



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK  
**Bundesamt für Raumentwicklung ARE**  
Programm Agglomerationsverkehr

# Verkehrsdrehscheiben (VDS) - Planung und Umsetzung gemeinsam mit Kantonen und Städten

22. September 2021

Helene Bisang, Sektion Agglomerationsverkehr, ARE; Netzwerkanlass its-ch



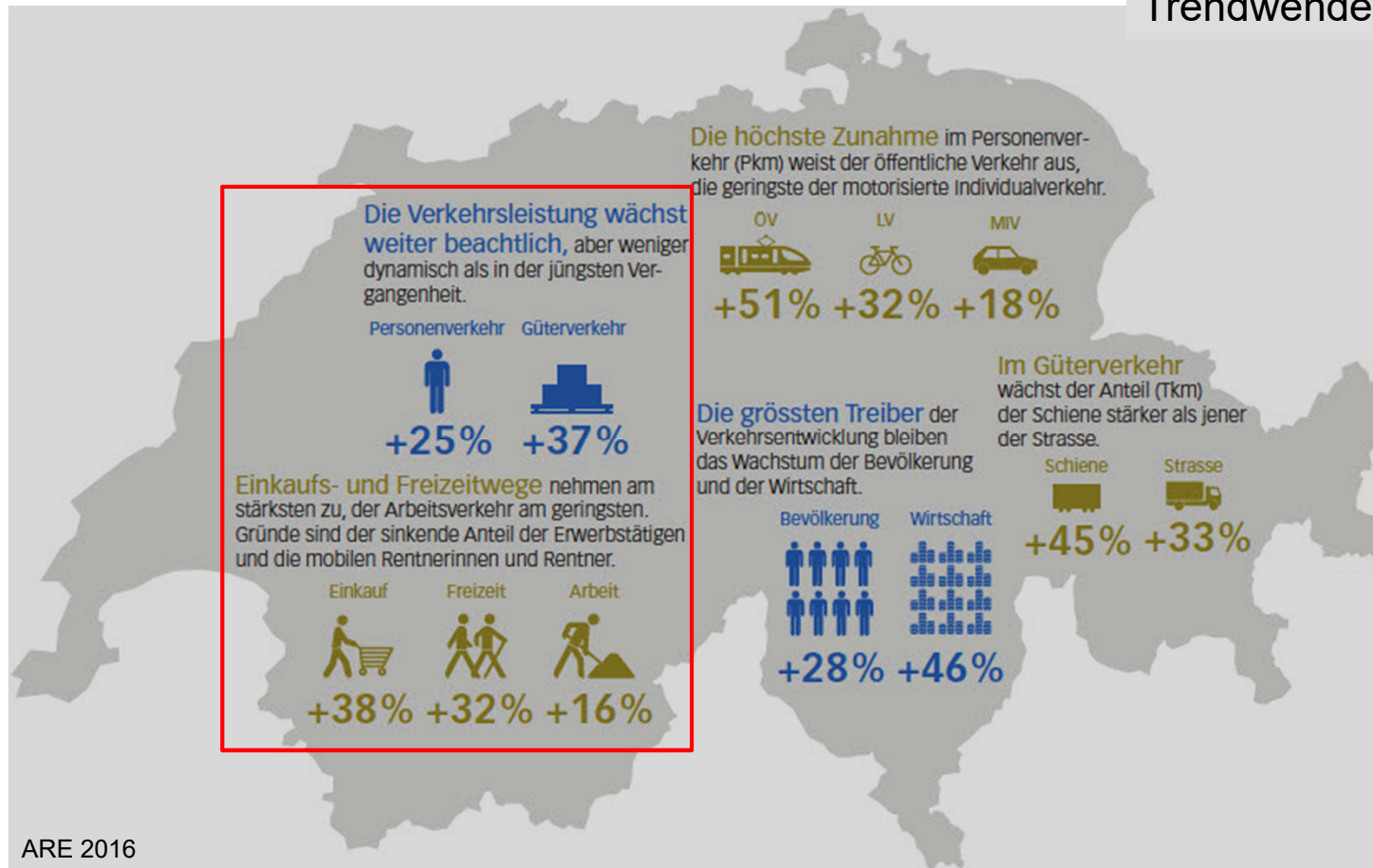
# Übersicht

- **Mobilität heute und künftig:** Worum geht es?
- Antworten des Bundes, **Programm Verkehrsdrehscheiben (VDS)**
- **Zweck** von multimodalen VDS
- Welche **Typen** von VDS sind wo geeignet?
- Welchen Beitrag können VDS leisten?
- Welche Akzeptanz genießt das **Umsteigen**?
  
- Welche Folgen haben VDS für die **Netze**?
- **Welchen Stellenwert haben VDS für den Bund?**
- **Zusammenarbeit im Programm VDS von Bund, Kantonen, Städten und Gemeinden:**  
**Erklärung von Emmenbrücke**



# 2040: Zunehmende Mobilität

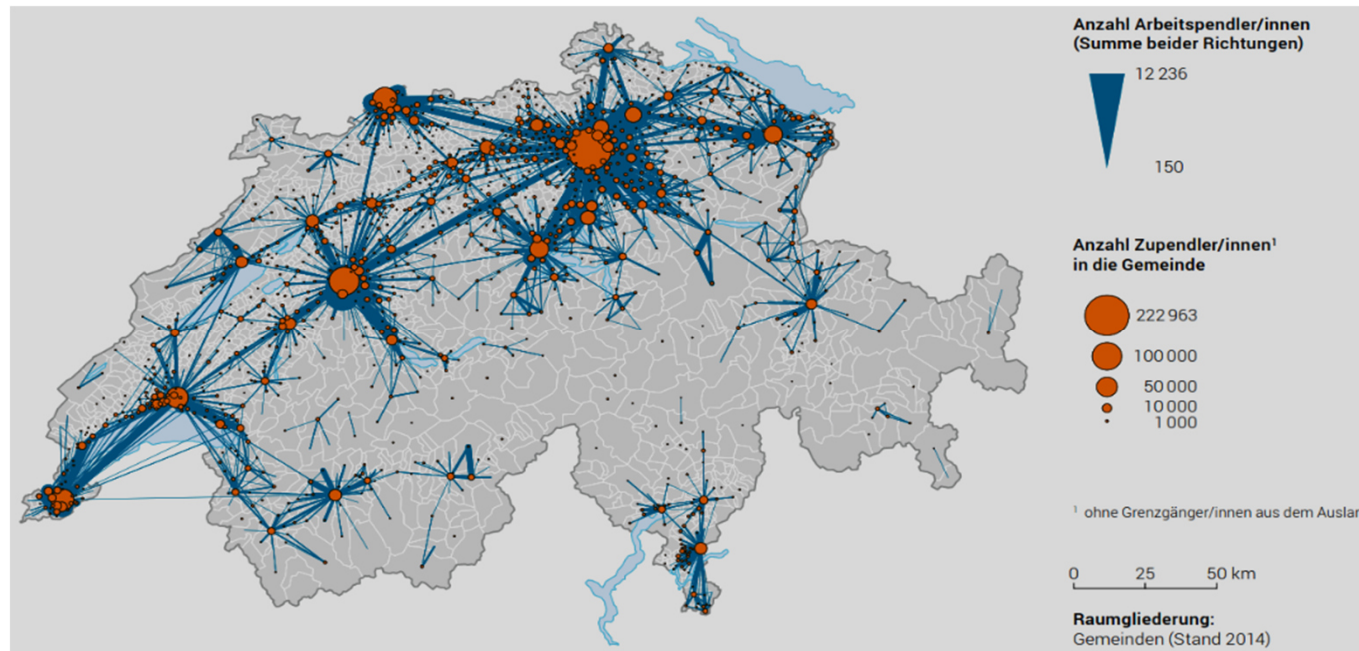
Trendwende *nach Corona?*



ARE 2016



## Erreichbarkeit von Zentren?



Pendlerströme in der Schweiz 2014 (Quelle: BFS)

- 85% der Beschäftigten arbeiten in Agglomerationen, 20% der Pendlerwege Ursprung im Umland
- Meiste Wege im Auto zurückgelegt
- Herausforderung: Die städtischen Strassennetze sind überlastet, die Erreichbarkeit erschwert



# Und 2050?

Mehr oder weniger Fahrten/Fahrzeuge 2050?  
Verkehrsperspektiven mit Szenarien...  
(Automatisierung? Sharing? Nachhaltigkeit?)





# Antworten des Bundes – Programm VDS

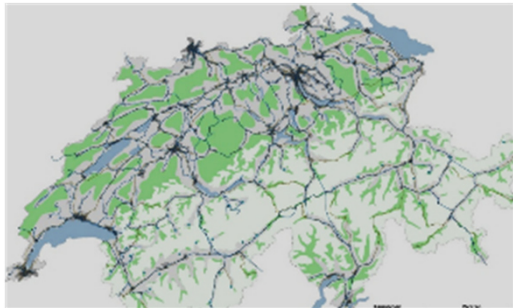
Kernbotschaften Sachplan Verkehr (SPV) / Teil Programm, «Mobilität und Raum 2050»



Bestehende  
**Infrastrukturen**  
effizient nutzen

Ansätze fördern, die  
**Schiene und  
Strasse** umfassen

Rahmen für  
**nationale  
Infrastruktur-  
programme**  
definieren



**Verkehrs- und  
Siedlungsent-  
wicklung**  
aufeinander  
abstimmen

**Zusammenarbeit**  
zwischen  
Staatsebenen fördern

**Interessenkonflikte**  
lösen

Zielbild Mobilität und Raum 2015; ARE 2020



# Antworten des Bundes – Programm VDS



Zusammenarbeit der drei Staatsebenen,  
Schnittstellenworkshop, Okt. 2019 (Quelle: ARE)



Zukünftige VDS Bahnhof Renens (Quelle: SBB)

## Was und wie:

- Initiative des UVEK, im Rahmen «Schnittstellenproblematik» (> multimodale Lösungen)

## Wer:

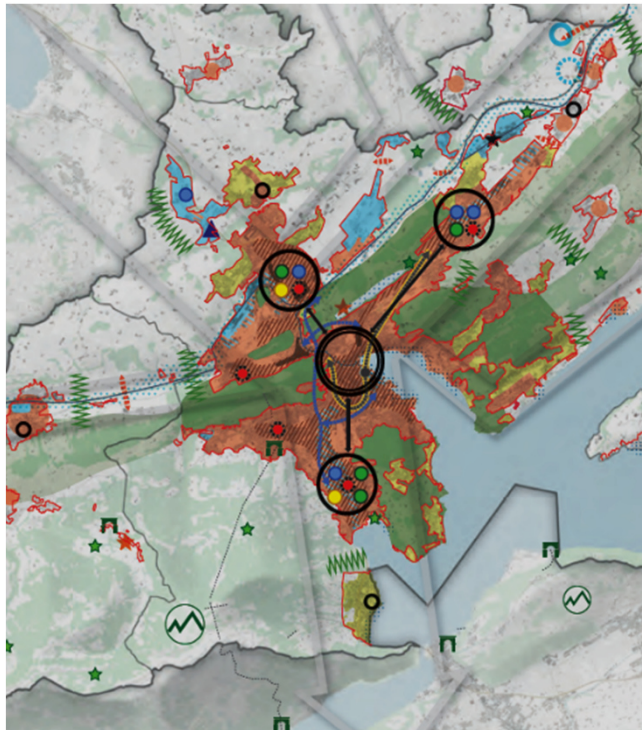
- Programm von Bund (UVEK), Kantonen (BPUK, KÖV) und Städten/Gemeinden (SSV, SGV)

## Ziel:

- Planung und Umsetzung von multimodalen **Verkehrsdrehscheiben mit Programm fördern (2021 – 2024)**



# Antworten des Bundes – Programm VDS



Zukunftsbild der Agglomeration Luzern (Quelle: Infras /ewp)

## Bund

- stellt planerischen (SPV) und rechtlichen Rahmen zur Förderung von VDS bereit
- begleitet fachlich (Grundlagenstudien; Methodenarbeit)
- finanziert über Instrumente (Programm Agglomerationsverkehr (ARE), Strategische Entwicklungsprogramme (ASTRA/BAV), Mitfinanzierungsmöglichkeiten über BIF, Koordinationsstelle für nachhaltige Mobilität (BFE))

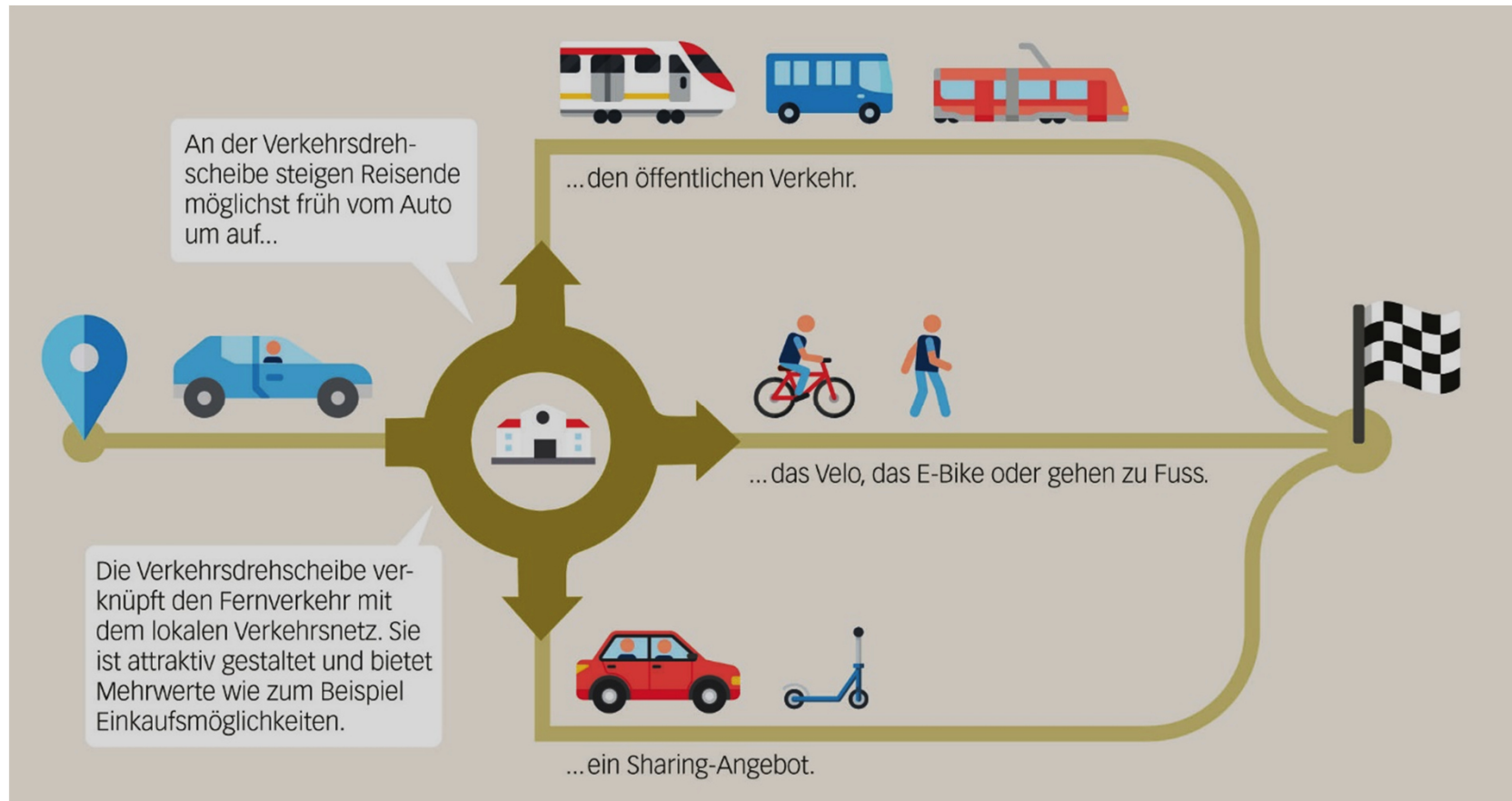
## Kantone und Städte

- entwickeln **gesamträumlich abgestimmte** Konzepte
- setzen diese in konkreten Projekte um
- **Gemeinsam:** Erarbeiten Pilotstudien und –projekte in Beispielräumen





## Zweck von multimodalen VDS: Erreichbarkeit ...





## Zweck von multimodalen VDS: Angebote, Mehrwerte...



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

### VDS sind mehr als ein Parkhaus oder Bahnhaltestelle:

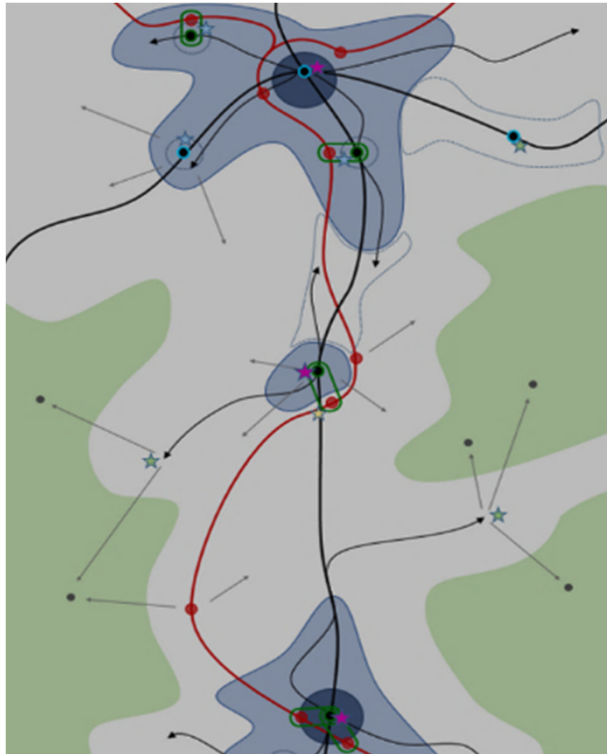
- Angebot: Auto, ÖV (Fern- Regional- und Ortsverkehr), Fuss / Velo, Sharing-Angebote
- Gute Organisation und städtebauliche Gestaltung
- Einfache Orientierung, Information
- Mehrwert durch Einkauf, Dienstleistungen, Gastro
- Attraktiv für Wohnen / Arbeiten, gut erschlossenen

### Beispiele:

- Schweiz (Bsp. Bern-Brünnen, Léman Express, Emmenbrücke)
- Ausland (Bsp. DOKK 1 in Aarhus / Dänemark, Saint-Brieuc)



## Welche Typen von VDS sind wo optimal?



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

Nach Lage und Funktion (→ Entwurf Sachplan Verkehr wird dem Bundesrat im Herbst zum Entscheid vorgelegt)

**Hauptdrehscheibe**                      **grosser Agglomeration:** (ÖV > ÖV/Sharing/Fuss und Velo)  
*Bsp. Bahnhof Bern*

**Sekundäre Drehscheibe**            **grosser Agglomeration:** (ÖV > ÖV/Sharing/Fuss und Velo)  
*Bsp. Wankdorf*

**Zentrale Drehscheibe**              **weitere Agglomerationen**  
(ÖV/MIV > ÖV/Sharing/Fuss und Velo)    *Bsp. Bahnhof Thun*

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

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

**Kleine dezentrale P+R / B+R** (MIV > ÖV/MIV)



# Welchen Beitrag können VDS leisten?



Stau auf der Autobahn (Quelle: news.ch)



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

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

**Grosses Entwicklungspotential !**

**Umsteigepotential von vielen Faktoren abhängig:**

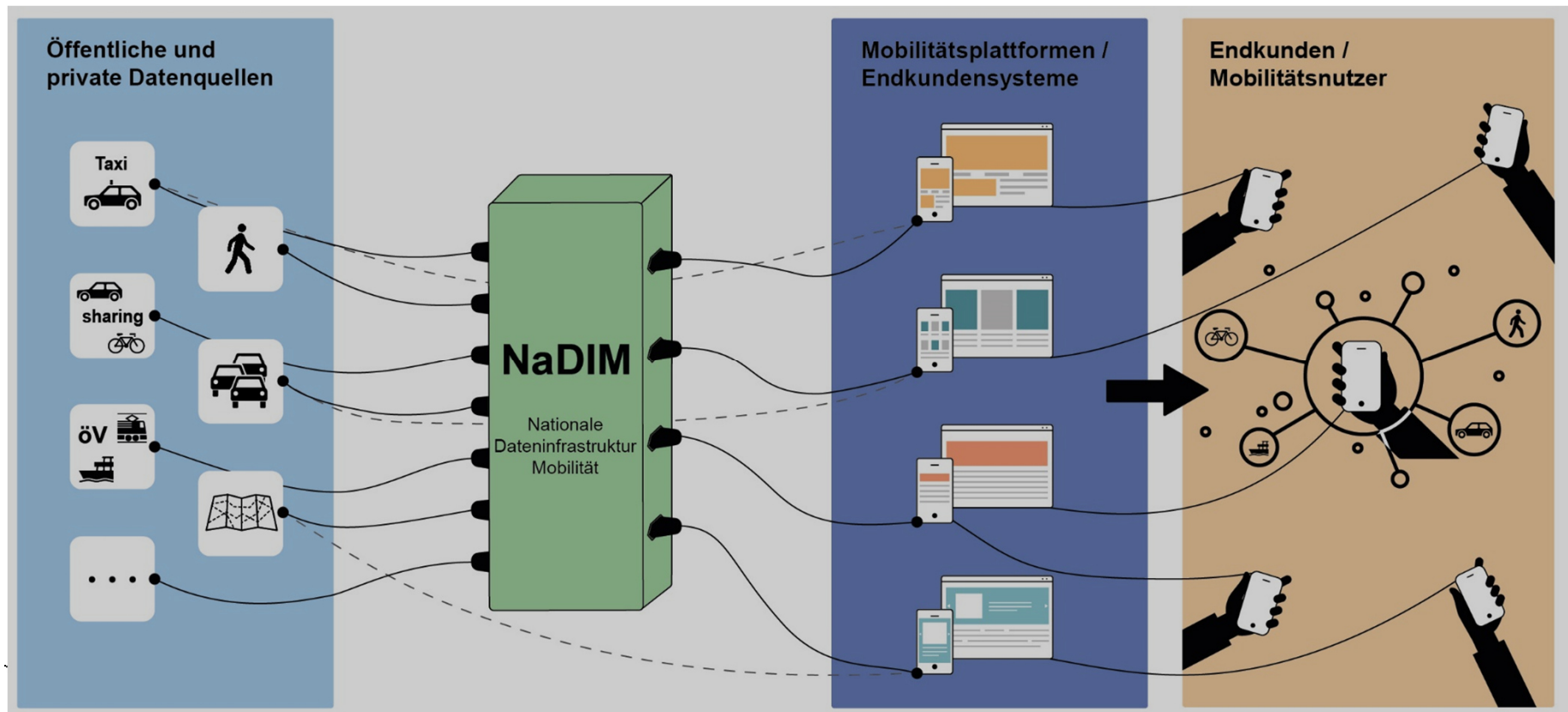
- Reisezeit Tür-zu-Tür / Kosten
- Umsteige-Häufigkeiten
- Mehrwert beim Umsteigen, Dienstleistungen ?
- Attraktivität des Aufenthalts

➔ **Grosse Chancen durch neue Technologien, Mobility-as-a-Service, Mobility-on-Demande**

- Information, Planungssicherheit (Realtime, Online-Reservation) > **NaDIM**



# Kernstück: NaDIM – Nationale Dateninfrastruktur Mobilität





Umsteigen am Bahnhof (Quelle: SBB)



Bahnhof Emmenbrücke (Quelle: ARE)

## Verschiedene Studien zeigen:

- Umsteigen > **verlorene Zeit** («penalty time» in Verkehrsmodellierung)
- Vernetzte Verkehrsangebote genügen nicht, Umsteigeorte müssen attraktiv sein !

→ **Verhaltensänderungen, aber wie?**

→ **Zielgerichtete Kommunikation**

→ Regional abgestimmte **Parkraumpolitik von Städten und Kantonen** und Verkehrsmanagement etablieren

→ Weitere flankierende Massnahmen



## Welche Folgen haben VDS für die Netze?



Bahnhof Wohlen (Quelle: ARE)



Lokales Metro- oder Tramnetz (Quelle: TL)

- Höhere Belastung des nationalen, regionalen und städtischen **ÖV-Systems**
  - Notwendige neue Linien im ÖV, Schnellbusse (Tangentialen?)
  - Evtl. stärkeres Verkehrsaufkommen auf dem **Strassennetz** um Drehscheibe (Innenentwicklung)
  - **Bei polyzentrischer Siedlungsentwicklung:** Konkurrenzen zu bestehenden Zentren (Bsp. Einkauf)
  - **Reboundeffekte** (verstärkte Autonutzung für einen Teil der Fahrt dank «attraktiver Parkplätze»)
  - Streckenabschnitte werden für Velo / Zufussgehende weniger attraktiv
- **Vorausschauende, integrale, staatsebenen-übergreifende Planung!**



# Stellenwert Programm VDS für den Bund: Überblick



## Stellenwert:

- Für Bund haben multimodale VDS wesentliche Bedeutung für nachhaltige Mobilität (quellnaher Umstieg auf ÖV)
- VDS werden im SPV verankert, in kantonalen und kommunalen Planungsinstrumenten mit den Netzen koordiniert und präzisiert



Seetalplatz Luzern (Quelle: ARE)

## Medienevent:

9. September 2021: «Erklärung von Emmen»:

- Wohlen - neue Drehscheibe in kleinerer Agglomeration
- Emmenbrücke - Unterzeichnung durch politische Vertreter/-innen aller Institutionen





# Erklärung von Emmenbrücke zum Programm VDS

**Die Schweiz braucht ein Verkehrssystem, ausgerichtet auf die Bedürfnisse der Bevölkerung.**

**Sich verändernde Mobilitätsbedürfnisse; Verkehrsdrehscheiben als Antwort**

- VDS verknüpfen städtische und ländliche Räume;
- Ermöglichen das schnelle und einfache Umsteigen;
- Optimieren Übergänge von lokalen Verkehrsnetzen zu Nationalstrassen und zum ÖV

**Gemeinsames Bekenntnis von Bund, Kantonen, Städten und Gemeinden**

- Partner betrachten alle Verkehrsmittel und Infrastrukturen, stimmen die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung aufeinander ab
- Rahmen: Sachplan Verkehr, Programmteil, Strategische Entwicklungsprogramme für Nationalstrasse und Schiene, Programm Agglomerationsverkehr



## Erklärung von Emmenbrücke zum Programm VDS



Helene Bisang, Sektion Agglomerationsverkehr, ARE; Netzwerkanlass its-ch



# Erklärung von Emmenbrücke, Programm VDS



Seetalplatz Luzern, R. Keller und Partner



Bahnhof Wohlen, ARE

## Inhalte der Zusammenarbeit

- **Regionale Gesamtsicht** und begleitende Massnahmen
- VDS in bestehenden Planungs- und Finanzierungsinstrumenten des Bundes verankern
- Austausch von Ergebnissen pflegen, gute Beispiele sammeln, Ressourcen für Pilotprojekte bündeln



# Gelungene Projekte: Grosszügige Gestaltung, Integration



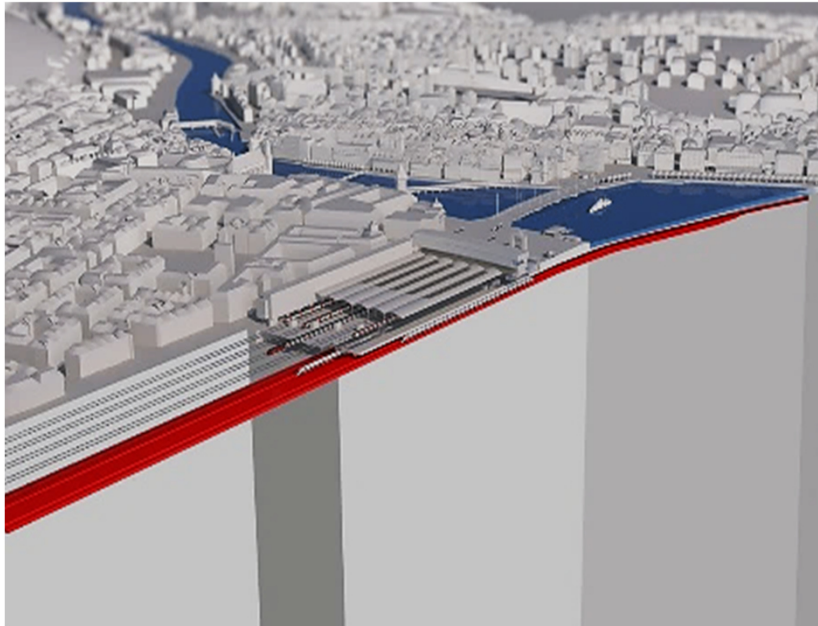
Multimodale Drehscheibe, Westside in Bern-Brünnen (Quelle: BLS)



Léman-Expresshaltestelle «Eaux-Vives» in Genève. (Quelle: Ville de Genève)



## Gelungene Projekte: Ausdruck guter Abstimmung



Durchgangsbahnhof Luzern (LU)



Bellinzona (Keystone)



## Gelungene Projekte: Orientierung, Städtebaulich optimiert



Aussenraum Bahnhof Saint-Brieuc



Raum Bahnhofplatz, Zugang zu VDS, St.Gallen (Quelle H. Bisang)



# Fazit



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

- Eine stärker vernetzte, **kombinierte Mobilität** ist möglich !
- Attraktive **multimodale Drehscheiben** ermöglichen dies
- Grosse Chance in digitalen Reiseinfos \*von Tür zu Tür»
- Gute VDS brauchen das **Engagement der Kantone!**
- Multimodale VDS bedürfen guter **Abstimmung:**
  - zwischen den **drei Staatsebenen**
  - zwischen **Siedlung und Verkehr**
  - von **öffentlichen und privaten Akteuren** (SBB, Hochschulen, VSS, Raststättenbetreiber ...)
- **Herausforderungen:**
  - Prozessgestaltung, Mobilitätsverhalten, politische Widerstände bei flankierenden Massnahmen
  - Klimawandel, Corona, Befindlichkeiten, weitere Trends



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

**Besten Dank  
für Ihre  
Aufmerksamkeit**