

# Zukunftsfähige Mobilität in kom- pakten Städten und Dörfern: einfache Lösungen für ein komplexes Problem

Han van de Wetering, Van de Wetering  
Atelier für Städtebau GmbH

Für kompakte, lebenswerte Städte und Dörfer sind ÖV und Fussverkehr die wichtigsten Verkehrsmittel. Es gilt, ihr Potenzial als Impulsgeber einer hochwertigen Verdichtung in der Stadt- und Verkehrsplanung viel stärker zu nutzen. Das bestehende Bahn- und Hauptstrassennetz bildet dabei eine bemerkenswerte Ausgangslage.

## Hochwertige Verdichtung: Verkehr als vergessene Komponente

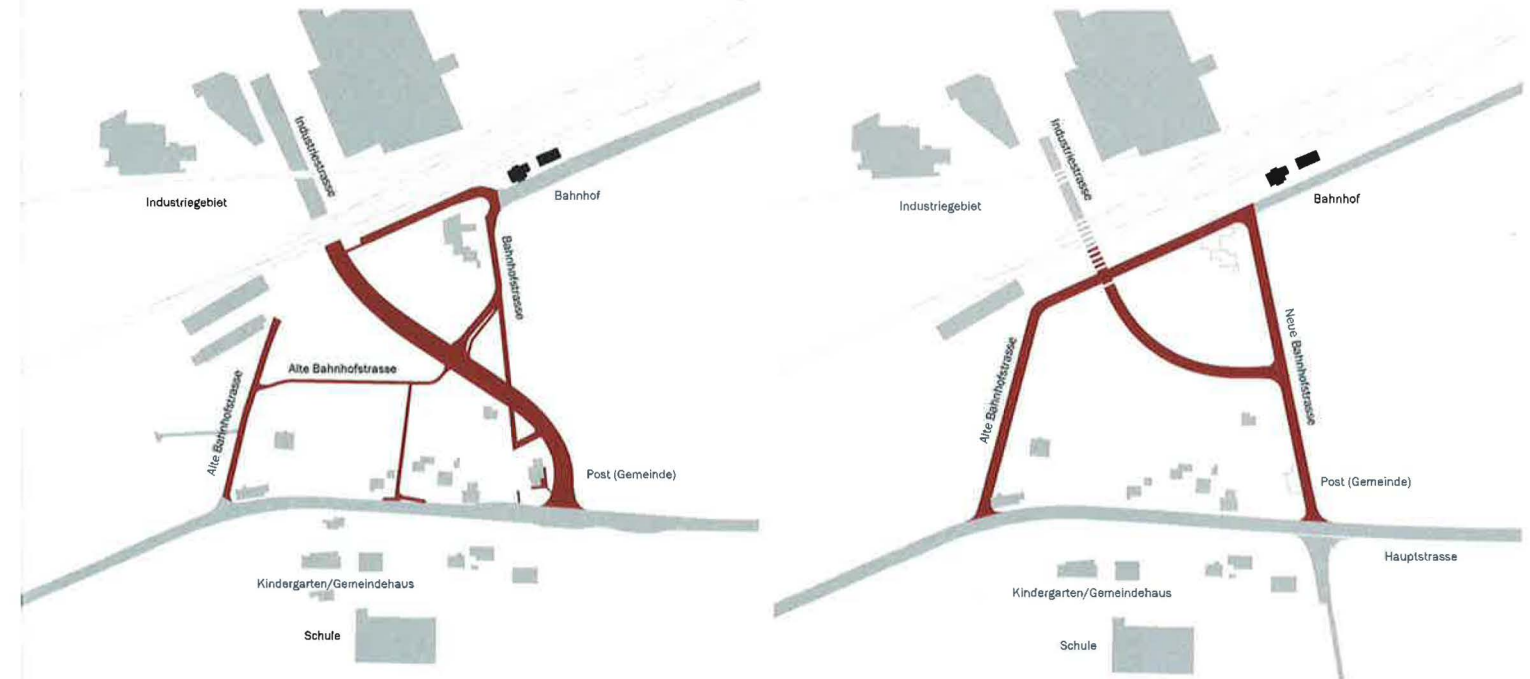
Beim Thema Verdichtung dreht sich vieles um Kompaktheit und reduzierten Platzbedarf. Heute wird dies meistens nur aus baulicher Sicht (zum Beispiel höhere Häuser, effizientere Grundrisse) betrachtet. Der Verkehr mit seinem enormen Platzbedarf wird kaum behandelt. Dabei weisen die Tendenzen in die entgegengesetzte Richtung: Die steigenden Anforderungen der Verkehrssicherheit und die Optimierung des Verkehrsflusses der einzelnen Verkehrsträger (mit der Aufteilung des Verkehrsraums als Folge) vergrössern den Platzbedarf. Während Stadt- und Verkehrsplanung bedauerlicherweise schon lange zwei getrennte Disziplinen sind, scheinen jetzt auch die verschiedenen Verkehrsdisziplinen kaum mehr zu integralen Lösungen fähig. Statt einfacher, kompakter Mischverkehrs- oder Hybridlösungen baut man heute lieber separate Radstreifen und Busspuren, trennt Quartier- und Durchgangsverkehr und verhindert effiziente direkte Zufahrten im Bereich von Hauptstrassen. Konflikten und Problemen geht man aus dem Weg, statt sie zu lösen.

Gleichzeitig werden Kompaktheit und städtebauliche Bedeutung von ÖV und Fussverkehr kaum wahrgenommen. Zur Personenbeförderung brauchen beide massiv viel weniger Platz als der MIV, zudem ist in zentralen, dichten Orten auch

kein Abstellplatz nötig. Die Kombination von ÖV und Fussverkehr hat im Gegensatz zu anderen Verkehrsmitteln einen starken Bezug zu Bebauung und Nutzungen und fördert dadurch einen vielseitigen, lebendigen Stadtraum. Interessant sind die konzentrierten Fussgängerfrequenzen des öffentlichen Verkehrs. Damit entstehen gute Voraussetzungen für lokale Zentren, eines der Qualitätsmerkmale von attraktiven, kompakten Städten und Dörfern. Nicht Hyperloops oder selbstfahrende Autos, sondern der bewährte ÖV und Fussverkehr sind die Verkehrsmittel der kompakten Stadt der Zukunft.

## Der Bahnhof als Quartier- und Dorfzentrum

Für die hochwertige Verdichtung auf kommunaler Ebene bildet das dichte Schweizer Bahnnetz als schnelles, effizientes und platzsparendes ÖV-System eine bemerkenswerte Ausgangslage. Die Bahnhöfe sind dabei nicht nur wegen ihrer Position im Netz interessant. Im Vergleich zu anderen Ländern liegen sie in der Schweiz innerhalb der Gemeinde oft an zentraler Lage und bilden so einen

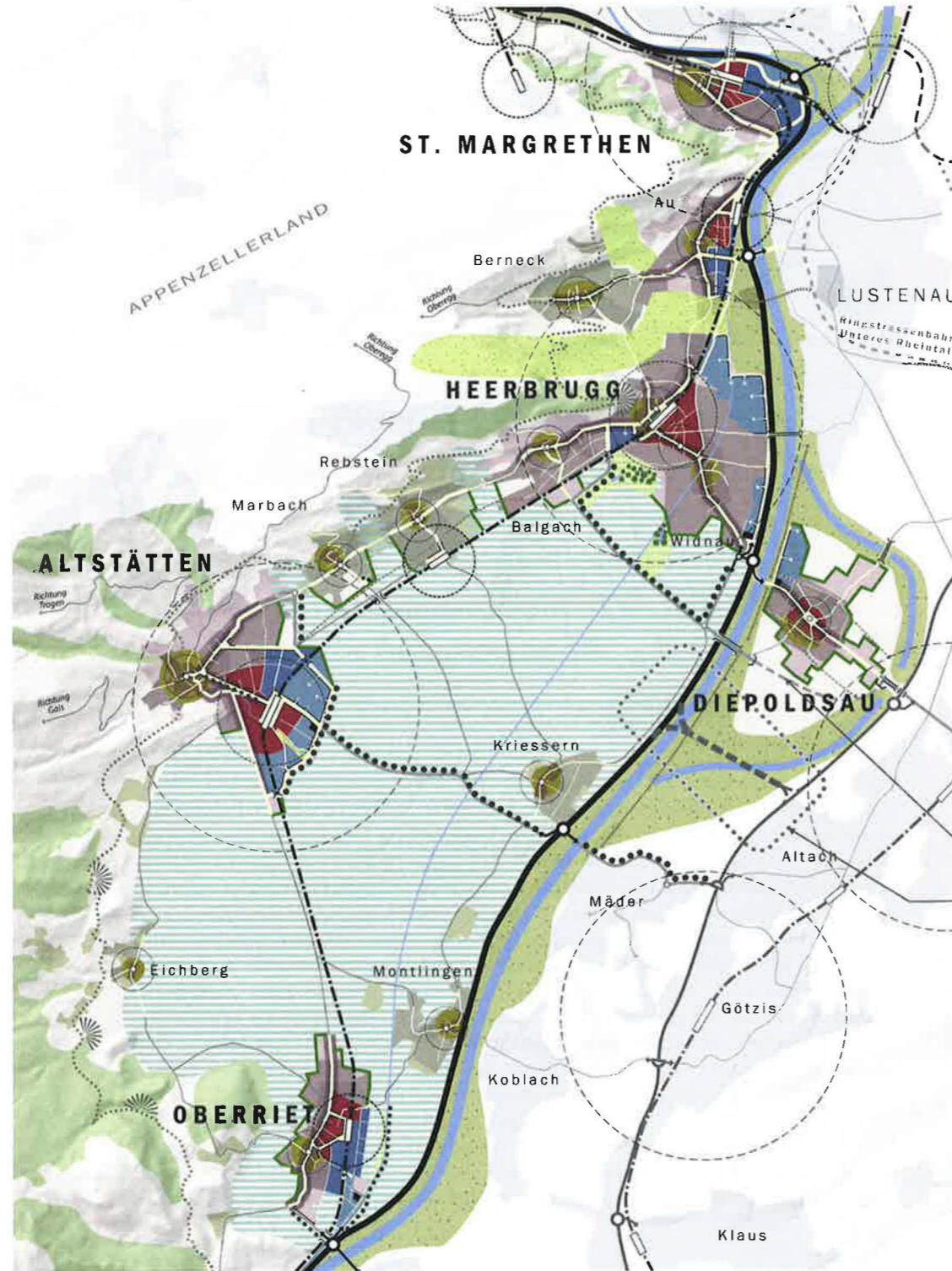


Ortsentwicklung Mägenwil, Bestand und Grundidee des Masterplans: Mit der Wiederherstellung und städtebaulichen Aufwertung der Alten und Neuen Bahnhofstrasse wird die Bedeutung des Dorfzentrums gestärkt.

# These 4 Die Weichen der Raumentwicklung werden in den Regionen gestellt.

Die Raumentwicklung wird in den Gemeinden konkretisiert. Vor allem kleineren Gemeinden fehlen häufig die notwendigen Ressourcen, um die kommunalen Interessen mit den regionalen Zielen in Einklang zu bringen, die Siedlungsentwicklung nach innen zu lenken und eine aktive Bodenpolitik zu betreiben. Es besteht Handlungsbedarf auf kommunaler Stufe, um nicht nur den Blick, sondern auch die Tat über die Gemeindegrenzen hinaus zu richten.

gewachsenen Schwerpunkt der Ortsentwicklung. Sie sind sowohl verkehrliche wie städtebauliche Drehscheiben und integrale Bestandteile der Ortsstruktur. Wenn der Bahnhof etwas abseits liegt, ist auf eine gute Vernetzung mit den Quartieren und anderen Schwerpunkten zu achten. Bemerkenswert sind vor allem die vielen Nebenlinien und kleinen Regionalbahnhöfe im ländlichen Raum, die aus verkehrsökonomischen Gründen jedoch unter Druck stehen. Das Ortsbauliche Potenzial dieser vorhandenen Infrastruktur wird dabei viel zu wenig erkannt. In kleinen Gemeinden ist das Bahnhofsgebiet oft der einzige Ort mit konzentrierten Frequenzen. Unterstützt durch die gute Sichtlage



Mobilitätsstrategie St. Galler Rheintal: Für die qualitative Verdichtung von Dörfern und kleinen Zentren spielt das bestehende Bahn- und Hauptstrassennetz eine zentrale Rolle (Plan: Van de Wetering Atelier für Städtebau, mrs partner)

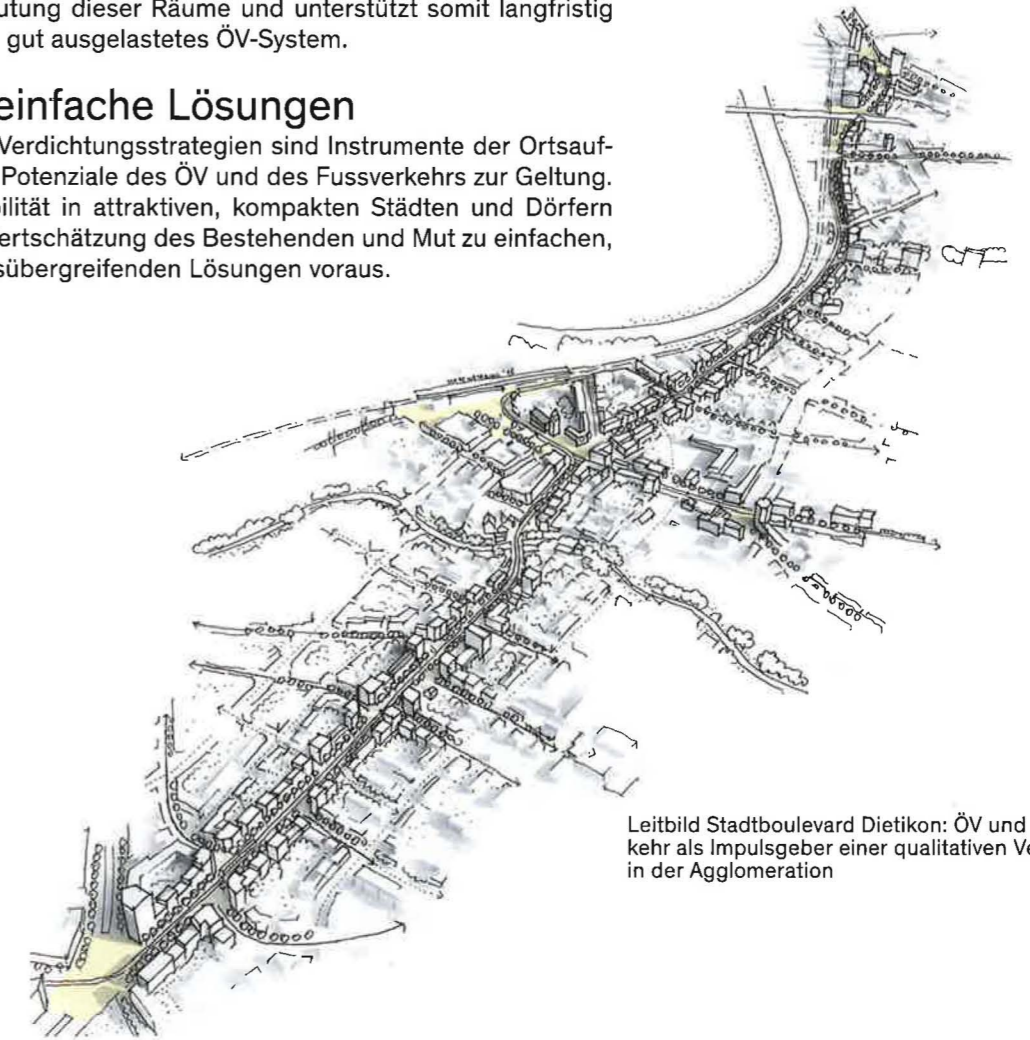
und zentrale Position im lokalen Wegnetz bildet es einen attraktiven Geschäftsstandort und kann so die Nahversorgung sichern. Gefragt ist darum ein aktives Handeln der Gemeinden zur Verdichtung und Aufwertung des Bahnhofsumfeldes. Als lebendiger Dorfplatz wird der Bahnhofplatz zum Mittelpunkt der Gemeinde. So wird schliesslich auch die verkehrliche Bedeutung der Nebenlinien wieder gestärkt.

### Die Hauptstrasse als Lebensader

Bei der hochwertigen Verdichtung spielt der Freiraum eine zentrale Rolle. Dabei geht oft vergessen, dass gerade die Hauptstrassen zu den wichtigsten öffentlichen Freiräumen gehören. Dementsprechend sind sie nicht nur als Verkehrsräume, sondern als Lebensadern der Dörfer und Quartiere mit hoher Aufenthaltsqualität zu gestalten. Dafür braucht es breite Trottoirs als Zirkulations-, Begegnungs- und Repräsentationsraum und eine gute Quervernetzung in die Quartiere. Mit der gezielten Verdichtung entlang der Hauptstrassen wird einerseits eine Investition in diese wichtigen, komplexen Räume gefördert. Andererseits stärkt sie die Bedeutung dieser Räume und unterstützt somit langfristig ein logisches, effizientes, gut ausgelastetes ÖV-System.

### Bewährte und einfache Lösungen

Gezielte, raumbezogene Verdichtungsstrategien sind Instrumente der Ortsaufwertung und bringen die Potenziale des ÖV und des Fussverkehrs zur Geltung. Eine zukunftsfähige Mobilität in attraktiven, kompakten Städten und Dörfern setzt in erster Linie die Wertschätzung des Bestehenden und Mut zu einfachen, integralen und massstabsübergreifenden Lösungen voraus.



Leitbild Stadtboulevard Dietikon: ÖV und Fussverkehr als Impulsgeber einer qualitativen Verdichtung in der Agglomeration

# These 5 Die Gestaltung des Quartiers steuert das Mobilitätsverhalten.

«Es geht nicht um Gebäude und Strassen, es geht um die Interaktion zwischen Leben und Umgebung», schreibt der dänische Architekt Jan Gehl. Gut in die Siedlung eingebettete Haltestellen – an zentraler Lage und eingebunden in eine attraktive Umgebung – machen den Umstieg auf den ÖV leicht. Der Weg dorthin lässt sich sicher und einfach mit dem Velo oder zu Fuss zurücklegen.