



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Strassen ASTRA
Bundesamt für Raumentwicklung ARE



ENAC Faculté de l'environnement naturel, architectural et construit
INTER Institut de l'urbain et des territoires

Laboratoire Chôros et Communauté d'études pour l'aménagement
du territoire (CEAT)

Dominique von der Mühl, Monique Ruzicka-Rossier



Zu Fuss in der Agglomeration:

**Publikumsintensive Einrichtungen von morgen –
urban und multimodal erreichbar**

IMPRESSUM

- Herausgeber: Bundesamt für Strassen ASTRA, Bern
Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Bern
- Autoren: Dominique von der Mühl, Monique Ruzicka-Rossier
Laboratoire Chôros et CEAT
Institut de l'urbain et des territoires (INTER), Faculté ENAC-EPFL
Mitarbeit: Sonia Lavadinho, Laboratoire TRANSP-OR/EPFL
- Übersetzung: Marina Bentele, Bentele Translations
Pascal Regli, Fussverkehr Schweiz
- Projektbegleitung: Bundesamt für Strassen ASTRA, Gabrielle Bakels
Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Peter Schild
- Bezug: Bundesamt für Strassen, 3003 Bern, Tel. 058 464 91 57, stadok@astra.admin.ch
Bundesamt für Raumentwicklung, 3003 Bern, Tel. 058 462 40 60, info@are.admin.ch
- Download www.langsamverkehr.ch > Materialien
www.are.admin.ch > Themen > Verkehrspolitik > Publikationen

Fotonachweis s. Seite 46

DIE AUTOREN

Dominique von der Mühl. Architektin und Stadtplanerin. Wissenschaftliche Mitarbeiterin, Forschung und Lehre zu Themenschwerpunkten an der Schnittstelle zwischen Siedlungsentwicklung und Mobilität: Stadtentwicklung und nachhaltige Mobilität, innovative Strassenraumgestaltungen, Massnahmen und Politiken zur Förderung des Langsamverkehrs. Mehr Infos:

<http://personnes.epfl.ch/dominique.vondermuehl>

Monique Ruzicka-Rossier. Architektin und Stadtplanerin. Verantwortliche Forschungs- und Lehrbeauftragte für Stadt- und Raumentwicklung. Forschungsschwerpunkte: Siedlungs- und Bevölkerungsdichten, funktionelle und soziale Vielfalt, urbane Systeme, Stadtproduktion und Bodennutzung unter multikulturellen Aspekten, Europa und Asien. Mehr Infos: <http://personnes.epfl.ch/monique.ruzicka>

ZU FUSS IN DER AGGLOMERATION

**Publikumsintensive Einrichtungen von morgen –
urban und multimodal erreichbar**

Das Wichtigste in Kürze

Die Frage der multimodalen Erreichbarkeit von publikumsintensiven Einrichtungen (PE) ist Teil einer umfassenderen Thematik: Es geht um das Potenzial des Fussverkehrs in den Agglomerationsgürteln.

Im Rahmen der vorliegenden Studie waren PE der Ausgangspunkt für Überlegungen über die damit verbundene Mobilität (Verbesserung der multimodalen Erschliessung) und über die Qualität der Siedlungsstrukturen (Attraktivierung der heute autoorientierten Umgebungsgestaltung).

Die Studie verfolgte ein dreifaches Ziel:

1. Evaluierung des **Potenzials** der PE in Bezug auf eine Erschliessung für den Fussverkehr,
2. Aufzeigen der **Voraussetzungen** für eine bessere Berücksichtigung des Fussverkehrs bei der Planung solcher Einrichtungen
3. Identifikation von **guten Beispielen (best practice)**.

Die Studie basiert auf einer Auswertung der neueren einschlägigen Literatur, auf einer Analyse von rund dreissig Fallbeispielen und auf Interviews.

WestSide in Bern und SihlCity in Zürich werden oft als gelungene Beispiele von gut erreichbaren und integrierten PE hervorgehoben. Ihre Lage am Rande grosser Siedlungszentren, aber auch ihre gute Abstimmung mit den siedlungs- und verkehrspolitischen Vorgaben der jeweiligen Kantone und Städte sind diesbezüglich von grosser Bedeutung. Nicht alle der in diesem Bericht analysierten Fallbeispiele profitieren jedoch von derart positiven Voraussetzungen – dazu wurde der Standort als wichtigste Determinante für das Verbesserungspotenzial der multimodalen Erreichbarkeit oft zu ungünstig gewählt.

Die Mehrzahl der PE wurde nicht für einen multimodalen Zugang konzipiert. Wie die Studie zeigt, besteht aber durchaus Verbesserungspotenzial in Bezug auf die Erschliessung, die siedlungsplanerische Integration und/oder die städtebauliche Aufwertung. Bezogen auf die verwendete Typisierung gilt diese Feststellung besonders für die «unabsichtlich integrierten PE», die «in Entwicklungsgebiete integrierte PE», die «PE an Stadt-eingängen» sowie die «PE am Rande kleiner Städte».

Der vorliegende Bericht richtet sich in erster Linie an wirtschaftliche und politische Akteure, Fachpersonen, Verantwortliche der öffentlichen Verwaltung auf Gemeinde- und Kantonsebene sowie an die Verantwortlichen von Agglomerationsprogrammen. Er möchte Handlungsfelder für eine bessere multimodale Erreichbarkeit und eine städtebauliche Aufwertung aufzeigen, das Interesse an der Thematik wecken und die Akteure zu einer möglichst frühen Berücksichtigung in der Projektplanung veranlassen.

Multimodalität

Allgemein bezeichnet Multimodalität ein Vorgehen, das auf vielfältige Art und Weise erfolgen kann. In der Verkehrswissenschaft wird unter Multimodalität die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel (Modus) auf unterschiedlichen Wegen verstanden.

Unter multimodaler Erreichbarkeit wird die infrastruktureitige und organisatorisch-betriebliche Bereitstellung von Angeboten in Bezug auf die verschiedenen Verkehrsmittel verstanden, die zu unterschiedlichen Erreichbarkeitsverhältnissen führen.

VE / PE

Der Begriff «verkehrsintensive Einrichtung (VE)» legt den Fokus auf die erzeugten MIV-Fahrten und die Massnahmen zur Verkehrsflusssteuerung und Minimierung der Umweltbelastung.

Der Begriff «publikumsintensive Einrichtungen (PE)» betont hingegen die Publikumsintensität, ohne diese mit einer bestimmten Verkehrsart in Verbindung zu setzen. Dieser Begriff wird in der vorliegenden Studie bevorzugt verwendet.

Dank

Unser Dank geht an alle, die uns Zeit gewidmet und so zu dieser Studie beigetragen haben:

■ **durch ihre Teilnahme an den Interviews:**

Marcel BETSCHMANN, Construction Manager IKEA

Jürg CAPOL, Projektmanager, Karl Steiner AG

Hansueli DÜR, Leiter Bau+Immobilien Migros-Aare

Jean-Daniel FARINE, groupe de suivi ATE-Etat/GSAE und Komitee Caddie-Service, Genf

Beat HÜRZELER, SBB-Division Infrastruktur

Pierre HIRT, Service de la santé publique, Kanton Waadt

Donald KELLER, Direktor Regionalplanung Zürich und Umgebung / RZU, Zürich

Karine LIZZIO, Service du développement territorial, Kanton Waadt

Pierre LOISON, Generaldirektor des Hôpital Riviera-Chablais

M. Markus NEUKOM, Leiter Planung Expansion Migros Genossenschaftsbund, Präsident espace.mobilité

Pasquale NOVELLINO, Service de la mobilité, Kanton Waadt

Marie PEILLOD, Architektin, Service de la santé publique, Kanton Waadt

Jacques PYTHON, Architecture et Retail Rites, Lausanne

Alphonse RAEMY, Architekt, Coop Immobilien

Stefan SCHNEIDER, Planungsbüro JUD, Zürich und Projektleitung aargaumobil

Michel SCHUPPISSER, Verkehrsingenieur, mrs partner ag, Zürich

Jean-Claude STEINER, Direktor Cinétoile (Malley Lumières), Prilly

■ **durch ihre Teilnahme am Workshop vom 20. April 2010:**

Christian COPPEY, Direktor, Service des constructions Maus Frères, Mitglied des Vorstands von espace.mobilité

Jean-Daniel FARINE (*siehe oben*)

Gabrielle GSPONER, ASTRA / Bereich Langsamverkehr

Alec von GRAFFENRIED, Losinger SA, Direktor Nachhaltige Entwicklung

Beat HÜRZELER, SBB-Division Infrastruktur

M. Christophe JEMELIN, Projektleiter, Transports publics de la région lausannoise /TL

Corinne MARGALHAN-FERRAT, Administrative Geschäftsleiterin, Agglomeration Freiburg

Andrea de MEURON, EnergieSchweiz für Gemeinden

Christa PERREGAUX, VLP-ASPAN

Pascale ROULET, Projektleiterin, Conseil régional de Nyon

Peter SCHILD, ARE / Sektion Verkehrspolitik

Thomas SCHWEIZER, Fussverkehr Schweiz/ mobilité piétonne

Bernard STAUB, Leiter Amt für Raumplanung, Kanton Solothurn

sowie Manon GIGER, PRO VELO Schweiz, für die Protokollführung und die Sitzungsbetreuung.

■ **durch ihre Teilnahme am internen Seminar der ETH-L im August 2010:**

Eduardo Camacho-Huebner, Verkehrsingenieur und Stadtplaner, Pierre Dessementet, Geograf,

Michael Flamm, Soziologe und Louis Boulianne, Ökonom.

Inhaltsverzeichnis

EINLEITUNG – Publikumsintensive Einrichtungen multimodal erschliessen – eine Notwendigkeit	7
DEFINITION – Zufussgehen und Zufussgehende – worum geht es?	13
Ebene der Parzelle – «multiple FussgängerInnen»	
Ebene des ersten Kilometers – «autonome FussgängerInnen»	
Ebene des öffentlichen Verkehrsnetzes – «intermodale FussgängerInnen»	
Ebene des Veloverkehrs – «schnelle FussgängerInnen»	
Verweilen im öffentlichen Raum – wenn die Zufussgehenden innehalten...	
BEISPIELE – Handlungsfelder für eine verkehrs- und siedlungsplanerische Integration	17
Öffentlicher Verkehr – von der Basiserschliessung bis zu attraktiven Angeboten	
Urbanere, in ihr Umfeld integrierte PE	
Transportdienste für Einkäufe – hilfreiche Alternativen	
Kommunikation: Der Einkauf ohne Auto ist möglich!	
Eine neue Mobilitätskultur etablieren	
Statistiken und Umfragen als Wissens- und Projekttools	
POTENZIAL – Unterschiedliche Typen von PE	27
Periphere und isolierte PE	
Periphere PE mit öV-Anschluss	
Vom Siedlungsgebiet eingeholte PE	
In Entwicklungsgebiete integrierte PE	
PE an Stadteingängen	
PE am Rande kleiner Städte	
Der Ansammlung von Einzelobjekten steht das Potenzial von integrierten Zonen gegenüber	
REFLEXION Dichte und Diversität: Voraussetzungen für urbane Qualität – aber auf welcher Stufe?	
AKTEURE, INSTRUMENTE UND PROZESSE – Eine Vielzahl von betroffenen Akteuren	31
Wirtschaftsakteure, Bauträger und Verwalter von PE	
Gemeinden –direktbetroffen auf lokaler Ebene	
Agglomerationen – geeignete Stufe für koordinierte Planungen	
Kantone – verantwortlich für gesetzliche und strategische Rahmenbedingungen	
Regionen – unumgängliche Zwischenstufe	
Bund – eine strategische Rolle	
Fachbeauftragte: Know-how, Beratung, Koordination	
Verkehrs- und Mobilitätsunternehmen: hin zu neuen Angeboten	
Fachverbände und Kompetenzzentren – ein Potenzial, das genutzt werden will	
Bildungsbereich und Berufsverbände – unentbehrliche Wissensvermittlung	
Medien und Kommunikationsfachleute – als Akteure miteinbeziehen	
SCHLUSSFOLGERUNG – Bilanz und Perspektiven	35
ANHÄNGE	37
Fallbeispiele (Karte und Kurzbeschreibungen)	
Literaturverzeichnis	



Eingangsgalerie Shopping Arena (SG) unter dem Stadion

Publikumsintensive Einrichtungen multimodal erschliessen – eine Notwendigkeit

Die Frage der Erreichbarkeit von publikumsintensiven Einrichtungen (PE) ist Teil einer umfassenderen Thematik: Es geht um den Stellenwert der FussgängerInnen und das Potenzial des Fussverkehrs in den sich entwickelnden Agglomerationsgürteln. Die rasante Entwicklung der PE ging mit einem kontinuierlichen Ausdehnungsprozess der städtischen Agglomerationen einher, der in erster Linie nach autoorientierten Planungskriterien erfolgte. Für viele dieser Einrichtungen liegt ein Zugang ohne Auto jedoch durchaus im Bereich des Möglichen. Dieses Potenzial sollte unbedingt besser genutzt werden.

Die Agglomerationsgürtel befinden sich im Umbruch. Sie beherbergen heute beinahe einen Viertel der Bevölkerung und einen bedeutenden Anteil der Arbeitsplätze. Die Planungsabsichten der Agglomerationsprogramme lassen erahnen, dass die weitere Siedlungsentwicklung zu einem grossen Teil in diesen Gebieten stattfinden wird. Angesichts des demographischen Alterungsprozesses der Bevölkerung, der Erschöpfung der natürlichen Ressourcen und der Umweltprobleme werden bereits Überlegungen angestellt, wie der Zugang zu den Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen in den Agglomerationen zukünftig organisiert und gewährleistet werden soll.

Die vorliegende Studie postuliert, dass die fussläufige Erreichbarkeit künftig wieder als «Grundbaustein» der Siedlungsentwicklung berücksichtigt werden sollte und die FussgängerInnen als wichtige Träger urbaner Qualitäten bessere Beachtung geschenkt werden sollten.

Eine Frage der Mobilität – und der Urbanität

In den letzten Jahrzehnten ist die Zahl der PE stark gestiegen. Gleichzeitig kam es zu einer kontinuierlichen Ausweitung der städtischen Ballungsräume, in deren Gefolge ein autoorientiertes Siedlungsgefüge entstand. Dieses erfüllt aufgrund seiner ungenügenden Dichte und Durchmischung die Voraussetzungen für eine nachhaltige Mobilität nicht. Die PE sind diesbezüglich besonders symbolträchtig und symptomatisch. An ihnen wird deutlich, dass bei der Planung zwei zur Bildung der Siedlungsstrukturen und -netze wesentliche Aspekte vernachlässigt wurden: die Erreichbarkeit einerseits und die Umgebungsgestaltung andererseits.

PE waren deshalb im Rahmen der vorliegenden Studie Ausgangspunkt für Überlegungen über die damit verbundene Mobilität (Verbesserung der multimodalen Erschliessung) und über die Qualität der Siedlungsstrukturen (Attraktivierung der heute autoorientierten Umgebungsgestaltung). Die Studie untersuchte vier Arten von PE: Einkaufszentren, Freizeiteinrichtungen, grosse Krankenhauskomplexe und multimodale Schnittstellen.

Das Potenzial der Erreichbarkeit prüfen

Die Standortwahl der PE erfolgte hauptsächlich in Abhängigkeit von den Strasseninfrastrukturen und Autobahnknoten; bei der Planung wurde also fast ausschliesslich auf die Erreichbarkeit für den motorisierten Individualverkehrs (MIV) geachtet. Manche PE befinden sich indessen in Luftlinie nicht – oder nicht mehr – sehr weit von den übrigen Siedlungsgebieten entfernt. Dennoch wird dieses Potenzial der guten Erreichbarkeit oft nicht ausgeschöpft.

Die Studie verfolgte ein dreifaches Ziel:

1. Evaluierung des **Potenzials** der PE in Bezug auf eine Erschliessung für den Fussverkehr
2. Aufzeigen der **Voraussetzungen** für eine bessere Berücksichtigung des Fussverkehrs bei der Planung von PE
3. Identifikation von **guten Beispielen (best practice)**.

Die Studie befasst sich mit einer aufkommenden Thematik und hat deshalb einen explorativen Charakter. Sie basiert auf einer Literaturrecherche, sowie auf der Auswertung von (Experten-) Interviews und der Analyse von rund 30 Fallbeispielen.

Das Zufussgehen als «multimodale und multiskalare» Mobilitätsform

Der Langsamverkehr findet zunehmend Eingang in die planerische Praxis. Allerdings erscheint die Berücksichtigung des Zufussgehens als elementare Mobilitätsform für kurze Wegstrecken ausserhalb des unmittelbaren Nahbereichs problematisch. Deshalb stellt sich die Frage, wie und auf welcher Stufe die Erschliessung der PE für den Fussverkehr behandelt werden soll.

Das Potenzial des Fussverkehrs muss in diesen Räumen zu einem grossen Teil noch ausgelotet werden. Das Zufussgehen ist aufgrund seines multimodalen Charakters als Zubringer zu den anderen Verkehrsmitteln und der Verschiedenartigkeit der FussgängerInnen eine besondere Form der Mobilität. Die vorliegende Studie behandelte den Fussverkehr unter der Annahme, dass drei räumliche Ebenen relevant sind:

1. die Ebene der Parzelle und ihres unmittelbaren Umfelds
2. die klassische Fussverkehrsdistanz im Umkreis von 500 – 800 m zur PE
3. räumlich weiterreichende Ebenen, die für das multimodale Mobilitätsverhalten relevant sind. Es handelt sich hier um die Nahtstellen zum ÖV-Netz («transportierte FussgängerInnen»), aber auch um den Veloverkehrsperimeter («schnelle FussgängerInnen»), die gerade auch auf Agglomerationsebene von Bedeutung sind.

Zur Erschliessung für den Fussverkehr sind sämtliche für die Zufussgehenden relevanten Raumebenen und Umsteigepunkte zu berücksichtigen. Dabei sollte sowohl den technischen als auch den qualitativen Belangen des Gehens Beachtung geschenkt werden. Denn der Aufenthalt und das Verweilen im öffentlichen Raum stellt für die FussgängerInnen einen wichtigen Aspekt des Zufussgehens und mithin der Siedlungsattraktivität dar.

Verbesserung der *bestehenden* Einrichtungen – eine unerlässliche Strategie

Verschiedene Kantone und Agglomerationen erarbeiten zurzeit Strategien, um sicherzustellen, dass neue PE weniger «im Abseits» erstellt werden. Zudem ist in den letzten Jahren eine Rückkehr der Einkaufszentren in die Städte zu beobachten. Unter diesen Voraussetzungen könnten künftige PE bessere Rahmenbedingungen für eine multimodale Erschliessung bieten.

Diese an sich positive Entwicklung wird ihre Wirkung allerdings nicht kurzfristig entfalten und bereits erstellte, bewilligte oder im Bau befindliche Projekte nicht beeinflussen. Grossverteiler und Fachleute weisen zudem darauf hin, dass in den kommenden Jahren der Fokus weniger auf den Bau neuer PE als vielmehr auf die Umgestaltung und den Ausbau bestehender Anlagen gerichtet sein wird. Manche wiederum vertreten sogar die Ansicht, dass der Markt für PE bereits gesättigt ist und daher zunehmend mit Betriebsschliessungen zu rechnen ist.

Aus dieser Perspektive stellt die bessere Berücksichtigung der multimodalen Erschliessung und der siedlungsplanerischen Integration von bestehenden PE eine komplementäre Fragestellung zur Standortwahl und Planung von künftigen PE dar. Genau auf diesen Aspekt fokussierte sich die Studie hauptsächlich. Angestrebt wird jedoch nicht der Übergang von einer rein autoorientierten zu einer autofreien Erschliessung von PE, sondern eine Optimierung des Erschliessungspotenzials des nicht-motorisierten Verkehrs, insbesondere des Fussverkehrs.

Best-Practice-Beispiele sind vorhanden

WestSide in Bern und SihCity in Zürich werden oft als gelungene Beispiele von gut erreichbaren und integrierten PE hervorgehoben. Ihre Lage am Rande grosser Siedlungszentren, aber auch ihre gute Abstimmung mit den siedlungs- und verkehrspolitischen Vorgaben der jeweiligen Kantone und Städte sind diesbezüglich von grosser Bedeutung. Nicht alle der in diesem Bericht analysierten Fallbeispiele profitieren jedoch von derart positiven Voraussetzungen – dazu wurde insbesondere die Standortwahl als wichtigste Determinante für das Verbesserungspotenzial der multimodalen Erreichbarkeit oft zu ungünstig gewählt. Um es aber vorwegzunehmen: Es hat sich gezeigt, dass Verbesserungen bei praktisch allen PE möglich sind.

Die im Rahmen dieser Studie analysierten Best-Practice-Beispiele zeigen eine Vielfalt von Ansätzen zur Verbesserung der multimodalen Erreichbarkeit von PE auf. Neben unumgänglichen Massnahmen im Bereich der Infrastrukturen (ÖV-Erschliessung, Fusswegnetz, Gestaltung der öffentlichen Räume, Strassenraumaufwertungen) und der architektonischen Konzeption sind weitere Massnahmen denkbar, wie zum Beispiel Parkplatzbewirtschaftung, Kommunikation (Informationen über das Angebot, Signalistik), Transportangebote und -dienstleistungen für eingekaufte Waren, Mobilitätsmanagement (Mobilitätspläne und

Anreizprogramme). Die Durchführung von Umfragen – zur gezielten Ermittlung von Benutzerbedürfnissen oder zur Entwicklung einer proaktiven Vision, wie dies in der Region Zürich getan wurde – ist schliesslich ein sehr nützliches Instrument, um Optimierungsprozesse einzuleiten.

Unterschiedliche Potenziale

Die Mehrzahl der PE wurde nicht für einen multimodalen Zugang konzipiert. Das entsprechende Verbesserungspotenzial ist deshalb unterschiedlich. Insbesondere bei Einrichtungen, die «im Abseits» liegen, wird sich die multimodale Erreichbarkeit – zumindest kurz- und mittelfristig – kaum entscheidend verändern.

Andere PE wiederum weisen durchaus realistische Verbesserungspotenziale auf – sei dies in Bezug auf die Erschliessung, die siedlungsplanerische Integration oder die städtebauliche Qualität respektive in all drei Bereichen. Dies gilt insbesondere für die «vom Siedlungsgebiet eingeholten PE» (auf der grünen Wiese erbaute PE, die mittlerweile von der Siedlungsentwicklung eingeholt wurden, ihre Ausgestaltung aber noch nicht der neuen Situation angepasst haben) sowie für die «in Entwicklungsgebiete integrierten PE» (an den Entwicklungsschwerpunkten der Agglomerationsprogramme konzipierte PE). Verbesserungspotenzial weisen zudem die «PE an Stadteingängen» auf (die unter Umständen von Projekten zur Siedlungsaufwertung profitieren können) und die «PE am Rande kleiner Städte» (die für die ansässige Bevölkerung grundsätzlich gut zu Fuss erreichbar sind).

Ein grosser Teil der PE befindet sich in gemischten Arbeits-, Geschäfts- und Gewerbebezonen. Hier sind nicht nur auf Einzeleinrichtungen bezogene, sondern auf das Gesamtgebiet bezogene Massnahmen denkbar. Diese können von eher «kosmetischen» Eingriffen im öffentlichen Raum bis hin zu Gesamtplanungen reichen, welche die Nutzung (Durchmischung, Diversifikation, Besiedlungsdichte), den Umbau von Gebäuden, die Aufwertung öffentlicher Verkehrsräume (Strassen und Plätze), aber auch die Parkplatzbewirtschaftung oder Landschaftsaspekte zum Gegenstand haben können.

Eine Vielzahl betroffener Akteure

Das Thema dieser Studie betrifft zahlreiche Akteure in verschiedenen Projektetappen: Wirtschaftsakteure, lokale Behörden und Verwaltungen, politische und administrative Instanzen auf gemeindeübergreifender Ebene, Verkehrsunternehmen, Planungsbüros und -fachleute, Berufs- und Fachverbände, Fachleute aus den Bereichen Mobilitätsberatung und Kommunikation.

Ein Teil dieser Akteure ist ohnehin in die Projekte involviert, könnte aber teilweise eine (pro-)aktivere Rolle spielen: Wirtschaftsakteure, die ein Ansiedlungs- oder Umbauprojekt für eine PE initiiert haben, sowie lokale und gemeindeübergreifende öffentliche Akteure auf verschiedenen Stufen. Andere Akteure handeln als Fachleute im Auftragsverhältnis. Fachverbände und -organisationen bilden eine Kategorie von Akteuren, die relativ wenig in die Projekte einbezogen werden, deren Kompetenzen aber durchaus

nutzbringend eingesetzt werden könnten. Einige Akteure wiederum spielen eine «indirekte» Rolle im Bereich der Information, Bildung und Kommunikation.

Die Studie zeigt mögliche Handlungsfelder der verschiedenen Akteure auf. Um gut gestaltete Räume auf verschiedenen Ebenen sowie an den Schnittstellen zwischen den öffentlichen und privaten Bereichen sicher zu stellen, braucht es einerseits die spezifischen Beiträge aus den angestammten Handlungsfeldern der Akteure. Andererseits ist die Zusammenarbeit und Koordination zwischen diesen Akteuren mindestens ebenso wichtig.

Fazit und Ausblick

Die Art der Siedlungsentwicklung und die Ansiedlung der PE an Standorten, die eine multimodale Erschliessung begünstigen, bleiben als vorgelagerte Faktoren für die nicht-motorisierte Erreichbarkeit der PE ausschlaggebend. Obwohl für den Besuch der PE auch in Zukunft überwiegend das Auto zum Einsatz kommen wird, besteht dennoch ein echtes Verbesserungspotenzial in Bezug auf die multimodale Erreichbarkeit und die urbane Qualität der bestehenden und künftigen PE. Es liegt sowohl im Interesse der Allgemeinheit als auch der Wirtschaftsakteure, dieses Potenzial auszunutzen.

Die Erreichbarkeit zu Fuss mit all seinen Facetten sollte als integraler Projektbestandteil von Anfang an berücksichtigt werden. Die Gemeinwesen können in dieser Hinsicht als treibende Kraft wirken. Zeiten der Veränderung (neues ÖV-Angebot, Revision eines Sondernutzungsplans, Erweiterungsprojekt, Ausschreibung) sind nicht zu verpassende Gelegenheiten, dem Fussverkehr mehr Geltung zu verschaffen und spezifische oder bereichsübergreifende Massnahmen zu definieren. Die Erfahrung zeigt, dass Opposition und Einsprachen als Chance zu Projektverbesserungen positiv genutzt werden können. Zudem könnte in vorgelagerten Projektphasen das Know-how von Fachverbänden noch verstärkt eingebracht werden.

Das Zufussgehen gilt immer noch als Mobilitätsform der kurzen Wege, dessen Potenzial begrenzt ist. Die Zufussgehenden werden oft als verletzte, schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende wahrgenommen. Diese Betrachtungsweise ist übertrieben vereinfachend. Sie demotiviert die Verkehrsteilnehmenden und verleitet die politischen und technischen Akteure zu einem reaktiven und rudimentären Vorgehen. Die Studie legt ein Umdenken nahe, und zwar im Sinne einer umfassenderen, komplexeren, positiveren und *proaktiveren* Wahrnehmung des Zufussgehens und der Zufussgehenden.

VE/PE – keine einheitliche Definition

Die Begriffe VE und PE werden nicht einheitlich definiert. Basierend auf einer Synthese der neueren Literatur lässt sich sagen, dass sich die VE/PE durch folgende Eigenschaften charakterisieren lassen:

- *Nutzungsarten: Einkaufsgeschäfte (verschiedenster Art), Freizeit und Dienstleistungen; innerhalb ein- und derselben Einrichtung können alle drei Nutzungsarten vertreten sein.*
- *Bedeutende Flächen: Ab 3'000 - 5'000 m² und bis zu 40'000 m² und mehr bei grossen Zentren mit einem vielfältigen Angebot.*
- *Hohes Verkehrsaufkommen und/oder hohe Publikumsintensität, unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger: Mindestens 2'000 motorisierte Fahrten pro Tag beziehungsweise 4'000 Personenfahrten pro Tag (Total Kunden, Besucher und Angestellte).*

Es gilt zu beachten, dass alle diese Definitionen «Einzeleinrichtungen» und nicht ganze Zonen mit Ansammlungen verschiedenster Einzelanlagen betreffen. Eine detailliertere Betrachtung wäre allenfalls nötig und eine Neudefinition noch zu entwickeln.



Stücki Shopping Center (BS), Überführung über die Wiese

Zufussgehen und Zufussgehende – worum geht es?

Was versteht man eigentlich unter «Erreichbarkeit zu Fuss»? Das Zufussgehen wird oft ausschliesslich als Mobilitätsform für kurze Wegstrecken betrachtet. Der vorliegende Bericht arbeitet mit einem erweiterten Fokus: Zufussgehen ist sowohl als autonome Fortbewegung (Wegstrecken von 300 m bis 1000 m) als auch als Fortbewegung in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln (Intermodalität) zu behandeln. Zudem sind die Bedeutung des Verweilens im öffentlichen Raum und die qualitätsvolle Raumgestaltung zu berücksichtigen.

Die Erreichbarkeit zu Fuss muss auf *allen* Ebenen berücksichtigt werden: Von der Parzelle bis zu den Bereichen, die durch öffentliche Verkehrsmittel erschlossen sind. Für die zu Fuss gehenden Verkehrsteilnehmenden ist es ausserdem wichtig, dass die *Schnittstellen zwischen den verschiedenen Ebenen* (zwischen privatem und öffentlichem Bereich, zwischen Parzelle und nahem Umfeld) sorgfältig gestaltet werden.

Ebene der Parzelle – «multiple FussgängerInnen»

Auf dieser Ebene werden folgende Elemente bestimmt: Lage des Gebäudes und der Parkplätze, Orientierung der Eingänge, Planung und Organisation der Aussenanlage und konkrete Aussenraumgestaltung (Fassaden, Grünanlagen, Mobiliar).

Auf der Ebene der Parzelle und ihres unmittelbaren Umfelds bewegen sich unterschiedliche FussgängerInnen: der Quartierbewohner, der zu Fuss gekommen ist; die Autofahrerin, die hier parkiert hat; der Benutzer des öffentlichen Verkehrs oder die Velofahrerin. Auf dieser Ebene muss der internen Wegführung, der Qualität der Aussen- und Aufenthaltsräume sowie auch den Verbindungen mit der nahen Umgebung (Siedlung, bestehende Fusswegnetze und ÖV-Haltstellen) besondere Beachtung geschenkt werden.

Bereiche: *privater Bereich, halböffentlicher Bereich an der Schnittstelle zwischen privat und öffentlich.*

Betroffene Akteure: *Bauträger, Architekten, Ingenieure, politische Kommunalvertreter aus den Ressorts Hoch- und Tiefbau, lokale Behörden und Verwaltungen, öffentliche Verkehrsbetriebe.*



Ebene der Parzelle: Positionierung der Eingänge, Lage der Parkplätze, Beziehung zur nahen Umgebung (Beispiel: Léman Centre Crissier/VD).

Ebene des ersten Kilometers – «autonome FussgängerInnen»

Diese Ebene entspricht dem umgebenden Siedlungsraum. Der Perimeter entspricht einer Entfernung, die zu Fuss zumutbar ist: Je nach Person beträgt diese Distanz 300 - 500 m (5 bis 10 Min.), kann aber Distanzen von 800 m - 1 km erreichen. Welche Distanz akzeptiert wird, hängt vor allem von der Attraktivität der Wegführung ab. Der Perimeter des ersten Kilometers betrifft die kommunale oder gemeindeübergreifende Ebene und fällt in die Zuständigkeit der öffentlichen Hand.

Von Bedeutung sind nicht nur die Qualität des Fusswegnetzes und der öffentlichen Räume (direkte, angenehme und sichere Verbindungen, Maschenweite und Vernetzung – ideal ist eine Maschenweite von 100 m), sondern auch die angrenzenden Nutzungen und deren Diversität, die möglichen Synergien mit



Verbindungen und urbane Qualität im Umkreis von 500 m bis 1 km (hier Léman Centre in

anderen Anlagen, die Bebauungs-, Einwohner- und Arbeitsplatzdichte sowie das Entwicklungspotenzial im Perimeter.

Crissier: 6'000 Einwohner und Arbeitsplätze im Umkreis von 500 m, 22'000 im Umkreis von 1 km).

Bereiche: öffentlicher Bereich, Schnittstelle öffentlicher Bereich – privater Bereich (PE-Parzelle), Koordination mit anderen Projekten des privaten Bereichs.

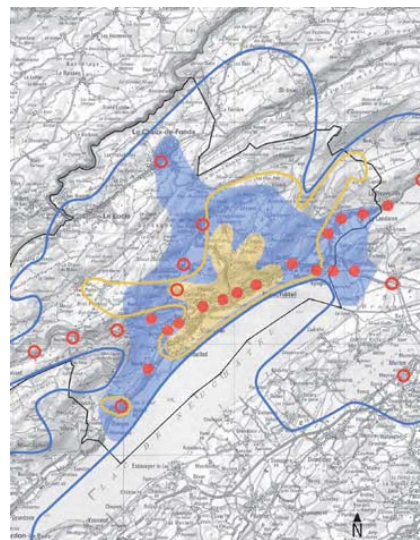
Betroffene Akteure: politische Kommunalvertreter aus den Ressorts Hoch- und Tiefbau, lokale Behörden und Verwaltungen, Agglomerationen, Stadt- und Verkehrsplaner, kantonale Fachstellen, öffentliche Verkehrsbetriebe in Zusammenarbeit mit Bauträgern, Architekten und Ingenieuren.

Ebene des öffentlichen Verkehrsnetzes – «intermodale FussgängerInnen»

Hier verlässt man die Ebene des reinen Zufussgehens und betritt die Ebene der kombinierten Wegekettens mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Intermodalität). Der Wirkungsradius entspricht dem mehr oder weniger ausgedehnten, dichten und vernetzten System des öffentlichen Verkehrs, an das die PE angebunden ist. Das entsprechende Einzugsgebiet ist weniger überschaubar als dasjenige mit dem Auto, das im Allgemeinen durch isochrone Kreise abgebildet werden kann, die der Anfahrtszeit entsprechen.

Auf dieser Ebene geht es darum, den Einbezug der PE – oder der gesamten Zone – in das öffentliche Verkehrsnetz zu behandeln sowie ihre Vernetzung mit anderen Attraktionspolen. Hier geht es sowohl um den Zugang der Kunden als auch der Angestellten.

Betroffene Akteure: öffentliche Verkehrsbetriebe, Gemeinden, Kantone, Agglomerationen.



Beispiel einer Karte mit Isochronen (nicht in Verbindung mit einer PE): 15 Min. und 30 Min. MIV (Strich)/ÖV (Flächen) von Neuenburg aus.

Ebene des Veloverkehrs – «schnelle FussgängerInnen»

Mit dem Velo können leicht Distanzen bis zu 7 km zurückgelegt werden. Mit dem Velo erhöht sich die Erreichbarkeit eines Attraktors gegenüber dem Zufussgehen beträchtlich (gemäss FuBicy 2003 um den Faktor 10). In Randgebieten kann sich das Velo gemessen an der Fahrtzeit ausserdem als überaus konkurrenzfähig erweisen. Überdies erleichtert das Velo den Transport der Einkäufe (grosses Angebot an entsprechendem Zubehör vorhanden).

Sollen die PE besser mit dem Velo erreicht werden können, müssen sie mit den Velonetzen verbunden werden; ausserdem ist eine entsprechende Strassenraumgestaltung und ein attraktives Veloparkplatzangebot erforderlich.

Betroffene Akteure: Bauträger, Gemeinden, Kantone, Agglomerationen



Mit dem Velo erweitert sich der Erreichbarkeit: Bei einem Radius von 3 km wird problemlos ein Gebiet mit neun Gemeinden von Lausanne West abgedeckt (65'000 Einwohner und Arbeitsplätze, bis 2020 werden es 30-40'000 mehr sein).

Verweilen im öffentlichen Raum – wenn die Zufussgehenden innehalten...

Wer zu Fuss unterwegs ist, hat den Vorteil, praktisch überall und jederzeit anhalten zu können (dies trifft in etwas geringerem Masse auch auf die Radfahrenden zu). Die geplanten oder zufälligen Begegnungen, die Pausen, in denen man sitzt, diskutiert, beobachtet – all diese Verweilgelegenheiten im öffentlichen Raum (unterwegs oder am Ziel) sind wichtige urbane Faktoren. Es ist daher von grösster Bedeutung, diese Qualitäten zu fördern: vom Eingang der PE bis zu den Zulaufstrecken und dem umgebenden Siedlungsraum im Perimeter des ersten Kilometers. Zu beachten sind also insbesondere ÖV-Haltestellen, Veloparkplätze oder als Promenadenbereiche ausgestaltete öffentliche Räume vor oder zwischen verschiedenen PE.

Betroffene Akteure: Bauträger, Architekten, Ingenieure, öffentliche Verkehrsbetriebe, Gemeinden, Agglomerationen.



Stücki Shopping Center (BS) Angenehmer Vorplatz vor dem Eingang, Verbindung zur Strasse und zu den umliegenden Quartieren (der Zugang zum Parkplatz befindet sich auf der Rückseite).



Ein Standort der Bundesämter in Ittigen (BE)
Die Ausgestaltung der Gebäudewischnräume wird in den Pausen sehr geschätzt.

Im Hinblick auf die Erreichbarkeit zu Fuss und/oder mit dem öffentlichen Verkehr sowie auf die Gestaltung der Verweilräume ist es besonders wichtig, den Bedürfnissen von behinderten Menschen Rechnung zu tragen.

*Wir verweisen hierzu auf die entsprechenden Empfehlungen für hindernisfreie Verkehrsräume: Schmidt E. und Manser J., **Strassen, Wege, Plätze – Richtlinien «Behindertengerechte Fusswegnetze»**(2003) und Moro I. und Haeny G., **Un espace public pour tous, Guide pour une planification cohérente** (2007).*



St. Gallen, Bushaltestelle Shopping Arena und West Center

BEISPIELE

Ein Strauss guter Beispiele

Wegen der guten ÖV-Anbindung und der attraktiven Gestaltung der Aussenräume gelten WestSide in Bern und SihlCity in Zürich als PE mit Vorbildcharakter. Sind sie die Vorläufer eines neuen, zukunftssträchtigen Typs von PE oder werden sie Ausnahmen bleiben?

Der Vorbildcharakter von WestSide und SihlCity ist zu einem grossen Teil der Lage am Rande von grossen Siedlungszentren sowie der guten Abstimmung mit den siedlungs- und verkehrspolitischen Vorgaben der jeweiligen Kantone und Städte zu verdanken. Es finden sich aber auch in weniger günstigen Umfeldern positive Beispiele. Sie zeigen exemplarisch, dass Verbesserungen praktisch überall möglich sind. Die Handlungsfelder und Massnahmen betreffen vielfältige Bereiche: Architektur und Städteplanung, Infrastrukturen, Dienstleistungen, Kommunikation, Mobilitätsmanagement und Datenerhebung (Statistiken, Umfragen). Nicht alle dieser Handlungsfelder sind gleich wichtig, aber das jeweilige Potenzial sollte möglichst ausgeschöpft werden.

ÖV – VON DER BASISERSCHLIESSUNG BIS ZU ATTRAKTIVEN ANGEBOTEN

Die Attraktivität der ÖV-Erschliessung hängt selbstverständlich vom entsprechenden Angebot ab: Die Erreichbarkeit einer PE ist umso besser, je mehr Linien (Zug, Bus, Tram) sie bedienen und je besser diese Linien mit dem übrigen Netz verknüpft sind. Idealerweise sollte ein konkurrenzfähiges Netz eine gute **Erreichbarkeit «von Tür zu Tür»** ermöglichen. Für die Standorte in den Stadtgürteln stellen **Durchmesserlinien** wichtige und leistungsfähige Netzelemente dar.

Auf der Detailstufe gilt es, weitere Aspekte zu beachten: die Ausgestaltung der „letzten Meile“ zwischen den ÖV-Haltestellen und den PE, die Ausstattung der Haltestellen sowie das Informationsangebot über die ÖV-Anschlüsse.

Betroffene Akteure: öffentliche Verkehrsbetriebe, Kantone, Agglomerationen, Gemeinden, Bauträger, Architekten, Ingenieure.

Einen guten ÖV-Anschluss der PE sicherstellen

Die Qualität der ÖV-Erschliessung hängt von der Grösse der Standortregion, aber auch von der kantonalen Politik ab. In Bern und in Zürich muss beim Bau oder der Erweiterung von PE eine ÖV-Erschliessung angeboten werden, sofern sie nicht bereits besteht. Beispiel «ShopyLand» im Kanton Bern: Trotz seiner Lage in der Nähe eines Autobahnknotens am Rand der periurbanen Gemeinden ist dieses Zentrum gut an das S-Bahn-Netz angeschlossen.

In mehreren Fällen konnten minimale oder verbesserte ÖV-Erschliessungen (Frequenz, Abend- und Wochenendbetrieb) dank Einsprachen sichergestellt werden. Zusätzliche Erschliessungsangebote können aber auch im Rahmen der Agglomerationsprogramme (Masterplan, lokaler Richtplan) vorgesehen werden.

- **Sihlcity (ZH), WestSide (BE)** PE am Rande grosser Zentren, sehr guter Anschluss an ein leistungsfähiges lokales und regionales ÖV-Netz, Erschliessung mit einer S-Bahn-Linie im ¼-Stunden-Takt sowie Bus und Tram.
- **Shopyland Schönbühl (BE)** Anschluss an das Berner S-Bahn-Netz, die Bahn fährt im ¼-Stunden-Takt. Die Haltestelle wurde dank kantonaler Auflagen in Verbindung mit dem Bau des Zentrums geschaffen.

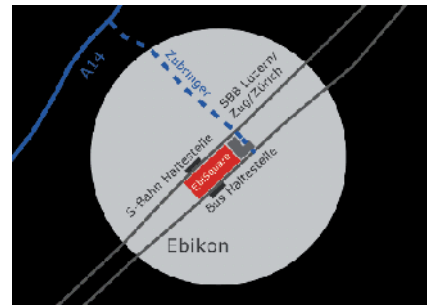


Westside (BE) Grosszügiger Vorplatz zwischen S-Bahn-Haltestelle und Eingang, mit Tram- und Bushaltestellen.



Malley Lumières (VD) Bushaltestelle direkt vor dem Eingang und neuer S-Bahn-Halt in unmittelbarer Nähe.

- **Glattzentrum (ZH)** Einst abgelegen inmitten eines Strassen- und Autobahnknotens, heute inmitten eines Entwicklungsschwerpunkts und gut an das regionale Busnetz und die neue Linie der Glattalbahnen angeschlossen.
- **Projekt Ebisquare (LU)** In Verhandlungen wurde die Projektentwicklung mit den Erschliessungsbedingungen insbesondere in Bezug auf die Erreichbarkeit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln verknüpft. Eine neue S-Bahn-Haltestelle soll auf Höhe des Komplexes errichtet werden. Heutige Erschliessung - Bus der Agglomeration Luzern.
- **Malley Lumières (VD)** ursprünglich zwei Bushaltestellen, die in 3 Minuten zu Fuss erreichbar sind; die nächste Metro-Station M1 in 5 Min. Das Zentrum liegt gegenüber der neuen S-Bahn-Station, die seit Juni 2012 in Betrieb ist. Seit diesem Datum gibt es auch einen Busanschluss direkt vor der Tür.
- **IKEA Aubonne (VD)** Das Geschäft ist 5 Gehminuten vom Bahnhof Allaman entfernt (S-Bahn-Verbindungen im ½-Stunden-Takt sowie Halt des Regio-Express), kleine Schnittstelle mit zwei regionalen Buslinien.
- **Spital Riviera-Chablais (VD)** Die neue Spitalanlage liegt im Grünen in der Peripherie von Villeneuve und in der Nähe der Autobahnausfahrt. Sie wird von der vom Kanton verlangten Verlängerung der Buslinie Vevey-Montreux-Villeneuve profitieren, wobei die Verbesserung des ÖV-Angebots auch der nahegelegenen gemischten Gewerbe- und Geschäftszone mit verschiedenen Einkaufs-, Freizeit- und Arbeitseinrichtungen zu Gute kommen dürfte.
- **Zentrum Paul Klee (BE)** An das Busnetz angebunden: alle 10 Min. fährt ein Bus zum Hauptbahnhof Bern.



Ebisquare Ebikon (LU) Im Rahmen des Projekts wurde eine Anbindung an den öffentlichen Verkehr ausgehandelt.

„Die letzte Meile“ aufwerten

Auch wer sich mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu einer PE begibt, soll sich als vollwertige Kundin respektive als vollwertiger Kunde fühlen dürfen. Besondere Sorgfalt ist daher nicht nur für die **Standortwahl** der Haltestellen, die **Haltestellengestaltung** sowie die dort zur Verfügung stehenden **Einrichtungen** und **Dienstleistungen** aufzuwenden, sondern auch für die Ausgestaltung des Wegs zwischen Haltestelle und dem Eingang zur PE („**letzte Meile**“) sowie für die **Signalistik**.

Abstellplätze für Einkaufswagen direkt bei den ÖV-Haltestellen erleichtern den Transport der Einkäufe und den Warenumsatz.

- **Shopping Arena (SG)** Die Haltestellen (drei Buslinien) befinden sich im Schutz der Galerie des Stadions, das über das Zentrum hinausragt. Praktischer und direkter Zugang zu den Eingängen.
- **Shopyland (BE)** Eine Baumallee verbindet die S-Bahn-Haltestelle mit dem Zentrumseingang. In der Unterführung am Fuss des Zugangs zum Perron gibt es einen Abstellplatz für die Einkaufswagen.
- **Glattzentrum (ZH)** Gut ausgestattete, überdachte Bushaltestelle direkt vor dem Haupteingang des Zentrums; gesicherte Fussgängerquerung zu den Haltestellen auf der anderen Strassenseite. Das Zentrum wird nunmehr durch die neue Linie der Glattalbahnen bedient.
- **Westside (BE)** Zwischen dem Südeingang und der S-Bahn-Haltestelle liegt ein grosszügiger Vorplatz, der als ÖV-Schnittstelle mit Bus- und Tramhaltestellen (neue Tramlinie Bern West) ausgestattet ist. Der Eingang zum Parking liegt auf der Rückseite.
- **IKEA Aubonne (VD)** Das im Sektor Littoral Parc Ouest gelegene Zentrum ist im ½-Stunden-Takt an das Waadtländer S-Bahn-Netz angeschlossen. Am Bahnhof Allaman (5 Gehminuten vom Eingang des Einkaufszentrums entfernt) gibt es einen gut sichtbaren Abstellplatz für die Einkaufswagen. Die Verbindung zwischen Bahnhof und Zentrumseingang ist hingegen nicht sehr einladend. Ausserdem findet man im Gebäudeinneren keinerlei Informationen zum ÖV-Anschluss und zu den Fahrplänen.



Shopyland Schönbühl (BE) Eine angenehme Allee führt direkt von der S-Bahn-Haltestelle zum Zentrumseingang.



Glattzentrum Wallisellen (ZH) Bushaltestellen direkt am Eingang, Glattalbahnen-Haltestelle in 2 Minuten Entfernung.



IKEA Aubonne (VD) Abstellmöglichkeit für Einkaufswagen am Bahnhof.

Informationen in Echtzeit – praktische Dienstleistung mit Impulswirkung

Fahrplaninformationen in Echtzeit (nächste Abfahrten inklusive Richtungsangaben) sind für die NutzerInnen des öffentlichen Verkehrs sehr nützlich. **Gut sichtbare Bildschirme** machen ausserdem anschaulich, dass der Besuch der PE ohne Auto durchaus möglich ist.

- **Glattzentrum (ZH), Sihlcity (ZH), Stücki Shopping Center (BS)** Gut sichtbare Bildschirme sind zentral in der Haupthalle installiert.
- **Westside (BE)** Mehrere kleine Bildschirme in der Halle und bei den Eingängen ermöglichen es den BesucherInnen, ihre Zeit optimal einzuteilen.
- **Centre commercial de La Praille (Lancy GE)** Die «Groupe de suivi Praille ATE-Etat GSPAÉ» hat die öffentlichen Verkehrsbetriebe von Genf ersucht, im Einkaufszentrum einen Bildschirm zu installieren, der über die Abfahrtszeiten der Busse informiert.



Glattzentrum, Wallisellen (ZH) Von überall her sichtbare Fahrplananzeige im Zentralraum.

URBANERE, IN IHR UMFELD INTEGRIERTE PE

Die Standortwahl der PE erfolgte bisher meist in Abhängigkeit von der Strassen- und Autobahninfrastruktur; dementsprechend sind sie für einen Zugang vom Parking aus konzipiert. Sie weisen kaum oder gar keinen Bezug zur nahen Umgebung auf. Und selbst wenn sich viele PE nicht (oder nicht mehr) sehr weit vom Siedlungsgebiet entfernt sind, so wird das Interaktionspotenzial im Rahmen der örtlichen Planungen noch kaum genutzt.

Wie lassen sich die Beziehungen der PE zu ihrem Umfeld verstärken, damit sie echte Orte des urbanen Lebens werden? Wie kann **das äussere Erscheinungsbild dieser Einrichtungen verändert werden, damit es auf die FussgängerInnen ebenso einladend wirkt wie im Gebäudeinneren?** Sowohl Massnahmen im privaten und halbprivaten Raum (Projekte auf Ebene der Parzelle) als auch Massnahmen im öffentlichen Raum (Aufwertung des öffentlichen Raums und der Fussverkehrsverbindungen) können hier Abhilfe schaffen. Dabei ist es selbstverständlich von grösster Bedeutung, diese Massnahmen untereinander zu koordinieren.

Betroffene Akteure: Bauträger, Architekten, Stadtplaner, Ingenieure, Gemeinden.

Eine hochwertige und fussgängerfreundliche Architektur

Jüngste Beispiele zeigen, dass die MIV-Erschliessung der Entwicklung von stärker siedlungsorientierten und besser integrierten Projekten nicht entgegensteht. Es handelt sich dabei um Projekte, die der Qualität der Architektur und der Aussenräume Rechnung tragen: mit Gebäuden, die nicht nur mit dem Parking, sondern auch mit dem öffentlichen Strassenraum in Verbindung stehen. Diese Entwicklung lässt sich auch bei Umbauten beobachten, wiewohl hier die gewünschten Änderungen aufgrund der ursprünglichen Konzeption schwieriger zu realisieren sind.

- **Dietlikon Industrie (ZH)** Im Gegensatz zu den früheren grossen Kastenbauten, die vom Parking her betreten werden, ist die Architektur dieser Gebäude gepflegt und die Eingänge stehen in Verbindung mit dem öffentlichen Strassenraum. Beim Umbau von älteren Gebäuden werden nach Möglichkeit Verbesserungs-massnahmen durchgeführt.
- **Maladière (NE)** Die Organisation des Gebäudes, die Anordnung der Eingänge und die Gestaltungsqualität der öffentlichen Räume rund um das Zentrum sind ein Beispiel für eine gelungene Einbindung in die Siedlung.
- **Stücki Shopping Center (BS)** Die Vorderseite des Gebäudes steht in Verbindung mit dem Quartier; die Diensteingänge und das Parking befinden sich auf der Rückseite. Die Fussgänger- und Velobrücke über den Fluss Wiese steht in direktem



Dietlikon Industrie (ZH) Gepflegtes Design des Eingangs, der eine Verbindung zur Strasse schafft.



Stücki Shopping Center (BS) Eine breite, angenehme Überdachung prägt den Haupteingang.

Zusammenhang mit dem Vorplatz vor dem Haupteingang.

- **CHUV Lausanne (VD)** Der gesamte Vorplatzbereich wurde im Zusammenhang mit dem Bau der Metro M2 neu gestaltet und als Begegnungszone signalisiert. Das Beispiel Spital liesse sich auch auf ein Einkaufszentrum übertragen.
- **Zentrum Paul Klee (BE)** Das Projekt machte nicht beim Gebäude halt: Den Aussenräumen wurde Beachtung geschenkt und die Fusswege schaffen einen angenehmen Bezug zum Umgebungsnetz. Mit der poetischen Namensgebung der Fusswege wird dieser Effekt noch verstärkt.

Organisation des Parkplatzangebots – Voraussetzung für attraktive öffentliche Räume

Im peripheren Agglomerationsgürtel werden Parkplätze zumeist à Niveau gebaut. Sie beanspruchen mindestens ebenso viel Grundfläche wie die Gebäude selbst, was einerseits zu einer zusätzlichen Beanspruchung der Bodenressourcen führt und andererseits längere Distanzen zu Fuss verursacht. Der Bau von unterirdischen Parkgaragen (gegebenenfalls mit einer gemeinsamen Einfahrt für mehrere Einrichtungen) und die Kombination von sich ergänzenden Angeboten (z.B. Parking tagsüber für das Einkaufsangebot und am Abend für das Kinoangebot) können zu einer «Annäherung» der Gebäude beitragen und Spielräume öffnen zur Schaffung attraktiver, öffentlicher Räume.

- **Dietlikon Industrie (ZH)** Infolge einer Einsprache wurde auf das für das Multiplex-Kino Pathé vorgesehene Parking verzichtet. Das Parkplatzangebot wurde mit demjenigen des benachbarten IKEA-Einkaufszentrums kombiniert und zwischen Gebäude und Bushaltestelle ein fussgängerfreundlicher Platz geschaffen. Ein Teil der Parkplätze in diesem Gebiet wurde im Untergeschoss errichtet, was eine «Annäherung» der Gebäude erlaubt.
- **Kanton Freiburg** Das neue Ausführungsreglement zum Raumplanungs- und Baugesetz (ARRPBG) sieht vor, dass die Parkplätze für Einkaufszentren grundsätzlich im Untergeschoss eingerichtet werden müssen.
- **WestSide (BE)** Der Zugang zur Tiefgarage befindet sich auf der Gebäuderückseite. Die Haupteingänge haben einen Vorplatzbereich, der eine Verbindung zu den ÖV-Haltestellen und den angrenzenden neuen Quartieren herstellt.



Dietlikon Industrie (ZH) Flächeneinsparung dank gemeinsamem Parkhaus.



Stückli Shopping Center (BS) Ein auch von den Anwohnern genutzter Spielplatz.

Die PE mit dem Umfeld vernetzen...

Beim Neubau von PE oder beim Umbau von Anlagen, die auf der grünen Wiese gebaut und inzwischen von der Siedlungsentwicklung eingeholt wurden, können die Verbindungen zur nahen Umgebung verbessert werden. Dies liegt sowohl im Interesse der Verkehrsteilnehmenden als auch der Wirtschaftsakteure: Schaffung oder Aufwertung von Fuss- und Radwegverbindungen, Verminderung von Trennwirkungen durch Bahngleise, verkehrsintensive Strassen und Flüsse sowie falls erforderlich Verbesserung der Zugangsbereiche und Umgestaltung der Aussenräume in Verbindung mit anderen Projekten, die in der Umgebung durchgeführt werden. Die meisten dieser Massnahmen betreffen die Ebene der Parzelle. Sie fallen daher in erster Linie in den Zuständigkeitsbereich der Bauträger der PE (in Zusammenarbeit mit den öffentlichen Verkehrsbetrieben und den betroffenen Gemeinden).

- **Balexert (GE)** Bei der letzten Erweiterung wurde eine Fussgängerüberführung zu



Westside (BE) Öffnung zu den im Bau befindlichen Nachbarquartieren.

den westlichen Quartieren (Châtelaïne) geschaffen. Diese ist jedoch als im Privatbesitz befindlicher Teil der Aussenanlage nicht rund um die Uhr geöffnet.

- **Sihlcity (ZH)** Die Durchlässigkeit und die Beziehungen zwischen Innen- und Aussenraum sind beispielhaft. Leider gibt es keine direkte Verbindung zu den Quartieren auf der anderen Seite der Sihl.
- **Westside (BE)** Bei der Gebäudeorganisation wurde der Bau der neuen Quartiere antizipiert. Die PE kann direkt und auf praktische Weise über Fusswege erreicht werden und wird so zu einer lokalen Einrichtung.



Balexert (GE) Die bei der Erweiterung geschaffene Überführung erleichtert den Zugang aus den umliegenden Quartieren.

... und im Nahbereich Fusswegverbindungen zu den PE fördern

Für jene, die im Umkreis der «ersten Meile» wohnen oder arbeiten, können die PE zu lokalen Versorgungseinrichtungen werden, sofern ihre Erreichbarkeit bei der Planung der Fuss- und Velonetze berücksichtigt wird. Im periurbanen Umfeld eröffnet der Bau neuer Infrastrukturen die Möglichkeit, neue Fusswegverbindungen zu schaffen, die darüber hinaus gleichzeitig auch als Spazierwege dienen können. Für die entsprechenden Massnahmen sind in erster Linie die Gemeinwesen (Gemeinden, Agglomerationen) zuständig – in Zusammenarbeit mit den Bauträgern der PE.

- **Stückli Shopping Center (BS)** Eine von den Promotoren gebaute Fussgänger- und Velobrücke über die Wiese schafft eine direkte Verbindung zu den Quartieren auf der gegenüberliegenden Flussseite (Prix Velo Infrastruktur 2012).
- **Sihlcity (ZH)** Der dem Zentrum entlang führende Fuss- und Radweg wurde als Vorinvestition in Richtung künftiger Entwicklungsgebiete verlängert.
- **Shopyland Schönbühl (BE)** Ein Fuss- und Veloweg verbindet das Einkaufszentrum sowie die Gewerbe- und Geschäftszone mit dem Dorf Urtenen-Schönbühl.
- **Centre commercial de La Praille (Lancy GE)** Der Fuss- und Veloweg zum Zentrum soll dank einer koordinierten Aktion der Gemeinden Lancy und Carouge aufgewertet werden. Diese Aktion wird von der «Groupe de suivi Praille-ATE-Etat» unterstützt.



Stückli Shopping Center (BS) Der Steg über die Wiese wird als neue Verbindung sehr geschätzt.



Der Fuss- und Veloweg Schönbühl schafft eine Verbindung zwischen dem Bahnhof und dem Shopyland-Areal (BE).

Attraktive öffentliche Räume – auch nachts

Die Qualität der Fusswege und die Gestaltung der Aussenräume sind nicht nur für den Komfort der NutzerInnen, sondern auch für das Image des Standorts von grosser Bedeutung. Bequeme Wege, direkte Querverbindungen, Plätze, Mobiliar und Beleuchtung mit urbanem Charakter sowie abwechslungsreiche Natur- und Landschaftselemente (in den Randgebieten oft vorhanden, aber selten genutzt) machen das Zufussgehen und den Aufenthalt im öffentlichen Raum angenehmer.

Ein geeigneter Nutzungsmix, eine gute Anbindung an die Umgebung und an die ÖV-Haltestellen sowie übersichtliche Strukturen tragen zur Sicherheit und zur Qualität der öffentlichen Räume bei – gerade auch in der Nacht. Der letztgenannte Aspekt ist wichtig, denn die Hälfte der im öffentlichen Raum verbrachten Zeit fällt in die Nacht.



Centre de la Maladière (NE) Terrasse vor dem Zentrum.

Die Konzeption der Beleuchtung kann deshalb sowohl zur Sicherheit der NutzerInnen als auch zur Aufwertung des öffentlichen Raums beitragen.

- **Shopping Arena (SG)** Die Aussenräume sind nicht nur als Zugang zu den Eingängen konzipiert, sondern laden dank einer ansprechenden Gestaltung auch zum Verweilen ein.
- **Maladière (NE)** Auf der dem Universitätsquartier zugewandten Seite wurde eine Terrasse errichtet; der Raum ist als Begegnungszone signalisiert.
- **Sihlcity (ZH)** Auf dem Areal wurde der Beleuchtung besondere Aufmerksamkeit geschenkt, so dass man sich auch nachts wohlfühlt.
- **Dietlikon Industrie (ZH)** Als Teil des Gestaltungsplans wurde ein Konzept für den öffentlich zugänglichen Aussenraum auf öffentlichem und privatem Grund ausgearbeitet.



Shopping Arena St. Gallen (SG) Eingangsallee.



Sihlcity (ZH) Raumqualität, auch nachts.

Aufwertung von Verkehrsachsen – von der Strasse zum Boulevard

Projekte zur gestalterischen Aufwertung der Strassenräume – oft verbunden mit einer Verbesserung der ÖV-Erschliessung – können zu einer besseren Anbindung bestehender PE in ihr Umfeld beitragen. Es kann sich dabei um die Umgestaltung von wichtigen Verkehrsachsen (vor allem am Stadteingang) aber auch von Sammelstrassen handeln. Derartige Aufwertungsprojekte sind überdies ausgezeichnete Gelegenheiten zur Schaffung neuer öffentlicher Räume, zur Aufwertung der Gebäudeumgebung oder zur Anpassung der Gebäude selbst (Veränderung der Zugänge, zusätzliche Eingänge). Die Verkehrsachse wird so dank der Neugestaltung, aber auch dank ihrer Beziehung zu den angrenzenden Gebäuden zum öffentlich erlebbaren Strassenraum.

- **Léman Centre (VD)** Im Rahmen des Leitbildprozesses Lausanne West wurde für die Avenue de l'Arc-en-Ciel ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet. Sie soll mit dem Bau der Tramlinie Lausanne-Flon – Renens – Bussigny aufgewertet werden.
- **Westside (BE)** In Zusammenhang mit der neuen Tramlinie wurden neue platzartige Räume geschaffen, welche eine Scharnierfunktion zwischen angrenzenden Quartieren und Zentrum übernehmen.
- **Kino MAXX (LU)** Der Seetalplatz, der den Stadteingang prägt und an dem das Multiplex-Kino liegt, ist zurzeit ein grosser Kreislauf mit einer Vielzahl von unattraktiven Unterführungen für die Zufussgehenden. Im Rahmen des Masterplans Stadtzentrum Luzern Nord soll der Platz aufgewertet werden.



Léman Centre (VD) Die Avenue de l'Arc-en-Ciel soll mit dem Bau des neuen Trams aufgewertet werden.



KinoMAXX Emmen (LU) Die stark autoorientierte Kreuzung, an dem der Multiplex liegt, soll aufgewertet werden.

Eine verbesserte Erreichbarkeit mit dem Velo erweitert den Nahbereich

Die Verbesserung der Erreichbarkeit der PE mit dem Fahrrad vergrössert das Einzugsgebiet auf einen Umkreis von 6-7 km. Deshalb muss dem lokalen aber auch dem gemeindeübergreifenden Velowegnetz sowie attraktiven Abstellmöglichkeiten in der Nähe der Eingänge besondere Beachtung geschenkt werden. Für den Transport der Einkäufe steht heutzutage ein vielfältiges Zubehör zur Verfügung, das die individuelle Fortbewegung mit dem Velo zusätzlich unterstützt. Velokurierdienste machen sich dies ebenfalls zu Nutze (siehe unten).

- **Stücki Shopping Center (BS)** Die Belegung der Veloparkplätze im Eingangsbereich zeigt, dass das Angebot einem Bedürfnis entspricht und geschätzt wird.
- **Shopyland Schönbühl (BE)** Beim letzten Umbau wurden in unmittelbarer Eingangsnähe gedeckte Veloparkplätze eingerichtet.
- **Fachmarkt Meierhöfli (LU)** In der Nähe des Seiteneingangs sind entlang des Gebäudes Veloständer angebracht. Die wichtigen Verkehrsachsen in Emmen haben zwar nach wie vor einen verkehrsorientierten Charakter, sind aber fast durchgehend mit Flächen für den Veloverkehr ausgestattet.



Stücki Shopping Center (BS) Die Veloständer in der Nähe des Eingangs werden rege benutzt.



Velowege entlang der Hauptverkehrsachse, an der das Emmen Center und der Fachmarkt Meierhöfli liegen.

LIEFERDIENSTE FÜR EINKÄUFE – HILFREICHE ALTERNATIVEN

Die meisten Personen erachten es als unumgänglich, für den Transport ihrer Einkäufe das Auto zu gebrauchen. In den letzten Jahren wurden indessen verschiedene Alternativen zur Entkoppelung von Einkauf und Warentransport mit dem persönlichen Auto entwickelt: Lieferdienste (insbesondere mit dem Elektrovelo), Angebot von Fahrzeugen für den Transport der Einkäufe (vorstellbar wäre durchaus auch ein Gratisveloverleih), Online-Einkauf oder die technische Weiterentwicklung der Velos (E-Bikes bzw. immer leistungsfähigeres und praktischeres Zubehör für die normalen Velos).

- **Hauslieferdienst Burgdorf (BE), Caddie Service (GE), dring dring (Lausanne VD, Neuenburg NE, Yverdon VD)** Beispiele für Velokurierdienste. Der erste wurde im Rahmen des Projekts «Fussgänger- und Velomodellstadt» in Burgdorf ins Leben gerufen (2'000 Lieferungen im Oktober 2011; 25'000 Lieferungen jährlich).
- **Caddie Service IKEA Vernier (GE).** Eine Erweiterung von Caddie Service bildete das erste Beispiel eines Velolieferdienstes für ein Möbelgeschäft. Dieses Angebot wurde jedoch im Januar 2012 wieder eingestellt.
- **IKEA Aubonne (VD)** Die Mobility-Fahrzeuge stehen vor dem Geschäft für den Transport der Einkäufe zur Verfügung. Das neue IKEA-Geschäft in Vernier erlässt denjenigen KundInnen, die mit den öffentlichen Verkehrsmitteln kommen, die Hälfte der Lieferkosten.
- **Caddie Service (GE)** Die Inhaber eines UNIRESO-Jahresabonnements haben Anrecht auf eine tägliche Gratislieferung.



IKEA Aubonne (VD) Mobility-Fahrzeuge stehen für den Transport der Einkäufe zur Verfügung.

KOMMUNIKATION: DER EINKAUF OHNE AUTO IST MÖGLICH!

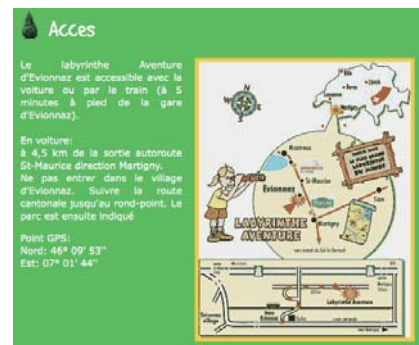
Vielen Leuten kommt es erst gar nicht in den Sinn, dass sie sich ohne Auto in ein Einkaufszentrum oder ein Multiplex-Kino im peripheren Agglomerationsgürtel begeben könnten. Falls Alternativen existieren, werden diese oft verkannt oder nicht genügend wahrgenommen. Eine bessere Kommunikation gäbe vielen Verkehrsteilnehmenden die Möglichkeit, ihr Fortbewegungsmittel in Kenntnis der Sachlage zu wählen.

Betroffene Akteure: Bauträger, öffentliche Verkehrsbetriebe, Gemeinden, Kantone.

Über die ÖV-Verbindungen informieren – bereits vor der Anfahrt

Die Kommunikation über das ÖV-Angebot beginnt mit den Informationen auf der Webseite der PE oder wird durch die Medien (Artikel bei Eröffnung eines neuen Einkaufszentrums, Werbung) verbreitet. Die Erreichbarkeit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln beeinflusst zunehmend das Image des Standorts und wird entsprechend kommuniziert. Die bevorstehende Anbindung an eine neue Bus-, Tram- oder S-Bahn-Linie kann als Anlass dienen, vor Ort über das künftige Angebot zu informieren (Beispiel: Ausstellung über die neue Linie der Glattalbahn in der Halle des Glattzentrums).

- **Glattzentrum (ZH)** Eine prominent platzierte Ausstellung in der Halle informierte anhand von Plänen und Modellen über die bevorstehende Anbindung an die Glattalbahn.
- **Bahnhofplatz in St. Gallen (SG)** Eine Tafel zeigt an, welcher Bus zum Arena Shopping Center (und zum Stadion) fährt.
- **Labyrinthe Aventure Evionnaz (VS)** Auf der Website wird auf die mögliche Anfahrt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln hingewiesen – diese Anfahrtsmöglichkeit ist allerdings nicht besonders attraktiv.



Labyrinthe Aventure (VS) Auf der Website wird über die mögliche Anfahrt im Zug informiert.

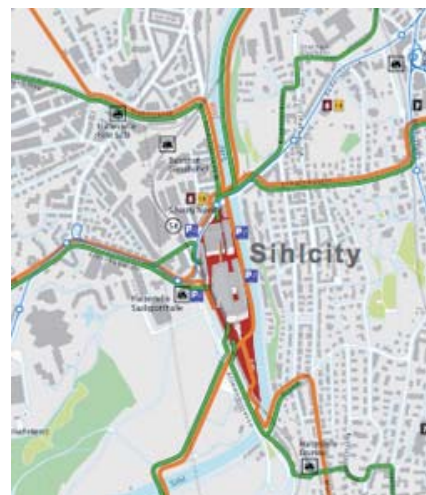


Bahnhofplatz St. Gallen (SG) Die Signaletik weist den Weg zur Shopping Arena.

Signaletik und Pläne – Veränderung der «mental map» anstreben

Immer mehr Städte bieten Orientierungssysteme oder Pläne an, die über den Weg zu wichtigen Zielen und den damit verbundenen Zeitaufwand informieren. Solche Informationsangebote wären auch für PE nützlich, damit sich die ortsunkundigen NutzerInnen leichter zurechtfinden, ihre Route besser planen und sich über die Wegzeit informieren können. Dies kann zur Entstehung einer neuen «mental map» beitragen, dank der das Zufussgehen oder das Velofahren als Fortbewegungsmöglichkeit vermehrt in Betracht gezogen wird.

- **Sihcity (ZH)** Die Website informiert nicht nur über die Anfahrt mit dem Auto und den öffentlichen Verkehrsmitteln, sondern enthält auch einen Link zum Online-Routenplaner der Stadt Zürich für Zufussgehende und Velofahrende.
- **Mobilitätswoche (VD)** In verschiedenen Städten wurden Signalisationen zu ausgewählten Zielen inklusive Wegzeit zu Fuss oder per Velo angebracht: In mehreren Fällen könnten Informationen zu den PE integriert werden.
- **Zentrum Paul Klee (BE)** Ein Themenweg (mit Verweisen auf Bilder von Paul Klee) verbindet das Stadtzentrum mit dem Zentrum Paul Klee.



Sihcity (ZH) Das Fuss-/Velonetz zum Einkaufszentrum kann auf dem Online-Routenplaner der Stadt Zürich abgerufen werden.

EINE NEUE MOBILITÄTSKULTUR ETABLIEREN

Nachhaltige Entwicklung und nachhaltige Mobilität sind aktuelle Themen. In den letzten Jahren wurden verschiedene Programme, Pilotprojekte, Mobilitätspläne oder Sonderaktionen umgesetzt, um die multimodale Mobilität zu fördern.

Mobilitätspläne – praktische Erfahrungen ermöglichen, neue Angebote entwickeln

In den vergangenen Jahren haben immer mehr Unternehmen und öffentliche Verwaltungen Mobilitätspläne ausgearbeitet, die sich vor allem an ihre Mitarbeitenden richten. Dieser Ansatz liesse sich auf die PE übertragen, auch wenn es heute erst wenige Beispiele gibt. Neueren Datums ist der Ansatz unternehmensübergreifende Mobilitätspläne zu entwickeln, die auf definierte Gebiete angewendet werden.

Mobilitätspläne zur Förderung der multimodalen Erreichbarkeit von PE sind in verschiedener Hinsicht interessant: Sie implizieren die Durchführung einer Bestandaufnahme, regen unternehmensintern (und -extern) zum Nachdenken über die Mobilität an und beinhalten meist Massnahmen zur Verbesserung des ÖV-Angebots beziehungsweise zur Attraktivierung der Fuss- und Velowegnetze.

- **Baden (AG)** Im Rahmen des Programms «badenmobil» wurden Mobilitätspläne für das Kantonsspital Baden und das Einkaufszentrum Jumbo entwickelt. Zwischen 2005 und 2007 stiegen viele Angestellte vom Auto auf die öffentlichen Verkehrsmittel oder das Velo um.
- **Spital Riviera-Chablais (VD)** Mehrere Bauten werden an einem neuen Standort konzentriert. Um für diese Zusammenlegung gewappnet zu sein, wurde für die Belegschaft ein Mobilitätsplan entwickelt.
- **Littoral Parc (VD)** Ein Mobilitätsplan für den gesamten Perimeter des Littoral Parc ist in Ausarbeitung. Er wird von vier Gemeinden getragen und wird mittelfristig über 4'000 Arbeitnehmende betreffen.



Jumbo Baden (AG) Im Mobilitätsplan vorgeschlagen: Kommunikation über die Erreichbarkeit mit dem ÖV auf dem Postauto.

Aktionen, die zum Ausprobieren einer neuen Mobilität anregen

Aktionen, die den Verkehrsteilnehmenden – manchmal auf spielerische Weise – die Möglichkeit geben, an einem Anlass oder für einen begrenzten Zeitraum andere Fortbewegungsarten auszutesten, bieten Impulse zur Veränderung der Mobilitätsgewohnheiten. Denkbar sind auch Sonderangebote für KundInnen des öffentlichen Verkehrs. Die hier aufgeführten Beispiele betreffen nicht direkt die PE, können aber als Inspirationsquelle dienen. Die Möglichkeiten zur Förderung nachhaltiger Mobilität durch Events, Informationsangebote und Kampagnen sind vielfältig und das Potenzial ist noch längst nicht ausgeschöpft.

- **Wettbewerb «zu Fuss Einkaufen»:** 2003 organisierte der Verband Fussverkehr Schweiz in Zusammenarbeit mit der Detailhandelskette VOLG einen Wettbewerb, um die Leute für das Einkaufen zu Fuss zu motivieren.
- **Laboratoire de l'écomobilité – Radio Suisse romande:** 2009 testeten vier «eingefleischte Automobilisten» während zwei Monaten Alternativen zum eigenen Auto. Ihre Erfahrungen wurden am Radio zu bester Sendezeit übertragen. <http://urbanites.rsr.ch/laboratoire-de-l-ecomobilite/>



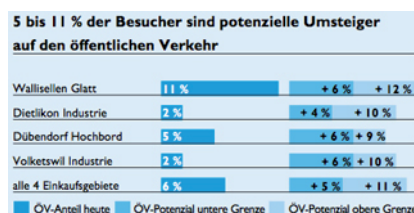
Radio Suisse romande, «Laboratoire de l'écomobilité» (2009): ein innovatives Experiment zu bester Sendezeit.

STATISTIKEN UND UMFragen ALS WISSENS- UND PROJEKTTOLS

Untersuchungen und Statistiken zur Bestimmung des Profils der PE-Besuchenden in Bezug auf Herkunft und Mobilitätsgewohnheiten werden in erster Linie durch die Betreibergesellschaften durchgeführt und sind für den internen Gebrauch bestimmt. Publierte Untersuchungen betreffen zumeist brisante Themen (z.B. Parkplatzbewirtschaftung) und viele davon haben zum Fokus, dass der Zugang für den MIV nicht beeinträchtigt werden soll.

Dennoch stellen diese Daten ein wichtiges Wissens- und Kommunikationsinstrument dar. Denn die Ergebnisse solcher Umfragen können auch proaktiv zur Entwicklung von Fördermassnahmen einer besseren multimodalen Erschliessung genutzt werden. Die Initiative kann von einem oder mehreren Wirtschaftsakteuren – auf Ebene einer oder mehrerer PE – ergriffen werden. Grössere Untersuchungen – etwa im Rahmen eines Pilotprojekts – können aus einer Partnerschaft zwischen Wirtschaftsakteuren und Gemeinwesen erfolgen oder vom Kanton, der Agglomeration bzw. einer Region lanciert werden. Die RZU-Studie stellt bis anhin die eingehendste Untersuchung dieser Art dar.

- **COOP:** In verschiedenen Filialen wurde eine Umfrage über die Veloparkplätze durchgeführt, um die Qualität der Anlagen, die Nutzung und die Bedürfnisse zu evaluieren.
- **RZU-Studie:** Im Auftrag der Region Zürich und Umgebung (RZU) wurde in vier Einkaufsgebieten eine Pilotstudie durchgeführt. Ermittelt wurden die Fortbewegungsmittel, die Herkunft sowie die Gewohnheiten und Wünsche der NutzerInnen, was die bessere Abschätzung des Potenzials der multimodalen Erreichbarkeit von PE ermöglichte. Es resultierten verschiedene Vorschläge für eine bessere ÖV-Erschliessung, für attraktivere Velo- oder Fussverkehrsverbindungen sowie für die Aufwertung von öffentlichen Räumen (vgl. Eggenberger, 2000).



Region Zürich und Umgebung (RZU) Eine von der Region in Auftrag gegebenen Pilotstudie (vgl. Tabelle oben: Schätzung der potenziellen Umsteiger auf den öffentlichen Verkehr nach Region).

Weiterführende Informationen zur Erreichbarkeit von Einkaufsgeschäften mit nicht motorisierten Verkehrsmitteln:

*Fussverkehr Schweiz/ PRO VELO (2009), **Erschliessung von Einkaufsgeschäften für den Fuss- und Veloverkehr, Empfehlungen für Bau und Umbau**, Zürich und Bern.*

Unterschiedliche Typen von PE

Die grosse Mehrheit der PE wurde in den Agglomerationsgürteln angesiedelt und ursprünglich ausschliesslich für das Auto erschlossen. Bei genauerer Betrachtung zeigt sich, dass praktisch immer Möglichkeiten für eine bessere multimodale Erschliessung bestehen. In diesem Kapitel wird eine Typisierung der PE hinsichtlich des Umfeldbezugs vorgenommen, um die Potenziale für eine bessere Erreichbarkeit und urbane Qualität abschätzen zu können. Natürlich weist jede Einrichtung ihre Eigenheiten auf; dennoch soll es diese Typisierung den betroffenen Akteuren ermöglichen, Handlungsansätze und nicht zu verpassende Gelegenheiten zu identifizieren.

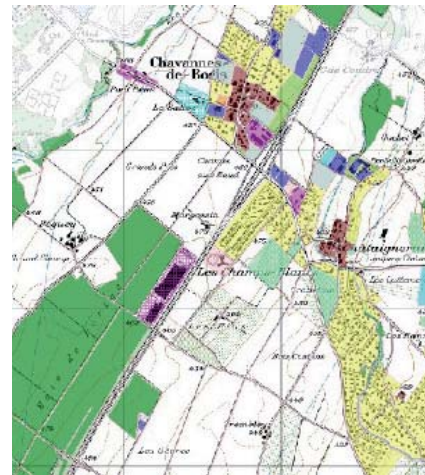
Da völlig isolierte PE in der Minderheit sind, geht es auch darum, Verbesserungsmöglichkeiten für Gebiete mit mehreren PE zu beurteilen, Synergien zu suchen und Prioritäten zu definieren.

Periphere und isolierte PE

Diese PE liegen hauptsächlich in Wohngebieten mit geringer Baudichte ausserhalb periurbaner Gemeinden bzw. in isolierten Gebieten jenseits trennender Strassen, Bahngeleise oder Flüsse am Rand von suburbanen Gemeinden. Das Potenzial für Neubauten im nahen Umkreis ist gering. Die ÖV-Erschliessung ist unattraktiv (Endstationen, wenige Verbindungen).

► *Kurz- und mittelfristig geringes Potenzial, ausser es liegen besondere Umstände vor. Im Falle des neuen Spitals Riviera-Chablais beispielsweise könnte die Kombination folgender Faktoren eine positive Veränderung mit sich bringen: zukünftig neuer ÖV-Anschluss, relative Nähe des Spitals zur Gewerbe- und Geschäftszone, ein gewisses Verdichtungspotenzial sowie ein in Ausarbeitung befindliches Agglomerationsprogramm.*

BEISPIELE [Chavannes Centre](#), [Chavannes-de Bogis \(VD\)](#), [Aquadarc Le Bouveret \(VS\)](#)



Chavannes-Centre, Chavannes-de-Bogis (VD) Beispiel einer Ansiedlung im «Grünen», in der Nähe einer Autobahnausfahrt in einem schwach bebauten Gebiet.

Periphere PE mit ÖV-Anschluss

Diese Art von PE ist aufgrund ihrer Lage und/oder der geltenden kantonalen Vorschriften gut an das ÖV-Netz angeschlossen. Dies ist insbesondere in den Kantonen Bern und Zürich der Fall, wo die ÖV-Erschliessung obligatorisch ist.

► *Verdichtungs- und Diversifikationspotenzial in der nahen Umgebung. Es gilt, die Fuss- und Veloverbindungen zu den nahen Ortschaften zu verbessern. Je nach Situation (Entwicklungspotenzial innerhalb des Perimeters, lokaler Richtplan/Masterplan) kann diese Art von PE sich – wie das Glattzentrum – zu einer neuen Zentralität entwickeln.*

BEISPIEL [ShopyLand Schönbühl \(BE\)](#)



Shopyland Schönbühl (BE) Trotz seiner ziemlich abgelegenen Lage verfügt das Zentrum über eine S-Bahn-Haltestelle, die im ¼-Stunden-Takt bedient wird.

Vom Siedlungsgebiet eingeholte PE

Diese PE befinden sich in suburbanen Gemeinden, die an grosse und mittlere Zentren angrenzen. Sie wurden in den 1970er- und 1980er-Jahren gebaut und sind nach und nach von der Siedlungsentwicklung eingeholt worden. Die ÖV-Erschliessung ist gut und wird tendenziell weiter ausgebaut (Tram, S-Bahn). Das urbane Umfeld hat sich ausgedehnt: Im Fussverkehrsperimeter und noch mehr im Veloperimeter ist die Einwohner- und Arbeitsplatzdichte mittlerweile gross, aber das entsprechende Angebot an Fuss- und Velowegen ist (noch) mangelhaft. Die öffentlichen Räume bleiben stark vom Auto dominiert.

► *Starkes städtebauliches Integrationspotenzial: Verbesserung der Fussgänger- und Veloverbindungen mit dem näheren und weiteren Umfeld, Aufwertung von Verkehrsstrassen und öffentlichen Räumen, Aufwertung der ÖV-Verbindungen und der Zugänge zu den ÖV-Haltestellen, gegebenenfalls Parkplatzbewirtschaftung.*

BEISPIELE [Balexert Vernier \(GE\)](#), [Centre du Croset Ecublens \(VD\)](#), [Kino MAxX Emmenbrücke \(LU\)](#), [Shopping Center Emmen \(LU\)](#)



Centre du Croset, Ecublens (VD) Dieses nunmehr im Herzen eines Quartiers von über 5'000 Einwohnern gelegene Einkaufszentrum ist immer noch so organisiert, als befände es sich in einer Randzone. Die grosse Parkplatzfläche belegt das gesamte Quartierzentrum.

In Entwicklungsgebieten integrierte PE

Es handelt sich um PE in Entwicklungsgebieten (zumeist als solche in einem Agglomerationsprogramm identifiziert). Sie liegen oft am Rand von Zentrumsgemeinden, sind im Laufe der Zeit von der Siedlungsentwicklung eingeholt worden und profitieren von einer verbesserten ÖV-Erschliessung. Daher können sie ihrerseits zur Entstehung neuer Zentrumsfunktionen auf Agglomerationsstufe beitragen.

► *Starkes Verdichtungs-, Diversifikations- und Integrationspotenzial. Verbesserung der Fuss- und Veloverbindungen zu den Nachbarquartieren, Aufwertung der öffentlichen Räume und Verdichtung im nahen Umkreis.*

BEISPIELE [Léman Centre und zone Arc-en-Ciel \(VD\)](#), [Centre Maladière Neuenburg \(NE\)](#), [Malley Lumières \(VD\)](#), [Glattzentrum Wallisellen \(ZH\)](#)



Malley Lumières, Prilly (VD) Das Gebiet befindet sich in voller Entwicklung. Das Zentrum liegt direkt an einer neuen ÖV-Schnittstelle: S-Bahn-Haltestelle, Bushaltestellen, Metro in 5 Min. Entfernung.

PE an Stadteingängen

Diese PE liegen an wichtigen Verkehrsachsen von Stadteingängen (vor allem mittlere und kleine Zentren). Sie gehören teilweise zu Zonen mit verschiedenartigen Einrichtungen. Meist profitieren sie von einer ÖV-Anbindung auf Ebene des Nah- und/oder Regionalverkehrs, deren Attraktivität jedoch stark variieren kann. Im Zusammenhang mit einer Politik der Aufwertung der Stadteingänge könnten diese PE ein besonderes Potenzial bergen.

► *Potenzial: Aufwertung der Verkehrsachse, Radwege, Aufwertung der Anlagen in Koordination mit der Achse, Gebäudeanpassung, Angebotsdiversifikation.*

BEISPIELE [Meierhöfli Emmen \(LU\)](#), [Plateau d'Agy Freiburg \(FR\)](#)



Meierhöfli, Emmen (LU) Angesichts seiner Lage an einer Verkehrsachse könnte das Zentrum von Massnahmen zur Aufwertung der Stadteingänge profitieren.

PE am Rande kleiner Städte

Das Potenzial dieser PE ist mit dem Potenzial des Langsamverkehrs von kleinen Städten verknüpft. Ist es auf dieser Siedlungsstufe oft schwierig, eine leistungsstarke ÖV-Erschliessung anzubieten, so eignen sich die kleinen Städte aufgrund ihrer begrenzten Ausdehnung besonders gut für die Fortbewegung zu Fuss und – für die etwas längeren Strecken – mit dem Velo. Zumeist verfügen sie über einen Bahnhof und können somit auch (gute) Regionalverbindungen anbieten.

► *Potenzial: Verbesserung und Aufwertung der Fuss- und Velowegnetze, Förderung des Langsamverkehrs, Verbesserung der ÖV-Erschliessung auf regionaler Ebene (Vergrösserung des Einzugsgebietes), Mobilitätspläne.*

BEISPIELE [Kantonsspital Baden \(AG\)](#), [Jumbo Baden \(AG\)](#)



Kantonsspital Baden-Dättwil (AG) Diese Siedlungsgrösse bietet eine gute Voraussetzung für die Fortbewegung zu Fuss und mit dem Velo. Dieser Vorteil sollte für die Erschliessung der Einrichtungen ausgenutzt werden.

Potenzial von integrierten Zonen ausnützen

Einige abgelegene oder kaum integrierte PE können für sich alleine behandelt werden. Ein grosser Teil der PE befindet sich jedoch in Zonen, die grösstenteils nicht im Rahmen einer koordinierten Gesamtplanung realisiert wurden. Vielmehr ist es in diesen Arbeits-, Geschäfts- oder Gewerbebezonen zu einer Ansammlung von heterogenen, der jeweils eigenen Logik gehorchenden Bauten mit grossen Strassenverkehrs- und Parkplatzflächen gekommen. Diese Zonen wurden in erster Linie auf die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs ausgerichtet; den Fusswegen, den öffentlichen Räumen und der städtebaulichen Qualität wurde kaum Beachtung geschenkt.

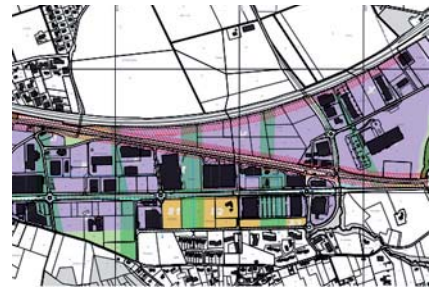
Auch wenn es nicht einfach ist, Vorhaben mit einer Vielzahl von beteiligten Akteuren und Eigentümern zu koordinieren und umzusetzen, bergen solche Zonen in verschiedener Hinsicht Potenzial. Die Bandbreite möglicher Massnahmen ist gross und reicht von «kosmetischen» Verschönerungen der öffentlichen Räume bis hin zur Ausarbeitung von detaillierten Sondernutzungsplänen:

- Verbesserung der **Fusswege**
- koordinierte Organisation und Bewirtschaftung des **Parkplatzangebots**
- Schaffung **öffentlicher Referenzräume**
- Umsetzung von **Verkehrsberuhigungsmassnahmen** (Tempo-30-Zonen oder Begegnungszonen)
- Gebäudeumbau unter **Anpassung der Eingangssituation**
- bauliche **Verdichtung des Standorts**, welche tendenziell einen Ausbau der ÖV-Erschliessung begünstigt
- **Nutzungsdiversifikation**, zum Beispiel durch Begrenzung der kommerziellen Nutzungen um andere Einrichtungen sowie Dienstleistungs- und Wohnungsangebote zu entwickeln.

BEISPIELE [Dietlikon Industrie \(ZH\)](#) Ein ehrgeiziges lokales Richtplanprojekt scheiterte in einer Abstimmung und wurde durch einen Teilnutzungsplan ersetzt, der Fusswegverbindungen, öffentliche Referenzräume sowie Zielvorstellungen bezüglich des Verkehrsaufkommens und der Verkehrserschliessung enthält. [Littoral Parc \(VD\)](#) Revision des Nutzungsplans, Entwicklung von Wohnnutzungen, landschaftsgestalterische Massnahmen.



Dietlikon Industrie (ZH) Ein Teilnutzungsplan für das gesamte Gebiet definiert die zu schaffenden öffentlichen Räume und Fusswegverbindungen.



Littoral Parc (VD) Die Revision des Nutzungsplans sieht eine gemischte Nutzung vor und definiert für den gesamten Perimeter landschaftsgestalterische Massnahmen.

Dichte und Diversität – welches ist das richtige Mass?

Die Konzepte für PE haben sich im Lauf der Zeit weiterentwickelt: Heutige PE unterscheiden sich stark von den monofunktionalen Einkaufszentren der ersten Generation. Grössere Strukturen und ein diversifiziertes Angebot sind heute die Regel, wobei vielfältige Kombinationen möglich sind: Diversifizierter Mix von Einkaufsgeschäften, Kultur- und Sporteinrichtungen, Fitness, Büros, medizinische und paramedizinische Dienste, Kinderhorte und sogar Kirchen. Diese Entwicklung lässt sich auf verschiedenen Stufen beobachten und kann entweder das Ergebnis sein von Strategien der Betreiber oder von lokalen oder überörtlichen Entwicklungsstrategien der öffentlichen Hand.

Dichte und Diversität bilden zusammen mit der Nutzungsmischung wesentliche Komponenten der urbanen Qualität. Vor dem Hintergrund der analysierten Fallbeispiele stellt sich die Frage, auf welcher Ebene welche Dichte und Diversität wünschenswert ist und darüber hinaus, welche Auswirkungen jeweils in Bezug auf die multimediale Erreichbarkeit und auf die Urbanität resultiert.

Auf Ebene der Parzelle – Konzentration und Polarisierung

Grössere Strukturen mit diversifiziertem Angebot bringen sowohl für die Betreiber (Rentabilität, Synergie) als auch für die Nutzerinnen und Nutzer (vielfältiges Angebot unter ein- und demselben Dach) Vorteile. Mit einer guten ÖV-Anbindung ermöglichen sie zwar den nicht-motorisierten Zugang zur PE, sind aber in der Regel nicht oder nur wenig in das Siedlungsumfeld integriert. Die Konzentration und Polarisierung solcher grosser Angebotsstrukturen konkurrieren allerdings mit gewachsenen Stadt- und Quartierzentren und gefährden deren Diversität. Sie «trocknen» tendenziell ihr Umfeld «aus».

Auf Ebene der Zone – städtebauliches Potenzial ausschöpfen

Die Verdichtung und Erhöhung der Nutzungsvielfalt (zusätzliches Branchen-, Dienstleistungs- oder sogar Wohnungsangebot) innerhalb von ursprünglich monofunktionalen Zonen stellt aus städtebaulicher Sicht eine positive Entwicklung dar. Der Fokus kann sich zudem verschieben von der Ausrichtung auf die Autoerreichbarkeit hin zu einer Verbesserung der ÖV-Erschliessung sowie zu einer bis anhin überflüssig gehaltenen Politik der Aufwertung der öffentlichen Räume.

Im Umkreis der «ersten Meile» – Stadtgefüge mit PE abstimmen

Die «in Entwicklungsgebiete integrierten PE» und die «vom Siedlungsgebiet eingeholten PE» weisen sowohl in Bezug auf die Mobilität als auch in Bezug auf die Urbanität Weiterentwicklungspotenziale auf. Die Einführung beziehungsweise die Verstärkung von gemischten Nutzungen sowie von Wohnungsangeboten innerhalb des fussläufigen Perimeters, Massnahmen zur urbanen Verknüpfung und die Schaffung von Verbindungen zum nahen Umfeld können dazu beitragen, die PE in die Entwicklung neuer Stadtteile einzubeziehen – für eine Erreichbarkeit auf allen Stufen.

Die **Dichte** misst die Intensität der Bodenbeanspruchung. Sie ist ein quantitativer Wert und stellt das Verhältnis zwischen einem Indikator und einer Fläche dar. Beispiel: Die Netto-Menschedichte ist das Verhältnis zwischen der Summe der Einwohner und der Arbeitsplätze zur Siedlungsfläche.

Der **Mischungsgrad** gibt das Mass für ein Gemisch wider. Er ist ein quantitativer Wert und stellt das Verhältnis dar zwischen Gruppen von Individuen, zwischen Objekten, zwischen Aktivitäten oder zwischen Nutzungen. Der funktionelle Mischungsgrad beispielsweise entspricht dem Verhältnis zwischen der Anzahl Arbeitsplätze und der Anzahl der Bewohner.

Die **Diversität** ist ein qualitativer Wert und charakterisiert die gebaute Umwelt unter Einbezug von Zeit und Raum. Die Diversität qualifiziert gleichermaßen das Behältnis und den Inhalt. Mit der Diversität von Einkaufsgeschäften ist sowohl die Unterschiedlichkeit ihrer Grösse, ihrer Form als auch ihres Angebots angesprochen.

(Quelle: M. Ruzicka-Rossier, 2010)

Eine Vielzahl von betroffenen Akteuren

Das Thema betrifft zahlreiche Akteure. Gewisse von ihnen sind ohnehin in die Projekte involviert – für die Ansiedlung oder den Umbau von PE zuständige Wirtschaftsakteure, sowie öffentliche Akteure auf verschiedenen Stufen – könnten aber teilweise eine aktivere oder proaktivere Rolle spielen. Andere Akteure handeln als Fachleute im Auftragsverhältnis. Fachverbände und -organisationen bilden schliesslich eine Kategorie von Akteuren, die relativ selten in die Projekte einbezogen werden, deren Kompetenzen aber durchaus nutzbringend eingesetzt werden könnten. Einige Akteure wiederum spielen eine «indirekte» Rolle im Bereich der Information, Bildung und Kommunikation.

Dieses Kapitel zeigt potenzielle Handlungsfelder der verschiedenen Akteure auf. Zur Sicherstellung einer qualitativvollen Raumgestaltung auf den verschiedenen Ebenen und an den Schnittstellen zwischen öffentlichen und privaten Bereichen sind Zusammenarbeit und Koordination mindestens ebenso wichtig wie die spezifischen Beiträge der Akteure in ihren angestammten Handlungsfeldern.

Wirtschaftsakteure, Bauträger und Verwalter von PE

Investoren, Entwickler, Verwalter, Grossverteiler: Dies sind die Akteure, die über Ansiedlungsstrategien und Projekte (Bauten, Umbauten, Erweiterungen) entscheiden, Partnerschaften und Kooperationen aufbauen, den Angebotsmix bestimmen, als Bauträger die Pflichtenhefte im Detail festlegen, die Mandate vergeben sowie die Finanzierung und das Projektmonitoring von Neu- oder Umbauten gewährleisten.

- ▶ Wahl eines für die multimodale Erreichbarkeit günstigen **Standorts**.
- ▶ **Pflichtenheft der Projekte**: Einbezug der Erschliessungsthematik (Ziele, Anweisungen) für alle Verkehrsarten, Massnahmen auf Ebene der Parzelle, Verbindungen mit dem Umfeld.
- ▶ Auftragserteilung an spezialisierte Planungsbüros oder an Fachorganisationen und -verbände, die ihr Fachwissen einbringen und das Projekt begleiten können.
- ▶ Mit Umfragen aus Projektperspektive das Potenzial für die Erschliessung für den Fussverkehr ermitteln.



Centre de la Maladière (NE): Beispiel einer integrierten Ansiedlung mit gutem Angebotsmix und gelungener Ausgestaltung der Aussenräume.

Gemeinden – direkt betroffen auf lokaler Ebene

Die Gemeinden sind in erster Linie durch den Bau von PE betroffen. Gemäss ortsplanerischer Vorgaben haben sie jedoch die Möglichkeit, Ansiedlungsbedingungen mitzustimmen und flankierende Massnahmen zuhandeln. Auf kommunaler Ebene sollte auch die Feinerschliessung der PE angegangen werden.

- ▶ **Gemeinderichtplan** (Entwicklungsoptionen, Wegnetze)
- ▶ **Zonenplan** und Baureglement
- ▶ **Sondernutzungspläne** wie Quartierpläne, Teilnutzungspläne etc.
- ▶ **Verhandlung** über die Ansiedlung und/oder über flankierende Massnahmen (z.B. Delsberg: Erfolgreiche Verhandlung für die Ansiedlung der neuen Migros im Stadtzentrum anstatt in der peripheren Industrie- und Gewerbezone)
- ▶ kommunale **Pläne zur Förderung des Langsamverkehrs beziehungsweise Fusswegkonzepte** (z.B. Baden, Gemeinden des Kantons Genf)

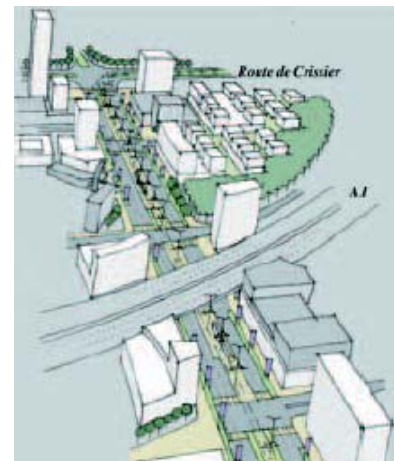


Delsberg (JU) Erfolgreiche Verhandlung für die Ansiedlung der neuen Migros im Stadtzentrum anstatt in der peripheren Industrie- und Gewerbezone.

Agglomerationen – geeignete Stufe für koordinierte Planungen

Die meisten PE befinden sich im Bearbeitungsperimeter von Agglomerationsprogrammen. Die Agglomerationsstrukturen eignen sich deshalb besonders gut, Fragen rund um das Thema PE aktiv anzugehen. Diese Gremien haben bereits Erfahrungen in der gemeindeübergreifenden Zusammenarbeit, mit überörtlichen Planungsvorhaben und im Management komplexer Grossprojekte, genauso wie mit der koordinierten Behandlung von Erschliessungsfragen und der Förderung des Langsamverkehrs.

- ▶ **Agglomerationsprogramm:** Spezifische Berücksichtigung der PE, Einbezug von PE in das ÖV-Netz, städtebauliche Integration, Koordinationsblätter
- ▶ **Planungsinstrumente über bestimmte Gebiete oder Projekte:** Masterplan (z.B. Luzern Nord), lokaler Richtplan (z.B. Malley SDOL)
- ▶ **Spezifische Planungsstudien** (z.B. chantier 2 SDOL, secteur Arc-en-Ciel)
- ▶ **Pilotprojekte** starten/unterstützen
- ▶ Koordination, Information

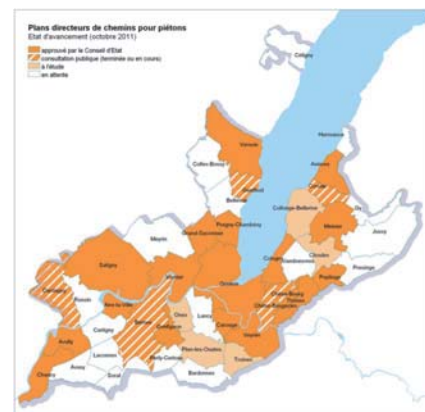


Baustelle Arc-en-Ciel, Leitbild Lausanne West (VD): Eine Agglomerationsplanung, die von den Gemeinden hinsichtlich der Feinverbindungen zu ergänzen ist.

Kantone – verantwortlich für gesetzliche und strategische Rahmenbedingungen

Die Kantone definieren in mehreren Bereichen mit direktem oder indirektem Bezug zum Thema PE die gesetzlichen und strategischen Rahmenbedingungen (Raumplanung, öffentlicher Verkehr, Strasseninfrastrukturen). Sie sind Mitträger der Agglomerationsprogramme und tragen zur Finanzierung der Infrastrukturen bei. Im Weiteren sind sie für die Ausführungsbestimmungen des Bundesgesetzes über die Fuss- und Wanderwege (FWG) zuständig. Immer häufiger beteiligen sich die Kantone an den vorgelagerten Projektphasen und nehmen eine Lenkungs- und Beratungsfunktion wahr.

- ▶ **Kantonaler Richtplan:** Ansiedlungsstandorte für PE, Auflagen zur ÖV-Erschliessung (z.B. Bern, Zürich: *Obligatorium einer effizienten ÖV-Erschliessung, Finanzierung durch die Bauherren*), Massnahmen zur Kontrolle des motorisierten Verkehrs, Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr (z.B. Bern, Basel-Landschaft) und vorgelagert Definition allgemeiner Ziele zur koordinierten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung
- ▶ **Kantonale Raumplanungsgesetzgebung** (z.B. Freiburg: *Parkplatzreglement, Errichtung von Parkplätzen im Untergeschoss oder in den Hauptgebäuden, Erstellen eines detaillierten Bebauungsplans erforderlich*)
- ▶ **Spezifische Strategien** betreffend PE (z.B. Solothurn: *Masterplan verkehrsentensive Einrichtungen*), Massnahmen- oder Koordinationsblätter (z.B. kantonaler Richtplan VS, kantonaler Richtplan GE)
- ▶ Politik der **Entwicklungsschwerpunkte** (z.B. Bern)
- ▶ **Sondernutzungspläne** im Kompetenzbereich der Kantone (z.B. Waadt: *Littoral Parc*)
- ▶ Einbezug in die lokalen Planungen, Begleitung der **Agglomerationsprogramme**
- ▶ Vollzug/Monitoring des FWG (z.B. Genf: *Fusswegpläne für alle Gemeinden gefordert*)
- ▶ Anreize zur Entwicklung von **gebietsbezogenen** (z.B. Waadt: *Littoral Parc*) oder von **unternehmensbezogenen Mobilitätsplänen** (z.B. Waadt: *Spital Riviera-Chablais*)
- ▶ **Pilotprojekte** starten/unterstützen
- ▶ **Unternehmensgewinnsteuer**

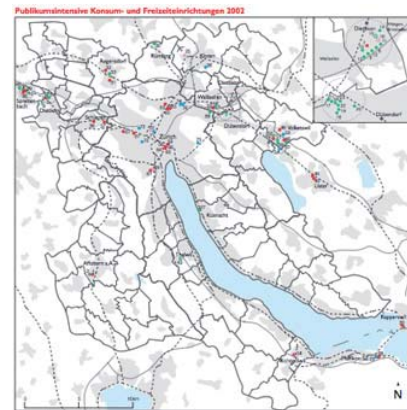


Richtpläne der gebauten oder der im Bau befindlichen Fusswege im Kanton Genf. Die Karte zeigt die positiven Auswirkungen der kantonalen Lenkungs politik.

Regionen – unumgängliche Zwischenstufe

In jenen Kantonen, wo sie institutionalisiert sind, bilden die Regionen eine zusätzliche Stufe der gemeindeübergreifenden Planung. Ihre Bedeutung und ihr politisches Gewicht können je nach Kanton und Region variieren. Regionen können wie die Agglomerationen auf Stufe Richtplan handeln, Massnahmen koordinieren, Pilotprojekte entwickeln und eine Lenkungsfunktion wahrnehmen.

- ▶ **Regionaler Richtplan**
- ▶ **Spezifische Studien** (z.B. RZU: Studie über die PE der Region Zürich und Umgebung, vgl. Kapitel «Statistiken und Umfragen – als Wissens- und Projekttools»)

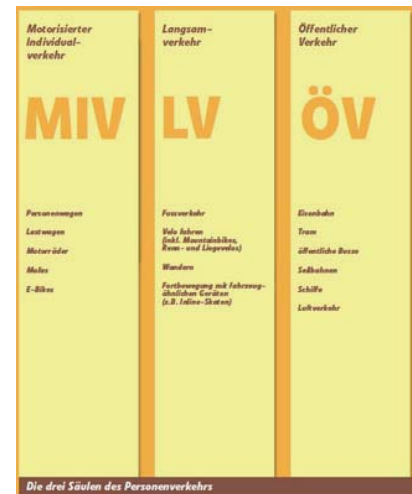


Region Zürich und Umgebung (ZH) Die Region liess eine Bestandesaufnahme der bestehenden und geplanten PE durchführen (RZU 2000); solche Daten sind schwerlich verfügbar beziehungsweise werden selten genutzt.

Bund – eine strategische Rolle

Der Bund spielt bei den Agglomerationsprogrammen und den damit verbundenen Finanzierungsmechanismen eine wichtige Rolle. Ganz allgemein definiert er die politischen, rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen und beeinflusst damit die Planung, den Bau und Betrieb von PE auf lokaler Ebene direkt oder indirekt. Auch in Bezug auf Information, Kommunikation sowie der Definition und Umsetzung von Lenkungsmaßnahmen (Impulsprogramme, Pilotprojekte, Studien und Forschung, Publikationen) spielt der Bund – insbesondere das ARE und das ASTRA – eine wichtige Rolle.

- ▶ **Gesetze (insbesondere Raumplanung, Umwelt und Strassenbau).**
- ▶ **Strategien und Sachpläne** (Sachplan Verkehr, nachhaltige Entwicklung, Freizeitverkehr).
- ▶ **Mitfinanzierung** von Massnahmen zur Förderung des Langsamverkehrs im Rahmen der Agglomerationsprogramme.
- ▶ Finanzierung von **Studien** und **Forschung**.
- ▶ Lancierung/Unterstützung von **Pilotprojekten** (z.B. EnergieCH/Energie2000).
- ▶ **Information und Sensibilisierung** (Website, Publikationen online zur Verfügung stellen).
- ▶ **Ausarbeitung von Leitfaden, Empfehlungen**, Argumentarien und so weiter (z.B. Langsamverkehr in den Agglomerationsprogrammen).
- ▶ **Datenbanken, Monitoring** (PE, Feinstatistik Einkäufe etc.).



Langsamverkehr, 3. Säule der Verkehrspolitik (Leitbild Langsamverkehr, Entwurf 2002). Dieses Prinzip wird nunmehr in zahlreichen Planungen als Referenz herangezogen.

Fachbeauftragte: Know-how, Beratung, Koordination

Architekten, Stadtplanerinnen und Ingenieure werden mit der Projektentwicklung von PE beauftragt; sie begleiten die Umsetzung und definieren die siedlungsplanerische Integration. Verfügen diese Akteure über die entsprechenden Kompetenzen, sind sie auch in der Lage die multimodale Erschliessung in ihrer Vielschichtigkeit und Komplexität zu berücksichtigen sowie die Bauträger und Gemeinden zu beraten. Da es sich um längerfristige Planungsprozesse handelt, sind sie auch dafür qualifiziert, weitergehende Koordinationsarbeiten zu übernehmen und beispielsweise das Thema einer befriedigenden Feinerschliessung der PE weiter zu verfolgen.



Es braucht eine bewusste Planung für fussgängerfreundliche Infrastrukturen und die entsprechenden Fachkompetenzen, um unbefriedigende Situationen wie diese zu vermeiden.

Verkehrs- und Mobilitätsunternehmen: neue Angebote entwickeln

SBB, öffentliche Transportunternehmen auf lokaler und regionaler Stufe sowie auf Agglomerationsebene, Postauto, Mobility Car Sharing, Schweizrollt, Velopass und so weiter: All diese Unternehmen können als Mobilitätsdienstleister zur Entwicklung von attraktiven Mobilitätsnetzen und -angeboten beitragen, dank denen die PE auf regionaler und überregionaler Ebene gut erreichbar sind: Durchmesserlinien, Abend- und Wochenendangebote, Kombi-Angebote, Leih- und Mietfahrzeuge, Gratis-Veloverleihe und so weiter.



Neue Angebote wie das Veloverleihnetz (hier bei der ETH-Lausanne).

Fachverbände und -organisationen – Know-how ausnutzen

Die Fachverbände (Fussverkehr Schweiz, PRO VELO, Verkehrs-Club der Schweiz VCS, Velokonferenz Schweiz, Rue de l'Avenir in der Westschweiz) informieren und betreiben Lobby-Arbeit. Sie verfügen aber auch über spezifische Kenntnisse, die leider oft nur über Einsprachen und Rekurse zum Ausdruck gebracht werden können. Diese Kenntnisse sowie das Know-how von weiteren Kompetenzzentren (Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen) oder von Netzwerken mit Mobilitätsberatern (z.B. EnergieSchweiz für Gemeinden, Mobilitätszentralen) könnten nutzbringend bei der Erarbeitung und der Betreuung von Projekten eingebracht werden.



Lieferzone Caddie Service La Praille (GE), positives Verhandlungsergebnis nach einem Rekurs.

Bildungsbereich und Berufsverbände – unentbehrliche Wissensvermittlung

Da sich nur wenige Fachleute vertieft mit der multimodalen Erschliessung von grossen Versorgungseinrichtungen auseinandersetzen, mangelt es an entsprechendem Know-how. Es besteht ein Handlungsbedarf, diesem Defizit mit mehr Ausbildung und Information zu begegnen. Verschiedene Bildungseinrichtungen können dazu beitragen: Bildungsinstitutionen (technische Hochschulen, Universitäten, Fachhochschulen), Anbieter von Weiterbildungen (WWF, sanu), aber auch Berufsverbände (VLP-ASPAN, FSU, SVI) sowie Fachverbände mit Tagungen, Seminaren und thematischen Publikationen.



Mit Tagungen kann auf die Thematik hingewiesen und ein Bildungsbeitrag geleistet werden.

Medien und Kommunikationsfachleute – als Akteure miteinbeziehen

Für die Förderung des Langsamverkehrs sind die Möglichkeiten einer **positiven** unter Umständen sogar spielerischen **Kommunikation** – wenn nötig mit ungewöhnlichen Mitteln – auszunutzen. Denn die Kommunikationsfachleute der Medien, sowie der Werbe- und Kommunikationsagenturen helfen mit, das Image zu prägen. Durch die Kommunikation von Erfahrungen und Best-Practice oder durch die Durchführung von Aktionen und Events können sie Wissen über Mobilität, aber auch über unsere Vorstellungen von Mobilität vermitteln.



Mobilitätswoche: phantasievolle Aktionen helfen mit, das Image des Langsamverkehrs positiv zu beeinflussen (hier am Bahnhof von Morges).

Bilanz und Perspektiven

Die Art der Siedlungsentwicklung und die Realisierung von PE an Standorten, die eine multimodale Erschliessung erleichtern, bleiben als vorgelagerte Faktoren für eine nicht-motorisierte Erreichbarkeit der PE von entscheidender Bedeutung.

Obwohl die Autobenützung zweifellos auch in Zukunft überwiegen wird, besteht sowohl bei bestehenden als auch bei künftigen PE ein Potenzial für eine Verbesserung der multimodalen Erreichbarkeit und der urbanen Qualität. Und es ist nicht nur von öffentlichem Interesse sondern auch für die Wirtschaftakteure wichtig, dass dieses Potenzial weiterentwickelt wird. Speziell die Anliegen des Fussverkehrs sollten von Anfang an als integraler Projektbestandteil berücksichtigt und im Hinblick auf die Entwicklung qualitativvoller Räume proaktiv behandelt werden.

► **Besonders wichtige Potenziale, die nicht vernachlässigt werden sollten.** Die «unabsichtlich integrierten PE», die «in Entwicklungsgebiete integrierten PE», die «peripheren PE mit ÖV-Anschluss» sowie Zonen mit mehreren PE bergen das grösste Potenzial für eine bessere multimodale Erschliessung und städtebauliche Integration. Diese Typen von PE bzw. Zonen verdienen besondere Beachtung, damit die Gelegenheiten zur Nutzung des Potenzials nicht verpasst beziehungsweise geschaffen werden.

► **Berücksichtigung des Zufussgehens auf allen Stufen – und zwischen den Stufen.** Die fussläufige Erreichbarkeit ist ein Anliegen, das auf allen Stufen behandelt werden muss – von der konzeptionellen Betrachtung bis zur Detailprojektierung. Die Koordination und Zusammenarbeit der Akteure ist für dieses integrale Vorgehen besonders wichtig: von der Konzept- bis zur Detailstufe, in der Parzelle und im Umfeld sowie für die Gestaltung der öffentlichen und privaten Räume.

► **Interaktion zwischen spezifischem und integralem Ansatz.** Die bessere Berücksichtigung der Fussgängeranliegen bedingt sowohl eine spezifische Herangehensweise als auch eine integrale Betrachtung der Gesamtplanung sowie die Sicherstellung der Interaktion zwischen den verschiedenen Planungsbereichen.

► **Den Fussverkehr von Anfang an in den Pflichtenheften berücksichtigen.** Bau- und Umbauprojekte von PE sind äusserst komplex und erfordern das Zusammenwirken zahlreicher Akteure. Die Erreichbarkeit zu Fuss muss von Anfang an und auf allen Stufen Eingang in die Pflichtenhefte finden, und zwar unter Angabe von genauen Zielsetzungen. Ansonsten besteht die Gefahr, dass der Fussverkehr nicht oder nur am Rande behandelt wird.

► **Jeder Fall ist anders.** Trotz der im Bericht skizzierten Typologie – jede Situation ist speziell und hat unterschiedliche Voraussetzungen: Standort, Siedlungsumfeld, beteiligte Partner, gesetzlicher Rahmen, kantonale Richtplanung und so weiter. Ausserdem gibt es keinen idealtypischen Modellfall, auf den zurückgegriffen werden kann. Jeder Fall erfordert eine spezifische Herangehensweise und ein gewisses Mass an Vorstellungskraft seitens der beteiligten Akteure, um ein geeignetes Vorgehen und situationsgerechte Massnahmen und Bestimmungen zu definieren und umzusetzen.

► **Die Agglomerationsprogramme sind geeignete Hebel...** Die im Rahmen der Agglomerationsprogramme entwickelte gemeindeübergreifende Planung und Zusammenarbeit ist für die Behandlung der multimodalen Erschliessung der PE zweifellos von grossem Vorteil. Allerdings muss unbedingt darauf geachtet werden, dass bei der Förderung des Langsamverkehrs tatsächlich auch Massnahmen für den Fussverkehr entwickelt werden.

► **... die Gemeinden müssen ebenfalls hier ansetzen.** Auf Stufe Agglomeration kann die Planung meistens nur die konzeptionellen Vorgaben für das gemeindeübergreifende Fusswegnetz und die Aufwertung öffentlicher Räume von überörtlicher Bedeutung definieren. Diese Vorgaben bedürfen in der Folge einer Konkretisierung und Ergänzung auf lokaler Ebene. Denn letztlich müssen die Massnahmen von den Gemeinden geplant und umgesetzt werden.

► **Die Zusammenarbeit zwischen den Akteuren ist eine unerlässliche Voraussetzung.** Zahlreiche Akteure sind von der unsachgemässen Behandlung des Fussverkehrs betroffen. Mit spezifischen Massnahmen können Verbesserungen erzielt werden. Sehr wichtig ist jedoch die *Zusammenarbeit aller Akteure*: So können Synergien geschaffen und die verschiedenen Massnahmen bestmöglich koordiniert werden. Im Endeffekt können so bessere Projekte realisiert werden, die vom Beitrag aller profitieren.

► **Die öffentliche Hand soll als treibende Kraft wirken.** Die Fragen, um die es hier geht, sind von übergeordnetem Interesse: Siedlungsqualität, Erreichbarkeit für alle, Umwelt und Gesundheit. Die Wirtschaftsakteure haben zwar ein offenes Ohr für solche Fragen, aber der öffentlichen Hand fällt die Rolle als treibende Kraft zu. Es ist in erster Linie ihre Aufgabe, all diese Aspekte zu berücksichtigen beziehungsweise darauf hinzuwirken, dass sie in den Projekten Beachtung finden. Die öffentliche Hand hat überdies die Umsetzung zu überwachen. Gegebenenfalls kann sie zweckmässige Auflagen erlassen und mit den anderen Akteuren verhandeln.

► **Jemand muss die Anliegen des Fussverkehrs während des gesamten Prozesses vertreten.** Fussgängeranliegen und fussläufige Erreichbarkeit betreffen eine Vielzahl von Bereichen. Daher braucht es mindestens eine Person, die sich während des gesamten Prozesses dafür einsetzt, die schrittweise Umsetzung überwacht, die Koordination zwischen den Akteuren sicherstellt und falls notwendig dafür sorgt, dass zusätzlich Fachleute beigezogen werden. Besondere Beachtung muss der Zugänglichkeit für behinderte Personen geschenkt werden.

► **Zeiten der Veränderungen sind Schlüsselmomente, die es zu nutzen gilt.** Der Bau einer neuen Tramlinie oder einer neuen S-Bahn-Haltestelle, die Revision eines Nutzungsplans, ein Erweiterungsprojekt oder eine Ausschreibung stellen Schlüsselmomente dar: Sie bieten die Möglichkeit, die multimodale Erreichbarkeit in den Projekten zu berücksichtigen. Einsprachen und Rekurse können allenfalls positiv genutzt werden – als Chance zur Projektverbesserung.

► **Eine Image- und Vorstellungsfrage.** Das Zufussgehen gilt immer noch als Fortbewegungsart für kurze Strecken. Die FussgängerInnen werden vor allem als verletzbare, schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende wahrgenommen. Diese Betrachtungsweise ist stark vereinfachend. Sie trägt nicht dazu bei, die Verkehrsteilnehmenden zum Gehen zu motivieren. Ausserdem verleitet sie die politischen und technischen Akteure zu einer reaktiven und rudimentären Vorgehensweise. Deshalb wird zum Umdenken zu einer umfassenderen, komplexeren, positiveren und proaktiveren Wahrnehmung des Zufussgehens und der Zufussgehenden aufgerufen.

Die 10 Gebote für zu Fuss erreichbare PE

- **Das Zufussgehen in den Pflichtenheften thematisieren, denn die fussläufige Erreichbarkeit und die Qualität der öffentlichen Räume sind elementar wichtig.**
- **Berücksichtigung der Zufussgehenden auf allen Ebenen**
- **Präzise Ziele definieren**
- **Eine für das Monitoring verantwortliche Person oder Struktur bestimmen**
- **Spezifische Kompetenzen beziehen (qualifizierte Fachleute und/oder externes Know-how)**
- **Massnahmen und Projekte an die örtlichen Bedingungen anpassen – jeder Fall ist speziell.**
- **Den Dialog zwischen den Akteuren und die Koordination zwischen verschiedenen Bereichen sicherstellen**
- **Ein proaktives Vorgehen entwickeln**
- **Einen zeitlichen Rahmen definieren**
- **Die erforderlichen finanziellen Mittel sicherstellen (Budget, Follow-up).**

ANHÄNGE

ANHANG 1 – Die untersuchten Fallbeispiele



1 Stücki Shopping Center, Basel (BS)



2 Jumbo Baden, Dättwil (AG)



3 Kantonsspital Baden (AG)



4 Shopping Center, Emmen (LU)



5 CineMAXX, Emmenbrücke (LU)



6 Fachmarkt Meierhöfli, Emmen (LU)



7 Ebisquare, Ebikon (LU)



8 Glattzentrum, Wallisellen (ZH)



9 SihlCity, Zürich (ZH)



10 Dietlikon Industrie, Dietlikon (ZH)



11 Alpamare, Pfäffikon (SZ)



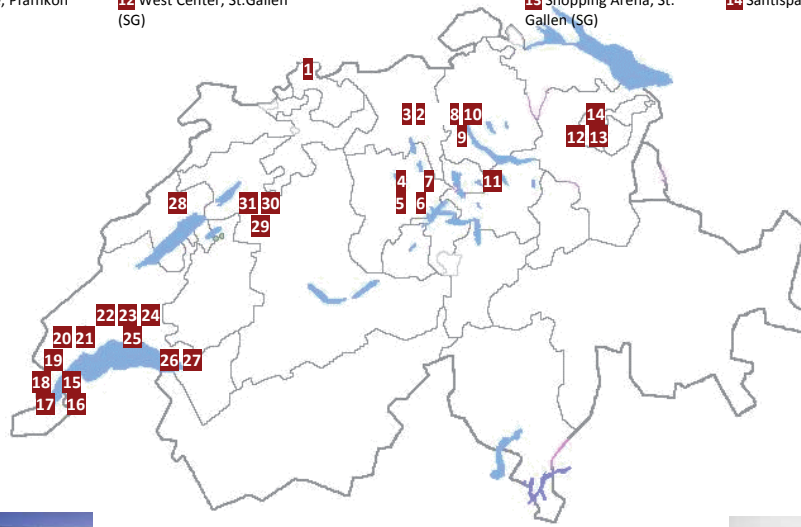
12 West Center, St. Gallen (SG)



13 Shopping Arena, St. Gallen (SG)



14 Sântispark, Abtwil (SG)



15 Balaxert, Genf (GE)



16 La Praille, Lancy (GE)



17 IKEA Vernier (GE)



18 Chavannes Centre, Chavannes-de-Bogis (VD)



19 Signy-Centre, Nyon (VD)



20 IKEA Aubonne (VD)



21 Littoral Parc, Allaman-Etoy (VD)



22 Centre Croset, Ecublens (VD)



23 MMM Crissier (VD)



24 Léman Centre, Crissier (VD)



25 Malley Lumières, Prilly (VD)



26 Aquaparc, Le Bouveret (VD)



27 Hôpital Riviera-Chablais, Villeneuve (VD-VS)



28 Centre de la Maladière, Neuenburg (NE)



29 WestSide, Bern (BE)



30 ShoppyLand Schönbühl (BE)



31 Zentrum Paul Klee, Bern (BE)

... in wenigen Worten

1_Stücki Shopping Center, Basel BS)

Im Jahr 2009 gebautes Einkaufszentrum in der nördlichen Peripherie von Basel nahe der deutschen Grenze. Das Zentrum liegt gegenüber dem 2007 erbauten Business Park. 120 Shops (vor allem Kleidergeschäfte, Migros und so weiter), Restaurants und Dienstleistungen. Eine vom Promotor finanzierte Überführung über die Wiese stellt eine Verbindung zu den Wohnquartieren auf der anderen Flussseite her. Bushaltestelle vor dem Center. <http://www.stuecki-shopping.ch>

2_Jumbo Baden, Dättwil (AG)

Im Do-it-Yourself-Bereich spezialisiertes Einkaufszentrum direkt an einer Autobahnausfahrt in der Peripherie von Baden. Es liegt am Rande eines Waldes und ist von einem Quartier umgeben, das in erster Linie dem Wohnen dient. Erweiterung im Jahr 2002. In Zusammenarbeit mit aargaumobil entwickelter Mobilitätsplan. Zwei Bushaltestellen in weniger als 300 m Entfernung. <http://www.jumbo.ch/index.php?id=269&L=0>

3_Kantonsspital Baden (AG)

Kantonsspital in der Peripherie von Baden, nahe der Autobahnausfahrt am Rande eines Wohnquartiers. In Zusammenarbeit mit aargaumobil entwickelter Mobilitätsplan für das Personal (2003). Zwei Buslinien, Haltestelle vor dem Eingang. http://www.kantonsspitalbaden.ch/baden_d/index.php

4_Shopping Center Emmen (LU)

1975 eingeweihtes Einkaufszentrum, das 2001 renoviert wurde. Manor und Fachgeschäfte, Dienstleistungen, Büros und Kinderhort. Liegt an einer Einfallssachse zur Stadt Luzern gegenüber einem Do-It-Yourself-Geschäft und inmitten von Wohnquartieren. In den Perimeter des Entwicklungsschwerpunkts Luzern Nord integriert. Bushaltestelle vor dem Eingang des Zentrums, S-Bahn-Bahnhof in weniger als 500 m Entfernung. <http://www.emmencenter.ch/de/>

5_KinoMAXX, Emmen-Emmenbrücke (LU)

Ein im Jahr 2000 eingeweihtes Multiplex-Kino mit 8 Sälen, Fast Food, Sportgeschäft. An einer grossen Kreuzung am Stadteingang gelegen. In den Perimeter des Entwicklungsschwerpunkts Luzern Nord integriert. Bushaltestelle vor dem Eingang des Zentrums, wird auch während der Nacht bedient. S-Bahn-Bahnhof in 300 m Entfernung. <http://www.cinemaxx-ag.de/de/index.html>

6_Fachmarkt Meierhöfli, Emmen (LU)

Im Jahr 2002 am Stadteingang erbautes Zentrum, das mehrere Möbelfachgeschäfte beherbergt. In den Perimeter des Entwicklungsschwerpunkts Luzern Nord integriert, grenzt an die Autobahn und Wohnquartiere. Bushaltestelle in weniger als 300 m Entfernung.

7_Ebisquare, Ebikon (LU)

Die Eröffnung dieses Zentrums mit Einkaufsgeschäften, Freizeiteinrichtungen und verschiedene Dienstleistungen war für das Jahr 2011 vorgesehen, aber nach dem Rückzug verschiedener Investoren ist sein Bau nunmehr in Frage gestellt. Standort in der Peripherie von Luzern, zwischen einer Arbeitszone und einem Wohnquartier. Das Projekt war Gegenstand eines Quartierplans und von Verhandlungen über einen ÖV-Anschluss.

8_Glattzentrum, Wallisellen (ZH)

Dieses Zentrum wurde 1975 an einem Autobahnknoten erstellt in einem Gebiet, das heute gemäss dem regionalen Richtplan Glattal Teil eines Entwicklungsschwerpunkts ist. Viele Geschäfte (Migros und Fachgeschäfte), Büros und Dienstleistungen, darunter ein Kinderhort. Wird von mehreren Buslinien erschlossen mit der Haltestelle vor dem Haupteingang des Zentrums. Haltestelle der Glattalbahn. <http://www.glatt.ch/>

9_Sihlcity, Zürich (ZH)

Ehemaliges Industrieareal am Rande der Stadt Zürich, das seit dem Jahr 2007 umgenutzt ist. Einkaufszentrum (Coop und Fachgeschäfte), Multiplex-Kino (9 Säle), Hotel, Wellness-Center, Konzertsaal und verschiedene Dienstleistungen. Zieht sich der Sihl entlang und liegt unweit von verschiedenen Wohnquartieren. Mit dem Tram, Bus oder Zug (RBS-Haltestelle vor einem der Eingänge) erreichbar, auch nachts. <http://sihlcity.ch/de/>

10_Dietlikon Industrie, Dietlikon (ZH)

Eine seit den 1980er-Jahren entwickelte Arbeits- und Gewerbezone (Geschäfte, Büros, Industrie), die am Rande einer periurbanen Gemeinde der Agglomeration Zürich liegt und sich entlang einer Hauptverkehrsachse zieht. 2007 wurde ein Masterplan ausgearbeitet, um das Angebot zu diversifizieren und die öffentlichen Räume aufzuwerten. Dieser wurde jedoch an der Gemeindeabstimmung abgelehnt und in einen Teilnutzungsplan umgewandelt. In der Zone hat es mehrere Bushaltestellen.

11_Alпамare, Pfäffikon (SZ)

Erlebnis-, Thermal- und Wellnessbad am Zürichsee, das in einer Arbeits- und Gewerbezone in Autobahnnähe liegt. Das Zentrum wurde 1977 eröffnet, in der Folge mehrmals erweitert und zwischen 2005 und 2007 renoviert. Bushaltestelle in weniger als 300 m Entfernung. <http://www.alpamare.ch/>

12_West Center, St. Gallen (SG)

Einkaufszentrum (Aldi und Fachgeschäfte), das ursprünglich 1989 an einer Einfallachse am Rande der Stadt St. Gallen in der Nähe der Autobahnausfahrt gebaut wurde. Inmitten einer Industrie- und Gewerbezone. Nunmehr gegenüber der Shopping Arena im Entwicklungsschwerpunkt St. Gallen West. Mit dem Bus erreichbar: eine Haltestelle direkt vor dem Nordeingang und eine andere vor dem Südeingang. <http://www.west-center.ch/>

13_Shopping Arena, St. Gallen (SG)

Dieser Bau wurde im Jahr 2008 eröffnet und umfasst ein Einkaufszentrum (Coop, Ikea und Fachgeschäfte) sowie ein Fussballstadion. Er befindet sich gegenüber dem West Center an einer Einfallachse am Rande der Stadt St. Gallen, in einer Arbeits- und Gewerbezone nahe einer Autobahnausfahrt. Er ist in den Entwicklungsschwerpunkt St. Gallen West integriert. Sondernutzungsplan. Zwei Buslinien mit Haltestellen vor dem Zentrum. <http://www.shopping-arena.ch/>

14_Säntispark, Abtwil (SG)

Im Jahr 1986 eröffnete Freizeiteinrichtung (Bäder, Fitness, Sporthallen, Hotel, Geschäfte und Dienstleistungen) in der Agglomeration St. Gallen. In einer Einkaufs- und Arbeitszone am Rand der periurbanen Gemeinde, gelegen unweit vom West Center und der Shopping Arena. Sondernutzungsplan. Bushaltestelle vor dem Zentrumseingang. <http://www.saentispark.ch/>

15_Balexert, Vernier (GE)

Einkaufs- und Freizeitzentrum (das grösste der Westschweiz), 115 Geschäfte (Migros und Fachgeschäfte), 13 Kinosäle, Fitness, Dienstleistungen (unter anderem Klubschule Migros und Kinderhort). 1971 erbaut und in den Jahren 1971, 2001, 2007 und 2010 (in Verbindung mit dem Bau einer neuen Tramlinie) erweitert. Agglomeration Genf (Sektor Genf-Meyrin-St. Genis) in der Nähe vom Flughafen, grosse Wohnsiedlungen und Bürozone. Mit dem Tram und mehreren Buslinien erreichbar. <http://www.balexert.ch/fr/>

16_La Praille, Lancy (GE)

Im Jahr 2002 eröffnetes Zentrum mit Geschäften (Coop und Fachgeschäfte), Freizeiteinrichtungen (Bowling, Sport- und Wellnessanlage, Hotel und Dienstleistungen (unter anderem Kinderhort). Liegt gegenüber dem Stadion «La Praille» an einer Einfallachse zur Stadt Genf, inmitten eines Entwicklungsschwerpunkts (Zone Praille-Acacias-Vernet). Der Bahnhof Lancy-Pont-Rouge befindet sich in weniger als 500 m Entfernung. Direkt vor dem Eingang hat es eine Bushaltestelle. Künftige Station Carouge-Bachet der Bahnverbindung CEVA (Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse) in 500 m Entfernung. <http://www.la-praille.ch/>

17_IKEA Vernier (GE)

Das im Jahr 2010 eröffnete Geschäft befindet sich in der Agglomeration Genf (Zone Genf-Meyrin-St. Genis) zwischen einer Arbeitszone und einem Wohnquartier in der Nähe vom Flughafen. Velo-Kurierdienst «Caddie Service», Mobilitätsplan für die Angestellten. Weniger als 300 m zum Bahnhof Cointrin, auch mit dem Tram oder Bus erreichbar. <http://www.ikea.com/ch/fr/store/vernier>

18_Chavannes-Centre, Chavannes-de-Bogis (VD)

Das von Feldern und Wald umgebene Zentrum liegt in einer periurbanen Gemeinde. 1992 in einer alten Depotanlage geschaffenes Einkaufszentrum (Manor und Fachgeschäfte), das 2003 renoviert und umgebaut wurde. Es befindet sich nahe einer Autobahnausfahrt. Auf der anderen Seite der Autobahn befinden sich ein Wohnquartier und ein Hotel, die allerdings keine Verbindung zum Einkaufszentrum aufweisen. Die Erschliessung durch eine Buslinie wird in Erwägung gezogen (1-Stunden-Takt), aber die Anfahrt im Auto überwiegt. <http://www.lescentres.ch/centre-commercial/chavannes>

19_Signy-Centre, Nyon (VD)

1997 eröffnetes Zentrum in der Peripherie von Nyon, in der Nähe der Autobahnausfahrt. Coop und Fachgeschäfte, Fitness, Kinderhort. Abgelegenes Gebäude, allerdings sind mehrere Bauprojekte in der Gewerbezone im Gange. Mit dem Bus erreichbar, aber in erster Linie für eine Anfahrt im Auto konzipiert. <http://www.signycentre.ch/>

20_IKEA Aubonne (VD)

In der Zone «Littoral Parc» (vgl. 21), einem Entwicklungsschwerpunkt zwischen Lausanne und Genf unweit vom Dorf Allaman gelegen. Erstes IKEA-Geschäft in der Westschweiz, das 1979 eröffnet und im Jahr 2000 umgebaut wurde. In der Nähe einer Autobahnausfahrt, Bahnhof Allaman in 200 m Entfernung, regionale Buslinien. Auf der anderen Seite der Bahnlinie soll ein neues Wohn- und Büroquartier entstehen. <http://www.ikea.com/ch/fr/store/aubonne>

21_Littoral Parc, Allaman-Etoy (VD)

Wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt des Kantons Waadt in einem ländlichen Gebiet (Gemeinden Aubonne, Etoy und Allaman), entlang der Autobahnstrecke Genf – Lausanne. Arbeits-, Dienstleistungs- und Freizeitnutzungen. Untersteht dem kantonalen Nutzungsplan von 1996, der 2011 revidiert wurde (Diversifikation der Nutzung, Mischungsgrad, Landschaftselemente, Mobilitätsplan). Bahnhof Allaman am Westrand (Waadtländer S-Bahn), Bahnhof Etoy am Ostrand, Busverbindung. Verbesserung der Erschliessung ist vorgesehen. <http://www.etoym.ch>

22_Centre Croset, Ecublens (VD)

1986 gebautes Einkaufszentrum mit zwei Gebäuden, 30 Geschäften (Coop, Migros und Fachgeschäfte), Freizeiteinrichtungen, Dienstleistungen. Im Zentrum der neuen Quartiere einer suburbanen Gemeinde der Agglomeration Lausanne. Ein grosser Parkplatz zerschneidet das Gebiet, kaum in das nahe Umfeld integriert. Bushaltestelle vor dem Eingang des Zentrums, Metro-Station in weniger als 500 m Entfernung. <http://www.centrecommercialecublens.ch/>

23_MMM Crissier (VD)

1972 an einem abgelegenen Standort am Rande der Agglomeration Lausanne nahe einer Autobahnausfahrt erbaut. 1999 renoviert und vergrössert (Teilnutzungsplan). Migros, mehrere Fachgeschäfte, Do-it und Garten. Arbeits- und Einkaufszone, die sich verdichtet hat, aber aufgrund der Topografie und der grossen Strassenknoten isoliert bleibt. Bushaltestelle nahe vom Eingang, aber unattraktiver Fahrplan. <http://www.migros.ch/>

24_Léman Centre, Crissier (VD)

2001 eröffnetes Einkaufszentrum (Coop und Fachgeschäfte, Do-it-Yourself) in der Agglomeration Lausanne, inmitten einer Arbeits- und Gewerbezone und nahe einer Autobahnausfahrt. Im lokalen Richtplan Arc-en-Ciel berücksichtigt (Leitbild Lausanne West). Bushaltestelle vor dem Zentrumseingang, von dort Zugang über das Parkhaus. Liegt gegenüber einem eingezonten Baugebiet, das bald überbaut werden dürfte. <http://www.leman-centre.ch/>

25_Malley Lumières, Prilly (VD)

2001 eröffnetes Gebäude: Einkaufszentrum (Migros und Fachgeschäfte), Multiplex-Kino (6 Säle), Wellness- und Fitnesscenter, Tankstelle, Restaurants und Büros. Im Grenzgebiet dreier Gemeinden gelegen (Lausanne, Prilly und Renens), in der Nähe des Eisstadions Malley, in den gemeindeübergreifenden Richtplan von Malley (Leitbild Lausanne West) integriert. Mehrere Buslinien in der Nähe, S-Bahn-Haltestelle (seit 2012) aber auf der Rückseite des Gebäudes. <http://www.malley.ch/>

26_Aquaparc, Le Bouveret (VS)

1998 erbautes Erlebnisbad für Familien, am Genfersee bei der Rhonemündung in der Peripherie von Bouveret, wo sich auch der Swiss Vapeur Parc befindet. Grenzt an ein Camping und ein Wohnquartier. Bushaltestelle vor dem Eingang, Bahnhof und Landesteg in 5 – 10 Min. Entfernung zu Fuss. <http://www.aquaparc.ch/>

27_Spital Riviera-Chablais, Rennaz (VD)

Interkantonales Spital mit Baubeginn 2013. Im Grenzgebiet zur Nachbargemeinde Villeneuve gelegen. Autobahnausfahrt in weniger als 500 m Entfernung, nahe der Industriezone von Villeneuve. Im Agglomerationsprogramm Rivelac berücksichtigte Zone. Zur besseren ÖV-Erschliessung des Spitals und der Industrie- und Geschäftszone ist eine Verlängerung der Buslinie zwischen Vevey und Villeneuve geplant. <http://www.hospitalrivierachablais.ch/>

28_Centre de la Maladière, Neuenburg (NE)

Das 2007 eröffnete Gebäude beherbergt ein Einkaufszentrum (Coop und Fachgeschäfte), ein Fussballstadion, Sportanlagen und ein Feuerwehrmagazin. Es liegt am Rande der Stadt nahe einer gemischten Zone (Wohnen und öffentliche Nutzungen wie Spital, Universität, Berufsschule). Sondernutzungsplan und Richtplan Verkehr. Bushaltestelle vor dem Zentrumseingang. <http://maladierecentre.ch/>

29_Westside, Bern-Brünnen (BE)

2008 eröffnetes Einkaufs- und Freizeitzentrum. Migros und Fachgeschäfte, Erlebnisbad und Spa, Multiplex-Kino (11 Säle), Hotel, Restaurants und verschiedene Dienstleistungen. Liegt am Westrand der Stadt im Entwicklungsschwerpunkt Brünnen nahe einer Autobahnausfahrt. Kräftige Entwicklung der Wohnquartiere. Fokus auf der Qualität der öffentlichen Räume und der multimodalen Erschliessung. S-Bahn-Haltestelle beim Eingang, Tramlinie Bern West seit 2011. <http://www.westside.ch/Home>

30_ShoppyLand, Schönbühl (BE)

1975 erbautes Einkaufszentrum, das 2010 renoviert wurde. Migros, Fachgeschäfte, Büros, Do-It-Yourself-Zentrum. In der Nähe eines Autobahnknotens in der Peripherie von kleinen periurbanen Ortschaften der Region Bern. Überführung zwischen dem Zentrum und den Geschäften auf der anderen Seite der Autobahn. S-Bahn-Bahnhof in 100 m Entfernung. <http://www.shoppyland.ch/>

31_Zentrum Paul Klee, Bern (BE)

Im Jahr 2005 eröffneter Komplex: Kulturzentrum mit Sonder- und Dauerausstellungen, Shop, Kaffee und Restaurant. In der Peripherie von Bern am Rande der Autobahn. Nähe zu Wohnquartieren, Entwicklungsschwerpunkt Wankdorf. Architektur und Aussenanlagen von Qualität. Ein Themenweg führt bis zum Stadtzentrum. Bushaltestelle in 200 m Entfernung. <http://www.zpk.org/>



Ittigen (BE), Standort der Bundesämter

ANHANG 2 - Literaturverzeichnis

Selektive Bibliografie, welche die wichtigsten Referenzdokumente aus der Schweiz berücksichtigt. Umfassende Bibliografien – insbesondere über Einkaufszentren – finden sich bei Bucher 2008, Metron et al. 2005 sowie Muggli 2002.

REFERENZDOKUMENTE FÜR DIE SCHWEIZ

- ARE (2009), **Konzept zur Siedlungsentwicklung nach innen**, Arbeitshilfe zur Erarbeitung der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung, ARE, Bern.
- ATE (2001), **Centres commerciaux et centres-villes** (Principes de politique des transports et d'aménagement du territoire en vue du choix de sites écologiquement supportables), Bern.
- BUCHER Astrid (2008), **Vers de nouvelles formes d'espaces publics commerciaux : « architecturaliser » la périphérie**, thèse de doctorat n° 4076, EPFL (zum Download verfügbar unter: infoscience.epfl.ch)
- EICHBAUM Niklaus (2008), **Raumplanungs- und umweltrechtliche Problemfelder beim Bau von Einkaufszentren und Fachmärkten** (unter besonderer Berücksichtigung der Empfehlungen der Bundesämter für Umwelt und Raumentwicklung zur Standortplanung verkehrsintensiver Einrichtungen im kantonalen Richtplan), Dissertation der Universität St. Gallen, Zürich.
- Metron (E. Willi, P. Marti, E. Kim), Neosys (Ch. Leuenberger, S. Hofstetter), Hochschule Rapperswil (H. Arm, T. Schweizer) (2002), **Parkplatzbewirtschaftung bei «publikumsintensiven Einrichtungen», Auswirkungsanalyse**, Forschungsauftrag SVI 2000/383.
- Metron, Transitec, Fussverkehr Schweiz (2005), **Publikumsintensive Einrichtungen (PE): Planungsgrundlagen und Gesetzmässigkeiten / Installations à forte fréquentation: bases de planification et normes**, Forschungsauftrag SVI 2001/545, UVEK-ASTRA, Bern.
- Metron, Universität Zürich/Sozialforschungsstelle (2007), **Ausgestaltung von multimodalen Umsteigepunkten, Schlussbericht**, Forschungsprojekt SVI 2004/096, Zürich (Download unter www.mobilityplatform.ch).
- MUGGLI Rudolf (2002), **Publikumsintensive Einrichtungen: Verbesserte Koordination zwischen Luftreinhaltung und Raumplanung**, Schriftenreihe Umwelt Nr. 346, ARE, BUWAL, Bern.
- Fussverkehr Schweiz / PRO VELO (2009), **Erschliessung von Einkaufsgeschäften für den Fuss- und Veloverkehr, Empfehlungen für Bau und Umbau**, Zürich und Bern.
- BAFU-ARE (2006), **Verkehrsintensive Einrichtungen (VE) im kantonalen Richtplan, Empfehlungen zur Standortplanung**, Bern.
- BFS/ARE (2007), **Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten**, Bern.
- BFS/ARE (2001), **Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten**, Bern.
- SCHULTZ Barbara, SCHILTER René (2003), **Publikumsintensive Einrichtungen Konsum und Freizeit, 1970 bis heute – mögliche Entwicklungen für die Zukunft**, Werkstattbericht, IRL-ETHZ.
- Synergo (R. De Tommasi, D. Oetterli), ILS NRW (G. Müller) (2004), **Standards für intermodale Schnittstellen im Verkehr / Standards pour les interfaces intermodales en matière de transport**, Forschungsauftrag SVI 2001/525, Bern

KANTONE / REGIONEN / DOKUMENTIERTE BEISPIELE

- EGGENBERGER Manfred (undatiert, im Jahr 2000 durchgeführte Untersuchung), **Mobilitätsverhalten Einkaufs- und Freizeitverkehr Glattal**, RZU, Zürich.
- SIGMAPLAN (B. Ringgenberg, K. Dörnenburg) (2006), **Masterplan verkehrsintensive Anlagen Region Solothurn, Schlussbericht**, Amt für Raumplanung des Kantons Solothurn.
- (Günther Arber/RZU, Thomas Eiermann/ARV) (2004), **Standortpolitik für publikumsintensive Einrichtungen, Empfehlungen aus dem Modellvorhaben**, Schlussbericht Modellvorhaben «Standortpolitik für publikumsintensive Einrichtungen», Zürich.

BERICHTE, ARTIKEL, ZEITSCHRIFTEN

- ARE (2003), **Die Agglomerationsgürtel konsumieren am meisten Verkehr**, Dossier 2/03.
- ASPAN (2008), **Umgang der Richtplanung (2. Generation) mit verkehrsintensiven Einrichtungen VE – Arbeitspapier**, HH/NS.

- ENZ Robert (2005), **Fakten statt Wunschdenken in der Verkehrspolitik, Zur Wirkung von Parkplatz- und Fahrtenbeschränkungen im Einkaufsverkehr**, Verband der Immobilien-Investoren VIV und Interessengemeinschaft privater professioneller Bauherren IPB, Zürich.
- ESTIA (2009), **E-commerce et environnement, Etude de l'impact environnemental de l'achat sur internet et dans le commerce traditionnel**, Lausanne.
- FUBicy, ADEME et al. (2003), **Piétons et cyclistes dynamisent les commerces de centre-ville et de proximité**, Dossier du vélo urbain n° 6, August 2003 (Download verfügbar unter: www.fubicy.org).
- GIGER Manon (2009), **Améliorer l'accès aux commerces à pied et à vélo**, Rue de l'Avenir 3/2009 (www.rue-avenir.ch).
- HORNING Daniel, RÖTHLISBERGER Thomas (2009), **Zweckmässige Verkehrsmittelwahl, Analyse zu Zweckmässigkeit und Umsteigepotenzial bei verschiedenen Verkehrsmitteln**, espace.mobilite, Bern.
- LÖTSCHER Fredy, DIMA Serafina (2008), **Studie zur Wirkung der Parkgebühren im Pizolpark und Pizolcenter Mels**, espace.mobilite, Bern.
- OHNMACHT et al., Hochschule Luzern, ISOE und Interface Politikstudien Luzern (2008), **Freizeitverkehr innerhalb von Agglomerationen**, SVI-Bericht.
- PYTHON Jacques (2008), «Grands centres commerciaux. Evolution des conceptions et pratiques», in **Campagne-ville, le pas de deux**, PPUR Lausanne, SS. 177-184.
- Revue URBANISME (2011), Dossier «*Le centre commercial contre la ville ?*», n°377, mars-avril 2011, Paris.
- RUZICKA-ROSSIER Monique (2010), **Densité, mixité et diversité, La dm^d pour plus d'urbanité**, EPFL-ENAC-INTER-CEAT.
- WILLI Erich (2002), «Publikumsintensive Einrichtungen: Anforderungen an Standort und Verkehrserschliessung», in Metron Themenheft 19 «Agglomeration und Verkehr», Brugg, Nov. 2002.

ARBEITEN VON EPFL-STUDENTEN ZUM THEMA PE

Unité d'enseignement ENAC – «Démarche de projet dans l'entre-deux des villes» :

- CHERIX Marie, ODOBERT Aurélien, OMLIN Julien (2009), **IGT et accessibilité pour les mobilités douces, Mesures, potentiels, limites pour les centres commerciaux**, UEE Démarche de projet dans l'entre-deux des villes, EPFL.
- NKOUENKONGO Jérôme, SOLLET Grégory, FAHRNI Alexandre (2008), **Un centre convivial pour Ecublens, Quels espaces publics au Croset?**
- VETTER Joël, LIM Vichet (2008), **Les installations à forte génération de trafic (IGT) dans l'Ouest lausannois**.

Unité d'enseignement UEC – «Projet urbain, mobilité et environnement»:

- DOUCOT Delphine, JENDLY Dounia, GONCALVES Telma (2007), **Accessibilité et intégration des grandes surfaces**.

DOKUMENTE ÜBER FUSSVERKEHR UND ZUFUSSGEHENDE / LANGSAMVERKEHR (SCHWEIZ)

- BOESCH Hans (1988), «**Der Fussgänger als Kunde, Verkaufen bei veränderten Randbedingungen**», in DISP Nr. 93, SS. 24-34.
- Bundesamt für Strassen ASTRA / Fussverkehr Schweiz (Hrsg., erscheint demnächst): Fusswegnetzplanung – Handbuch.
- BOESCH Hans (1989), HUBER B., **Der Fussgänger in der Siedlung**, ORL-Bericht 72.
- HAEBERLI Verena, BLUMENSTEIN Andreas, WÄLTI Martin (2002), **Massnahmen zur Erhöhung der Akzeptanz längerer Fuss- und Velostrecken**, SVI 1998/088, Bern.
- HAERING Barbara, LOTHER Mirco, econcept (2010), **Bildungslandschaft Langsamverkehr Schweiz**, Analyse und Empfehlungen für das weitere Vorgehen, Materialien Langsamverkehr, Nr. 123, UVEK-ASTRA.
- INFRAS (2005), **Konzept Langsamverkehrsstatistik** (Concept de statistique du trafic lent), Schlussbericht, ASTRA, Bern.
- MORO Igor, HAENY Gaëlle (2007), **Un espace public pour tous, guide pour une planification cohérente**, equiterre, Genf.
- PROMPT – New Means to Promote Pedestrian Traffic in Cities (2003), **Zusammenfassung des PROMPT Projektes und der Resultate** (Download verfügbar unter: <http://prompt.vtt.fi>).
- Netzwerk Langsamverkehr Ausg. (2000), **Zu Fuss und per Velo in die Zukunft, Stand des Wissens – Massnahmen – Potentiale – Schritte zu einer verkehrspolitischen Neuausrichtung**, NFP 41 Bericht A9, Bern.
- SAUTER Daniel, BERNET Regine, SCHWEIZER Thomas (2001), **Elemente einer Strategie für die Förderung des Fussverkehrs, Expertenbericht für das Leitbild Langsamverkehr des Bundes**, Zürich.

- SAUTER Daniel, LAVADINHO Sonia, VON DER MÜHLL Dominique (2012), **Le futur de la marche – perceptions, infrastructures et politiques publiques**, ASTRA, Bern.
- SCHMIDT Eva, MANSER Joe A. (2003), **Strassen, Wege, Plätze – Richtlinien «Behindertengerechte Fusswegnetze»**, Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen, Zürich.

Siehe auch folgende Websites für Referenzen und Download-Dokumente: www.langsamverkehr.ch, www.fussverkehr.ch und www.hindernisfrei-bauen.ch

REFERENZDOKUMENTE DES BUNDES

- ARE (2009), **Strategie Freizeitverkehr**, Bericht des Bundesrates zur Strategie für einen nachhaltigen Freizeitverkehr, Bern.
- Bundesrat (2008), Strategie Nachhaltige Entwicklung: **Leitlinien und Aktionsplan 2008-2011**.
- UVEK (2003), **Leitbild Langsamverkehr – Auftrag, Vision, Grundstrategie, Leitsätze, Massnahmen** (Entwurf), Bern.
- UVEK (2006), **Sachplan Verkehr, Teil Programm**, Bern.
- Bundesamt für Strassen ASTRA (2007), **Langsamverkehr in den Agglomerationsprogrammen, Arbeitshilfe**, Materialien Langsamverkehr Nr. 112, Bern.
- SCHERRER Isabelle, TOBLER Georg (2009), **Konzept zur Siedlungsentwicklung nach innen, Arbeitshilfe zur Erarbeitung der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung**, ARE, Bern.

WEBSITES MIT DIREKTEM ODER INDIREKTEM THEMENBEZUG

www.aargaumobil.ch: Mobilitätsplattform des Kantons Aargau (mit Schwerpunkt Mobilitätsmanagement).

www.verkehrsclub.ch / www.ate.ch / www.vcs-sgap.ch: Verkehrs-Club der Schweiz.

www.energiestadt.ch: Programm EnergieSchweiz für Gemeinden.

www.espacemobilite.ch: Interessengemeinschaft führender Schweizer Unternehmen des Detailhandels und der Immobilienwirtschaft.

www.fussverkehr.ch (auf Deutsch) / www.mobilitepietonne.ch (auf Französisch): Fussverkehr Schweiz / Mobilité piétonne – Fachverband der FussgängerInnen (siehe Themen, Publikationen und Tagungen).

www.hindernisfrei-bauen.ch, Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen (Referenzdokumente und viele Informationen).

www.langsamverkehr.ch Website der ASTRA, Abteilung Langsamverkehr (zahlreiche Download-Dokumente).

www.mobilservice.ch: Plattform für die Wissensvermittlung im Bereich der Mobilität (zahlreiche Dossiers nach Themen).

www.rue-avenir.ch: association Rue de l'Avenir (vgl. Archives «Journées» und «Bulletins»).

www.fubicy.org: Fédération française des usagers de la bicyclette.

ABBILDUNGEN

- S. 13 Léman Centre: Kartenauszug mapsearch/google, Crissier
 - S. 13 Karte Chôros-EPFL, Elsa Chavinier. Kartenquelle: Geoportal (guichet cartographique) des Kantons Waadt
 - S. 14 Karte: Bureau RR&A, Genf (Auszug Richtplan Verkehr Neuenburg, 2007)
 - S. 14 Gebiet im Einzugsbereich des Velos: Leitbild Lausanne West, Baustelle 5 (CITEC 2006)
 - S. 17 und S. 20 WestSide: Vincent Eggen
 - S. 18 Website www.ebisquare.ch (nicht mehr in Betrieb)
 - S. 18 und S. 21 Shopyland: Vincent Eggen
 - S. 20 Balexert: Website www.balexert.ch
 - S. 21 Sihlcity: Sonia Lavadinho
 - S. 22 Projet Arc-en-Ciel: SDOL, Website www.ouest-lausannois.ch
 - S. 22 Shopyland, Veloabstellplätze: Vincent Eggen
 - S. 23 Website Labyrinthe Aventure www.labyrinthe.ch
 - S. 24 Fussweg-Karte, Zürich: <http://sihlcity.ch/de> (>Anreise), Link zum Routenplaner der Stadt Zürich
 - S. 24 Werbung auf Postauto: www.aargaumobil.ch (> Gemeinden und Unternehmen > Praxisbeispiele)
 - S. 25 Radio Suisse romande www.urbanites.rsr.ch/laboratoire-de-l-ecomobilite
 - S. 25 und S. 33: Eggenberger 2000, RZU-Studie
 - S. 27 Karte Geoportal (guichet cartographique) des Kantons Waadt, Zonenplan Chavannes-de-Bogis
 - S. 29 Kantonsspital Baden: CW Ballon, www.cw-ballon.ch
 - S. 29 Teilnutzungsplan Dietlikon Industrie: Download unter www.dietlikon.ch
 - S. 29 Plan Littoral Parc: Download unter www.etoj.ch
 - S. 31 Delsberg: Website der Stadt Delsberg www.delemont.ch
 - S. 32 Chantier Arc-en-Ciel: Download Website www.ouest-lausannois.ch
 - S. 32 Karte Richtplan Fusswege, Website Kanton Genf
 - S. 33 <Eggenberger RZU 2000
 - S. 33 UVEK 2003, Leitbild Langsamverkehr
 - S. 34 Velopass, Facebook, Photos auf der Pinnwand (öffentlicher Zugang)
 - S. 34 Karte Caddie Service: Website www.caddie-service.ch
- Alle übrigen Photos: D. von der Mühl

TITELSEITE (von links nach rechts beziehungsweise von oben nach unten):

- Avenue Arc-en-Ciel, Crissier (VD)
- Stückli Shopping Center (BS), Esplanade vor dem Haupteingang
- Sihlcity (ZH), Fuss- und Radweg entlang des Centers und der Sihl
- Schema Erreichbarkeitsperimeter (Photo Th. Schweizer, Fussverkehr Schweiz)
- MMM Crissier (VD), Anlage vor dem Eingang
- Bahnhof St. Gallen, Haltestelle Buslinie für St. Gallen-West
- Shopyland Schönbühl (BE), RBS-Haltestelle «Shopyland»
- Westside und Entwicklungsschwerpunkt Bern Brünen (BE), Baustellentafel (Photo V. Eggen)
- Sihlcity (ZH), Erholungsraum entlang der Sihl, neben dem Center

Publikationen über den Langsamverkehr

Bezugsquelle und Download: www.langsamverkehr.ch

Vollzugshilfen Langsamverkehr

Nr.	Titel:	Jahr	Sprache			
			d	f	i	e
1	Richtlinien für die Markierung der Wanderwege (Hrsg. BUWAL) ersetzt durch Nr. 6	1992	x	x	x	
2	Holzkonstruktionen im Wanderwegbau (Hrsg. BUWAL)	1992	x	x	x	
3	Forst- und Güterstrassen: Asphalt oder Kies? (Hrsg. BUWAL) ---> ersetzt durch Nr. 11	1995	x	x		
4	Velowegweisung in der Schweiz --> ersetzt durch Nr. 10	2003		d / f / i		
5	Planung von Velorouten	2008		d / f / i		
6	Signalisation Wanderwege	2008	x	x	x	
7	Veloparkierung	2008	x	x	x	
8	Erhaltung historischer Verkehrswege – Technische Vollzugshilfe	2008	x	x	x	
9	Bau und Unterhalt von Wanderwegen	2009	x	x	x	
10	Wegweisung für Velos, Mountainbikes und fahrzeugähnliche Geräte	2010		d / f / i		
11	Ersatzpflicht für Wanderwege – Vollzugshilfe zu Artikel 7 des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege FWG	2012	x	x	x	

Materialien Langsamverkehr

Nr.	Titel:	Jahr	Sprache			
			d	f	i	e
101	Haftung für Unfälle auf Wanderwegen (Hrsg. BUWAL)	1996	x	x	x	
102	Evaluation einer neuen Form für gemeinsame Verkehrsbereiche von Fuss- und Fahrverkehr im Innerortsbereich	2000	x	r		
103	Nouvelles formes de mobilité sur le domaine public	2001		x		
104	Leitbild Langsamverkehr (Entwurf)	2002	x	x	x	
105	Effizienz von öffentlichen Investitionen in den Langsamverkehr	2003	x	r		s
106	PROMPT Schlussbericht Schweiz – (inkl. Zusammenfassung des PROMPT Projektes und der Resultate)	2005	x			
107	Konzept Langsamverkehrsstatistik	2005	x	r		s
108	Problemstellenkataster Langsamverkehr – Erfahrungsbericht am Beispiel Langenthal	2005	x			
109	CO2-Potenzial des Langsamverkehrs – Verlagerung von kurzen MIV-Fahrten	2005	x	r		s
110	Mobilität von Kindern und Jugendlichen – Vergleichende Auswertung der Mikrozensen zum Verkehrsverhalten 1994 und 2000	2005	x	r		s
111	Verfassungsgrundlagen des Langsamverkehrs	2006	x			
112	Der Langsamverkehr in den Agglomerationsprogrammen – Arbeitshilfe	2007	x	x	x	
113	Qualitätsziele Wanderwege Schweiz	2007	x	x		

114	Erfahrungen mit Kernfahrbahnen innerorts (CD-ROM)	2006	x	x	
115	Mobilität von Kindern und Jugendlichen – Fakten und Trends aus den Mikrozensen zum Verkehrsverhalten 1994, 2000 und 2005	2008	x	r	s
116	Forschungsauftrag Velomarkierungen – Schlussbericht	2009	x	r	r
117	Wandern in der Schweiz 2008 – Bericht zur Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2008» und zur Befragung von Wandernden in verschiedenen Wandergebieten	2009	x	r	r
118	Finanzhilfen zur Erhaltung historischer Verkehrswege nach Art. 13 NHG – Ausnahmsweise Erhöhung der Beitragssätze: Praxis des ASTRA bei der Anwendung von Art. 5 Abs. 4 NHV	2009	x	x	x
119	Velofahren in der Schweiz 2008 – Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2008»	2009	x	r	
120	Baukosten der häufigsten Langsamverkehrsinfrastrukturen – Plausibilisierung für die Beurteilung der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung	2010	x	x	x
121	Öffentliche Veloparkierung – Anleitung zur Erhebung des Angebots (2. nachgeführte Auflage)	2011	x	x	x
122	Verordnung über die historischen Verkehrswege der Schweiz (VIVS) – Verordnung und Erläuterungsbericht	2010	x	x	x
123	Bildungslandschaft Langsamverkehr Schweiz – Analyse und Empfehlungen für das weitere Vorgehen	2010	x	x	x
124	Ökonomische Grundlagen der Wanderwege in der Schweiz	2011	x	r	r s
125	Zu Fuss in der Agglomeration – Publikumsintensive Einrichtungen von morgen – urban und multimodal erreichbar	2012	x	x	

X = Vollversion r = Resumé/Riassunto s = Summary

Materialien zum Inventar historischer Verkehrswege IVS: Kantonshefte

Bezugsquelle und Download: www.ivs.admin.ch

Jedes Kantonsheft stellt die Verkehrsgeschichte sowie einige historisch, baulich, landschaftlich oder aus anderen Gründen besonders interessante und attraktive Objekte vor. Informationen zu Entstehung, Aufbau, Ziel und Nutzen des IVS runden die an eine breite Leserschaft gerichtete Publikation ab.