

Medienmitteilung

Bern, 28. Februar 2023

Nachhaltige Mobilität im urbanen Raum benötigt einen attraktiven öV

Urbane Räume und Agglomerationen werden in der Schweiz intensiv und zunehmend verdichtet bewirtschaftet. Der öffentliche Verkehr (öV) und der Langsamverkehr leisten einen wesentlichen Beitrag, wenn es darum geht, diesen begrenzten Raum nachhaltig und klimaschonend zu nutzen. Gleichzeitig werden die Rahmenbedingungen für einen leistungsstarken öV durch die verdichtete Nutzung zusehends verschlechtert. In einem heute den Medien vorgestellten Positionspapier zeigt der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) die Herausforderungen und Massnahmen auf, die der öV benötigt, um seinen Beitrag an eine attraktive Mobilität in urbanen Räumen leisten zu können. Dabei wird vor allem auf den Orts- und Agglomerationsverkehr fokussiert.

Der öffentliche Verkehr (öV) ist prädestiniert, die Umsetzung der Klima- und Energiestrategien von Gemeinwesen sowie deren Anstrengungen zur schonenden Nutzung des öffentlichen Raums als knappes Gut massgeblich zu unterstützen – der öffentliche Verkehr ist Teil der Lösung. Er ist platzsparend, energieeffizient und verglichen mit dem motorisierten Individualverkehr deutlich emissionsärmer.

Die verdichtete Nutzung von urbanen Räumen erfordert die Harmonisierung unterschiedlicher Interessen und führt zu Zielkonflikten. Verkehrsberuhigende Massnahmen und Flächenumnutzungen wirken sich negativ auf den öV aus bei gleichzeitig steigenden Investitionskosten. Der öV wird folglich geschwächt und teurer.

Aus Sicht der öV-Branche gibt es Möglichkeiten, dieser ungünstigen Entwicklung entgegenzuwirken. Der VöV zeigt in seinem Positionspapier die Ziele und Handlungsfelder auf, damit der öV seine Stärken in urbanen Räumen und Agglomerationen auch zukünftig voll ausspielen kann.

- Nachhaltige Mobilität im urbanen Raum braucht einen attraktiven und leistungsfähigen öV. Er muss Pünktlichkeit, Verlässlichkeit, attraktive Reisezeit und seine Leistungsfähigkeit sicherstellen können.
- Der VöV anerkennt konkurrierende Interessen um begrenzte Platzverhältnisse und knappe Räume.
- Der VöV lehnt verkehrsberuhigende Massnahmen und Flächenumnutzungen in urbanen Räumen nicht per se ab.
- Verkehrsberuhigungen und Tempo-30-Räume erfordern kompensatorische Massnahmen für den öV. Tempo 30 ist nicht in allen Fällen sinnvoll und soll auf Hauptverkehrsachsen die Ausnahme sein.

- Seitens der öffentlichen Hand bedarf es gezielter Massnahmen und ein mit den Transportunternehmen eng koordiniertes Vorgehen.
- Für die rasche Dekarbonisierung seiner Fahrzeugflotten ist der Strassen-öV zudem auf gute Anschiebfinanzierungen und einfache Planungs- und Bewilligungsverfahren seitens des Bundes sowie der Kantone und der Gemeinden angewiesen.

Der öV ist ausgezeichnet positioniert, seinen Beitrag zur Attraktivität von urbanen Räumen zu leisten und ist Teil der Lösung für die nachhaltige Entwicklung des Verkehrs von Städten und Agglomerationen. Damit dies auch zukünftig so bleibt, braucht der öV ausreichend Platz und gute Rahmenbedingungen. Massnahmen zugunsten eines starken öV schliessen eine urbane Verdichtung und die Steigerung der Attraktivität von urbanen Räumen nicht aus.

Der VöV strebt einen engen Dialog mit den Städten an. Es braucht eine gut abgestimmte Lösungssuche der öV-Branche mit den Gemeinwesen und der Stadtentwicklung für das gemeinsame Ziel von attraktiven Städten.

Für weitere Auskünfte

Ueli Stückelberger, Direktor VöV | 031 359 23 35 | 079 613 77 01

Roger Baumann, Kommunikation VöV | 031 359 23 15 | 079 270 10 00