

Die Zukunft der Mobilität in unseren Städten - Raumentwicklung folgt der Verkehrsplanung

Merkmale einer erfolgreichen integrierten Raum- und Verkehrsplanung



Stadt 2013

Thesen:

Raumentwicklung folgt der Verkehrsplanung.

Mobilitäts-Hubs als Treiber einer polyzentrischen Stadtstruktur.

**Piazza als Kern der Unterzentren verbindet
Leben und Mobilität.**

ÖV, LV, MIV: Just married!

Die Haustür ist zugleich Start- und Zielbahnhof.

Wiederentdeckung der Freiheit.



Stadt 2050

Die Zukunft der Mobilität in unseren Städten - Raumentwicklung folgt der Verkehrsplanung

Ziele

Was macht Raum- und Verkehrsplanung im Jahr 2050 erfolgreich?

Es war Ziel dieser Arbeit herauszufinden, woran das heutige Planungssystem wachsen muss, um mit Trends umgehen zu können und allem voran Handlungsspielräume zukünftiger Generationen nicht zu verbauen. Die Arbeit möchte ein Bewusstsein für die Möglichkeiten und Chancen der Planung als vorbereitende Kraft für Entscheide auf verschiedenen hierarchischen Ebenen schaffen. Die Thematik fokussiert den urbanen Raum der Schweiz. Dieser umfasst sowohl Städte als auch deren Agglomerationen.

Voruntersuchung

Die Analyse der Auslegeordnung der Schweizer Planung sowie die Konsultation der aktuellen Gesetzeslage und der Programmatik im Schweizer Staatssystem zur Bedeutung und Umsetzung der Abstimmung von Siedlung und Verkehr lässt sich in einen Spannungsraum (Abbildung 1) von drei Elementen zusammenführen.

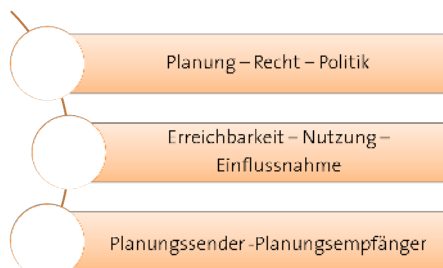


Abbildung 1: Spannungsraum der Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr

Hauptuntersuchung

In dieser Triade wurden zehn Thesen postuliert, welche über vier Fallbeispiele einem Praxisbeweis zugeführt wurden. Die Beurteilung der Thesen erfolgte über Experteninterviews.

Resultat

Es konnten acht Handlungsempfehlungen ausgeschieden werden, welche Ansprüche an eine erfolgreich integrierte Raum- und Verkehrsplanung im Jahr 2050 eröffnen.

Abbildung 2: Synthese zum übergeordneten Thema "Die Zukunft der Mobilität in unseren Städten"

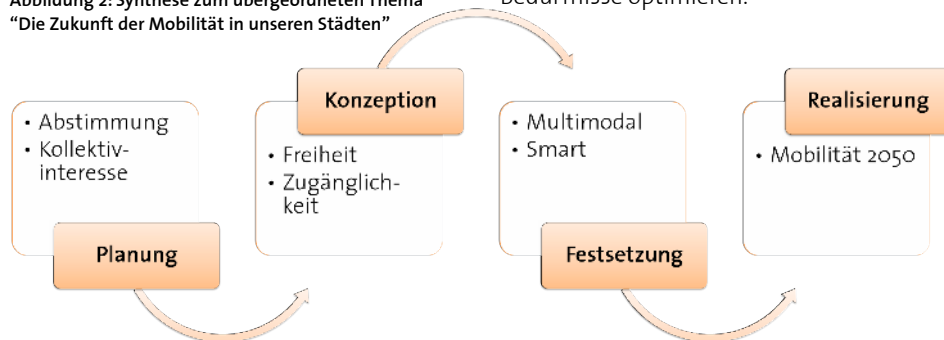


Abbildung 2 zeigt den Entwicklungspfad zur rahmengebenden Thematik auf und integriert die parallel erstellten Arbeiten von Herrn Kupferschmid (Konzeption) und Herrn Rubi (Festsetzung).

Fazit

Es wurde deutlich, dass es nicht Ziel sein kann, etwas komplett Neues zu erfinden. Das bestehende System ruht auf praxiserprobten Mechanismen, die ihre Berechtigung haben. So kann eine zum Teil inkrementelle Fortschreibung eines Planungsinstrumentes durchaus die nötige Sicherheit für die langfristige Entwicklung eines Gebiets geben. Mit der These Raumentwicklung folgt der Verkehrsplanung wird keine Kritik geäußert. Es wird vielmehr aufgerufen, sich der Notwendigkeit einer Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr langfristig bewusst zu sein und dieses Bewusstsein explizit in die Planungen einfließen zu lassen.

Nur so kann gewährleistet werden, dass sich sowohl Planungssender als auch Planungsempfänger über mehrere Generationen hinweg gegenüber der ursprünglichen Überlegungen im Klaren sind und diese entsprechend ihrer gewachsenen Bedürfnisse optimieren.

Auftraggeber

ETH Zürich

Beitrag IVT

Raumplanung als Querschnittsplanung, Verkehrsplanung als Sektoralplanung, ÖV-Knoten als Integrationselement von Siedlung und Verkehr, urbane Mobilität 2050

Angewendete Methoden/Verfahren

Sekundäranalyse, Experteninterview, Thesendiskussion

Kontakt Betreuung

Dr. Bernhard Riegel, Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme, ETH Zürich, Stefano-Francini-Platz 5, CH-8093 Zürich

bernhard.riegel@ivt.baug.ethz.ch
www.ivt.ethz.ch | +41 44 633 24 78 Telefon

Kontakt Autorin

Verena Tschirner, Badenerstr. 339, CH-8003 Zürich, verena.tschirner@gmx.de