



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Office fédéral du développement territorial ARE
Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE
Uffizi federal da svilup dal territori ARE

Multimodale Drehscheiben und Mobilitätsdienstleistungen gemeinsam mit Kantonen und Städten entwickeln

Städtekonferenz Mobilität
Webinar vom 17. Juni 2020

Dr. Ulrich Seewer, Vizedirektor, ARE



Übersicht

Ziel und Zweck von multimodalen Drehscheiben

Multimodale Drehscheiben – Annäherungen an zentrale Fragen

- Worum geht es?
- Wo sind sie erfolgsversprechend?
- Welchen Beitrag leisten sie?
- Welche Folgen für die städtischen und nationalen Netze?
- Welche Akzeptanz genießt das Umsteigen?

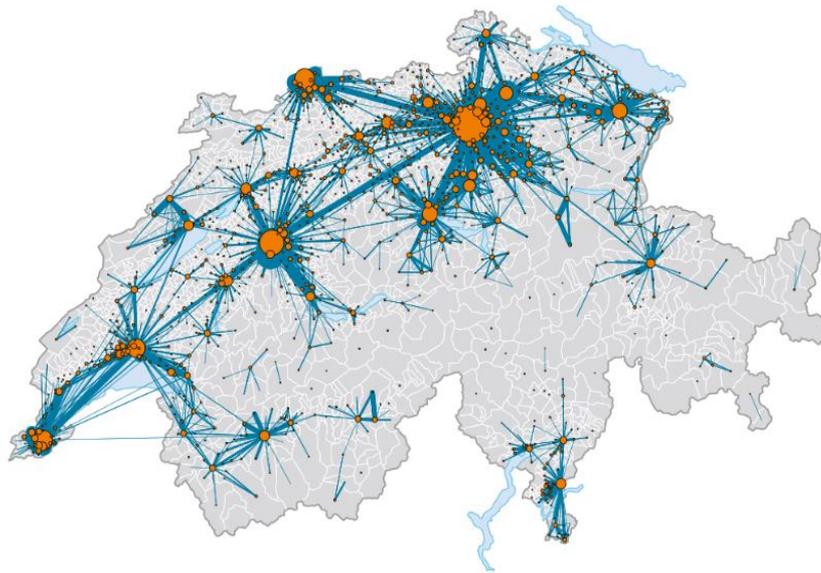
Information:

- Gemeinsames Aktionsprogramm von Städten, Kantonen und dem Bund

Fazit



Ziel: Erreichbarkeit der Städte gewährleisten...



Pendlerströme in der Schweiz 2014 (Quelle: BFS)

Anzahl Arbeitspendler/innen
(Summe beider Richtungen)



Anzahl Zupendler/innen¹
in die Gemeinde



¹ ohne Grenzgänger/innen aus dem Ausland

0 25 50 km

Raumgliederung:
Gemeinden (Stand 2014)

- 85% der Beschäftigten arbeiten in einer Agglomeration
- 20% aller Pendlerwege haben ihren Ursprung im Umland
- Die meisten dieser Wege werden mit dem Auto zurückgelegt
- Das städtische Strassennetz ist überlastet und vielfach beansprucht
- Der Strassenausbau ist schwierig und politisch kaum erwünscht.

... durch einen möglichst frühen Umstieg vom Auto auf den öffentlichen Verkehr, Fuss und Velo an «Multimodaler Drehscheiben»



Multimodale Drehscheiben: Worum geht es?



Vollautomatisiertes Parkhaus unter der Bibliothek in Aarhus/Dänemark (Quelle: DOKK1)



Multimodale Drehscheibe am Westside in Bern-Brünnen (Quelle: BLS)

Multimodale Drehscheiben sind mehr als ein Parkhaus oder eine Bahnhaltestelle:

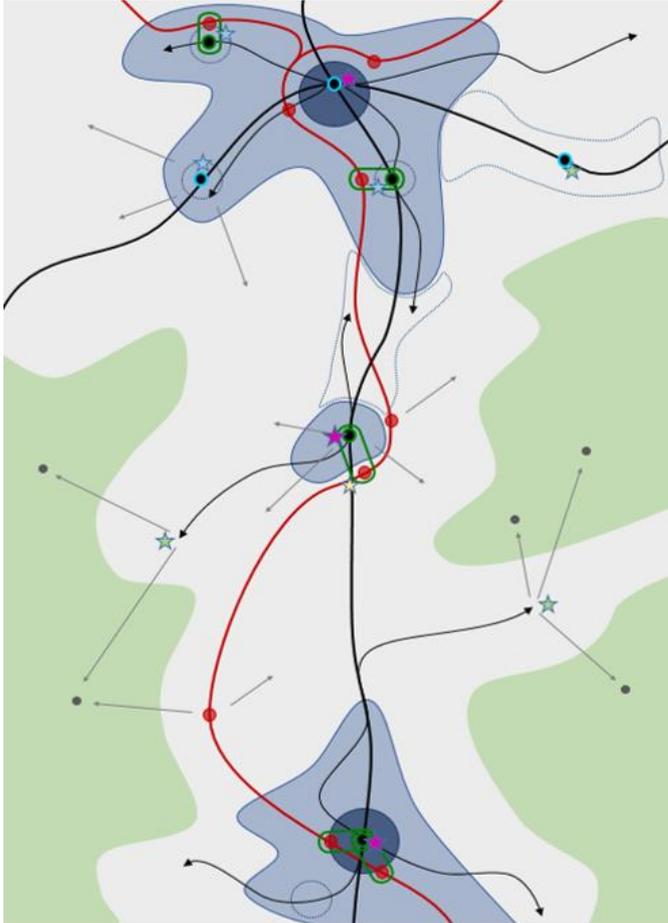
- Multimodales Angebot: Auto, ÖV (Fern-Regional- und Ortsverkehr), Fuss und Velo, Sharing-Angebote
- Gelungene städtebauliche und raumsparende Gestaltung
- Einfache Orientierung und Information
- Mehrwert auf der Reise durch Einkaufen, Dienstleistungen, Gastronomie
- Attraktiv für Wohnen und Arbeiten in bestens erschlossener Lage

Gelungene Beispiele

- im Ausland (Bsp. DOKK 1 in Aarhus / Dänemark)
- in der Schweiz (Bsp. Bern-Brünnen, neue Haltestellen des Léman Express, Rotkreuz)



Drehscheiben: Wo sind sie erfolgsversprechend?



Verschiedene Typen von Drehscheiben
nach Lage und Funktion (→ Sachplan Verkehr ab
September in Vernehmlassung)

Hauptdrehscheiben einer grossen Agglomeration
(ÖV → ÖV/Sharing/Fuss und Velo) *Bsp. Bahnhof Bern*

Sekundäre Drehscheiben einer grossen Agglomeration:
(ÖV → ÖV/Sharing/Fuss und Velo) *Bsp. Wankdorf*

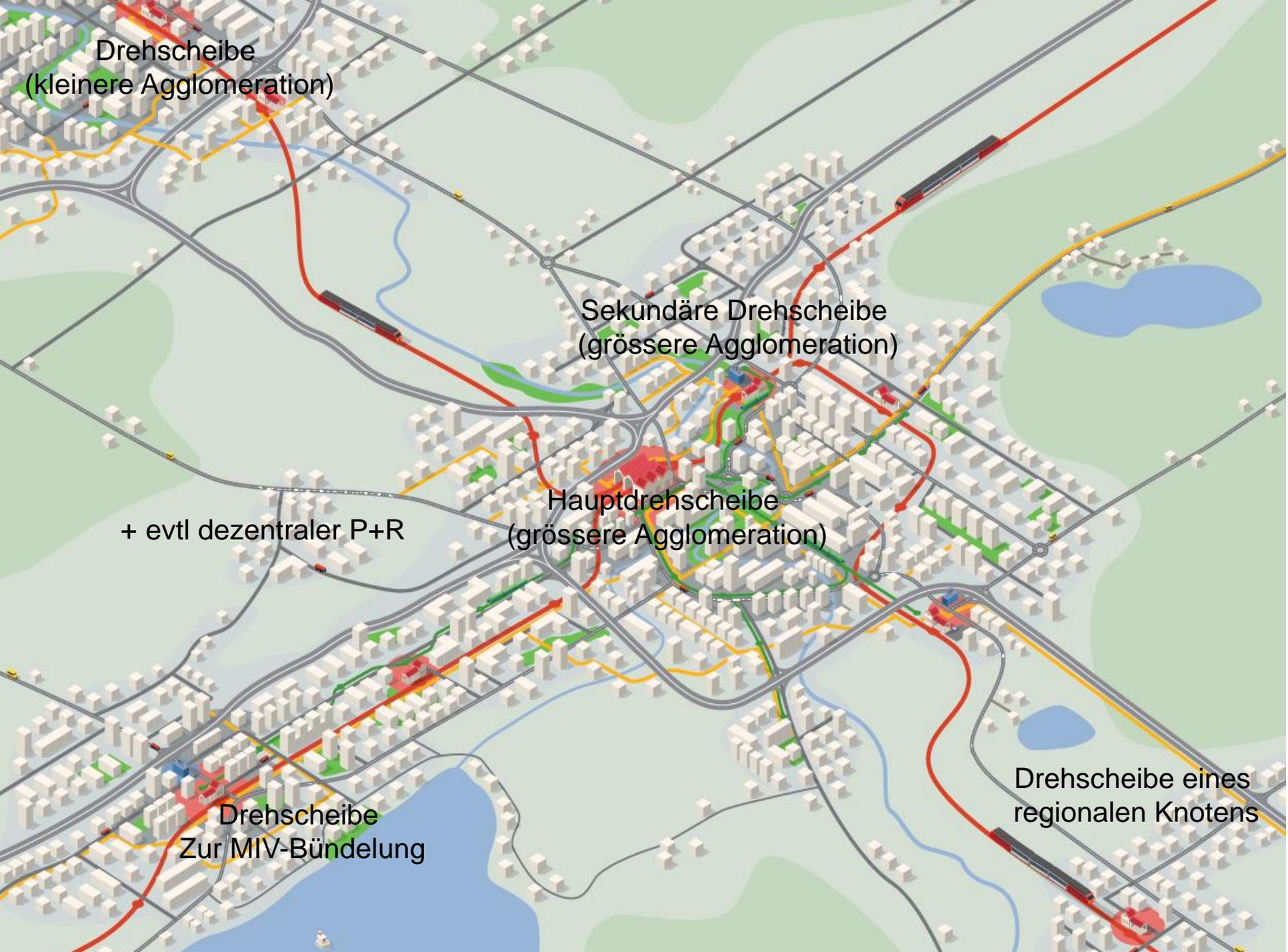
Drehscheibe einer mittleren/kleinen Agglomeration
(ÖV/MIV → ÖV/Sharing/Fuss und Velo) *Bsp. Bahnhof Thun*

Drehscheibe eines regionalen Knotens
(ÖV/MIV → ÖV/Sharing/Fuss und Velo) *Bsp. Münsingen*

Drehscheibe zur MIV-Bündelung
(MIV → ÖV/MIV) *Bsp. Bern-Neufeld*

+ kleine dezentrale P+R
(MIV → ÖV/MIV)

Verschiedene Typen multimodaler Drehscheiben, je
nach Lage und Funktion (Quelle: Entwurf Sachplan
Verkehr, ARE 2020)



Drehscheibe
(kleinere Agglomeration)

Sekundäre Drehscheibe
(grössere Agglomeration)

Hauptdrehscheibe
(grössere Agglomeration)

+ evtl dezentraler P+R

Drehscheibe
Zur MIV-Bündelung

Drehscheibe eines
regionalen Knotens



Drehscheiben: Wo sind sie erfolgsversprechend?



Multimodale Drehscheibe in St-Louis / FR, Agglomeration Basel (Quelle: Euro3Lys)

Umstieg zwischen Auto und öffentlichen Verkehr **so nah wie möglich an der Quelle**, spätestens im Agglomerationsgürtel

Aber: In der Praxis nicht immer so leicht

Bsp. «**Drehscheibe zur MIV-Bündelung**»:

- Gesamträumliches Konzept?
- Wer sind die «richtigen» Nutzer/-innen? (Kein alternatives ÖV-Angebot?)
- Wechselwirkungen zwischen Verkehr und Siedlung
- Welche Anforderungen an das städtische Strassennetz und den lokalen ÖV?
- Welche Anforderungen an das Verkehrsmanagement auf der Autobahn und am Stadtrand?

➔ **Abstimmung der Staatsebenen unabdingbar**

➔ **Einladung an Städte und Kantone zur Zusammenarbeit mit dem Bund**



Drehscheibe an der Autobahnausfahrt in Lausanne-Vennes, Agglomeration Lausanne-Morges (Quelle: SBB)



Drehscheiben: Welchen Beitrag können sie leisten?



Stau auf der Autobahn (Quelle: news.ch)

Laut MZMV 2015: Anteil des kombinierten Verkehrs (Auto → ÖV und Velo) < 3%

Aber: Grosses Entwicklungspotential

1/5 der Pendlerwege vom Land in die Stadt, zumeist mit dem Auto

Akzeptanz von Vielzahl von Faktoren abhängig:

- Reisezeit Tür-zu-Tür
- Reisekosten Tür-zu-Tür
- Umsteige-Häufigkeiten
- Planungssicherheit
- Mehrwert beim Umsteigen
- Städtebauliche Gestaltung der Drehscheibe
- Information (Real-time, Tür-zu-Tür)
- Wetter ...

➔ **Anforderungen an gesamtheitliche Planung**

➔ **Grosse Chancen durch neue Technologien**



Prämierte Drehscheibe Papiermühle in Ittigen
(Quelle: Flux-Preis)



Drehscheiben: Welche Folgen für die Netze?



Nationales Strassennetz. (Quelle: ARE)



Lokales Metro- oder Tramnetz (Quelle: TL)

Mögliche Folgen attraktiver Drehscheiben:

- Höhere Belastung des nationalen, regionalen und städtischen **ÖV-Systems** (langfristige Planung)
 - Notwendige neue Linien im ÖV (Tangentiale?)
 - Evtl. stärkeres Verkehrsaufkommen auf dem **Strassennetz** im Drehscheiben-Bereich, u.a. wegen verdichteter Siedlungsentwicklung
 - **Bei polyzentrischer Siedlungsentwicklung:** keine Konkurrenzen zu bestehenden Zentren schaffen (Beispiel Einkaufen)
 - **Zu vermeiden:** Reboundeffekte (verstärkte Autonutzung für einen Teil der Fahrt dank «attraktiver Parkplätze»; Parkraummanagement notwendig)
- ➔ **Gesamtheitliche, vorausschauende und staatsebenen-übergreifende Planung unabdingbar**



Welche Akzeptanz genießt das Umsteigen?



Umsteigen am Bahnhof (Quelle: SBB)

Verschiedene Studien zeigen:

- Umsteigen gilt als **verlorene Zeit** («penalty time» in Verkehrsmodellierung: 2x höher als im gleichen Fahrzeug)
- Attraktive Drehscheiben und gut vernetzte Verkehrsangebote richten nicht alles
- Regional abgestimmte **Parkraumpolitik** zielführend



Drehscheibe am Bahnhof Rotkreuz (Quelle: SBB)

- ➔ **Verhaltensänderungen und Gewohnheiten sind nicht zu unterschätzen**
- ➔ **Zielgerichtete Kommunikation notwendig**
- ➔ **Parkraumpolitik: Angelegenheit von Städten und Kantonen**



Info: Aktionsprogramm multimodale Drehscheiben



Zusammenarbeit der drei Staatsebenen am Schnittstellenworkshop im Oktober 2019 (Quelle: ARE)



Zukünftige Drehscheibe am Bahnhof von Renens (Quelle: SBB)

Initiative des UVEK, im Rahmen der «Schnittstellenproblematik» (→ multimodale Lösungen notwendig)

Aktionsprogramm von Bund (UVEK), Kantonen (BPUK) und Städten/Gemeinden (SSV)

Ziel: Förderung der Planung und Umsetzung von multimodalen Drehscheiben → rund 20 Aktivitäten

Bund

- stellt planerischen Rahmen zur Verfügung (SPV)
- begleitet fachlich (Grundlagenstudien; Methodenarbeit)
- finanziert mit (Infrastrukturprogramme, Agglomerationsprogramme)

Städte und Kantone

- entwickeln gesamträumlich abgestimmte Konzepte
- setzen diese um → konkrete Projekte

Gemeinsam

- Arbeiten in Beispielräumen: Pilotstudien und -projekte



Fazit



Oben und unten: Prämierte Drehscheibe am Bahnhof von Sankt Gallen (Quelle: Flux-Preis)



- Eine stärker vernetzte und **kombinierte Mobilität** ist möglich
- Attraktive **multimodale Drehscheiben** können einen Beitrag leisten
- Bestehendes ist zu optimieren; Neues ist zu wagen und zu entwickeln (→ Idee des Aktionsprogramms)
- Für gute Ergebnisse gilt es zusammenarbeiten (→ Idee des Aktionsprogramms)
- Multimodale Drehscheiben bedürfen guter **Abstimmung**:
 - zwischen den drei Staatsebenen
 - zwischen Siedlung und Verkehr
 - von öffentlichen und privaten Akteuren (SBB, Hochschulen, VSS, Raststättenbetreiber, ...)



Beleuchtungskonzept der Drehscheibe am Bahnhof von Horgen (Quelle: Flux-Preis)

Besten Dank für Ihre Mitarbeit und Unterstützung.