

# Mobilität und Verkehr – Unser Positionspapier.



Fokus A: Mobilitätsverhalten nach  
Lebensphasen und -bereichen



Fokus B: Sanierung Gotthard-  
Strassentunnel



Fokus C: Raumplanung

Konzept und Realisation durch die Arbeitsgruppe Mobilität der CVP-Frauen Schweiz:  
Barbara Sutter-Widmer, Walchwil (ZG); Helen Schai, Basel (BS); Renata Birrer, Len-  
zerheide (GR), Simone Curau-Aeppli, Weinfelden (TG)

Verabschiedet durch den Vorstand der CVP-Frauen Schweiz am 21. Mai 2013.

## Erkenntnisse und Quellen

Definitionen: **Mobilität** bezeichnet den Wechsel zwischen Orten oder Positionen in physischen, geografischen, sozialen oder virtuellen Räumen. **Verkehr** ist die Bewegung von Personen, Gütern oder Nachrichten in einem definierten System. Der Verkehr macht die räumliche Mobilität sichtbar.

### 1. Worum es geht.

Die Komplexität der Thematik hat uns dazu veranlasst, uns auf drei Themenbereiche zu fokussieren. Dieses Positionspapier besteht daher aus vier Teilen:

- ⇒ Erkenntnisse und Quellen
- ⇒ Fokus A: Mobilitätsverhalten nach Lebensphasen und –bereichen
- ⇒ Fokus B: Sanierung Gotthard-Strassentunnel
- ⇒ Fokus C: Raumplanung

### 2. Grundsätzliche Erkenntnisse.

Alle Prognosen gehen davon aus, dass der Verkehr in der Schweiz auf der Strasse, auf der Schiene und in der Luft weiter zunehmen wird. Die Planung wird daher im Sinne der gängigen Wachstumsstrategie auf einen weiteren Ausbau der Infrastruktur aller Verkehrsträger ausgerichtet.

Die Erfahrung lehrt uns, dass ein weiterer Ausbau immer neuen Verkehr generiert. Die CVP-Frauen sind daher nicht gewillt, diese Wachstumsstrategie als unvermeidliche Entwicklung hinzunehmen. Dies umso weniger, als die bereits vorhandene Infrastruktur jeweils nur wenige Stunden am Tag sowie an einzelnen Feiertagen oder etwa bei Ferienbeginn überlastet ist. So betrug die Auslastung der Schienen-Hauptverkehrsachsen 2010 über den ganzen Tag gerechnet lediglich 32 Prozent, im Regionalverkehr gar nur 20 Prozent. Auch die Nord-Süd-Verbindungen auf der Strasse weisen übers Jahr betrachtet nur eine relativ bescheidene Gesamtauslastung auf. Dennoch sind die Forderungen nach weiteren Ausbaumaassnahmen laut, da die Vertreter aller Verkehrsträger auch die Spitzen reibungslos bewältigen wollen. Bevor neue Infrastrukturbauten erstellt werden, sollen jedoch die vorhandenen Kapazitäten optimal genutzt werden. Zudem muss gewährleistet werden, dass die vorhandene Infrastruktur unterhalten und finanziert werden kann.

Wir stellen fest, dass

- die Ansprüche hinsichtlich Mobilität von allen Beteiligten sehr hoch sind. Dies betrifft sowohl die zeitliche und örtliche Verfügbarkeit als auch den geforderten Komfort.
- 40 Prozent des Verkehrs in der Freizeit generiert wird.
- die Mobilität, insbesondere der Transport von Gütern, der Pendel- und Freizeitverkehr, zu günstig ist, als dass Alternativen wirklich geprüft werden.
- ein Dilemma besteht bei pauschaler Bezahlung von Angeboten im Öffentlichen Verkehr ÖV wie Strecken- oder Generalabonnements. Diese fördern einerseits das Umsteigen von der Strasse auf die Schiene, andererseits aber auch zusätzliche Fahrten, vor allem im Freizeitverkehr.

### 3. Unsere Forderungen.

An Behörden auf allen Ebenen:

- Die Infrastrukturplanung für alle Verkehrsträger nicht allein auf Wachstum auszurichten, sondern gezielte Lenkungsmaßnahmen zu ergreifen, um das Verkehrsaufkommen zu reduzieren und vor allem die Spitzen in ÖV und IV zu brechen. Mögliche Massnahmen sind beispielsweise Car-Sharing, unterschiedliche E-Ticket-Preise abhängig von den Spitzenzeiten, Limitierung des Fahrkostenabzuges bei der Direkten Bundessteuer, etc.
- Richt- und Zonenpläne werden mit der Verkehrsentwicklung abgestimmt mit dem Ziel, den Verkehr nicht weiter anwachsen zu lassen und Kulturland zu schützen.
- Die Prüfung von bestehenden und neuen Gesetzen und Verordnungen, beispielsweise in der ALV, auf die Übereinstimmung mit den Zielen der Raumplanung
- Idee: Auch der Individualverkehr IV soll die Nutzung der Verkehrsinfrastruktur nach einem System analog der LSVA finanzieren, so dass jene mehr bezahlen, die mehr fahren. Eine Massnahme wäre das Mobility-Pricing.
- Die Ziele der Alpeninitiative sind gemäss dem Volkswillen umzusetzen. In diesem Sinne ist auf den Bau einer zweiten Gotthardröhre zu verzichten.
- Kerosin ist zu besteuern. Die Schweiz soll dieses Dossier vorantreiben.

An Arbeitgeber:

- mit den Mitarbeitenden das Mobilitätsverhalten innerhalb und ausserhalb der Arbeitszeit zu analysieren und Massnahmen zur optimalen Nutzung der Verkehrsträger zu ergreifen (Eigener Fahrzeugpark überprüfen, Bewirtschaftung des eigenen Parkraums,...)
- neue Arbeitsmodelle zu prüfen, um den Pendlerverkehr zu reduzieren und dessen Spitzen zu glätten (gestaffelte Arbeitszeiten, virtuelle Vernetzung, Homeoffice, etc.),

An jede Person:

- Das passende Verkehrsmittel zum passenden Zeitpunkt zu nutzen.
- Bei der Anschaffung eines Fahrzeugs die Kaufkriterien zu hinterfragen und Empfehlungen für immisionsarme Fahrzeuge hoch gewichten.
- Elektrofahrzeuge als Speicher von (eigenen) Photovoltaik-Anlagen zu nutzen.
- Car-Sharing in Wohnsiedlungen fördern

### 4. Quellen und weiterführende Informationen

- Interne Dokumente der Herbsttagung 2011 der CVP-Frauen Schweiz
- Mobilität Schweiz: Ergebnisse aus dem Mikrozensus 2010 zu Mobilität und Verkehr der Bundesämter für Statistik BFS und der Raumplanung ARE  
<http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/11/22/publ.html?publicationID=3969>
- Verkehrspapier der CVP-EVP-Fraktion vom September 2012  
<http://www.cvp.ch/themen/positionspapiere/>
- Internes CVP-EVP-Fraktion: Diskussion zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnels vom 5.5.2012
- Diverse Publikationen zu aktuellen verkehrspolitischen Herausforderungen (Entscheid Gotthard des Bundesrates, Energiestrategie 2050 und andere)

## Fokus A: Mobilitätsverhalten nach Lebensphasen und -bereichen

In den letzten Jahrzehnten liessen sowohl die Wahl des Arbeitsplatzes (grösserer Radius), die vielfältigen Familienstrukturen (Kinderlose Paare, Scheidungen, Patchwork-Familien) und die die Pflege der sozialen Kontakte in- und ausserhalb der Familien (Aus- und Weiterbildung, Freizeitverhalten) das Bedürfnis nach Mobilität stark ansteigen.

Im Wissen darum, dass grundlegende Veränderungen bei jedem und jeder von uns beginnen, schlagen wir Ideen und Empfehlungen vor für die Erreichung des Ziels einer gesamthaft vernünftigeren Nutzung der Verkehrskapazitäten. Sie sind grundsätzlich nach Lebensphasen gegliedert, weil sie sich vorab am persönlichen Verhalten orientieren. Dabei sind zuweilen auch Akteure in Politik, Wirtschaft oder Gesellschaft angesprochen, weil diese erst die Voraussetzungen für bestimmte Verhaltensweisen schaffen oder verbessern müssen.

### a) Kinder

- Eltern, Grosseltern oder andere Erwachsene vermeiden individuelle Fahrdienste. Sie nehmen ihre Vorbildfunktion im Verkehr bewusst wahr, indem sie Fussgängerstreifen benützen, Kinder zum Velofahren anleiten, selber einen Velohelm tragen, etc.
- Die Gemeinden sorgen dafür, dass Kindergarten- und Schulwege durch die Kinder selbständig zurückgelegt werden können. Dazu sind Tempo-30-Zonen, Fussgängerstreifen, Verkehrsampeln, genügend Veloabstellplätze bei Schulen, Organisation von PediBus-Lösungen oder Sammeltransporten etc. zu prüfen und umzusetzen.
- Vereine fordern ihre Mitglieder dazu auf, wo nötig Fahrgemeinschaften für den Transport der Kinder zu ihren Freizeitaktivitäten zu bilden.

### b) Jugendliche und junge Erwachsene

- Behörden und Organisationen stärken insbesondere in Städten und Agglomerationen den Trend weg vom eigenen Auto durch gezielte Kampagnen.
- An ÖV-Stationen werden sichere Veloabstellplätze in ausreichender Zahl geschaffen und vorbildlich umgesetzte Lösungen prämiert und propagiert.
- Durch die Zusammenarbeit von Kantons- und Berufsschulen und den Jugendlichen werden neue Konzepte erarbeitet, um den Strom von Schülerinnen und Schülern zu Stosszeiten zu vermindern.

### c) Erwachsene

- Die Sicherheit und Attraktivität des Fussverkehrs wird gesteigert durch Geschwindigkeitsbeschränkungen innerorts, genügend breite Trottoirs, fussgängergerechte Einstellung von Ampeln etc.
- Die Trennung des Langsamverkehrs insbesondere des Velos wird generell gefördert durch Ausbau der Velowegnetze innerorts und ausserorts, Bevorzugung des Velos bei Ampeln etc. E-Bikes wirken verkehrsberuhigend! Sie entlasten den öffentlichen Pendlerverkehr.
- Car-Sharing-Konzepte werden gezielt propagiert und gefördert.
- Für den individuellen Fahrzeugkauf werden Bewertungstools gefördert, die den Einbezug von ökologischen, sozialen und ökonomischen Kriterien hoch gewichten.
- Sparsame Fahrzeuge kommen in den Genuss von Steuerrabatten, wie sie beispielsweise seit dem 1. Januar 2013 in Basel Stadt angeboten werden.
- Parkraum ist grundsätzlich zu bewirtschaften, sei es bei Firmen, Einkaufszentren, ÖV-Stationen oder Freizeitanlagen.
- In ländlichen Zentren werden Park-and-Ride-Angebote geprüft, erstellt und aktiv beworben.
- Behörden und Organisationen setzen sich dafür ein, dass lokale Einkaufsmöglichkeiten erhalten bleiben.
- Innovative Konzepte von „Wohnen und Mobilität“ werden gezielt gefördert.

## d) Ältere Menschen

- Gemeinden fördern altersgerechte Wohnbauten in Zentrumsnähe. Sie prüfen und verbessern die Infrastruktur für Fussgänger aus Sicht von betagten Menschen, die oft mit Gehhilfen unterwegs sind.
- Die Einführung von Ortsbussen wird auch in ländlichen Zentren geprüft.
- Behörden und Organisationen wirken aktiv darauf hin, dass Seniorinnen und Senioren für ihren Freizeitverkehr nach Möglichkeit die Spitzenzeiten im ÖV meiden.
- Einführung von Rufbus-Angeboten (Publicar) in weiteren Regionen, analog Kanton Jura oder Appenzell

## e) Wirtschaft, Institutionen und Verwaltung

- Grossverteiler stärken den Anbau und den Vertrieb von regionalen und saisonalen Produkten und fördern Labels, die den nachhaltigen Anbau und Vertrieb gewährleisten.
- Alle Arbeitgeber werden aufgefordert, neue Arbeitsmodelle wie gestaffelte Arbeitszeiten, virtuelle Vernetzung, Homeoffice etc. zu prüfen, um den Pendlerverkehr zu reduzieren und dessen Spitzen zu glätten.
- Verkäufer von Neuwagen werden dahingehend geschult, dass sie die Energieetikette für Personenwagen und umweltschonende Reifen proaktiv in den Entscheidungsprozess der Kaufwilligen einbeziehen und konkrete Anreize schaffen.
- Die eidg. Behörden bringen die Besteuerung von Kerosin erneut auf die internationale Agenda und setzen sich aktiv für eine europäische oder sogar weltweite Einführung ein.
- International tätige Unternehmen prüfen Alternativen zum intensiven Flugverkehr ihrer Mitarbeitenden.

## Quellen und weiterführende Informationen zu den entsprechenden Abschnitten

a) [www.pedibus.ch](http://www.pedibus.ch)

c) [www.fussverkehr.ch](http://www.fussverkehr.ch); [www.mobility.ch](http://www.mobility.ch); [www.mitfahrzentrale.ch](http://www.mitfahrzentrale.ch); [www.climatop.ch](http://www.climatop.ch); [www.umweltschutz.ch](http://www.umweltschutz.ch)

d) [www.hindernisfrei-bauen.ch](http://www.hindernisfrei-bauen.ch)

e) [www.miu.zh.ch](http://www.miu.zh.ch); [www.bfe.admin.ch/energieetikette](http://www.bfe.admin.ch/energieetikette)

f) [www.fahrplanfelder.ch/de/suchen/rufbus/](http://www.fahrplanfelder.ch/de/suchen/rufbus/)

## Fokus B: Sanierung des Gotthard-Strassentunnels

Die Jahresauslastung der Nord-Süd-Strassenverbindung am Gotthard ist im Vergleich zu anderen Strassen in der Schweiz sehr bescheiden. Wir plädieren deshalb für eine Priorisierung von Strassenbauprojekten nach einer volkswirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Analyse. Dieses Vorgehen soll auch bei der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels angewendet werden, wie dies auch die CVP-EVP-Fraktion in ihrem Grundsatzpapier zu Verkehr und Mobilität grundsätzlich empfiehlt.

**Die CVP Frauen Schweiz lehnen den Bau einer zweiten Röhre am Gotthard als Sanierungsmassnahme ab.** Folgende Gründe bestärken uns in dieser Haltung:

### 1. Alternative: NEAT

Ab dem Jahr 2016 besteht mit dem Gotthard-Basis-Tunnel eine sehr effiziente Alternative zur Strasse auf der Schiene. Es wurden sehr viele Mittel in diesen Ausbau investiert, der dann auch effizient genutzt und voll ausgelastet werden muss.

### 2. Betroffene Kantone

Gewisse Stimmen im **Kanton Tessin** befürchten während der Renovation des bestehenden Strassentunnels, von der übrigen Schweiz abgeschnitten zu werden. Ein Umdenken im Kanton Tessin hat jedoch bereits eingesetzt (s. Stellungnahme des Stadtpräsidenten von Bellinzona). Auch wir teilen diese Befürchtung nicht. Einerseits hat sich während der Sperrung nach dem Brand im Gotthardtunnel 2001 gezeigt, dass es wenig wirtschaftliche Beeinträchtigungen gab. Andererseits zeigt das Beispiel Wallis, das ebenfalls über keine Strassenverbindung nach Norden verfügt, dass Regionen südlich der Alpen nicht von der übrigen Schweiz abgeschnitten sind. Die Erfahrungen am Lötschberg zeigen zudem, dass ein neuer Eisenbahnbasistunnel diesbezüglich grosses Potenzial aufweist.

Auch der **Kanton Graubünden** befürchtet indirekte Auswirkungen durch Umwegverkehr während einer Vollsperrung. Auch hier sehen wir diese Angst als unbegründet an. Umwegverkehr entsteht nur dann, wenn es keine Alternative zur Strasse gibt. Diese kann jedoch durch eine leistungsfähige Rollende Landstrasse (Verladen der LKWs auf die Schiene, kurz RoLa) und einem Autoverlad für Personenwagen PW geschaffen werden. Es ist wirtschaftlich nicht sinnvoll, eine längere Fahrtzeit in Kauf zu nehmen, wenn eine Alternative besteht und die Zeit der Durchfahrt dem LKW-Fahrer als Pause angerechnet werden kann. Wird eine zweite Röhre gebaut, muss im Übrigen die bestehende Röhre notsaniert werden. Für diese relativ kurze Zeitspanne würde sich die Inbetriebnahme einer RoLa allerdings nicht lohnen, weshalb sich dann die Befürchtungen der Kantone Tessin und Graubünden womöglich bewahrheiten würden.

Die Bevölkerung des **Kantons Uri** lehnte letztmals im Mai 2011 den Bau einer zweiten Röhre am Gotthard ab. Der Kanton ist bereit, einen Autoverlad in Göschenen einzurichten. Er bevorzugt jedoch, dass der Verlad von LKW auf die Schiene ausserhalb des Kantons eingerichtet wird, da ein zu hoher Landverbrauch befürchtet wird. Wir haben Verständnis für diesen Vorbehalt, sehen aber eine gewisse Entschärfung dieses Problems, wenn das Schwerverkehrszentrum bei Erstfeld als Stauraum eingesetzt wird.

### 3. Sicherheit

Die Sicherheit am Gotthard würde durch richtungsgetrennte Fahrbahnen grundsätzlich erhöht. Es wird jedoch erwartet, dass der generierte Mehrverkehr die Vorteile der richtungsgetretenen Spuren wieder aufheben wird. Effektiver als richtungsgetrennte Spuren wäre ein grundsätzliches Verbot von Lastwagen im Tunnel.

## 4. Finanzierung und Priorisierung von Infrastruktur-Projekten

Unterhalt und allenfalls Ausbau von Strassen ist vielerorts dringend nötig. Da die Auslastung der Strassen in vielen Teilen der Schweiz sehr viel höher ist als diejenige am Gotthard, ist es nicht nachvollziehbar, weshalb am Gotthard eine weitere Strassentunnelröhre gebaut werden soll. Allein der Stau an wenigen Tagen im Jahr kann dafür nicht Grund genug sein. Wird in dieses Projekt investiert, fehlen die Mittel, trotz teils anders lautenden Aussagen des Bundesrates, in den Agglomerationen und Städten. Projekte in den Agglomerationen werden durch den Infrastrukturfonds finanziert, dessen Finanzierung von den jährlichen Einlagen abhängig ist. Wird mehr Geld für Betrieb und Unterhalt des Nationalstrassennetzes benötigt, bleibt weniger Geld übrig, das in den Fonds transferiert werden kann. Dieser Mechanismus trifft vor allem Agglomerationsprojekte und weniger Projekte der Engpassbeseitigung (siehe Infrastrukturfondsgesetz Art. 2, Absatz 1c und Absatz 2 sowie Bundesverfassung Art. 86 Absatz 3). Wir fordern, dass dieser Finanzierungsmechanismus berücksichtigt wird.

## 5. Kapazitätsausweitung / EU und Landverkehrsabkommen (LVA)

Der Bundesrat misst die Kapazitätsausweitung einzig an der Anzahl Fahrspuren, die befahren werden dürfen. Wir sind jedoch überzeugt, dass die aufgrund der richtungsgetrenten Röhren entstehende Homogenisierung des Verkehrsflusses sowie die geringere Ablenkung der Fahrenden zu einer Kapazitätserweiterung führen werden. Diese wird auch durch eine gesetzliche Verankerung der Einspurigkeit nicht verhindert.

Das Landverkehrsabkommen LVA mit der EU basiert auf den Grundsätzen des freien Strassenverkehrs und der Nichteinführung einseitiger mengenmässiger Beschränkungen. Eine künstliche Begrenzung auf zwei Fahrspuren würde diesem Grundsatz widersprechen. Eine je einspurige Nutzung der Tunneln müsste im LVA verankert sein. Dies ist jedoch nicht der Fall und wird auch in Zukunft unerreichbar sein. Die EU hätte somit aufgrund des LVA die Möglichkeit, von der Schweiz eine Öffnung aller vier Spuren zu fordern. Unter dieser Bedingung ist die Beteuerung des heutigen Bundesrats und der CVP-EVP-Fraktion, die beiden Röhren in 15 Jahren nur einspurig zu befahren, eine Farce.

## Quellen und weiterführende Informationen

- <http://www.news.admin.ch/message/index.html?lang=de&msg-id=47286>
- [http://www.alpeninitiative.ch/alpeninitiative/themen/2\\_roehre\\_am\\_gotthard.html](http://www.alpeninitiative.ch/alpeninitiative/themen/2_roehre_am_gotthard.html)
- Artikel in NZZ von Markus Kern, Institut für Europarecht der Uni Fribourg  
<http://www.nzz.ch/meinung/debatte/alpenschutz-und-landverkehrsabkommen-als-huerden-1.17444993>
- Verkehrspapier der CVP-EVP-Fraktion vom September 2012  
<http://www.cvp.ch/themen/positionspapiere/>

## Fokus C: Raumplanung

Im Moment findet das Thema Raumplanung grosse Beachtung. Die in der Vergangenheit stattgefundene Raum- und Siedlungsentwicklung weckt in der Bevölkerung eine hohe Unzufriedenheit, was sich in der Annahme der Zweitwohnungs- und Kulturlandinitiative, der Landschaftsinitiative und der Abstimmung über das revidierte Raumplanungsgesetz ausdrückt. Die Raumplanung hat künftig verstärkt das Augenmerk auf den qualitativen Schutz des Bodens und auf die Siedlungsentwicklung zu legen.

### 1. Raumplanung, Mobilität und Siedlungsentwicklung

Die Notwendigkeit einer ökologischen Siedlungsentwicklung ist heute unbestritten. Dies bedeutet, dass die Verkehrsplanung umweltfreundliche Kriterien erfüllen muss. Es geht dabei auch um einen effizienten Umgang mit Grund und Boden, denn die Verkehrsanlagen beanspruchen in der Schweiz mehr als einen Drittel der Siedlungsfläche. Es gilt daher, die Siedlungsentwicklung mit der Verkehrsentwicklung zu koordinieren.

- Höhere Siedlungsdichten sowie Dienstleistungs- und Versorgungseinrichtungen wie Läden, Post, Bank, Arzt, Apotheke in der Nähe der Wohnung helfen, das Verkehrswachstum in Grenzen zu halten. Das Wohnen in grösseren Wohngemeinden und in Mehrfamilienhäusern reduziert die Tagesdistanz pro Person. Der Besitz eines Personenwagens ist für diese Haushalte weniger notwendig.
- Förderung von innovativen Nutzungskonzepten von Industriebrachen, die eine Mischung von Wohnen, Arbeiten und Freizeit vorsehen.
- Das von der Wohnung aus erreichbare Detailhandelsangebot und die Distanz zu den Läden beeinflusst die Einkaufsmobilität. Der Trend geht dahin, dass nur noch Mengen für den täglichen Verbrauch eingekauft werden, also kleinere Mengen pro Einkauf.
- Je geringer die im Wohnquartier erreichbare Verkaufsfläche ist, umso grösser ist die mittlere Distanz der Einkaufswege und umso eher wird ein Personenwagen zum Einkaufen gebraucht. BewohnerInnen von Ein- oder Zweifamilienhäusern benutzen zum Einkaufen überdurchschnittlich oft den Personenwagen. Hohe Anteile an Langsamverkehr finden sich bei Bewohnern von Gebieten mit einer grösseren Anzahl mittelgrosser Läden im Quartier.
- Gut geplante und verdichtete Siedlungen der Zukunft sind idealerweise Nutzungsdurchmisch und verfügen über eine flächen- und energiesparende Erschliessung. Die Parkhäuser befinden sich am Rand der Siedlung und verfügen möglicherweise über eine lokale Energiegewinnung (Solar, Photovoltaik, Geothermie), der öffentliche Verkehr (ÖV) führt die Menschen in die Zentren.
- In den Zentren ist ein spezielles Augenmerk auf den Langsamverkehr gerichtet z.B. auf Fuss- und Velowege. Ausreichend grosse Grünflächen zur Erholung und für attraktive Freizeitaktivitäten sind zentral angelegt und gut erreichbar. Der Bedarf an Bauland wird kleiner und so wird der Druck auf Landwirtschaftsflächen ausserhalb der Siedlungen verringert.

### 2. Raumplanerische Aufgaben von Gemeinden und Kantonen

- Die Gemeinden stimmen ihre Baugesetze und Zonenpläne miteinander ab.
- Sie koordinieren ihre Bauzonen mit den Verkehrsnetzen.
- Sie verlangen in Zukunft einen Energieausweis für ganze Siedlungen inklusive Mobilitätskonzept. Dafür schaffen sie die individuelle Parkplatzpflicht zu Gunsten von Raum für Veloabstellplätze ab.
- Städte und Gemeinden ordnen Versorgungseinrichtungen, Wohn- und Arbeitsplätze sinnvoll an und beziehen die Erschliessung ins Konzept mit ein. Ausbau und Unterhalt von bestehenden Verkehrsnetzen haben höhere Priorität als Neuerschliessungen.
- Die Kantone stimmen in ihren Richtplänen die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung aufeinander ab.



## Fazit

- Immer mehr Menschen wohnen in den Agglomerationen, welche mittlerweile mit Städten vergleichbare Bevölkerungszahlen aufweisen. Es ist daher wichtig, kompakte Agglomerationen und ökologisch verdichtete Siedlungen mit guten Dienstleistungs- und Versorgungseinrichtungen zu fördern und in Agglomerationen und ländlichen Räumen Zentren zu schaffen.
- Kantone und Gemeinden planen Verkehrssysteme, welche die Siedlungsentwicklung nach innen fördern und die negativen Folgen der Mobilität auf die Wohnqualität verringern.

## 3. Raumplanung, Mobilität und Freizeit

- Der Freizeitverkehr stellt den grössten Anteil am Verkehrsaufkommen und ist damit höchst umweltrelevant. Die Freizeitaktivitäten sind sehr vielfältig und volkswirtschaftlich bedeutsam. Die Pflege der Hobbys, der Besuch von sportlichen und kulturellen Anlässen, aber auch die Ferienreisen generieren ein hohes Verkehrsaufkommen. Idealerweise sind die Wege zwischen Arbeit, Wohnen und Freizeitaktivität kurz und das Bewusstsein für Fahrgemeinschaften gross.
- Attraktive und konkurrenzfähige Angebote im Freizeitverkehr sind zu fördern. Das Wachstum des motorisierten individuellen Verkehrs (MIV) soll durch Anreizsysteme für den ÖV, aber auch durch gezielte Lenkungsmaßnahmen möglichst reduziert werden. Beispiele dafür sind die Parkplatzbewirtschaftung an den Zielorten oder attraktive „Parc and Ride“-Angebote.

## 4. Exkurs: Mobilität und alpine Tourismuszentren

Die alpinen Tourismusdestinationen stellen ein volkswirtschaftlich wichtiges Angebot der Freizeitindustrie bereit. Voraussetzung für jede Tourismusdestination ist ihre räumliche und landschaftliche Eignung. Der Tourismus ist abhängig von der Qualität der Siedlungen und der Landschaften, was hohe Anforderungen an die Raum- und Verkehrsplanung stellt. Die Erreichbarkeit, d.h. die nationale und internationale Anbindung ist für jede Tourismusdestination zentral.

- Die Transportketten von den internationalen und nationalen Verkehrsnetzen zu den touristischen Zentren müssen optimiert werden.
- Für den Erhalt der Siedlungsqualität ist eine Steuerung der Mobilität notwendig. Dies geschieht am besten durch ein Verkehrsmanagement innerhalb der Destination und durch Anreize zum Umsteigen auf den ÖV, z.B. durch den Gepäcktransport von Ausgangsort zum Zielort und durch gute Mietmöglichkeiten verschiedener Sportgeräte.
- Der Langsam Verkehr ist durchaus ein touristisches Angebot.

## Quellen und weiterführende Informationen

[www.uvek.admin.ch/themen](http://www.uvek.admin.ch/themen) > Raumentwicklung > Raumkonzept Schweiz  
[www.cvp.ch/positionspapiere](http://www.cvp.ch/positionspapiere) Positionspapier zur Schweizer Städtepolitik