbarkeit des Raumes gemacht. Das Zielbild sieht verschiedenen Anpassungen im Raum vor. Unter anderem sind neue Strassenelemente,

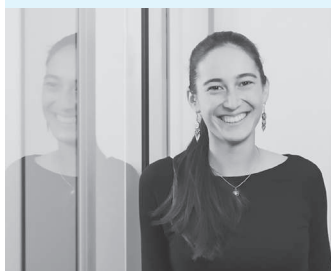
sowie begünstigen konsensorientierte Lösungen. Diese Prozesse haben sich bewährt und werden zukünftig wahrscheinlich vermehrt zur Anwendung kommen, da die steigende Anzahl raumrelevanter Nutzungsansprüche die Umsetzung zukunftsgerichteter Vorhaben anspruchsvoller gestalten werden. ■

Wie gut ist die Infrastruktur für Fussgänger im Kanton Zürich? Eine Begehung.

Das Züricher Amt für Mobilität lud TEAMverkehr.zug zu einem Pilotprojekt ein:
In den Gemeinden Opfikon, Illnau-Effretikon und Kloten sollen die Bedingungen
für den Fussverkehr erhoben und verglichen werden. Die Daten der Erhebung
werden in einer neuen App gespeichert und ausgewertet.

Die Autorin

Jennifer Rüegg schloss 2021 ihr Studium in Stadt-, Verkehrs- und Raumplanung an der Fachhochschule Rapperswil ab. Seit 2021 arbeitet sie bei TEAMverkehr.zug als Verkehrsingenieurin.



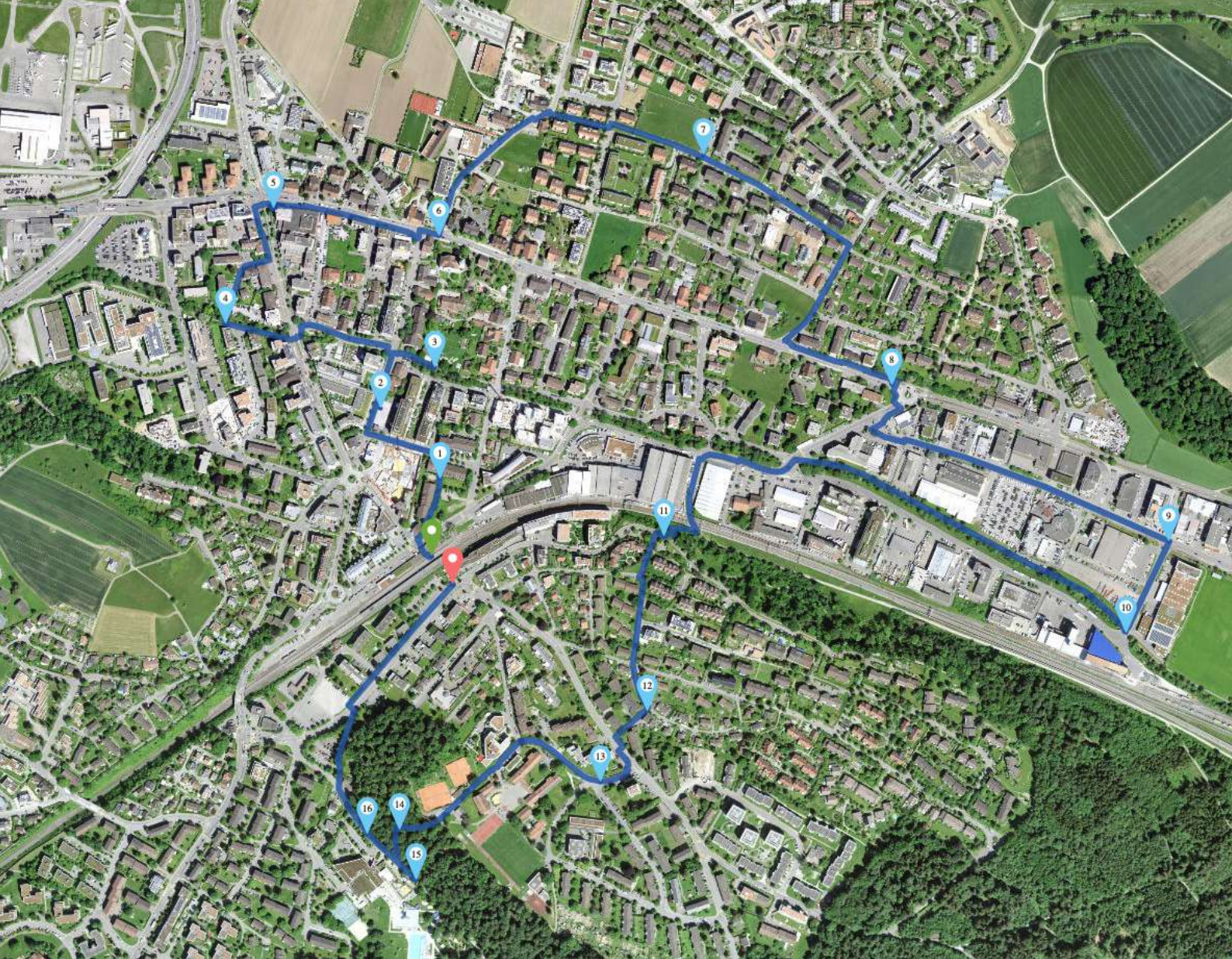
Der Katalog an Kriterien zur Beurteilung einer Strasse ist fast endlos. Die notwendige Breite hängt mit der gefahrenen Geschwindigkeit zusammen. Die Anzahl der Fahrspuren mit der Verkehrsmenge und die Leistungsfähigkeit der unterschiedlichen Knotenformen sind auch definiert. Es werden regelmässig Daten erhoben, um die Qualität zu beurteilen.

Für die Führung des Veloverkehrs haben mehrere Kantone mittlerweile auch Standards definiert, wie der anzustrebende Zustand auszusehen hat. Ob es ein Velostreifen, einen separaten Veloweg gibt oder das Velo doch im Mischverkehr mit dem MIV geführt wird,

hängt von der zulässigen Geschwindigkeit des MIV und dem Verkehrsaufkommen ab. Aber wie wird die Infrastruktur für den Fussverkehr bewertet?

GEHsund national

Fussverkehr Schweiz hat gemeinsam mit umverkehr und der Hochschule OST (ehemals Hochschule für Technik Rapperswil) das Projekt «GEHsund Gemeindevergleich Fussverkehr» ins Leben gerufen. Fachpersonen haben die drei Bereiche Planungspraxis, Zufriedenheit der Bevölkerung und Infrastruktur untersucht und anschliessend die Beurteilung und Handlungsempfehlungen



Route für Kloten gezeichnet auf Graphhopper.com

in einem Bericht für die Gemeinde zusammengefasst. Mit diesem Vorgehen wurden die Bedingungen für den Fussverkehr in 16 Gemeinden erhoben. Anhand dieser Erkenntnisse konnten Stärken und Schwächen festgestellt und schweizweite Vergleiche gezogen werden.

Das Pilotprojekt

Das Amt für Mobilität Kanton Zürich hat TEAMverkehr für die Erarbeitung eines Pilotprojektes im Kanton Zürich angefragt. Das Ziel vom Amt für Mobilität war, das Projekt von Fussverkehr Schweiz Schweiz unter dem Namen «GEHsund ZH» auf den Kanton auf den Kanton Zürich anzupassen, um die Bedingungen für den Fussverkehr in den Zürcher Gemeinden zu erheben und vergleichen. Der Aufbau der Beurteilung wurde übernommen und dieselben drei Bereiche untersucht. Die Planungspraxis der Gemeinde sowie die Umfrage bei der Bevölkerung wurde von TBF+Partnerdurchgeführt. TEAMverkehr.zug

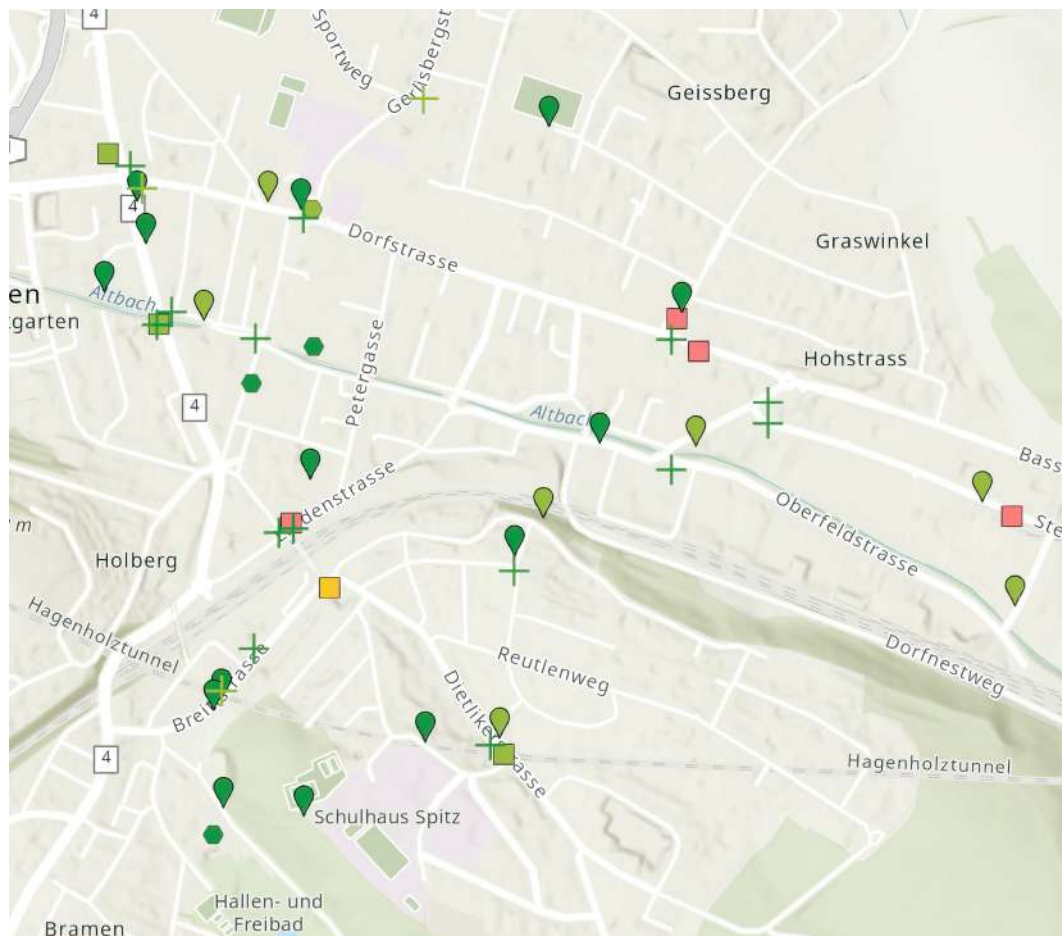
durfte die Infrastrukturbewertung vor Ort in den drei Testgemeinden Opfikon, Illnau-Effretikon und Kloten durchführen.

Wo gehts lang?

Damit die Infrastrukturbewertung möglichst repräsentativ ist, mussten wir vor der Begehung eine Strecke aussuchen, welche wichtige Abschnitte aller Nutzergruppen beinhaltet. In einem ersten Schritt wurden die Hauptziele, wie Schulen, Sportanlagen, Zentrum, Bahnhof, Arbeitsplatz- und Wohngebiete, auf einer Karte eingetragen. Nachdem diese Ziele zu einem Rundweg verbunden wurden, fanden weitere Anpassungen statt.

Die Erhebung umfasst vier Kategorien: Platz, Querung, Strecke und Haltestelle. Zu jeder Kategorie sollten mindestens zehn Erhebungen vorliegen, damit die Bewertung repräsentativ ist. Bei Strecken und Querungen ist das ziemlich einfach, aber Plätze nur für den Fussverkehr sind innerhalb einer Gemeinde nicht so häufig vorhanden. In diesem Fall

Auswertung der Infrastrukturbewertung von Kloten



Querung	Strecke	Mittelwert* je Element	Haltestelle	Platz
Erreichte Qualitätspunkte				
+	●	stark unterdurchschnittlich	■	●
+	●	unterdurchschnittlich	■	●
+	●	durchschnittlich	■	●
+	●	überdurchschnittlich	■	●
+	●	stark überdurchschnittlich	■	●

wurde die Route so angepasst, dass möglichst viele passiert werden.

Erhebung

Erfüllt die Route alle Kriterien wird sie anschliessend ins ArcGIS übertragen, damit sie später in der App dargestellt wird. In der gleichen App sind auch die Fragebögen zur Infrastrukturbewertung hinterlegt, und man kann die gesamte Erhebung mit dem Handy durchführen. Das hat den Vorteil, dass man während der Begehung jederzeit seinen Standort mittels des GPS-Signals auf dem Handy überprüfen und seinen Weg allenfalls korrigieren kann.

Nach Abschluss des Fragebogens lädt die App die Daten mit dem Standort hoch und man kann zu einem späteren Zeitpunkt alle Bewertungen über eine Webseite abrufen.

Bis anhin mussten nach einer Begehung alle Handnotizen auf einem Planausdruck auf einen elektronischen Plan übertragen werden, um anschauliche Abbildungen für einen Bericht zu erhalten. Mit der Verortung aller Bewertungen wird dieser aufwändige Schritt hinfällig. Mit der vorhandenen Datengrundlage kann mit geringem Aufwand eine Karte mit allen Bewertungen sowie den Auswertungen erstellt werden. In der obigen Abbildung ist die Auswertung für die Gemeinde Kloten

ersichtlich. Jedes Symbol stellt eine der vier Kategorien dar. Auffällig ist, dass die Mehrheit der Symbole grün oder dunkelgrün ist. In allen drei Pilotgemeinden wurde ein überdurchschnittlich guter Zustand der Infrastruktur festgestellt. Diese Kartendarstellung erleichtert das Erkennen einer allfälligen Konzentration von Schwachstellen auf ein Gebiet.

Fazit

Der Fussverkehr war der Mittelpunkt des gesamten Projekts und nicht nur «ein Teil

des Strassenraums». Es war eine schöne Abwechslung, die Infrastruktur aus Sicht des Fussverkehrs zu sehen, ohne gleich einen Lösungsvorschlag mit Querschnitt vorlegen zu müssen. Zudem konnten wir mit der App neue Möglichkeiten zur Datenerhebung bei einer Begehung entdecken. Mit etwas Tüfteln und Ausprobieren, lässt sich diese Methode bestimmt für viele weitere Projekte anwenden, und wir können uns das Übertragen von Papier auf einen digitalen Plan sparen. ■

Impressionen von den Begehungen



Haltestelle in Illnau-Effretikon.

Fotos: TEAMverkehr



Strecke in Opfikon.



Querung in Opfikon.



Platz in Kloten.



Haltestelle in Opfikon.



Querung in Illnau Effretikon.

Wie kann die Raumplanung das Mobilitätsverhalten beeinflussen?

Autor Erik Strötzel befasste sich in seiner Masterarbeit mit der Frage: Wie können Klein- und Mittelstädte in ihrer Bauleitplanung Rücksicht auf die Anforderungen nachhaltiger Mobilität nehmen? Sie stellt einen wichtigen Baustein innerhalb der kommunalen Planung dar. Ebenso wichtig ist ein geschärftes Problembewusstsein.

Der Autor

Erik Strötzel studierte in Hamburg und Kassel und schloss sein Studium als MSc in Stadt- und Regionalplanung ab. Seit kurzem arbeitet er für TEAMverkehr.zug.



Anfang des Jahres konnte ich meine Masterarbeit an der Universität Kassel mit dem Titel «Handlungsspielräume zur Berücksichtigung der nachhaltigen Mobilität in der Bauleitplanung und ergänzenden Instrumenten in Klein- und Mittelstädten» abschliessen. Hinter diesem zugegebenermassen etwas sperrigem Titel steckt die Fragestellung, wie Gemeinden mit ihren raumplanerischen Instrumenten das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung beeinflussen zu können. Zwar liegt der Arbeit der deutsche Planungskontext zu Grunde, da diese Fragestellung sicherlich auch für die Schweiz spannend ist, möchte ich hier dennoch von dem

Arbeitsprozess und zentralen Erkenntnissen berichten.

Flächennutzungsplan und Bebauungsplan

Die Bauleitplanung nimmt in Deutschland die zentrale Rolle in der kommunalen räumlichen Planung ein. Sie umfasst zwei Arten von Bauleitplänen. Im Flächennutzungsplan, dem vorbereitenden Bauleitplan, kann die beabsichtigte städtebauliche Entwicklung für das gesamte Gemeindegebiet in Grundzügen dargestellt werden. Der Bebauungsplan enthält hingegen rechtsverbindliche Festsetzungen mit Aussenwirkung und stellt somit eins der



wichtigsten Instrumente in der räumlichen Planung dar. Verschiedene politisch beschlossene und rechtlich verbindliche Zielsetzungen führen zu einem erhöhten Handlungsdruck, auf eine ressourcenschonendere und umweltfreundlichere Mobilität hinzuwirken.

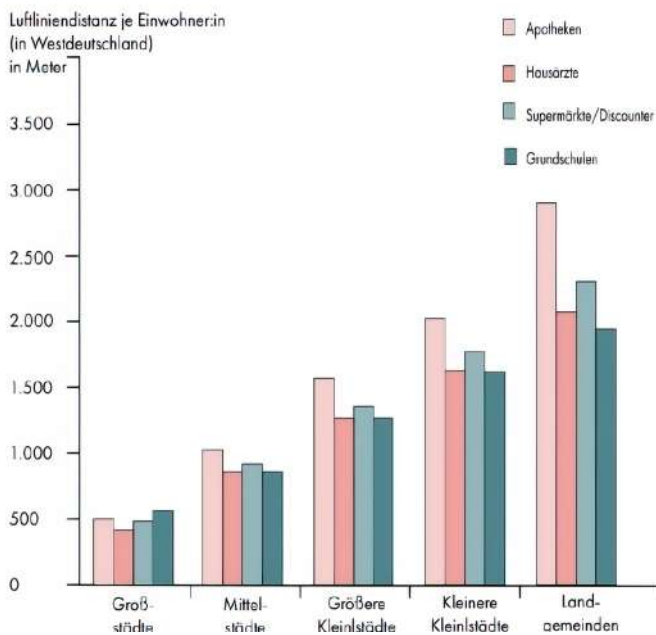
Mit dem Fokus auf Klein- und Mittelstädte geht die Frage nach den Besonderheiten dieser Städte einher. Dabei ist festzuhalten, dass es sich um einen sehr heterogenen Stadttypus handelt. Lange Zeit waren Klein- und Mittelstädte in der Stadtforschung unterrepräsentiert. Inzwischen wurde diese Lücke jedoch erkannt, womit Kleinstädte zunehmend Gegenstand von Publikationen und Forschungsprojekten werden. Die Verwaltungen dieser Stadttypen verfügen häufig insgesamt über weniger Ressourcen als in Grossstädten und sind fachlich zudem meist weniger ausdifferenziert. In Kleinstädten bestehen meist höhere Distanzen zu Einrichtungen des täglichen Bedarfs. Für die Mobilität ist in diesem Stadttypus ist

aber auch die Lage im Raum und zu anderen Städten relevant.

Die Stellplatzsatzung als zentrales Instrument

Die räumliche Planung weist selbstverständlich eine Vielzahl von Schnittstellen mit der Begünstigung nachhaltiger Mobilitätsformen auf. Durch Faktoren wie Dichte und Kompaktheit, Lage von Siedlungsentwicklungen, Nutzungsmischung und Flächenverteilung auf verschiedene Nutzungen und Verkehrsträger werden die Grundvoraussetzungen für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten stark beeinflusst. Diese Faktoren lassen sich wiederum sehr gut durch die Bauleitplanung und besonders den Bebauungsplan steuern. Neben dem Bebauungsplan wird dabei auch die Stellplatzsatzung als zentrales Instrument identifiziert. In diesen Satzungen kann der Stellplatzschlüssel für verschiedene Nutzungen analog zum Parkplatzreglement geregelt werden. Zusätzlich können Regelungen

Eine typische Kleinstadt in Deutschland: Friedrichsdorf im Bundesland Hessen.



Distanzen zu Einrichtungen des täglichen Bedarfs nach Stadt- und Gemeindetyp.

zur möglichen Reduktion der Stellplatzanzahl unter bestimmten Herausforderungen getroffen werden.

Diese Erkenntnisse werden in einem Katalog relevanter und steuerbarer Inhalte zusammengefasst, der sich auf die Bauleitplanung und die Stellplatzsatzung bezieht. In diesem Katalog sind die Einflussfaktoren in zwei Kategorien unterteilt: Städtebauliche Parameter wie die Lage der Entwicklung, die Dichte und die Nutzungsmischung wirken sich auf die Grundvoraussetzungen für die Mobilität aus. Zusätzlich lassen sich in Bebauungsplänen eine Vielzahl von Inhalten festsetzen, die sich direkt auf die Ausgestaltung von Verkehrsinfrastruktur auswirken. So lassen sich zum Beispiel eine Vielzahl von Verkehrsflächen mit verschiedenen Zweckbestimmungen festsetzen.

Kennzahlen der fünf betrachteten Städte.

	Oberursel	Friedrichsdorf	Ginsheim-Gustavsburg	Rotenburg a.d.F.	Hofgeismar
Stadttypus BBSR ¹	Mittelsstadt	Mittelsstadt	größere Kleinstadt	größere Kleinstadt	größere Kleinstadt
EW ²	46.660	25.450	16.761	13.848	15.309
Fläche ³	45,34 km ²	30,12 km ²	13,94 km ²	79,97 km ²	86,37 km ²
Region	Region FFM	Region FFM	Region FFM	Nordhessen	Nordhessen
Raumkategorie ⁴	sehr zentral, überwiegend städtisch	sehr zentral, überwiegend städtisch	sehr zentral, überwiegend städtisch	peripher, teilweise städtisch	peripher, teilweise städtisch
Regio-StaR 17 ⁵	Metropolitane Stadregion - Mittelstadt	Metropolitane Stadregion - Städtischer Raum	Metropolitane Stadregion - Städtischer Raum	Periphere ländliche Region - Städtischer Raum	Regiopolitane Stadregion - Städtischer Raum



Verortung der Fallbeispiele in Hessen

Fünf Fallbeispiele veranschaulichen das Verhältnis Raumplanung-Mobilität

Fünf Fallbeispiele aus Klein- und Mittelstädten im Bundesland Hessen werden mit Hilfe dieses Katalogs betrachtet und zeigen die Nutzung dieser Möglichkeiten in der Praxis. Es handelt sich dabei jeweils um Gebietsentwicklungen auf Grundlage von Bebauungsplänen mit Ambitionen im Bereich der nachhaltigen Mobilität. Schon bei der Recherche wurde deutlich, dass geeignete Beispiele nicht so leicht zu finden sind. Ambitionierte Projekte sind in Klein- und Mittelstädten deutlich rarer als in Grossstädten. Schliesslich konnten fünf Beispiele aus den Städten Oberursel, Friedrichsdorf, Ginsheim-Gustavsburg, Hofgeismar und Rotenburg an der Fulda ausgewählt werden.

Die Betrachtung aller Fallbeispiele beginnt mit einer Analyse der Rahmenbedingungen und einer räumlichen Einordnung der Stadt und der verkehrliche Anbindung. Weiterhin wird anhand von vorhandenen Stadtratsbeschlüssen und kommunalen Verkehrskonzepten analysiert, welche Rolle Fragen der Mobilität bereits im kommunalpolitischen Diskurs spielen. Nach einer kurzen Projektvorstellung folgt eine Erreichbarkeitsanalyse der geplanten Bebauung. Kern der Analyse ist die Betrachtung der Festsetzungen in den



Beispiel für die durchgeführten Analysen der fussläufigen Erreichbarkeit (Hofgeismar)

Bauleitplänen und der Stellplatzsatzungen. Abschliessend wird der Grad der Berücksichtigung von Themen der nachhaltigen Mobilität zusammenfassend bewertet. Interviews mit Vertreter*innen der Verwaltungen ergänzen die Erkenntnisse aus diesen Betrachtungen.

Die betrachteten Beispiele weisen unterschiedliche Rahmenbedingungen auf, die sich in verschiedenen Aspekten widerspiegeln. Drei der Städte befinden sich in der Metropolregion Frankfurt am Main, während zwei sich im ländlicheren Nordhessen befinden. Es wird deutlich, dass die Auseinandersetzung mit der Mobilität in der Stadtpolitik und Verwaltung im metropolitanen Einflussbereich deutlich weiter vorangeschritten ist. Dies zeigt sich auch in den konkreten Projekten in einer weiterführenden Verwendung der instrumentellen Möglichkeiten. Aber auch die Projekte weisen durch verschiedene Planungsanlässe andere Grundvoraussetzungen auf. Bei zwei Projekten handelt es sich um Neubaugebiete «auf der grünen Wiese», während zwei Projekte die Konversion von aus der Nutzung gefallen Flächen vorsehen. Ein Projekt hatte zum Ziel, die Innenentwicklung im Stadtkern zu steuern und einer ungewollten baulichen Entwicklung vorzubeugen.

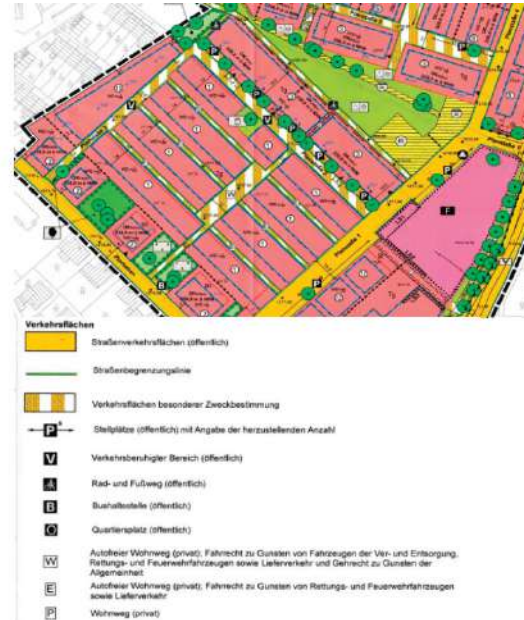
Vielfältige Möglichkeiten der Bauleitplanung

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Bauleitplanung vielfältige Möglichkeiten bietet, durch umfassende Festsetzungen, nachhaltige Mobilitätsformen zu fördern. Der Flächennutzungsplan bietet zwar das Potenzial, gerade im Hinblick auf die Siedlungsstruktur und die Lage von baulichen Entwicklungen einen strategischen Beitrag zu leisten, in der Praxis nimmt er diese Rolle aber nur selten ein. Der Bebauungsplan bietet die Möglichkeit, mobilitätsrelevante Inhalte detailliert zu steuern, was in den Beispielen vermehrt genutzt wird.

In den Neubaugebieten und insbesondere in der Ökosiedlung Friedrichsdorf werden zum Beispiel Festsetzungen von verschiedenen Arten von Verkehrsflächen genutzt, um abgestufte Erschliessungskonzepte planungsrechtlich abzusichern. Ergänzend nimmt die Stellplatzsatzung eine wichtige Rolle ein. Im Gegensatz zu Bebauungsplänen kann mit einer Satzung das gesamte Gemeindegebiet verbindlich gesteuert werden. Zusätzlich kann durch die Stellplatzsatzung im Zuge der Reduktion der Stellplatzanzahl auch eine Verpflichtung zur Umsetzung bestimmter Massnahmen, wie der Einrichtung eines Quartiers-Car-Sharings, entstehen. Die

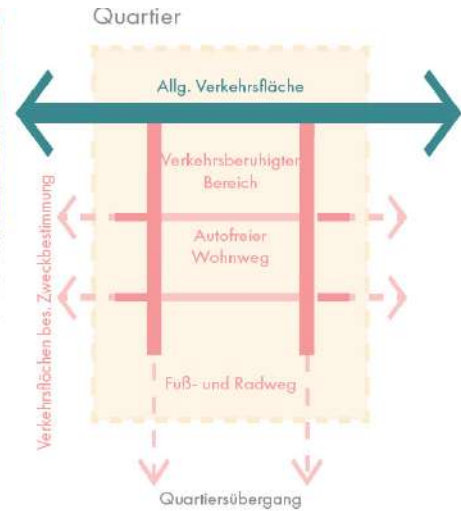
Erschliessungskonzept im Bebauungsplan am Beispiel Friederichsdorf

Im Bebauungsplan:



Ausschöpfen der Festsetzungsmöglichkeiten zu Verkehrsflächen in Friederichsdorf. (Auszug aus dem Bebauungsplan Nr. 130 «Plantation / Petterweiler Holzweg», Stadt Friederichsdorf)

Schematisch:



Bauleitplanung regelt nämlich dahingegen die Zulässigkeit von baulichen Anlagen, es entsteht jedoch allein durch dieses Instrument keine Verpflichtung zulässige Anlagen zu errichten.

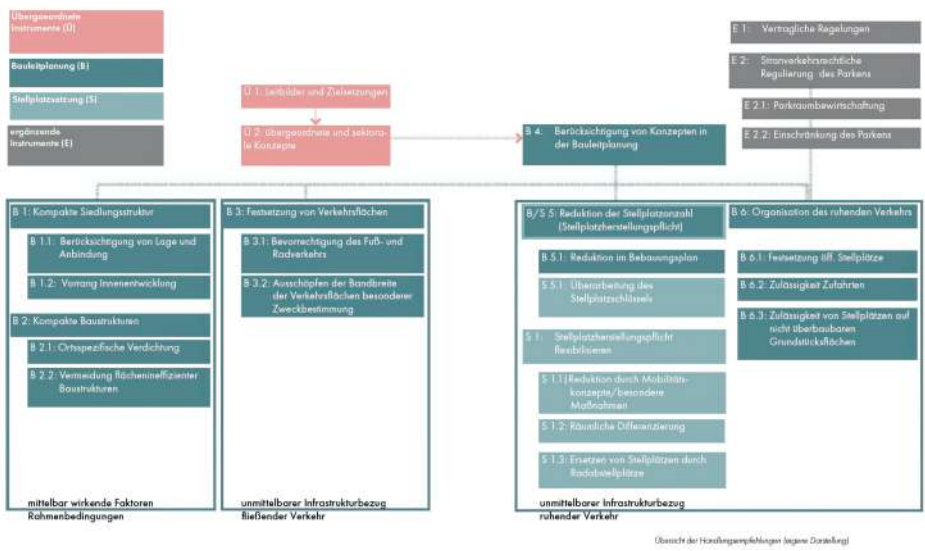
Mächtiges Instrument

Der Bebauungsplan weist als sehr mächtiges Instrument mit grosser rechtlicher Wirkung hohe Hürden in der Aufstellung auf. Damit einher geht ein hoher personeller, zeitlicher und finanzieller Aufwand. Dementsprechend ist ein gewisser planerischer Handlungsdruck notwendig, um die Aufstellung eines neuen Plans zu rechtfertigen. Einmal aufgestellte Bebauungspläne sind grundsätzlich zeitlich unbegrenzt gültig, wenn sie nicht aufgehoben oder durch neuere Pläne in dem Geltungsbereich ersetzt werden. Es ist also unbedingt notwendig, Themen der Mobilität mitzudenken. Etwasige Versäumnisse können lange wirken und sind aufwändig zu korrigieren. Allerdings kann auch argumentiert werden, dass die Festsetzungen auch einen gewissen Spielraum für zukünftige Entwicklungen offenhalten sollten. Auf jeden Fall ist auf mobilitätsgerechte städtebauliche Strukturen im Sinne einer kompakten Siedlungsstruktur

und der Innenentwicklung zu achten. Offensichtlich ermöglichen die instrumentellen Grundlagen dies auch in Klein- und Mittelstädten. Doch warum ist die Recherche nach geeigneten Fallbeispielen so schwergefallen? Besonders in den Interviews wird dabei die Relevanz des politischen Prozesses deutlich. Bebauungspläne müssen politisch durch die Kommunalpolitik beschlossen werden und benötigen dementsprechenden Rückhalt. Sowohl in der Politik als auch in der Öffentlichkeit hält sich jedoch eine gewisse Skepsis gegenüber dem Ziel, die Rolle des MIV zu reduzieren.

Handlungsempfehlungen

Aus den Erkenntnissen resultieren Handlungsempfehlungen zur Anwendung der betrachteten Instrumente. Die Empfehlungen sind dabei als Werkzeugkasten zu verstehen, der die in der Bauleitplanung zu prüfenden Inhalte umfasst. Die Empfehlungen zu den Rahmenbedingungen der Mobilität können mit geringem Aufwand in die Planung integriert werden. Die Empfehlungen zu den Festsetzungen mit unmittelbarem Bezug auf die Verkehrsinfrastruktur erfordern zum vollen Ausschöpfen ihrer Potentiale eine intensivere



Übersicht der Handlungsempfehlungen zur Anwendung der Instrumente

Beschäftigung der Gemeinde mit der Mobilität und einen ausführlicheren Prozess. Die Empfehlungen der ersten Kategorie können als Mindestmass und Basis zur kurzfristigen Berücksichtigung angesehen werden. Sie bestehen zu grossen Teilen aus dem Unterlassen, von Planungen, die im Sinne der nachhaltigen Mobilität negative Folgen aufweisen. Grundsätzlich plädieren die Empfehlungen für eine möglichst umfassende Nutzung der instrumentellen Handlungsspielräume. Dabei sollten die Städte insbesondere Stellplatzsetzungen aufstellen, die eine flexible Anwendung und die Reduktion der geforderten Stellplatzanzahl durch Schaffung von Alternativen ermöglichen. Die Umsetzung aller Empfehlungen erfordert ein Problembewusstsein und grundlegenden politischen Rückhalt innerhalb der Kommune. Daher ist es besonders relevant öffentliche Prozesse in Gang zu setzen und für die Notwendigkeit von Massnahmen zu werben. Allgemeiner formulierte Zielsetzungen finden dabei schneller Zustimmung als konkrete Massnahmen. Wenn diese beschlossen werden, können diese für die Argumentation weiterer Massnahmen genutzt werden.

Fazit

Insgesamt lässt sich sagen, dass die Bauleitplanung grosse Potenziale zur Gewährleistung einer mobilitätsgerechten Siedlungsentwicklung bietet. Als Instrument, das die Planung

in Planungsrecht übersetzt, muss sie allerdings in übergeordnete Prozesse eingeordnet sein. Die Bauleitplanung ermöglicht es, die baulichen Rahmenbedingungen zur Stärkung nachhaltiger Mobilitätsformen zu fördern. Die Erkenntnisse aus der Projektbetrachtung spiegeln grösstenteils die Erkenntnisse aus der theoretischen Betrachtung wider. Zentral ist die Erkenntnis, dass die Hindernisse für eine tiefere Berücksichtigung vornehmlich ausserhalb des instrumentellen Handlungsrahmens liegen. Wesentliche Hindernisse sind die Rolle der Mobilität im politischen und öffentlichen Diskurs sowie die begrenzte Verfügbarkeit von finanziellen und personellen Ressourcen. Diese Problemlagen sind in Klein- und Mittelstädten häufiger ausgeprägt vorhanden. In der Gesamtaufgabe der Bewältigung der Mobilitätswende kann die Bauleitplanung nicht das alleinige Instrument darstellen. Sie stellt allerdings einen wichtigen Baustein innerhalb der kommunalen Planung dar. Grundsätzlich kann dies wohl auch auf Instrumente der Raumplanung in der Schweiz übertragen werden. Die Arbeit zeigt, wie wichtig es ist, in der Raumplanung verschiedenste Aspekte mitzudenken, wofür in Verwaltung, Politik und Öffentlichkeit ein entsprechendes Problembewusstsein notwendig ist. Das Vorhandensein von instrumentellen Handlungsspielräumen reicht nicht aus, wenn diese nicht ausreichend genutzt werden.



Lissabon, Ponte 25 de Abril

OSCARS INSTAGRAM

Brücken



Lissabon, Ponte 25 de Abril



Lissabon, ponte 25 de Abril



Dresden, «Blaues Wunder»



Tessin, Valle Sementina, Tibetische Brücke «Carasc»



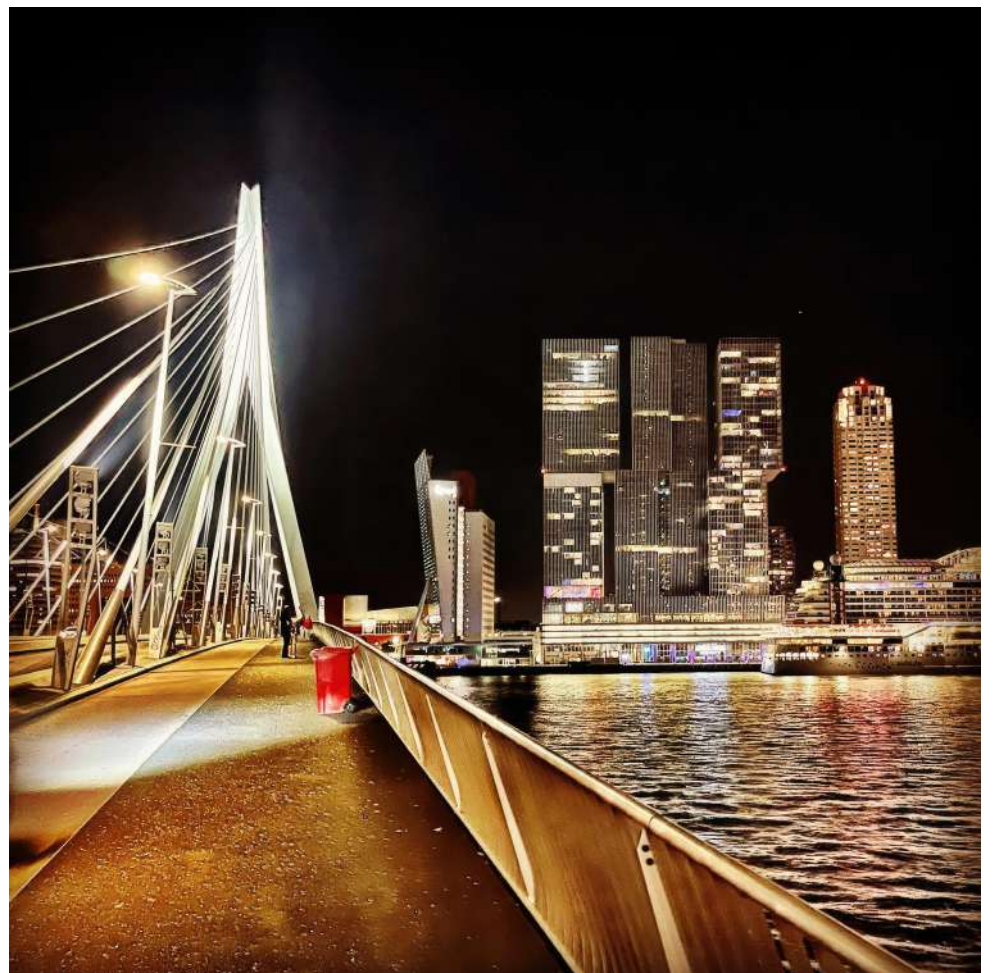
Bergen, Nordhordlandsbrua



Stockholm, Stadshuset



Rotterdam, Willemsbrug



Rotterdam, Erasmusbrug

TEAMverkehr

TEAMverkehr.zug

Zugerstrasse 45, 6330 Cham

Tel +41 41 783 80 60

E-Mail box@teamverkehr.ch

TEAMverkehr.schwyz

Blockweg 3, 6410 Goldau

Tel +41 41 859 10 20

E-Mail box@teamverkehr.ch

www.teamverkehr.ch