

VöV
Schriften

10

Perspektiven zur Erhöhung des Modal- split des öffentlichen Verkehrs

Mehr Agilität für die Zukunft

Anhang 2
Massnahmenkatalog

Inhaltsverzeichnis

A. Handlungsfeld 1: Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebots	4		
A-1 Erhöhung der Taktfrequenz	4		
A-2 Verbesserung der Zugänge zum öV-Netz	5		
A-3 Priorisierung des öffentlichen Nahverkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr	6		
A-4 Einrichten von mehr Direktverbindungen	7		
A-5 Verbesserung des Informationszugangs und der Benutzerfreundlichkeit	8		
A-6 Verbesserung des Angebots dank neuer Technologien	9		
A-7 Erhöhung der Fahrzeug- und Streckenkapazität	10		
A-8 Ausbau des öV-Liniennetzes	11		
B. Handlungsfeld 2: Entwicklung neuer Transportprodukte	12		
B-1 Entwicklung eines flexiblen, kurzfristigen Angebots für den Freizeitverkehr	12		
B-2 Entwicklung von kombinierten Angeboten für Einkaufswege	14		
B-3 Entwicklung von kombinierten Angeboten für den Freizeitverkehr	15		
B-4 Verallgemeinerung des Prinzips der Integration von Transportkosten in die Ticketpreise von Grossveranstaltungen	16		
B-5 Entwicklung von Spezialaktionen für Tageszeiten mit geringer Auslastung des öV	17		
B-6 Bereitstellen von öV-Probeangeboten für bestimmte Nutzergruppen	18		
B-7 Bereitstellen von Angeboten und Diensten zur Förderung der Multimodalität	19		
B-8 Entwicklung von Begleitmassnahmen, die auf «Wendepunkte» im Lebensverlauf zugeschnitten sind	20		
C. Handlungsfeld 3: Einflussnahme auf die Raumentwicklung	22		
C-1 Entwicklung eines öV-freundlichen, raumplanerischen Modells	22		
C-2 Zusätzliche Fernverkehrshalte in den Agglomerationen	23		
C-3 Ausgleichen der Pendelströme	24		
C-4 Entwicklung von Dienstleistungen und Geschäften nur in Gebieten mit guter öV-Erschliessung	25		
		C-5 Verbesserung der Zugänge zu den öV-Haltestellen	26
		C-6 Entwicklung neuer Quartiere mit gleichzeitiger Entwicklung eines effizienten öV-Angebots	27
		D. Handlungsfeld 4: Einflussnahme auf die zeitlichen Aspekte der Alltagsmobilität	28
		D-1 Allgemeines Einführen des gestaffelten Unterrichtsbeginns in grossen Schulen	28
		D-2 Förderung flexibler Arbeitszeiten im Tertiärsektor	29
		D-3 Optimieren von Homeoffice und Smart Working	30
		E. Handlungsfeld 5: Stärkung der Akzeptanz des öffentlichen Verkehrs	32
		E-1 Förderung eines autofreien Lebensstils	32
		E-2 Verbesserung der Wahrnehmung der Zuverlässigkeit des öV	33
		E-3 Entwicklung und Aufwertung von öV-ergänzenden Serviceleistungen	34
		E-4 Sensibilisierung für die Vorteile des öV durch Ausprobieren	35
		E-5 öV-Schulungen für bestimmte Zielgruppen	36
		E-6 Aufbau eines positiven Images des öV mittels Kommunikation	37
		F. Handlungsfeld 6: Reduktion der Attraktivität des privaten Personenwagens	38
		F-1 Begrenzen des Parkplatzangebots in gewissen strategischen Zonen	38
		F-2 Generelle Reduktion der Verkehrsgeschwindigkeiten	39
		F-3 Priorisieren des Logistik- und Serviceverkehrs und Einschränken des Pendelverkehrs	40
		F-4 Schaffen von mehr Preistransparenz betreffend die Fahrkosten mit dem PW	41
		F-5 Entkopplung von Parkplatz- und Wohnungsangebot	42
		F-6 Verknüpfen von Infrastrukturverbesserungen für den MIV mit gleichwertigen Verbesserungen zugunsten alternativer Verkehrsträger	43
		F-7 Anpassung der Parkgebühren für bestimmte Verkehrserzeuger	44

A. Handlungsfeld 1: Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebots

A-1 Erhöhung der Taktfrequenz

Beschreibung

Verbesserung der Taktfrequenz sowie der Ausdehnung der Betriebszeiten insbesondere in Gebieten mit mittlerer Erschliessungsqualität (Gürtel der grossen Agglomerationen sowie in den intermediären Zentren), wobei die Massnahmen speziell auf die Agglomerationen mit den Erschliessungsniveaus «AB» (das heisst eine Agglomeration mit dem Erschliessungsniveau A im Zentrum und einem Niveau B im weiteren Agglomerationsgebiet, zum Beispiel Neuenburg), «AC» (Olten-Zofingen) oder «BC» ausgerichtet sind.

Beispiel

- ✓ RER (S-Bahn) Fribourg/Freiburg (SBB, TPF)
- ✓ Rete celere des Kantons Tessin (TILO)
- ✓ Léman Express (Lemanis)

Verkehrsmittel	Verkehrszwecke	Zielgruppen
Bahn, öffentlicher Nahverkehr	Alle	Alle
Betroffene Gebiete	Zeithorizont	Akteure
öV-Güteklassen B, C	Kurz- bis mittelfristig	Kantone, Agglomerationen

Erwartete Wirkung

Hoch

Risiken

Bedienen der latenten Mobilitätsnachfrage anstelle der Förderung der Verkehrsverlagerung

A-2 Verbesserung der Zugänge zum öV-Netz

Beschreibung

Erhöhung der Anzahl der Haltestellen und Zugangspunkte zum Netz des öffentlichen Verkehrs, um eine bessere räumliche Abdeckung zu gewährleisten.

Die Entfernung zur Haltestelle ist ein sehr empfindlicher Aspekt bei der Wahl des Verkehrsmittels. Es gilt daher, ein Optimum zwischen der Erhöhung der Haltestellenanzahl (bessere Erreichbarkeit) und der Erhöhung der Betriebsgeschwindigkeiten der Linien (höhere Leistung) zu finden. Eine bessere Zugänglichkeit des Netzes beruht zudem auch auf einer Verbesserung der Wegführung zu den Haltestellen, inklusive dem Erstellen von Abkürzungen.

Beispiel

- ✓ S-Bahn Zug (2004 und 2009): Verbesserung der Zugänge zum öV aufgrund hoher Haltestellendichte dank speziell geeignetem Rollmaterial (starke Beschleunigung, breite Türen, Abstimmung der Einstiegshöhe mit der Bahnsteighöhe)

Verkehrsmittel	Verkehrszwecke	Zielgruppen
Langsamverkehr, Bahn, öffentlicher Nahverkehr	Alle	Alle
Betroffene Gebiete	Zeithorizont	Akteure
Alle	Kurz- bis mittelfristig	Städte, Agglomerationen, Kantone

Erwartete Wirkung

Hoch

Risiken

Spürbare Reduktion der Geschwindigkeit aufgrund der zusätzlichen Halte

A-3 Priorisierung des öffentlichen Nahverkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr

Beschreibung

Verbesserung der Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs: Einrichten von speziellen Busspuren, Massnahmen betreffend Regulierung von Kreuzungen, generelle Priorisierung des öffentlichen Verkehrs auf den Hauptachsen, Beheben von Hindernissen im Busbetrieb.

Beispiel

- ✓ BHNS/BRT (Bus à haut niveau de service/Bus Rapid Transit) Lausanne
- ✓ RBus Luzern

Verkehrsmittel öffentlicher Nahverkehr	Verkehrszwecke Alle	Zielgruppen Alle
Betroffene Gebiete Alle	Zeithorizont Kurzfristig	Akteure Agglomerationen

Erwartete Wirkung

Mittel, da die wesentlichen Elemente bereits realisiert sind

Risiken

-

A-4 Einrichten von mehr Direktverbindungen

Beschreibung

Planen neuer Linien (insbesondere tangentielle Verbindungen) und Verbesserung der Anschlüsse, um Wartezeiten zu reduzieren. Tatsächlich ist eine direkte Fahrt (ohne Umsteigen) für die Fahrgäste manchmal wichtiger als die Gesamtreisezeit inklusive Umsteigens. Gewissen Beobachtungen der SBB zufolge bedeutet zusätzliches Umsteigen einen Kundenverlust von 20 Prozent.

Beispiel

- ✓ Direktverbindung Bern-Simmental im Stundentakt
- ✓ Direktverbindung Genf-le Châble für die Skigäste von Verbier
- ✓ Geplante Direktverbindung Biel-Berner Oberland

Verkehrsmittel öffentlicher Nahverkehr	Verkehrszwecke Alle	Zielgruppen Alle
Betroffene Gebiete Alle	Zeithorizont Kurzfristig	Akteure Transportunternehmen

Erwartete Wirkung

Mittel

Risiken

Besseres aber weniger verständliches Angebot

A-5 Verbesserung des Informationszugangs und der Benutzerfreundlichkeit

Beschreibung

Digitale Verbreitung der Gesamtheit der Informationen: Vereinfachung und bessere Zugänglichkeit der Informationen betreffend den öffentlichen Verkehr (Fahrplan, Zugang, Störungen und mögliche Alternativen), einschliesslich der aktuellen Betriebslage, mit dem Ziel, die Zuverlässigkeit des öV zu verbessern und diesen gleichzeitig flexibler zu gestalten. Dank Daten der Telefonanbieter besteht die Möglichkeit, aktuelle Informationen über die Kapazität und die Auslastung der öffentlichen Verkehrsmittel und damit über die Verkehrsströme zu erhalten. Die Übermittlung soll freiwillig sein, und im Gegenzug gezielte Informationen für die Benutzer bereitstellen.

Beispiel

- ✓ Transports publics genevois (TPG): Öffentlich zugängliche Daten betreffend Netz und Betriebslage, Linien, Haltestellen und Frequenzen. (seit 2013)
- ✓ SBB: Open Data Plattform, mit dem Ziel, die Erstellung digitaler Tools für Kunden zu fördern

Verkehrsmittel Bahn, öffentlicher Nahverkehr	Verkehrszwecke Alle	Zielgruppen Alle
Betroffene Gebiete Alle	Zeithorizont Kurzfristig	Akteure Transportunternehmen, Bund

Erwartete Wirkung

Mittel

Risiken

Über gewisse Echtzeitdaten (Telekommunikationsanbieter, GAFA-Daten) zu verfügen, scheint notwendig

A-6 Verbesserung des Angebots dank neuer Technologien

Beschreibung

Einsatz von selbstfahrenden Fahrzeugen (sobald einsatzbereit) im öffentlichen Verkehr zur Ergänzung des öV in Gebieten mit geringer Dichte oder zu Nebenverkehrszeiten. Diese Vorschläge eignen sich besonders für Vorstadtgebiete, für die Anbindung von Bahnhöfen oder für ausgedehnte Areale mit geringer Dichte (Spitäler, Ausbildungszentren, Freizeitzentren).

Beispiel

- ✓ Autonomer Shuttle-Bus in Sion (Stadtzentrum)
- ✓ Autonomer Shuttle-Bus in Genf (Belle-Idée)

Verkehrsmittel öffentlicher Nahverkehr	Verkehrszwecke Alle	Zielgruppen Alle
Betroffene Gebiete Vorstadtgebiete, Agglomerationsgürtel	Zeithorizont Mittel- und langfristig	Akteure Transportunternehmen, Gemeinden, Städte

Erwartete Wirkung

Gering (aufgrund der zu überwindenden technischen und soziologischen Unsicherheiten), auch wenn einige prospektive Studien starke Auswirkungen aufzeigen

Risiken

Zu überwindende technische Schwierigkeiten
Einsparen von Stellen beim Fahrpersonal und gleichzeitig zusätzliche Schaffung von Stellen für die Überwachung und den technischen Unterhalt

A-7 Erhöhung der Fahrzeug- und Streckenkapazität

Beschreibung

Einsatz von Fahrzeugen mit höherer Kapazität, Verbesserung der Steuerungs- und Sicherungssysteme zur Erhöhung der Kapazität der Knotenpunkte (Bahnhöfe) bei gleichbleibender Infrastruktur.

Beispiel

- Zu entwickeln: Breitflächiger Einsatz von IR-Doppelstock-Zügen, zusätzliche Züge
- Zu entwickeln: Vollständigere Implementierung des ERTMS (insbesondere Einsatz des ETCS2)

Verkehrsmittel	Verkehrszwecke	Zielgruppen
Öffentlicher Nahverkehr	Arbeit, Ausbildung	Pendler und Pendlerinnen, Erwerbstätige
Betroffene Gebiete	Zeithorizont	Akteure
Alle	Mittel- und langfristig	Transportunternehmen, Bund

Erwartete Wirkung

Mittel

Risiken

Bedeutende Investitionen auf einem Grossteil der Linien zur Steigerung von Flexibilität und Kapazität

A-8 Ausbau des öV-Liniennetzes

Beschreibung

Ausbau bestehender sowie Bau neuer Linien sowohl auf regionaler Ebene als auch auf Ebene der Agglomerationen.

Beispiele

- ✓ Glattaltram, inkl. damit verbundener Stadtentwicklung
- ✓ Projekt zur Verlängerung der LEB-Strecke Lausanne-Echallens-Bercher (Richtung Yverdon)
- ✓ Projekt zum Ausbau des Liniennetzes des Léman Express (Richtung Bernex)

Verkehrsmittel	Verkehrszwecke	Zielgruppen
Bahn, Öffentlicher Nahverkehr	Alle	Alle
Betroffene Gebiete	Zeithorizont	Akteure
Agglomerationen inkl. Agglomerationsgürtel	Kurz- bis mittelfristig	Öffentliche Hand

Erwartete Wirkung

Mittel

Risiken

Fehler bei der Kosten-Nutzen-Abwägung

B. Handlungsfeld 2: Entwicklung neuer Transportprodukte

B-1 Entwicklung eines flexiblen, kurzfristigen Angebots für den Freizeitverkehr

Beschreibung

Erarbeiten eines flexiblen Angebotsmodells, bei dem beispielsweise zu Beginn jeder Woche abhängig von der Wettervorhersage entschieden wird, ob eine Leistung erbracht wird, oder nicht. Die Attraktivität gewisser Ziele ist stark Wetterabhängig, insbesondere in der Zwischen-saison. Es ist daher in sehr kostspielig und nicht unbedingt sinnvoll ein fixes Angebot bereitzustellen. Die vorgeschlagene adaptive Lösung hingegen ermöglicht bei gleichbleibenden Kosten, den Einsatz der Ressourcen sowie die Attraktivität des öV Angebots für den Freizeitverkehr zu verbessern.

Es ist zu kostspielig, bestimmte Leistungen in den Bergen oder zu bestimmten Zielen (Sportdestinationen) ganzjährig zu betreiben. Andererseits ist es möglich, die schönen Wochenenden zu nutzen. Angenommen es würde 5 Tage vor dem jeweiligen Wochenende – abhängig von den Rahmenbedingungen (Schnee, Wetter, etc.) – ein Zusatzangebot beschlossen und dieses dann unabhängig vom tatsächlichen Wetter für das Wochenende aufrechterhalten, so wäre es möglich Ausflugs- oder Freizeitziele an Wochenenden zu bedienen, für die die Saison zu unsicher ist, um das Angebot ein Jahr im Voraus zu planen.

Beispiele

- ✓ Schneetourenbusse: Diese bedienen Ausgangspunkte von Ski- und Schneeschuhtouren, die mit dem klassischen öffentlichen Verkehr nicht erschlossen sind. Informationen zu Fahrplänen oder Preisen werden auf einer eigenen Website veröffentlicht, auf der auch Plätze reserviert werden können. Die Busse fahren nur, wenn eine ausreichende Nachfrage besteht. Derzeit bestehen in der Schweiz elf Linien in verschiedenen Tourismusregionen (zum Beispiel Zwischenflüh-Menigggrund im Diemtigtal, BE; Disentis-Curaglia-Fuorns-Alpe Casaccia/Lukmanier, GR; Les Verrières-Les Cernets im Val-de-Travers, NE). Das Projekt wird vom Schweizer Alpen-Club (SAC) und dem Verkehrsclub der Schweiz (VCS) in Partnerschaft mit der PostAuto AG, Mountain Wilderness Switzerland und weiteren lokalen Partnern koordiniert. An der Pilotphase sind zudem SuisseEnergie und das Bundesamt für Umwelt beteiligt.
- Zu entwickeln: Pilotprojekte zu wetterabhängigen Angeboten im Herbst und im Frühling für Ziele im Jurabogen, den Voralpen oder den Alpen

Verkehrsmittel Bahn	Verkehrszwecke Freizeit	Zielgruppen Alle
Betroffene Gebiete Alle	Zeithorizont Kurzfristig	Akteure Transportunternehmen, Tourismusorganisationen

Erwartete Wirkung

Quantitativ geringe, aber signifikante Auswirkungen auf die Möglichkeit, autofrei leben zu können

Risiken

Generieren einer neuen Verkehrsnachfrage statt Verkehrsverlagerung

B-2 Entwicklung von kombinierten Angeboten für Einkaufswege

Beschreibung

Entwicklung von neuen Produkten, die es den Benutzerinnen und Benutzern ermöglichen, die Einkaufsmobilität zu verändern und die damit aufzeigen, dass Einkaufswege in den meisten Fällen sehr gut mit dem öV realisierbar sind. Diese Produkte (auf bestimmte Zeiträume des Jahres oder bestimmte Erzeuger ausgerichtete Angebote) können mit den in den meisten Einkaufszentren bereits existierenden Heimlieferdiensten koordiniert werden, oder von speziellen Plattformen angeboten werden. Ziel ist die Förderung neuer Einkaufspraktiken, die darin bestehen, Einkaufs- und Konsumorte aufzusuchen, ohne die Waren dann systematisch selbst zu transportieren.

Beispiele

- Zu entwickeln: Spezielle öV-Angebote in Agglomerationen während der Perioden mit hohem Verkehrsaufkommen (z. B. vor Weihnachten), begleitet durch ein erhöhtes Angebot, entsprechende Kommunikation sowie Informations- und Beratungsstände

Verkehrsmittel	Verkehrszwecke	Zielgruppen
Bahn, Öffentlicher Nahverkehr	Einkaufen	Alle
Betroffene Gebiete	Zeithorizont	Akteure
Alle	Kurzfristig	Transportunternehmen

Erwartete Auswirkungen

Mittel

Risiken

«Konkurrenz» zwischen den Geschäften in den Stadtzentren und den weniger gut oder schlecht erschlossenen Einkaufszonen an den Stadträndern

B-3 Entwicklung von kombinierten Angeboten für den Freizeitverkehr

Beschreibung

Entwickeln spezifischer öV-Angebote (Gästekarten) für Touristen, Besucherinnen etc., die Aufenthalt und öV-Nutzung miteinander verknüpfen, z. B. in Form von Tageskarten, die den Gästen in bestimmten touristischen oder städtischen Regionen angeboten werden (entsprechend der Anzahl Hotelübernachtungen), oder in Form von kombinierten Angeboten. Ausserdem sollen Freizeitaktivitäten gefördert werden, die zu einer stärkeren Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel beitragen.

Es geht darum, in touristischen Regionen Nischenprodukte rund um das Radfahren zu etablieren. An Wochenenden könnten auf bestimmten Strecken Züge mit erhöhter Velotransportkapazität eingesetzt werden. Des Weiteren könnte vermehrt für Wanderrouten mit unterschiedlichen Start- und Zielorten geworben werden, die sich gut mit dem öffentlichen Verkehr organisieren lassen.

Beispiele

- ✓ Angebote wie Snow'n'Rail und RailAway (zum Beispiel Entdecken der ViaRhôna mit dem Fahrrad und dem Zug)
- ✓ Angebote wie Neuchâtel Tourist Card, Anniviers Liberty, Ticino Card, die zusätzlich zur Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel Gratisseintritte für gewisse Tourismusziele beinhalten
- ✓ Wochenendangebot Rail & Bike der RhB mit dem Produkt graubündenPASS Bike

Verkehrsmittel	Verkehrszwecke	Zielgruppen
Bahn, Öffentlicher Nahverkehr	Freizeit	Alle
Betroffene Gebiete	Zeithorizont	Akteure
Alle	Kurzfristig	Transportunternehmen, Private, Tourismusbüros

Erwartete Wirkung

Gering

Risiken

–

B-4 Verallgemeinerung des Prinzips der Integration von Transportkosten in die Ticketpreise von Grossveranstaltungen

Beschreibung

Systematisches Anbieten kombinierter Angebote «Eintrittsticket und öV-Ticket» bei Sport- und Kulturveranstaltungen mit hohem Zuschaueraufkommen.

Beispiele

- ✓ Spiele der Fussball-Europameisterschaft
- ✓ Grosse Festivals und Konzerte: Greenfield Festival in Interlaken mit vergünstigten Reise- und Eintrittspreisen beim Kauf von am Schalter eines öV-Unternehmen; Ticket Gurtenfestival, inkl. gratis Benutzung des öV in bestimmten Libero-Zonen, Zugang zur Standseilbahn und Shuttlebussen

Verkehrsmittel Bahn, Öffentlicher Nahverkehr	Verkehrszwecke Freizeit	Zielgruppen Alle
Betroffene Gebiete Alle	Zeithorizont Kurzfristig	Akteure Transportunternehmen

Erwartete Auswirkungen

Mittel

Risiken

Die Integration der Grenzkosten für den Transport in den Eintrittspreis der Veranstaltung könnte diesen erhöhen und abschreckend wirken

B-5 Entwicklung von Spezialaktionen für Tageszeiten mit geringer Auslastung des öV

Beschreibung

Anbieten zusätzlicher Sonderangebote zu Zeiten mit geringer Auslastung mit dem Ziel dank anreizgenerierendem Mobility Pricing, die Nutzernachfrage steigern zu können, ohne das Verkehrsangebot erhöhen zu müssen.

Beispiele

- ✓ Sparbillete

Verkehrsmittel Bahn, Öffentlicher Nahverkehr	Verkehrszwecke Alle	Zielgruppen Reisende mit Transportbedürfnis zu den Randzeiten
Betroffene Gebiete Alle	Zeithorizont Kurzfristig	Akteure Transportunternehmen

Erwartete Wirkung

Gering

Risiken

Konkurrenz zwischen Sparangeboten und Kundenbindung durch Verkehrsabonnemente

B-6 Bereitstellen von öV-Probeangeboten für bestimmte Nutzergruppen

Beschreibung

Einführen eines gezielten öV-Probeabosystems, um bestimmte Gruppen zu ermutigen, ein GA auszuprobieren (zum Beispiel Angebot eines einmonatigen Probe-GAs). Dabei soll den Menschen die Reisefreiheit bewusstwerden, die ein solches Ticket bietet. Die Idee dabei ist, Angebote für junge Menschen zu entwickeln, die sich in einem Alter befinden, in dem sie überlegen, ob sie ihre Fahrprüfung machen und ein Auto kaufen sollen. Das Ziel dabei ist, diesen Menschen eine konkrete Vorstellung über die Vorteile der autofreien Mobilität zu vermitteln. Dabei gilt es diesen Ansatz in den sozialen Netzwerken zu begleiten und den Austausch von Erfahrungen, die zur Nachahmung anregen, zu fördern. Ähnliche Angebote bieten sich für jene Personen an, die sich in den Ruhestand begeben und die die Vorteile des öV als Transportmittel für neue Freizeitaktivitäten nutzen können.

Beispiele

- ✓ Initiative der Stadt Martigny, die seit 2019 den in der Gemeinde wohnenden Personen im Alter ab 65 Jahren, eine kostenlose Jahreskarte für den städtischen Nahverkehr und bestimmte regionale Linien anbietet
- Zu entwickeln: Angebot einwöchiges GA für Personen im Alter von 50 oder 55 Jahren (zu einem Zeitpunkt, zu dem die eigenen Kinder ausziehen und die Erwachsenen in eine neue Lebensphase eintreten)
- Zu entwickeln: GA auf Lebensdauer für Menschen im Ruhestand, oder verfolgen der Idee eines variablen GA-Preises, der ab dem 70. Lebensjahr sinkt (Abnahme der Mobilität mit dem Alter)

Verkehrsmittel	Verkehrszwecke	Zielgruppen
Bahn, Öffentlicher Nahverkehr	Alle	Personen im Alter zwischen 15 und 24 Jahren, respektive ab 65 Jahren
Betroffene Gebiete	Zeithorizont	Akteure
Alle	Kurzfristig	Transportunternehmen

Erwartete Auswirkungen

Mittel

Risiken

Der Preis für ein GA ist weiterhin sehr hoch, es besteht das Risiko, dass die Personen die Vorteile des Probeangebots nutzen, ohne danach zu verlängern

B-7 Bereitstellen von Angeboten und Diensten zur Förderung der Multimodalität

Beschreibung

Entwickeln von Angeboten, Produkten und Serviceleistungen, um die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel während jenen Reisen zu fördern, bei denen eine oder mehrere Etappen der Wege mit dem öV realisiert werden. Ziel ist es, den Nutzerinnen und Nutzern die Integration des öffentlichen Verkehrs zu erleichtern sowie diese spontaner zu gestalten. Ausserdem soll das Reisen zuverlässiger und komfortabler werden (Wahl des Verkehrsmittels je nach Wetterbedingungen, Bedürfnissen). Diese Massnahme impliziert eine Zentralisierung und Standardisierung der Informationen über das Angebot aller Verkehrsträger und ein zentrales System zur Übermittlung dieser Informationen an die Nutzerinnen und Nutzer (App).

Beispiele

- ✓ Kombinierte Angebote öV/Bikesharing (zum Beispiel PostAuto/Publikbike)
- ✓ Kombination von Abonnementen mittels SwissPass (zum Beispiel Velocity-Lösung: Zugang zu den Velostationen an den Bahnhöfen Genf, Neuchâtel, Lausanne, Yverdon, Bellinzona und Interlaken; Mobility Carsharing: Zugang zu den Fahrzeugen mittels einheitlicher SwissPass Karte).
- ✓ Pilotprojekt kombiniertes SBB-Abo für die Miete eines Klappvelos und Libero Abonnement 2 Zonen (September – November 2020)

Verkehrsmittel	Verkehrszwecke	Zielgruppen
Bahn, Öffentlicher Nahverkehr	Alle	Alle
Betroffene Gebiete	Zeithorizont	Akteure
Alle	Kurzfristig	Transportunternehmen, Gemeinden, Städte

Erwartete Wirkung

Mittel

Risiken

–

B-8 Entwicklung von Begleitmassnahmen, die auf «Wendepunkte» im Lebensverlauf zugeschnitten sind

Beschreibung

Entwickeln von strukturierten Begleitmassnahmen zum Autoverzicht, in Form einer Prämie oder eines öV-Langzeitabonnements. Des Weiteren geht es darum, Bauträger (insbesondere die öffentliche Hand und Genossenschaften) zu ermutigen, verstärkt autofreie Wohnangebote zu verwirklichen, was im Falle einer guten öV-Erschliessung umsetzbar ist.

In einem Kontext, in dem die Akteure (Bewohnerinnen und Bewohner, Kooperativen) zunehmend über alternative Wohn- und Mobilitätslösungen nachdenken, besteht die Idee darin, aktive Unterstützungsmassnahmen der lokalen Behörden zu definieren (Information, Pilotversuche, Unterstützung der Bewohnerinnen und Bewohner durch die Umsetzung spezifischer Serviceleistungen). Mittels dieser sollen Initiativen, die auf eine Reduzierung des Gebrauchs des PW ausgerichtet sind, und damit auf die Verkehrsverlagerung, gefördert werden können.

Beispiele

- ✓ Burgunderquartier in Bern-Bümpliz; Wohnsiedlung Wasenstrasse in Biel; Erlenmatt Ost in Basel; Oberfeld (BE) in Ostermundigen: Urbane Siedlungen mit sehr öV-Erschliessung und ohne (oder mit einem weit unter dem üblichen Standard liegenden) Parkplatzangebot für Privatfahrzeuge sowie teilweise vertraglichen Verpflichtung, während der Mietzeit kein eigenes Auto zu besitzen
- Zu entwickeln: Piloterfahrungen zur Unterstützung von Familien, die in die Stadt «zurückkehren» (oder von Menschen, die eine Familie gründen wollen, ohne eine Wohnung am Stadtrand zu suchen), zum Beispiel im Zusammenhang mit der Entwicklung von Quartieren in Bahnhofsnähe
- Zu entwickeln: Willkommensveranstaltungen und Informationen für Neuzuziehende und Angebot von Mobilitätsberatern oder Mobilitätsberaterinnen zur gezielten Hilfe oder Bedürfnisabklärung

Verkehrsmittel Bahn, Öffentlicher Nahverkehr	Verkehrszwecke Alle	Zielgruppen Personen, die sich in einem persönlichen Wandel betreffend Wohnort, Arbeit oder Familiensituation befinden
Betroffene Gebiete Alle	Zeithorizont Kurzfristig	Akteure Gemeinden und Kantone
Erwartete Wirkung Mittel		
Risiken Begleitung von, beziehungsweise Hilfestellung für Familien, die ohnehin einen auf nachhaltiger Mobilität beruhenden Lebensstil führen möchten		

C. Handlungsfeld 3: Einflussnahme auf die Raumentwicklung

C-1 Entwicklung eines öV-freundlichen, raumplanerischen Modells

Beschreibung

Etablieren einer koordinierten Raumentwicklung mit Prinzipien, die den öffentlichen Verkehr begünstigen: Bodenpolitik (Verdichten in der Nähe von Bahnhöfen), Mischnutzungen, Zugang zu Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs, Siedlungsentwicklung ausschliesslich in den Korridoren des öffentlichen Verkehrs.

Beispiele

- ✓ Entwicklung von Wohn- und Geschäftsvierteln in der Nähe von Bahnhöfen, wie bspw. der neue Sitz des Bundesamts für Statistik und das Quartier Crêt-Taconnet in Neuenburg, der Prime Tower und die Europa-Allee in Zürich oder die Bahnhöfe Lancy-Pont-Rouge und Chêne-Bourg in Genf
- ✓ Hochschulen und Ausbildungszentren in Bahnhofsnähe: Fachhochschulen in Delémont, Olten, St. Gallen und Siders
- ✓ Kultureinrichtungen von überregionaler Bedeutung: Musée cantonal des Beaux-Arts de Lausanne, KKL in Luzern, nouvelle Comédie in Genève-Eaux-Vives

Verkehrsmittel Bahn, Öffentlicher Nahverkehr	Verkehrszwecke Alle	Zielgruppen Alle
Betroffene Gebiete Priorisierung öV-Güteklassen A, B, C	Zeithorizont Langfristig	Akteure Gemeinden, Städte, Agglomerationen, Kantone

Erwartete Auswirkungen

Hoch

Risiken

Gefahr der Ablehnung der verdichteten Siedlungsentwicklung (Abhängigkeit von der Qualität der Immobilien und des öffentlichen Raums)

C-2 Zusätzliche Fernverkehrshalte in den Agglomerationen

Beschreibung

Reduzieren der ausgeprägten Polarität bestimmter Agglomerationen in Bezug auf den Schienenfernverkehr durch zusätzliche Haltepunkte, um die Konzentration der Verkehrsströme in den Hauptbahnhöfen zu verringern und einen Teil der Umsteigevorgänge zu reduzieren.

Der Vorteil solcher Mehrfachknotenpunkte ist die bessere Verteilung der Verkehrsströme in den grossen Städten und weniger Umsteigen zwischen dem Schienenfernverkehr und dem Nahverkehr unter Beanspruchung der Stadtnetze oder des auf einen Bahnhof konzentrierten Regionalverkehrs. Diese Vision ist komplementär zum Konzept der Bahn 2000. Sie verwandelt die strategischen Verkehrsknotenpunkte in bipolare Zentren zur Erschliessung der grossen Kerngebiete.

Beispiele

- Zu entwickeln: Bipolare Knotenpunkte zur Erschliessung der grossen Städte, bspw. Lausanne + Renens oder Lausanne + Hautes Ecoles, Bern HB + Wankdorf oder Bern HB + Europaplatz, Zürich HB + Zürich Oerlikon, Zürich HB + Zürich Altstetten

Verkehrsmittel Bahn	Verkehrszwecke Alle	Zielgruppen Alle
Betroffene Gebiete Agglomerationen	Zeithorizont Mittelfristig	Akteure Bund

Erwartete Auswirkungen

Mittel

Risiken

–

C-3 Ausgleichen der Pendelströme

Beschreibung

Umsetzung von Raumplanungsprinzipien, die einseitige Pendlerströme zu den Hauptverkehrszeiten vermeiden. Die Strategie besteht darin, die mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossenen «sekundären» Zentren zu stärken, um die Konzentration von Funktionen und Verkehrsströmen in den Hauptzentren der Schweiz zu begrenzen.

Beispiele

- ✓ BFS mit Standort in Neuchâtel anstatt in Bern
- ✓ Ansiedlung mehrerer Bundesämter in Ittigen anstatt in Bern

Verkehrsmittel	Verkehrszwecke	Zielgruppen
Bahn, Öffentlicher Nahverkehr	Arbeit, Ausbildung	Alle
Betroffene Gebiete	Zeithorizont	Akteure
Agglomerationen	Langfristig	Agglomerationen, Kantone

Erwartete Auswirkungen

Mittel

Risiken

–

C-4 Entwicklung von Dienstleistungen und Geschäften nur in Gebieten mit guter öV-Erschliessung

Beschreibung

Fördern der Ansiedlung von Dienstleistungs-, Handels- und Freizeitzentren in urbanen Gebieten mit hoher Dichte sowie vermeiden derartiger Entwicklungen ausserhalb dicht besiedelter sowie nur ans Strassennetz angebundener Gebiete.

Beispiele

- ✓ Verbote von Einkaufszentren auf der «grünen Wiese» wie beispielsweise im Kanton Zug, in der Stadt Delémont oder der Agglomeration Bern

Verkehrsmittel	Verkehrszwecke	Zielgruppen
Bahn, Öffentlicher Nahverkehr	Freizeit, Einkaufen	Alle
Betroffene Gebiete	Zeithorizont	Akteure
Gebiete mit guter öV-Erschliessung (Güteklasse A, B)	Mittelfristig	Agglomerationen, Kantone

Erwartete Auswirkungen

Hoch

Risiken

Verödung schlecht erschlossener Gebiete?

C-5 Verbesserung der Zugänge zu den öV-Haltestellen

Beschreibung

Verbesserung der Zugänge zu Haltestellen und Bahnhöfen: Einrichten von Abkürzungen, durchgehenden, direkten, sicheren und komfortablen Wegen und damit Reduktion der tatsächlichen und wahrgenommenen Entfernungen zu den öV-Knotenpunkten.

Beispiele

- ✓ Bahnhof Aarau: Einrichten von jeweils einer Velostation pro Bahnhofsseite zur Vereinfachung des Zugangs und zur Förderung der Intermodalität
- ✓ Bahnhof St. Gallen: Systematischer Einbezug der Zugänge zum Bahnhofplatz und zu den öV-Haltestellen für Personen mit eingeschränkter Mobilität
- ✓ Bahnhof Zürich Oerlikon: Vervielfachung der Wegverbindungen zu den angrenzenden Quartieren sowie zu den öV-Haltestellen

Verkehrsmittel	Verkehrszwecke	Zielgruppen
Langsamverkehr	Alle	Alle
Betroffene Gebiete	Zeithorizont	Akteure
Alle	Mittelfristig	Gemeinden, Städte, Agglomerationen, Kantone

Erwartete Auswirkungen

Mittel

Risiken

–

C-6 Entwicklung neuer Quartiere mit gleichzeitiger Entwicklung eines effizienten öV-Angebots

Beschreibung

Umsetzen grosser Stadtprojekte mit strukturierender Wirkung unter Einbezug der öV-Infrastruktur (Abstimmung mit den strukturierenden Verkehrsnetzen, insbesondere dem Fernverkehr, Bau neuer Linien oder neuer Bahnhöfe), Umsetzen einer entsprechenden Siedlungsentwicklung.

Beispiele

- ✓ Glatttal, Bau der Tramlinie in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung
- ✓ Plan-les-Ouates, neues Stadtviertel Cherpines (10'000 Einwohner), Inbetriebnahme der Tramverbindung vor dem Einzug der neuen Einwohnerschaft
- ✓ Genf: Inbetriebnahme des Léman Express (Grenzüberschreitende S-Bahn) sowie städtische Umbauten der Bahnhöfe: Theater (Nouvelle Comédie) in Eaux-Vives, Veränderung des Stadtviertels Praille-Acacias-Vernet, Opale in Chêne-Bourg, Bank Lombard-Odier am Bahnhof Tuilleries-Bellevue, etc.

Verkehrsmittel	Verkehrszwecke	Zielgruppen
Bahn, Öffentlicher Nahverkehr	Alle	Alle
Betroffene Gebiete	Zeithorizont	Akteure
Agglomerationen	Langfristig	Agglomerationen, Kantone

Erwartete Auswirkungen

Hoch

Risiken

–

D. Handlungsfeld 4: Einflussnahme auf die zeitlichen Aspekte der Alltagsmobilität

D-1 Allgemeines Einführen des gestaffelten Unterrichtsbeginns in grossen Schulen

Beschreibung

Reduktion der Belegung der Fahrzeuge während den Stosszeiten, insbesondere durch Glätten der Verkehrsspitzen der Ausbildungswege.

Beispiele

- ✓ Staffellung des Unterrichtsbeginns an den Hochschulstandorten Ecublens/Renens (seit 2005).
- ✓ Massnahme «Verkehrsspitzen glätten im Ausbildungsverkehr» des Kantons Bern, in Zusammenarbeit mit etwa zehn Schulen der Sekundarstufe II in der Agglomeration Bern (seit dem Schuljahr 2017/2018)

Verkehrsmittel Bahn, Öffentlicher Nahverkehr	Verkehrszwecke Formation	Zielgruppen Personen in Ausbildung
Betroffene Gebiete Alle	Zeithorizont Kurzfristig	Akteure Kantone, Hochschulen

Erwartete Auswirkungen

Mittel

Risiken

Bei den frühen Hauptverkehrszeiten besteht ein ausgeprägterer Glättungseffekt als bei den späten Hauptverkehrszeiten

D-2 Förderung flexibler Arbeitszeiten im Tertiärsektor

Beschreibung

Reduktion der Belegung der Fahrzeuge während den Stosszeiten, insbesondere durch Glätten Verkehrsspitzen der Arbeitswege.

Beispiele

- ✓ Mobilitätspläne für Unternehmen und Verwaltungen

Verkehrsmittel Bahn, Öffentlicher Nahverkehr	Verkehrszwecke Alle	Zielgruppen Alle
Betroffene Gebiete Priorisierung öV-Güteklassen A, B, C	Zeithorizont Langfristig	Akteure Gemeinden, Städte, Agglomerationen, Kantone

Erwartete Auswirkungen

Mittel

Risiken

–

D-3 Optimieren von Homeoffice und Smart Working

Beschreibung

Anreizstiftende und unterstützende Massnahmen für Telearbeit und/oder nicht standortgebundenes Arbeiten zur Reduzierung der Pendelströme zu den Hauptverkehrszeiten.

Beispiele

- Zu entwickeln: Fördern von Coworking-Angeboten für dezentrale Arbeitslösungen (einschliesslich Coworking in den Quartieren anstatt in den Zentren und in der Nähe von öV-Einrichtungen)

Verkehrsmittel Bahn, Öffentlicher Nahverkehr	Verkehrszwecke Alle	Zielgruppen Alle
Betroffene Gebiete Priorisierung öV-Güteklassen A, B, C	Zeithorizont Langfristig	Akteure Gemeinden, Städte, Agglomerationen, Kantone

Erwartete Auswirkungen

Gering

Risiken

Reduktion der Wege zum fixen Arbeitsplatz, aber mögliche Zunahme von Wegen mit anderen Zielen (gemeinsam genutzte Büros, Coworking Spaces, etc.)

E. Handlungsfeld 5: Stärkung der Akzeptanz des öffentlichen Verkehrs

E-1 Förderung eines autofreien Lebensstils

Beschreibung

Massnahmen, die darauf abzielen, den privaten Autobesitz aufzuschieben: Anreize (Ausprobieren des öV) oder Abschreckung (Besteuerung).

Beispiele

- ✓ Siedlung Wasenstrasse, Biel: Quartier mit guter öV-Anbindung (Zone B), ohne Parkplätze, mit vertraglicher Verpflichtung der Mieter zum Autoverzicht
- Zu entwickeln: Steuerliche Absetzbarkeit von Fahrtkosten auf pauschaler Basis, unabhängig von der Entfernung zum Arbeitsplatz
- Zu entwickeln: Bewerbung von autofreien Tourismusorten wie Braunwald, Blatten-Belalp, Bettmeralp, Saas-Fee, Zermatt, Stoos, etc.

Verkehrsmittel	Verkehrszwecke	Zielgruppen
Motorisierter Individualverkehr	Alle	Personen zwischen 15 und 24 Jahren
Betroffene Gebiete	Zeithorizont	Akteure
Alle	Kurzfristig	Kantone, Bund

Erwartete Auswirkungen

Mittel

Risiken

–

E-2 Verbesserung der Wahrnehmung der Zuverlässigkeit des öV

Beschreibung

Verbessern der Informationen über die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des öV; Weiterentwickeln der Dienstleistungen, des Informationsangebots sowie der Unterstützung von Nutzerinnen und Nutzern bei Verspätungen oder Betriebsstörungen.

Beispiele

- ✓ Qualitätsmesssystem im Regionalen Personenverkehr: Jährliche Kommunikation zur Qualität und Zuverlässigkeit des Regionalen Personenverkehrs auf nationaler Ebene
- Zu entwickeln: Verbessern der Informationslage bei Verspätungen oder Betriebsstörungen: Balance zwischen wenigen, aber gezielten Mitteilungen, Informationen zu Alternativen sowie personalisierte Hilfe
- Zu entwickeln: Verbesserte Vorhersage von Verspätungsrisiken (Wetter, Belegung, Netzstabilität) bei der Fahrplansuche via Smartphone-App

Verkehrsmittel	Verkehrszwecke	Zielgruppen
Bahn, Öffentlicher Nahverkehr	Alle	Alle
Betroffene Gebiete	Zeithorizont	Akteure
Alle	Kurzfristig	Transportunternehmen

Erwartete Auswirkungen

Mittel

Risiken

–

E-3 Entwicklung und Aufwertung von öV-ergänzenden Serviceleistungen

Beschreibung

Entwickeln von Services, die auf gelegentlich auftretende Bedürfnisse ausgerichtet sind (Gepäcktransport, Begleitung, aussergewöhnliche Transporte, etc.), für die der öffentliche Verkehr nicht sehr effizient ist und die ansonsten den Kauf eines persönlichen Fahrzeugs rechtfertigen können.

Beispiele

- ✓ Angebote wie Mobility Carsharing, Veloselbstverleih, Rufangebote, etc. als Ergänzung zum klassischen öV
- ✓ Gepäckservice-Angebot der Gemeinde Scuol für Touristen, die mit dem öffentlichen Verkehr anreisen
- ✓ Markt für regionale Produkte am Mittwochabend am Bahnhof von Gland, der zu einem Muss für Pendlerinnen und Pendler auf dem Heimweg geworden ist

Verkehrsmittel Bahn, Öffentlicher Nahverkehr	Verkehrszwecke Freizeit, Einkaufen, betriebliche Fahrten, Begleitung	Zielgruppen Alle
Betroffene Gebiete Alle	Zeithorizont Kurzfristig	Akteure Transportunternehmen

Erwartete Auswirkungen

Mittel

Risiken

–

E-4 Sensibilisierung für die Vorteile des öV durch Ausprobieren

Beschreibung

Gezielt bestimmte Zielgruppen ansprechen und Ausprobiermöglichkeiten schaffen, um für die Vorteile des öV zu sensibilisieren. Ziel ist, zu zeigen, dass der öV neue Freiheiten und ungeahnte Möglichkeiten bietet, während er gleichzeitig dem Bedürfnis nach Flexibilität der Nutzerinnen und Nutzer gerecht wird.

Beispiele

- Zu entwickeln: Einmonatiges Probe-GA Angebot für 18-Jährige (vor dem Kauf eines Autos), Begleitung des Prozesses mit einer Zufriedenheits-Analyse
- Zu entwickeln: Ähnliche Probemöglichkeiten für 50-Jährige (Zeitpunkt des Auszugs der Kinder) oder zum Zeitpunkt der Pensionierung (neue Freizeitmöglichkeiten)

Verkehrsmittel Bahn, Öffentlicher Nahverkehr	Verkehrszwecke Alle	Zielgruppen Personen zwischen 25 und 65 Jahren
Betroffene Gebiete Gebiete mit mittlerer öV-Erschliessung (Güteklasse B, C, D)	Zeithorizont Kurzfristig	Akteure Gemeinden, Städte

Erwartete Auswirkungen

Gering

Risiken

–

E-5 öV-Schulungen für bestimmte Zielgruppen

Beschreibung

Schulungen zur Förderung einer stärker auf den öV ausgerichteten Mobilität (für junge Menschen, für Seniorinnen und Senioren, für Neuzugezogene einer Gemeinde oder neue Mitarbeitende am Arbeitsplatz).

Beispiele

- Zu entwickeln: Willkommens- und Informationsveranstaltung für Neuzugezogene in gewissen Gemeinden
- Zu entwickeln: öV-Kurs für Seniorinnen und Senioren
- Zu entwickeln: Berichterstattung über innovative autofreie Mobilitätsformen

Verkehrsmittel	Verkehrszwecke	Zielgruppen
Bahn, Öffentlicher Nahverkehr	Alle	Personen zwischen 15 und 24 Jahren und ab 65 Jahren
Betroffene Gebiete	Zeithorizont	Akteure
Alle	Kurzfristig	Städte, Gemeinden

Erwartete Auswirkungen

Gering

Risiken

–

E-6 Aufbau eines positiven Images des öV mittels Kommunikation

Beschreibung

Unterstützen von künstlerischen und marketingbezogenen Initiativen zur Förderung eines wünschenswerten Images des öV durch Aktionen, die auf Haltestellen, Linien und Umsteigepunkte ausgerichtet sind. Ziel ist es, die öffentlichen Verkehrsmittel aufzuwerten, ein positives kollektives Verständnis zu fördern und das Liniennetz im Stadtraum sichtbarer zu machen.

Beispiele

- ✓ Nutzung von Bahnhöfen als Ausstellungs- und Veranstaltungsorte: Fotogalerien in den Bahnhöfen der SNCF, Thomas Hirschhorn in Biel, Schutzengel von Niki de St-Phalle am HB Zürich
- ✓ Würdigung von Geschichten, die Orte und Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs in Szene setzen: zum Beispiel das «Art&Tram»-Konzept mit Installationen an jeder Haltestelle der Genfer Tramlinie 14

Verkehrsmittel	Verkehrszwecke	Zielgruppen
Bahn, Öffentlicher Nahverkehr	Alle	Alle
Betroffene Gebiete	Zeithorizont	Akteure
Alle	Kurzfristig	Transportunternehmen, Städte, Gemeinden

Erwartete Auswirkungen

Gering

Risiken

–

F. Handlungsfeld 6: Reduktion der Attraktivität des privaten Personenwagens

F-1 Begrenzen des Parkplatzangebots in gewissen strategischen Zonen

Beschreibung

Starke Reduzierung von Parkplätzen in Gebieten mit guter öV-Erschliessung, um die Attraktivität des PW zu reduzieren (mit Wirkung auf Lebensstilentscheidungen aber auch auf Entscheidungen zur Alltagsmobilität).

Beispiele

- ✓ Die in vielen Kantonen geltenden Richtlinien zur Dimensionierung des Parkplatzangebots (basierend auf den VSS-Normen)
- Zu entwickeln: Erarbeiten von Strategien zur Umwandlung und Umnutzung bestehender Parkplätze durch Verhandlung oder mittels Baurecht und Bevorzugen von leicht umbaubaren Silo-Parkhäusern anstelle von Tiefgaragen

Verkehrsmittel Motorisierter Individualverkehr	Verkehrszwecke Alle	Zielgruppen Alle
Betroffene Gebiete Gebiete mit guter öV-Erschliessung (Gütekategorie A, B)	Zeithorizont Mittelfristig	Akteure Kantone, Agglomerationen, Städte, Gemeinden

Erwartete Auswirkungen

Hoch

Risiken

Schwierigkeit, bestehende Parkplätze auf Privatgrundstücken aufzuheben

F-2 Generelle Reduktion der Verkehrsgeschwindigkeiten

Beschreibung

Herabsetzen der Tempolimits für PWs, insbesondere in den Städten. Diese Geschwindigkeitsreduktionen begünstigt die gemeinsame Nutzung des Strassenraums der verschiedenen Verkehrsträger und begünstigt den Fussverkehr. Dieser ist eine Ergänzung des öV.

Beispiele

- ✓ Generalisieren von Tempo 30 (ausser auf Hauptverkehrsstrassen), wie beispielsweise im österreichischen Graz seit Mitte der 90er Jahre auf 20 Prozent der Strassenkilometer, in Basel auf ca. 55 Prozent der Strassen oder in der Mehrzahl der Gemeinden der Agglomeration Grenoble

Verkehrsmittel Motorisierter Individualverkehr	Verkehrszwecke Alle	Zielgruppen Alle
Betroffene Gebiete Kerngebiete und Agglomerationsgürtel	Zeithorizont Mittelfristig	Akteure Kantone, Städte, Gemeinden

Erwartete Auswirkungen

Mittel

Risiken

–

F-3 Priorisieren des Logistik- und Serviceverkehrs und Einschränken des Pendelverkehrs

Beschreibung

Angesichts der Verkehrsüberlastung in den Städten, Massnahmen, die darauf abzielen, den «nützlichen» motorisierten Verkehr (Lieferungen, Dienstleistungen, Zufahrtsberechtigte, etc.) zu begünstigen. Einführen von Zufahrtsbeschränkungen in bestimmten Gebieten und Begrenzung der (Pendel-)Ströme, die mit anderen Verkehrsträgern leichter bewältigt werden können.

Beispiele

- Zu entwickeln: Umsetzen von spezifischen Regelungen für Servicefahrzeuge, Gewerbe, Anlieferungen. Zeit- oder Zonenbeschrankungen existieren mit den Fussgangerzonen bereits; ähnlich könnten Pilotversuche für grössere Stadtgebiete als die historischen Zentren ins Auge gefasst werden.

Verkehrsmittel Motorisierter Individualverkehr	Verkehrszwecke Alle	Zielgruppen Alle
Betroffene Gebiete Kerngebiete und Agglomerationsgürtel	Zeithorizont Mittelfristig	Akteure Kantone, Städte, Gemeinden

Erwartete Auswirkungen

Hoch

Risiken

–

F-4 Schaffen von mehr Preistransparenz betreffend die Fahrkosten mit dem PW

Beschreibung

Massnahmen zur Besteuerung der privaten Personenwagen (Erhöhung) und/oder zur Veranschaulichung der realen Kosten (pro km), integrieren der Kosten die von der Allgemeinheit (externe Kosten) und nicht von den Verbraucherinnen und Verbrauchern getragen werden. Kommunikationsmassnahmen mit Informationen zum Vergleich der Kosten der mit dem öv und mit dem privaten PW zurückgelegten Wege.

Beispiele

- Zu entwickeln: Gebühr für den Individualverkehr, damit die Verbraucherinnen und Verbraucher, das Verkehrsmittel in voller Kenntnis der tatsächlichen und gesamten Kosten wählen können
- Zu entwickeln: Systematisches Einführen von Kostenvergleichsrechnern. Beispielsweise SBB Kostenvergleichsrechner, der beim Onlinekauf eines Billets einen Vergleich mit dem Auto betreffend Fahrpreis, Emissionen und Reisezeit ermöglicht

Verkehrsmittel Motorisierter Individualverkehr	Verkehrszwecke Alle	Zielgruppen Alle
Betroffene Gebiete Alle	Zeithorizont Mittelfristig	Akteure Bund, Kantone

Erwartete Auswirkungen

Mittel

Risiken

–

F-5 Entkopplung von Parkplatz- und Wohnungsangebot

Beschreibung

Trennen der Vermietung oder Nutzung eines Parkplatzes von der einer Wohnung. Aktives Unterstützen von Bewohnerinnen und Bewohnern, die auf ihr Auto verzichten möchten.

Beispiele

- ✓ Quartier Sihlbogen, Zürich (Genossenschaftssiedlung): 220 Wohnungen mit mietvertraglicher Verpflichtung kein Auto zu besitzen (mit Ausnahmen). Jene Personen, die komplett auf ein Auto verzichten, erhalten im Rahmen eines Quartiervertrags – ähnlich einem Mobilitätsplan für Unternehmen – jährlich 800 Schweizer Franken in Form von SBB Rail Checks. Das Quartier ist mit einer S-Bahn Haltestelle erschlossen und befindet sich in einem Gebiet der öV-Gütekategorie A. Der Anteil des öV am Modal Split der Arbeits- und Ausbildungswege beträgt 50 Prozent.

Verkehrsmittel Motorisierter Individualverkehr	Verkehrszwecke Alle	Zielgruppen Alle
Betroffene Gebiete Kerngebiete und Agglomerationsgürtel	Zeithorizont Kurzfristig	Akteure Kantone, Gemeinden, Immobilienentwickler

Erwartete Auswirkungen

Mittel

Risiken

Koordination der Massnahmen für alle Parkeinrichtungen (privat und öffentlich), um eine Verlagerung zu vermeiden

F-6 Verknüpfen von Infrastrukturverbesserungen für den MIV mit gleichwertigen Verbesserungen zugunsten alternativer Verkehrsträger

Beschreibung

Systematisches Begleiten jeglicher für notwendig erachteter Strassenausbaumasnahmen durch alternative Mobilitätsmassnahmen im Sinne einer Logik des Nachholens (oder Vorwegnehmens).

Beispiele

- Zu entwickeln: Verkehrsinfrastruktur als multimodales Paket zugunsten des öV. Beispielsweise begleiten einer als notwendig erachteten Umfahrungsstrasse durch Aufwertung des innerörtlichen Strassenraums, des öV Angebots und einem grossräumigen Ausbau der Velo- und Fusswegverbindungen

Verkehrsmittel Bahn, Öffentlicher Nahverkehr, Motorisierter Individualverkehr, Langsamverkehr	Verkehrszwecke Alle	Zielgruppen Alle
Betroffene Gebiete Alle	Zeithorizont Mittelfristig	Akteure Bund, Kantone, Gemeinden

Erwartete Auswirkungen

Mittel

Risiken

–

F-7 Anpassung der Parkgebühren für bestimmte Verkehrserzeuger

Beschreibung

Abschaffen des kostenlosen Parkplatzangebots für bestimmte Verkehrsverursacher, wie zum Beispiel Einkaufs- oder Freizeitzentren, auch ausserhalb dicht besiedelter Gebiete.

Beispiele

- Zu entwickeln: Etablieren eines Verbraucher-Zahler Verhältnisses für Parkplätze unter Berücksichtigung der Tatsache, dass Parkplätze platzintensiv sind. Verwenden der Einnahmen für flankierende Massnahmen im Bereich der multimodalen Mobilität

Verkehrsmittel Motorisierter Individualverkehr	Verkehrszwecke Freizeit, Einkaufen	Zielgruppen Alle
Betroffene Gebiete Alle	Zeithorizont Kurzfristig	Akteure Kantone, Städte, Gemeinden

Erwartete Auswirkungen

Gering

Risiken

–