

VERKEHRS DREH SCHEIBEN

Einfach von einem Verkehrsmittel
aufs andere umsteigen und
die Siedlungsentwicklung nach
innen fördern



DIE MOBILITÄT NIMMT ZU

Über 80 Minuten pro Tag – so lange sind wir Menschen in der Schweiz im Durchschnitt unterwegs. Jeden Tag legen wir in dieser Zeit mehr als 35 Kilometer zurück. Wir pendeln zur Arbeit, zur Schule oder zur Universität. Wir sind unterwegs zum Hausarzt, zum Einkaufen oder zum Sportverein. Und wir reisen an Konzerte, Fussballspiele oder Partys – mit dem Auto, dem Zug, dem Bus, dem Tram, dem Velo oder auch zu Fuss.

Dürfen wir vorstellen? Das ist Familie Reiser. Sie wohnt in einer Agglomerationsgemeinde nahe einer grösseren Stadt und ist täglich unterwegs. Die Reisers werden Ihnen in dieser Broschüre zeigen, wie sie an Verkehrsdrehscheiben umsteigen und so schnell und bequem ihre Ziele erreichen.



Daniela (43) arbeitet als Fotografin. Ihre Aufträge führen sie manchmal in die Stadt, manchmal aufs Land. Weil sie stets eine schwere Fotoausrüstung dabei hat, nimmt sie häufig das Auto.

Christian (45) ist Sekundarlehrer in einer nahen Gemeinde auf dem Land. Für seinen Arbeitsweg nimmt er oft den Bus. Bei schönem Wetter steigt er beim Bike-Sharing am Bahnhof auf ein E-Bike.

Anna (16) besucht das Gymnasium in der nahen Stadt und pendelt mit dem Zug und dem Tram dorthin.

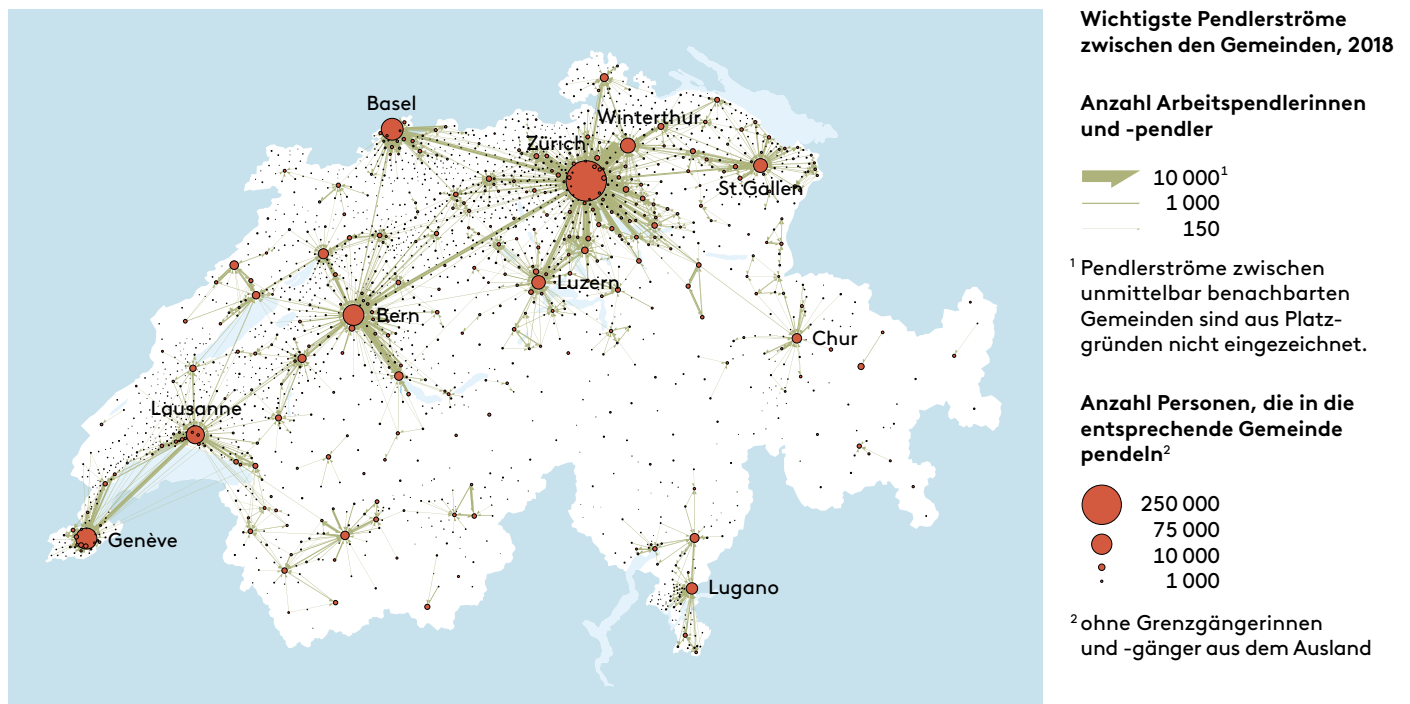
Nico (12) geht noch in die Primarschule in seiner Wohngemeinde. Er nimmt dafür das Fahrrad.

Wohin es auch geht, wir alle wollen möglichst bequem reisen und schnell ankommen. Niemand verliert gerne Zeit im Stau oder bei langem Warten an Haltestellen und Bahnhöfen. Das ist eine Herausforderung für unser Verkehrssystem, zumal unser Bedürfnis nach Mobilität weiter zunehmen wird. Allein durch das Bevölkerungswachstum werden in Zukunft mehr Menschen unterwegs sein als heute.

Der Pendlerverkehr wird trotz Homeoffice auch künftig einen grossen Einfluss auf den Verkehr haben. Er ist zu einem grossen Teil für die Verkehrsspitzen am Morgen und Abend verantwortlich. Diese Pendlerströme konzentrieren sich vor allem auf die Agglomerationen, denn 84 Prozent der Beschäftigten arbeiten oder absolvieren ihre Ausbildung dort. Viele der Pendlerinnen und Pendler legen ihren Weg – oder zumindest einen grossen Teil davon – im Auto zurück. Was in ländlichen Gebieten praktisch und bequem ist, funktioniert in den Städten weniger gut. Der Platz ist beschränkt, ein Ausbau des Strassennetzes ist schwierig und teuer. Die städtischen Verkehrssysteme kommen zunehmend an die Grenzen ihrer Kapazitäten.

Eine zentrale Frage der Verkehrspolitik lautet deshalb: Wie kommen wir schnell und bequem vom Land in die Stadt und umgekehrt?

Eine mögliche Antwort darauf sind Verkehrsdrehscheiben. Sie verknüpfen die verschiedenen Verkehrsmittel wie Auto, Bahn, Bus und Velo und ermöglichen so ein schnelles und reibungsloses Umsteigen. Heute reisen die allermeisten Personen monomodal, das heisst: Sie nutzen für ihre Strecke nur ein Verkehrsmittel. Doch die Schweiz kann nicht überall alle Verkehrsinfrastrukturen gleich stark ausbauen. Während in den ländlichen Räumen wie erwähnt das Auto eine wichtige Rolle spielt, stehen in den Städten der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Veloverkehr im Vordergrund.

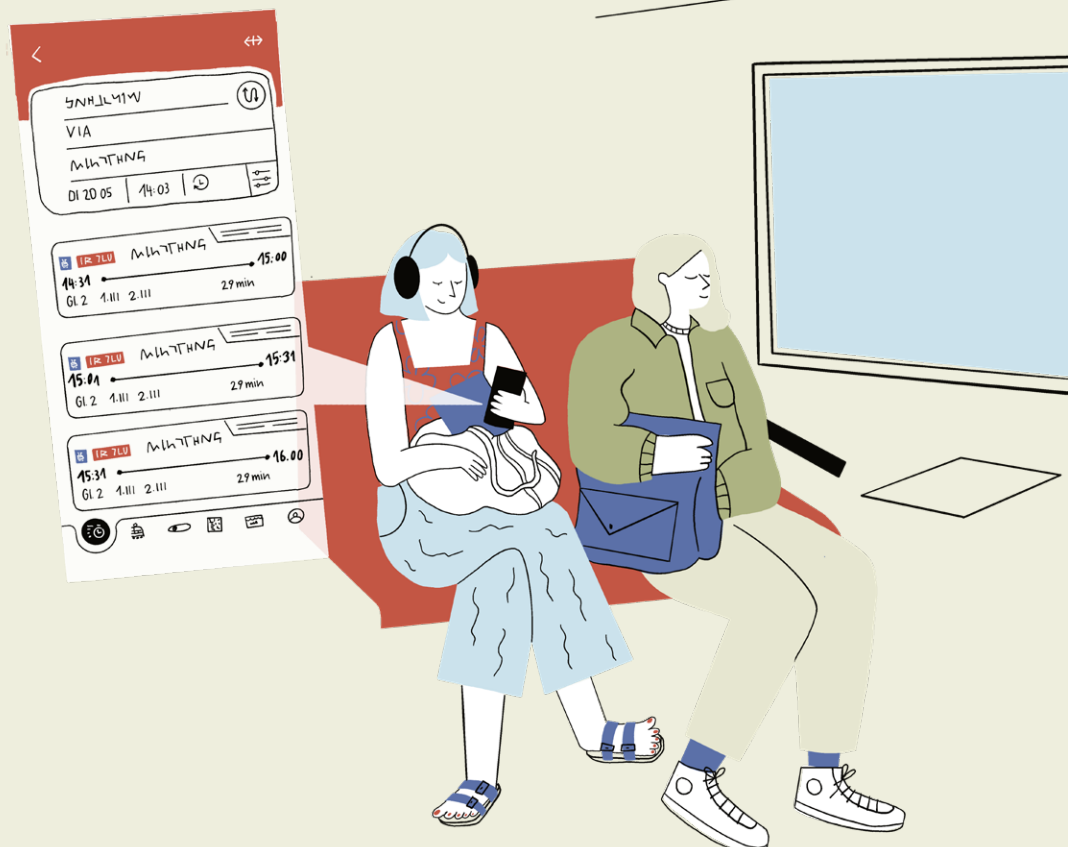


WAS SIND DIE ZIELE VON VERKEHRSDREHSCHLEIBEN?

Erstens geht es darum, die verschiedenen Verkehrsnetze und Verkehrsangebote zu verknüpfen und aufeinander abzustimmen.

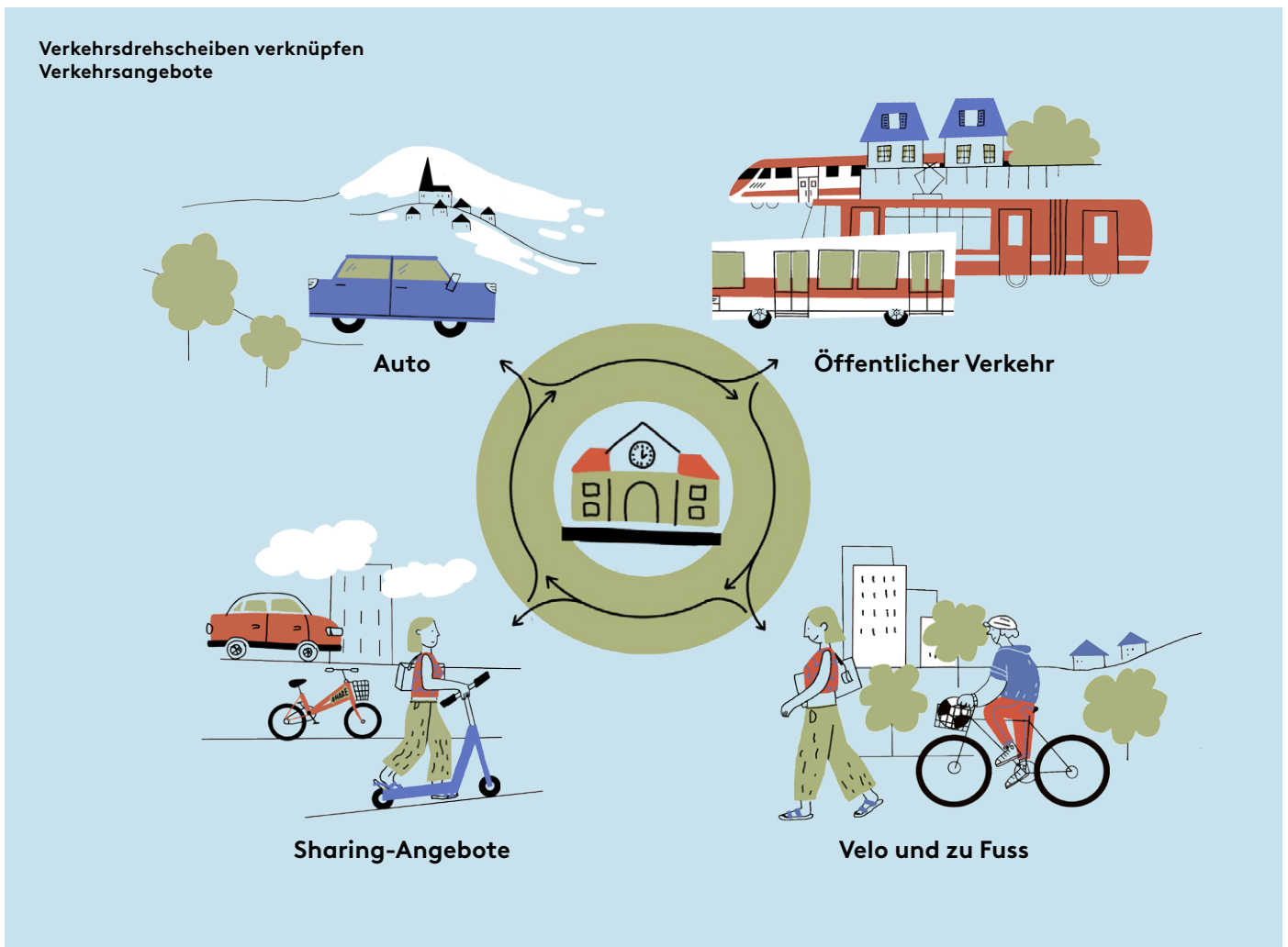
Zweitens fördern die Verkehrsdrehscheiben die Siedlungsentwicklung nach Innen. Denn der Ort und das städtebauliche Umfeld der Drehscheibe sind wichtig.

Anna Reiser kommt mit dem Zug in der Stadt an. Der Bahnhof ist eine Hauptdrehscheibe, die lokalen, regionalen und nationalen ÖV miteinander verbindet. Für den Weg in die Schule nimmt Anna das Tram. Die App auf ihrem Handy zeigt ihr schon im Zug die nächsten Abfahrten an.



Pendlerinnen und Pendler wählen nur dann intermodale Wege – also Wege, bei denen man unterwegs das Verkehrsmittel wechselt –, wenn der Umstieg entweder schnell geht oder wenn sie die Wartezeit gut nutzen können. Verkehrsdrehscheiben, die Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungen anbieten oder zum Aufenthalt einladen, erhöhen die Motivation zum Umsteigen. Davon profitieren auch Anwohnerinnen und Anwohner. Im Umfeld der Drehscheiben wird auf diese Weise die Siedlungsentwicklung gefördert.







Verkehrsdrehscheiben sind nicht nur Umsteigeorte wie die bestehenden ÖV-Drehscheiben, sondern stellen die Erreichbarkeit von Stadt und Land sicher. Die Städte können so den öffentlichen und den Fuss- und Veloverkehr ausbauen, während das Auto in der Regel das bevorzugte Fortbewegungsmittel auf dem Land bleibt. Auf diese Weise gestalten Verkehrsdrehscheiben also auch den Siedlungsraum mit.



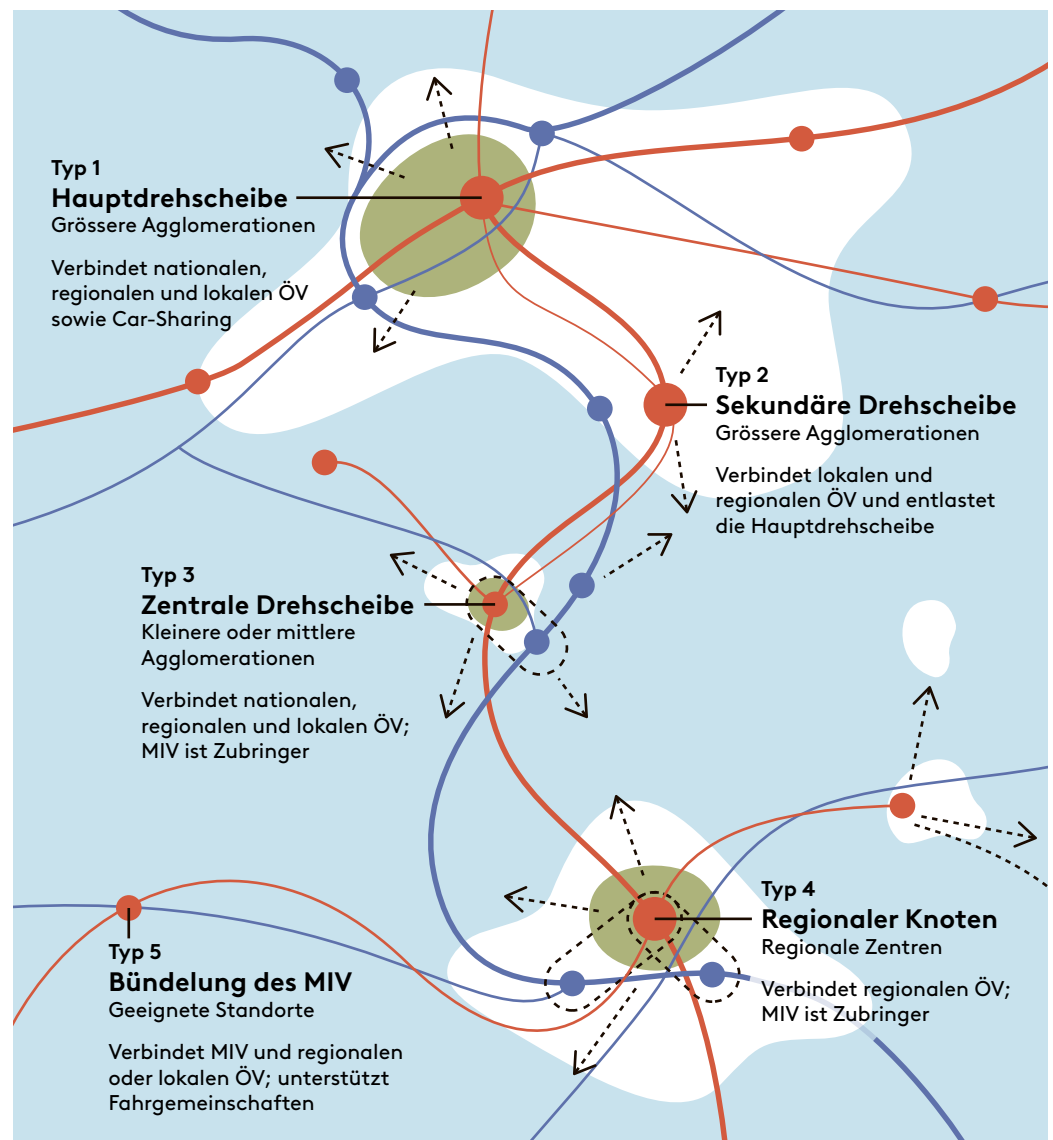
TYPEN VON VERKEHRSDREHSCHLEIBEN

Die Verkehrsdrehscheiben erfüllen je nach ihrer Lage unterschiedliche Funktionen. Der Bund nennt im Programmteil des Sachplans Verkehr («Mobilität und Raum 2050») fünf Typen von Verkehrsdrehscheiben, die sich vor allem hinsichtlich ihrer Lage sowie ihrer Funktion unterscheiden.

Verschiedene Typen von Verkehrsdrehscheiben funktionieren im Zusammenspiel

-  Urbane Zentren
-  Siedlungsgebiete und Agglomerationen
-  Infrastruktur mit Verkehrsdrehscheibe für öffentlichen Verkehr (ÖV): Fern- und Regionalverkehr Bahn
-  Infrastruktur für motorisierten Individualverkehr (MIV): National- und Hauptstrassen
-  Feinerschliessung
-  Verbindung zwischen Verkehrsdrehscheiben Strasse-Schiene

Angebote für den Fuss- und Veloverkehr sowie fürs Sharing müssen an allen Drehscheiben vorhanden sein.



Typ 1 – Hauptdrehscheibe

Diese Drehscheibe liegt im Zentrum einer grossen Agglomeration und ist der Knotenpunkt für den schienengebundenen ÖV im Fern-, Regional- und Ortsverkehr. Beispiele dafür sind die Bahnhöfe Genf, Basel und Zürich.

Typ 2 - Sekundäre Drehscheiben

Im oder nahe am Zentrum einer grossen Agglomeration gelegen verbindet dieser Typ den regionalen und lokalen ÖV und teilweise auch den Fernverkehr. Damit entlastet er die Hauptdrehscheibe vom regionalen Bahnverkehr. Beispiele für diesen Typ sind die Bahnhöfe Wankdorf bei Bern oder Renens bei Lausanne.

Typ 3 - Zentrale Drehscheiben

Diese Drehscheibe liegt im Kern einer mittleren oder kleinen Agglomeration und verbindet den lokalen, regionalen und nationalen Bahnverkehr miteinander. Allenfalls wird sie auch mit dem Auto angefahren. Die Bahnhöfe Bellinzona oder Delémont gehören zu diesem Typ.

Typ 4 - Regionaler Knoten

Innerhalb oder ausserhalb einer Agglomeration gelegen verbindet dieser Typ den Regionalverkehr mit dem Ortsverkehr. Der Zugang zu diesen Drehscheiben erfolgt teilweise auch mit dem Auto. Beispiele dafür sind Rolle, Biasca oder Zernez.

Typ 5 - Drehscheiben zur Bündelung des MIV

Diese Drehscheibe liegt entweder in gut erschlossenen Orten im ländlichen Raum oder nahe am Kern einer Agglomeration an einer ÖV-Haltestelle mit häufigen und schnellen Verbindungen ins Zentrum. Sie unterstützt den Umstieg vom Auto oder Velo auf den ÖV. Zusätzlich fördert sie Fahrgemeinschaften. Lausanne-Vennes, Bern-Neufeld oder Mellingen-Heitersberg sind typische Vertreter.

Die meisten Umsteigepunkte sind schon gebaut. Um daraus die jeweils richtigen Drehscheiben zu entwickeln, bewährt es sich, ein Konzept für einen funktional zusammenhängenden Raum zu erarbeiten. In diesem Raum sind die Gemeinden und Regionen durch Verkehrsbeziehungen miteinander verbunden, zum Beispiel in einer Agglomeration, einem Kanton, oder auch in einem kantonsübergreifenden «Handlungsraum» wie etwa in der Genfersee-Region. Das Konzept verbindet den MIV, den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr miteinander. Dabei spielt die beabsichtigte Entwicklung des Raums und des Verkehrs eine zentrale Rolle. Je nachdem muss das ÖV-Angebot angepasst oder sogar ausgebaut werden. Zudem definiert das Konzept, wo dem MIV künftig eine wichtige Bedeutung zukommen wird und wo die Knotenpunkte von MIV und ÖV liegen sollen. Und schliesslich muss es den ÖV, den Fern- und den Nahverkehr intelligent verknüpfen, ohne neue Engpässe zu erzeugen.

DAS PROGRAMM VERKEHRSDREHSCHLEIBEN

Bund, Kantone, Städte und Gemeinden haben sich im September 2021 mit der «Erklärung von Emmenbrücke» zu einer engeren Zusammenarbeit entschlossen. Gemeinsam wollen sie Verkehrsdrehscheiben fördern und haben dafür das Programm Verkehrsdrehscheiben lanciert.

Um die nötigen Grundlagen zu erarbeiten, haben sie zusammen mit Transportunternehmen und Hochschulen Studien durchgeführt. Diese beschäftigten sich zum Beispiel mit der Mitfinanzierung von Verkehrsdrehscheiben durch den Bund, mit der Typisierung und den geeigneten Orten für die jeweiligen Typen sowie mit der Rolle von Drehscheiben an Autobahnen. Thema waren auch neue Technologien sowie Massnahmen, um das Umsteigen zu fördern.

Die Planung und der Bau von Verkehrsdrehscheiben liegen in der Verantwortung der Kantone, Gemeinden und Transportunternehmen. Der Bund kann sie aber über das Programm Agglomerationsverkehr finanziell unterstützen. Ausserdem begleitet er Pilotprojekte wie die Tourismusverkehrsdrehscheibe in Göschenen (UR) und Studien, zum Beispiel jene zu Verkehrsdrehscheiben in der Region Bern-Mittelland.



Nico Reiser hat mit Freunden zum Fussballspielen in der Nachbargemeinde abgemacht. Er fährt mit dem Velo hin. Nach zwei Stunden sind alle erschöpft und durstig. Sie kaufen Getränke am nahen Bahnhof, einer Drehscheibe mit einem kleinen Laden. Müde vom Spiel lädt Nico sein Velo an der Drehscheibe in den Bus und fährt so zurück.

ERGEBNISSE DES PROGRAMMS

1. VERKEHRSDREHSCHLEIBEN HABEN EINE WIRKUNG AUS DAS GESAMTSYSTEM UND AUF DIE SIEDLUNG

Die Planung von Verkehrsdrehscheiben ist anspruchsvoll. Dies liegt an den verschiedenen Wechselwirkungen zwischen Verkehr und Siedlung. Laut einer Studie des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) mit den Kantonen Luzern, Nidwalden und Schwyz sind bei der Planung und Gestaltung von Verkehrsdrehscheiben zwei Faktoren wichtig:

Auf grossräumiger Ebene gilt es, die Verkehrsnetze aufeinander abzustimmen und über Knoten miteinander zu verbinden.

Verkehrsdrehscheiben funktionieren im Zusammenspiel. Anpassungen an einer Drehscheibe haben Einfluss auf das gesamte System. Zum Beispiel sollte die Anzahl Parkplätze an Drehscheiben mit den Strassenkapazitäten abgestimmt sein. Fahrpläne verschiedener ÖV-Angebote müssen Anschlüsse sicherstellen. Neben Bike+Ride-Angeboten sollten auch die Velowege und die Verbindungen in die Quartiere sicher und attraktiv gestaltet sein. Ausserdem gilt es, unerwünschte Effekte zu vermeiden: Wenn neue Parkplätze erstellt werden, besteht die Gefahr, dass Pendlerinnen und Pendler, die vorher auf der gesamten Strecke den ÖV benutzt haben, mit dem Auto zur Verkehrsdrehscheibe fahren.

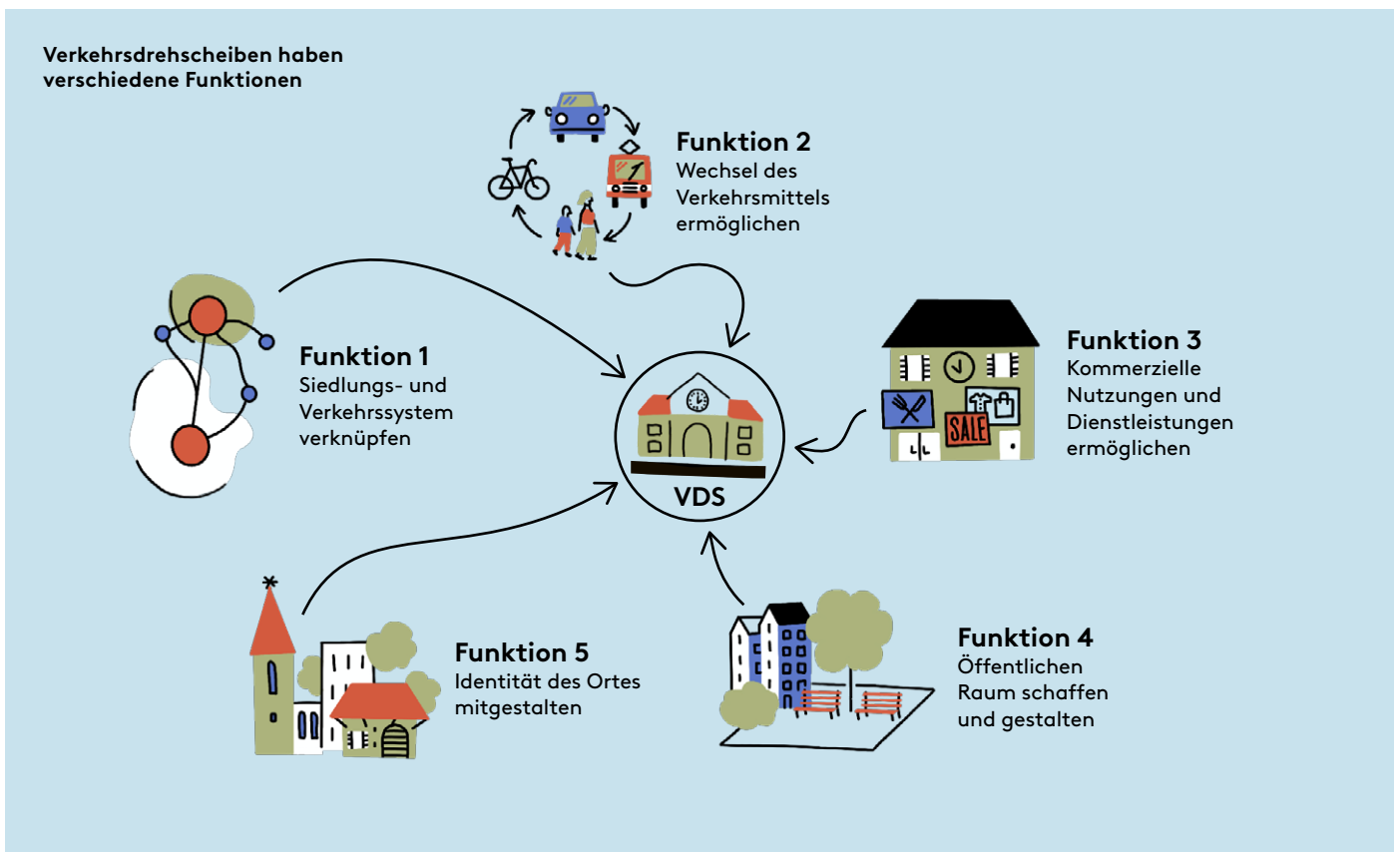
Auf kleinräumiger Ebene stehen die Gestaltung, die Funktion und die Einbettung ins Umfeld im Vordergrund.

Die Verkehrsdrehscheiben sollen attraktive öffentliche Räume sein. Sie sollen nicht nur das Umsteigen erleichtern, sondern auch Orte sein, an denen die Menschen gerne verweilen. An geeigneten Lagen helfen Verkehrsdrehscheiben, die Siedlung zu entwickeln und zu verdichten. So profitieren die Anwohnerinnen und Beschäftigten nicht nur von einem guten Verkehrsangebot, sondern allenfalls auch von Einkaufs- und Dienstleistungsmöglichkeiten. Wichtig ist dabei, dass die neuen Angebote jene der bestehenden Regional- und Stadtzentren ergänzen und nicht gefährden.

ERGEBNISSE DES PROGRAMMS

2. DIE PLANUNGSPROZESSE SIND ANSPRUCHSVOLL

Es bestehen oft viele unterschiedliche Erwartungen und Ansprüche an Verkehrsdrehscheiben. Für deren Planung braucht es daher eine gute Koordination aller beteiligten Partnerinnen und Partner, insbesondere auch der Transportunternehmen. Sie einigen sich auf eine gemeinsame Entwicklungsperspektive, stimmen ihre Planungen aufeinander ab, definieren die notwendigen Massnahmen und teilen sich die Kosten auf.



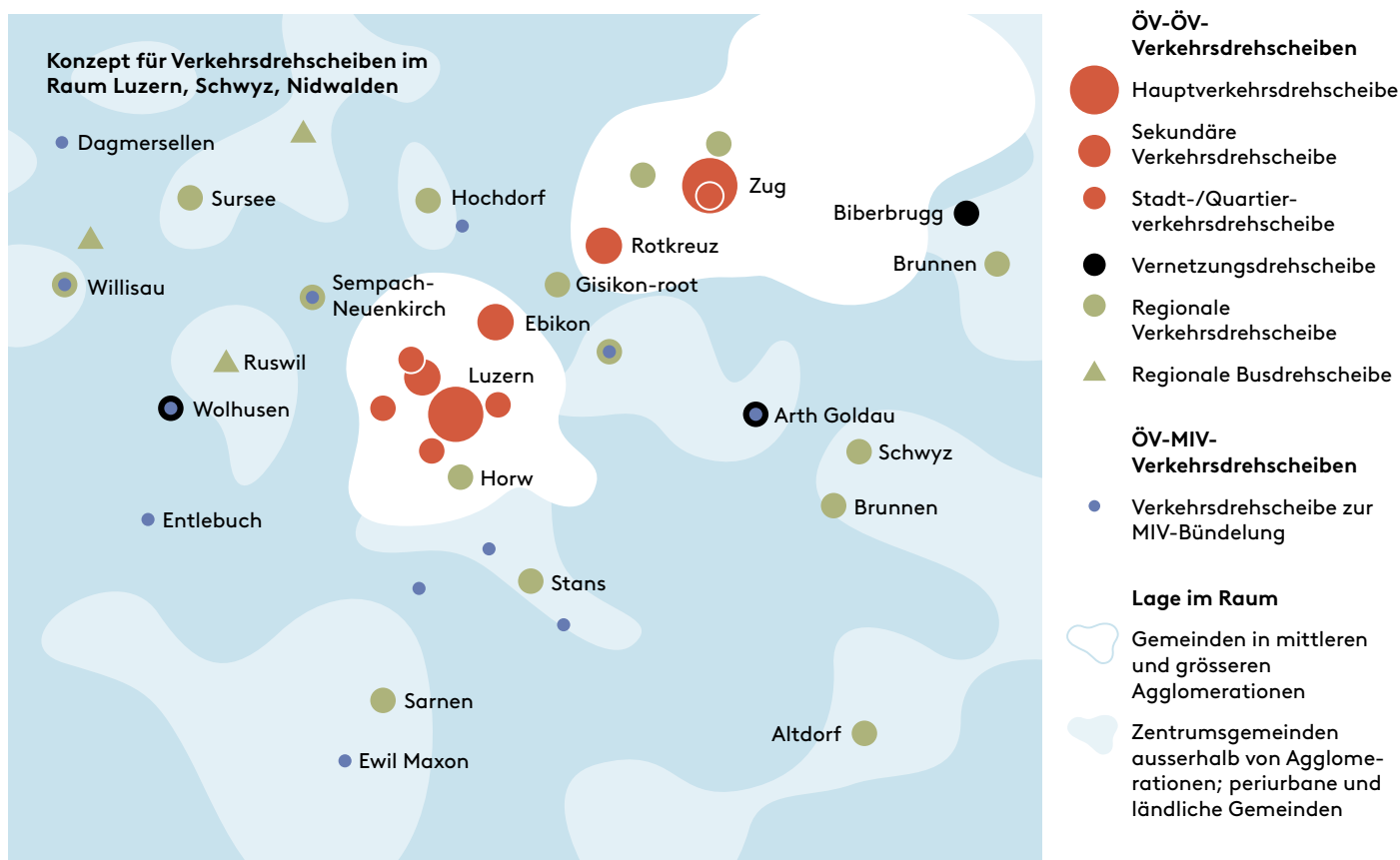
ERGEBNISSE DES PROGRAMMS

3. DER BUND UNTERSTÜTZT DIE KANTONE UND GEMEINDEN BEI IHRER PLANUNG

Mit der Verknüpfung der Verkehrsmittel sowie des Siedlungs- und des Verkehrssystems stellt sich die Frage nach der geeigneten Lage von Verkehrsdrehscheiben. In der bereits erwähnten Studie haben die Kantone Luzern, Schwyz und Nidwalden zusammen mit dem Bund ein grossräumiges Konzept erarbeitet.

Gemeinsam mit den Planungsregionen und Transportunternehmen haben sie die zentralen Schnittstellen der unterschiedlichen Verkehrsnetze definiert und Empfehlungen für die verschiedenen Typen von Verkehrsdrehscheiben formuliert. Die dabei entwickelte Methode stützt sich vor allem auf die Lage im Raum und das ÖV-Angebot. Dadurch lässt sie sich leicht auf andere Räume übertragen.

Der Kanton Luzern untersucht in einer Folgestudie die Potenziale und Wirkungen der Verkehrsdrehscheiben und wird sie im seinem Richtplan verankern. Die Arbeiten zu den Verkehrsdrehscheiben im Handlungsraum Luzern sind ein gutes Beispiel, wie die öffentlichen und privaten Akteurinnen und Akteure das Zusammenspiel der Verkehrsnetze und -mittel verbessern und mit der räumlichen Entwicklung abstimmen.

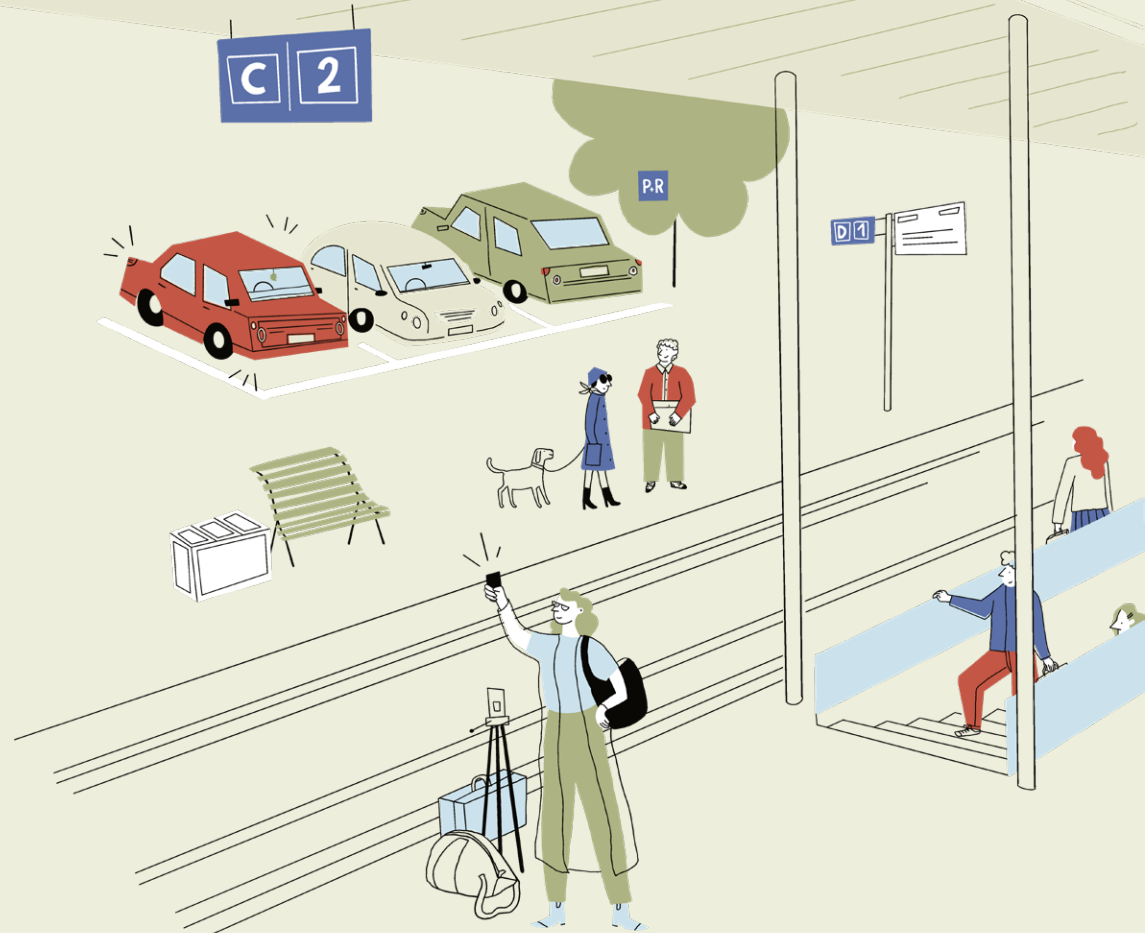


ERGEBNISSE DES PROGRAMMS

4. DAS UMSTEIGEN VOM AUTO AUF ANDERE VERKEHRSMITTEL IST MÖGLICH

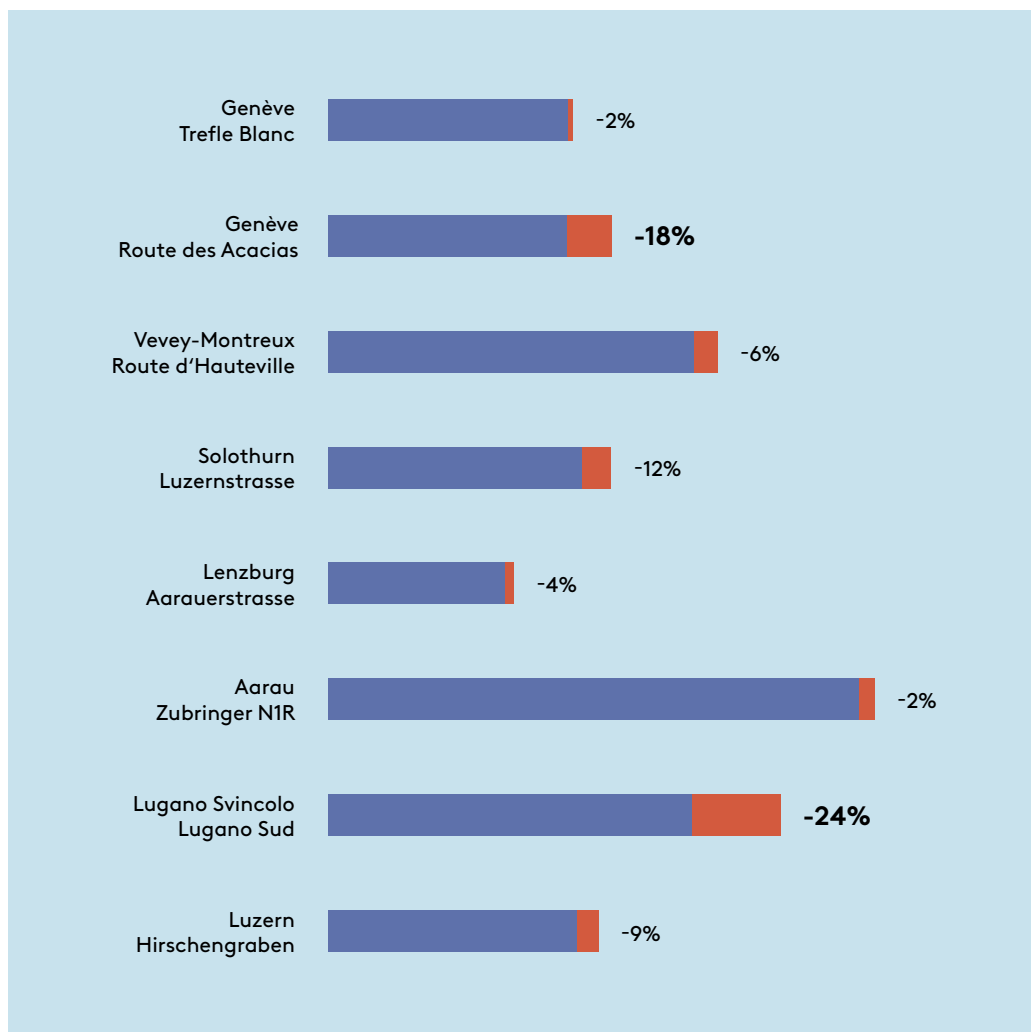
Ein wichtiges Ziel ist es, die Reisenden zu motivieren, für den Weg in die Stadt vom Auto auf den ÖV umzusteigen. Das Bundesamt für Verkehr hat das theoretische Umsteigepotenzial an den Schweizer Bahnhöfen für 2050 untersucht.

Daniela Reiser hat heute zwei Fotoaufträge. Der erste Auftrag führt sie aufs Land. Dafür nimmt sie das Auto. Für den zweiten Auftrag in der Stadt parkiert sie ihr Auto an einer nahen Verkehrsdrehscheibe und geht mit ihrer Fotoausrüstung auf den Zug. In der Stadt reist sie mit dem Tram zu ihrem Ziel.



Die zentrale Erkenntnis der Studie: Das zusätzliche Potenzial ist moderat, in absoluten Zahlen mit täglich insgesamt 16'600 umsteigenden Personen (und 11'400 Autofahrten weniger) aber nicht zu vernachlässigen. Besonders Verkehrsdrehscheiben in kleineren und mittleren Agglomerationen sowie regionalen Zentren - vor allem im Mittelland - haben das Potenzial, Reisende zum Umsteigen zu motivieren. Solche Drehscheiben können helfen, lokale Verkehrsprobleme zu lösen.

Was die Drehscheiben an der Autobahn betrifft, so hat das Bundesamt für Strassen in seinen Studien ein moderates Entlastungspotenzial der Nationalstrasse aufgezeigt. Anhand von sechs potentiellen Standorten in der Schweiz zeigen die Ergebnisse, dass Drehscheiben an der Autobahn mit direkter ÖV-Anbindung zu Zentren aber ebenfalls das Potenzial haben, Reisende zum Umstieg vom Auto auf den ÖV oder das Velo zu motivieren. Das ist zum Beispiel am zentrumsnahen Standort Lugano-Süd der Fall, wo der Verkehr in der morgendlichen Spitzenstunde um bis zu 24 Prozent reduziert werden könnte. Hier gibt es heute schon hohe Parkgebühren im Zentrum sowie Staus auf den Stadtfahrten.



Potenzial der Verkehrsreduktion durch zentrumsnahe Autobahndrehscheiben

- Anzahl Fahrzeuge in der Morgenspitzenstunde
- Verkehrsreduktion durch ZAD

Zentrumsnahe Autobahndrehscheiben (ZAD) könnten die Nationalstrasse punktuell entlasten. An den potentiellen Standorten Lugano-Süd und Genf, Route des Acacias, wäre die Verkehrsreduktion auf einzelnen Abschnitten ausserhalb der Nationalstrassen in den Spitzenstunden spürbar. (ASTRA 2023b)

ERGEBNISSE DES PROGRAMMS

5. BEGLEITENDE MASSNAHMEN SIND WICHTIG

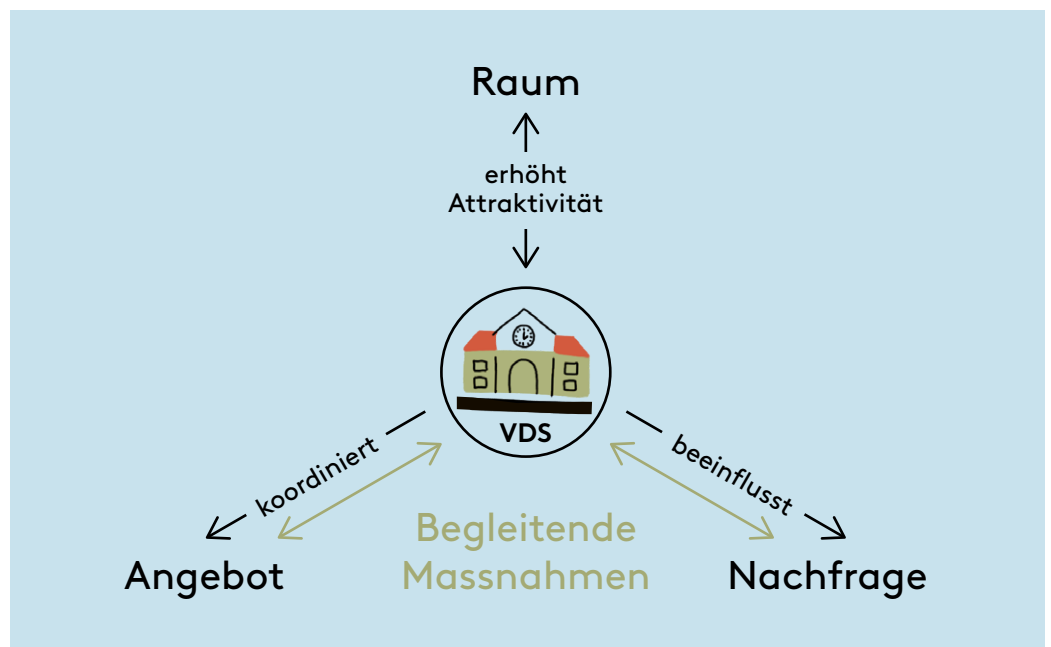
Das Potenzial der Verkehrsdrehscheiben lässt sich mit begleitenden Massnahmen im Siedlungs- und Verkehrsbereich erhöhen. Für alle Drehscheiben zentral sind eine einfache Orientierung, kurze Wege und gut aufeinander abgestimmte Fahrpläne. Vor allem an grösseren Drehscheiben sind eine attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums sowie Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungen ausschlaggebend.

Eine Studie des ARE hat sich mit begleitenden Massnahmen beschäftigt. Die Autoren haben dafür vier bestehende Drehscheiben in der Schweiz untersucht: Bern-Brünnen, Lausanne-Vennes, Châtel-St-Denis und Altdorf. Die Resultate zeigen, dass es sowohl angebots-, als auch nachfrageorientierte Massnahmen braucht, um Pendlerinnen und Pendler zum Umsteigen zu motivieren.

Angebotsorientierte Massnahmen wie der Ausbau des ÖV, attraktive Fuss- und Veloverbindungen, Mantelnutzungen und digitale Hilfsmittel schaffen Anreize, die Verkehrsmittel miteinander zu kombinieren.

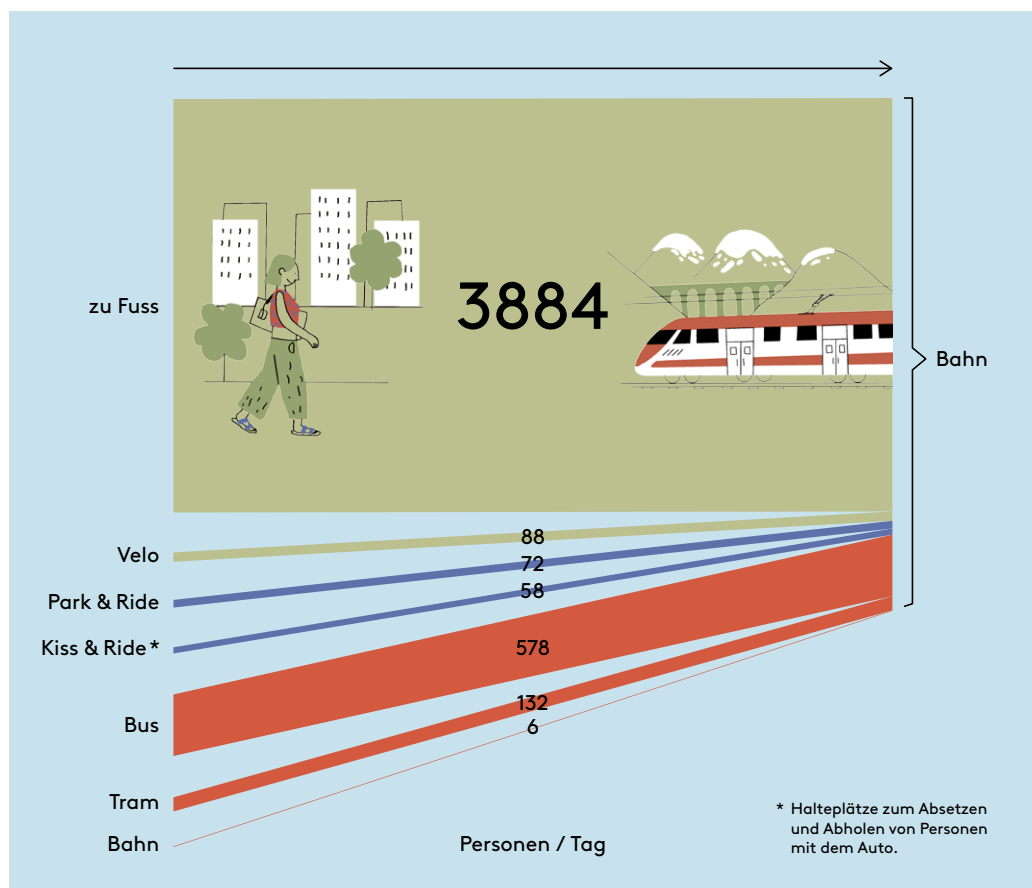
Digitale Hilfsmittel wie Apps für das Smartphone erleichtern das Reisen mit verschiedenen Verkehrsmitteln. Der Bund möchte mit Gesetzesanpassungen den Zugang zu den dafür notwendigen Mobilitätsdaten (Geodaten, Betriebsdaten, Tarifdaten) vereinfachen.

Begleitende Massnahmen motivieren zum Umsteigen



Nachfrageorientierte Massnahmen dagegen stärken bestimmte Verhaltensmuster und bewirken, dass der ÖV und das Velo häufiger genutzt werden. Dazu gehören etwa eine Verkehrsberuhigung, ein Verkehrsmanagement und ein Parkraumkonzept, das die Lage von Parkplätzen, die Tarife und die Nutzungsdauer regelt.

Ein Parkplatzmanagement erleichtert die Wahl des Verkehrsmittels. Falls an einer Drehscheibe im ländlichen Raum neue Parkplätze entstehen, sollten idealerweise vorhandene Parkplätze im Zentrum anders verwendet oder zurückgebaut werden. Das Beispiel Bern-Brünnen zeigt, dass die Pendlerinnen und Pendler die Drehscheibe dank des Parkplatzmanagements vor allem zu Fuss, mit dem Velo und mit dem Bus ansteuern. Die privat angebotenen Parkplätze werden vor allem von den Besucherinnen und Besuchern des dortigen Einkaufs- und Freizeitentrums genutzt.



Umsteigebeziehungen am Bahnhof Bern-Brünnen

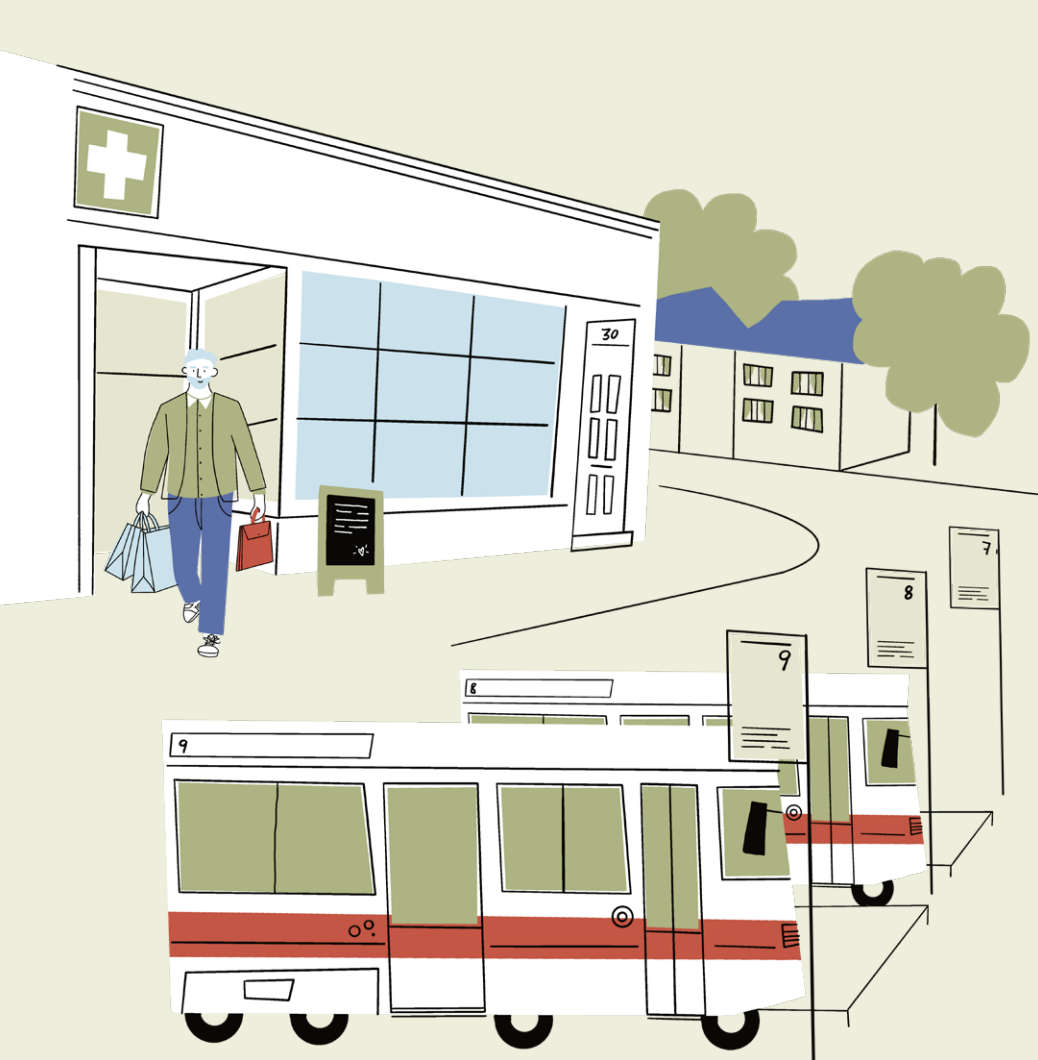
3884 Personen suchen täglich den Bahnhof Bern-Brünnen zu Fuss auf. Die Parkplätze werden vor allem von den Besucherinnen und Besuchern des angegliederten Einkaufszentrums genutzt.

ERGEBNISSE DES PROGRAMMS

6. REISENDE HABEN UNTERSCHIEDLICHE BEDÜRFNISSE

Natürlich gibt es nicht «den» Reisenden oder «die» Reisende, und begleitende Massnahmen wirken unterschiedlich auf die verschiedenen Personengruppen. Zweck der Fahrt, Reisezeit sowie persönliche Vorlieben beeinflussen das Reiseverhalten und die Bereitschaft zum Umsteigen.

In einer Studie wurden Befragungen und Beobachtungen in vier Gemeinden durchgeführt und neue Mobilitätsangebote an den jeweiligen Bahnhöfen getestet. Es sind dies: Lichtensteig SG, Laupen BE, Burgdorf BE und St-Maurice VS. Das Ergebnis zeigt, dass auch an kleinen Regionalbahnhöfen möglichst viele Bedürfnisse der Bevölkerung berücksichtigt werden sollen. Gleichzeitig werden die Gestaltungsmöglichkeiten der Gemeinden bei den Mobilitätsangeboten gestärkt, um einen Ort des Ankommens, Umsteigens und Aufenthalts zu schaffen.



Christian Reiser kommt mit dem Bus von seiner Arbeit zurück. Vorher muss er noch ein Medikament gegen seine Erkältung besorgen. Der Bahnhof seiner Gemeinde ist eine Drehscheibe mit Dienstleistungs- und Einkaufsmöglichkeiten. Als Christian aus dem Bus steigt, steht er direkt vor einer Apotheke.

FAZIT: VERKEHRSDREHSCHLEIBEN GEMEINSAM ENTWICKELN

Die wichtigen Herausforderungen und mögliche Lösungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Herausforderungen	Lösungen
Planungen zwischen den Staatsebenen und zwischen Raum und Verkehr abstimmen	<ul style="list-style-type: none">→ In funktionalen Räumen arbeiten, zum Beispiel in Handlungsräumen und Agglomerationen→ Unterschiedliche Typen von Verkehrsdrehscheiben am jeweils geeigneten Ort strategisch und methodisch konsistent festlegen→ Die Wirkung begleitender Massnahmen herausarbeiten, im Verbund planen und die Prinzipien in der Richtplanung verankern→ Digitale Instrumente fördern, zum Beispiel Apps zur Information und Buchung multimodaler Wege
Ansprechende Umsteigepunkte schaffen, die rege genutzt werden	<ul style="list-style-type: none">→ Attraktive Verkehrsdrehscheiben entwickeln, die reibungsloses Umsteigen ermöglichen und sowohl die Verkehrsnetze als auch die städtebauliche Struktur berücksichtigen→ Auf Kundenbedürfnisse stärker eintreten und die digitalen Reisetools für die Anwendung perfektionieren→ Allfällige Mantelnutzungen wie Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungen festlegen, in Abstimmung mit den regionalen und kommunalen Entwicklungsperspektiven
Alle Beteiligten und ihre unterschiedlichen Interessen berücksichtigen	<ul style="list-style-type: none">→ Planungsmethoden einsetzen, die den Einbezug aller Beteiligten und deren Interessen vorsehen→ Ein gesamtheitliches Planungsverständnis entwickeln→ Verbindliche und nachvollziehbare Planungs- und Finanzierungsvereinbarungen aushandeln→ Verkehrsdrehscheiben in den Strategien und den gängigen Planungsinstrumenten verankern, zum Beispiel im Sachplan Verkehr, den kantonalen und regionalen Richtplänen, den kommunalen Richt- und Nutzungsplänen sowie in Entwicklungszielplänen

AUSBLICK: DIE PLANUNG VON VERKEHRSDREHSCHLEIBEN GEHT WEITER

Ziel des Bundesrats ist es, die Verkehrsdrehscheiben in den gängigen Planungsinstrumenten von Bund, Kantonen und Gemeinden zu verankern.

Verschiedene Kantone sind bereits dabei, die Themen Verkehrsdrehscheiben und begleitende Massnahmen in ihre kantonalen Richtpläne zu integrieren. Auf regionaler Ebene arbeiten die Kantone und Agglomerationen an ihren Gesamtverkehrs- und Mobilitätskonzepten für die Agglomerationsprogramme. Die Mitfinanzierung des Bundes im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr hilft ihnen, Verkehrsdrehscheiben zu realisieren.

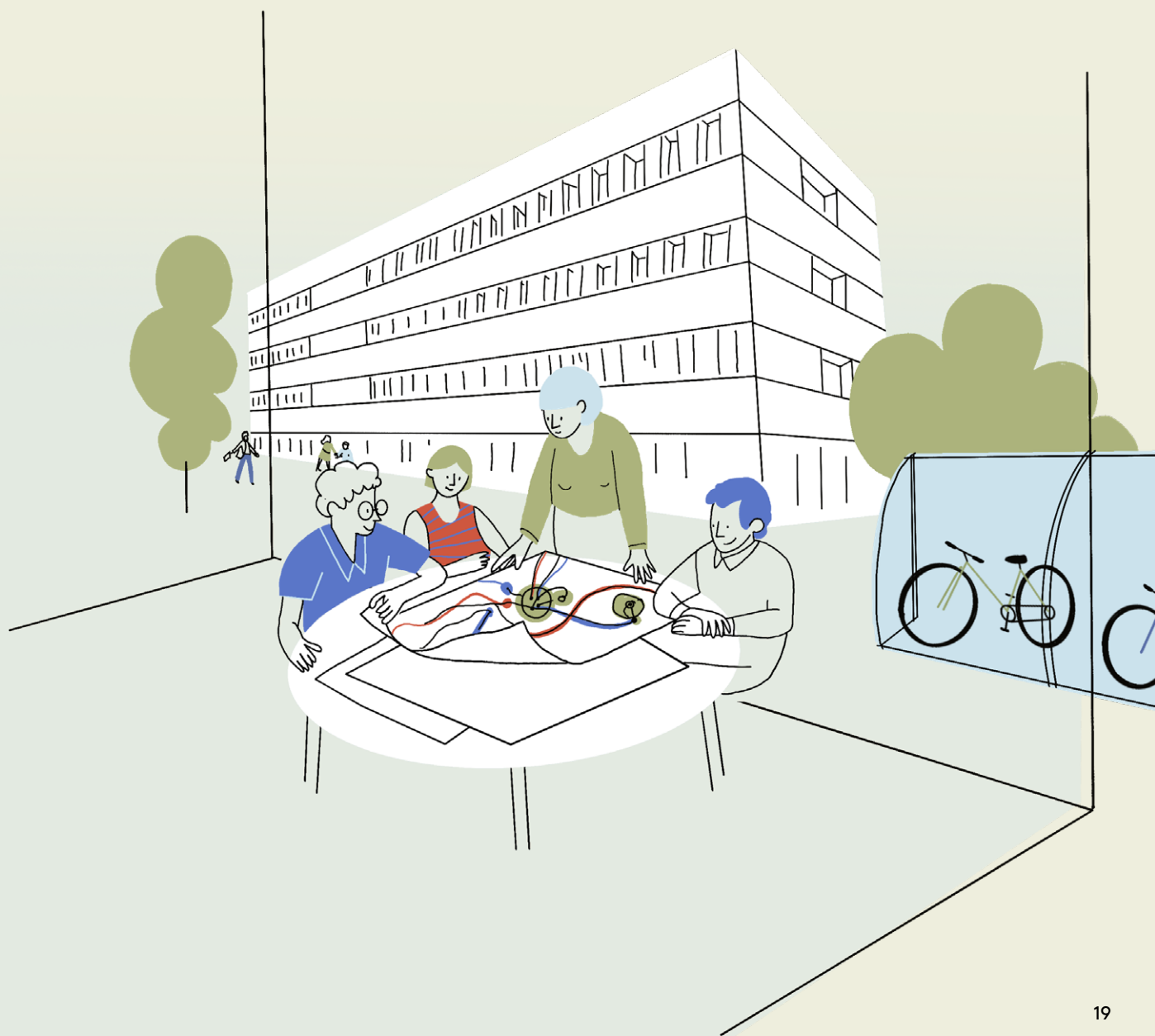
Für die weiteren Arbeiten haben sich die Partnerinnen und Partner des Programms Verkehrsdrehscheiben auf vier Stossrichtungen geeinigt. Im Mittelpunkt steht die Zusammenarbeit zugunsten einer zukunftsfähigen, vernetzten Mobilität:

- Verkehrsdrehscheiben sind ein Beitrag für eine nachhaltige Mobilität und damit ein Puzzlestein für die Verbesserung des Klimas.
- Die Zusammenarbeit von Bund, Kantonen und Gemeinden auf Konzept- und Projektebene geht weiter.
- Es braucht Daten und Infrastrukturen für die Mobilität der Zukunft, um die Nutzung von Verkehrsdrehscheiben zu fördern.
- Die Mitfinanzierung von Verkehrsdrehscheiben durch den Bund erfolgt über die bestehenden nationalen Finanzierungsinstrumente, vor allem über das Programm Agglomerationsverkehr. Im Auftrag des Parlaments wird geprüft, ob und wie Verkehrsdrehscheiben in den ländlichen Räumen vom Bund gefördert werden könnten.

Haben wir Ihr Interesse an Verkehrsdrehscheiben geweckt? Oder planen Sie bereits entsprechende Konzepte oder Projekte?

Gerne unterstützen wir Sie in fachlichen, prozessbezogenen oder finanziellen Fragen. Über einen Austausch mit Ihnen würden wir uns freuen:

ARE, Sektion Agglomerationsverkehr
Kontakt: hub@are.admin.ch



LITERATURVERZEICHNIS

- ARE (2020a): FORUM Raumentwicklung «Vernetzte Mobilität» mit verschiedenen Best-practice-Beispielen von Konzepten und Projekten von Verkehrsdrehscheiben
- ARE (2020b): Gestaltung von Mobilität in Agglomerationen: Auswirkungen siedlungsstruktureller Veränderungen auf den Verkehr mit Abbildungs- und Tabellenband
- ARE (2020c): Gestaltung von Mobilität in Agglomerationen: Initialstudie – Schnittstellen im Übergangsbereich nationaler, regionaler und lokaler Netze in Agglomerationen
- ARE (2020d): Netzwerkanlass Raum und Mobilität – Zusammenfassung Padlet-Session
- ARE (2021a): Analyse im Umgang mit Verkehrsdrehscheiben in den Agglomerationsprogrammen der vierten Generation
- ARE (2021b): Faktenblatt - Gute Verkehrsdrehscheiben machen das Umsteigen attraktiver
- ARE (2021c): Gestaltung von Mobilität in Agglomerationen: Parkraummanagement
- ARE (2021d): Verkehrsdrehscheiben - Gute Beispiele aus der Schweiz und dem Ausland
- ARE (2022): Tripod-Modell: Beurteilung Räumliche Auswirkungen der Verkehrsinfrastrukturen
- ARE (2023a): Gestaltung von Mobilität in Agglomerationen: Mobilitätslenkung in Arealen
- ARE (2023b): Gestaltung von Mobilität in Agglomerationen: Neue Erkenntnisse zu den urbanen Gürteln - Hauptbericht
- ARE (2023c): Gestaltung von Mobilität in Agglomerationen – Stärken der Verkehrsmittel gezielt nutzen - Broschüre
- ARE (2023d): Programm Verkehrsdrehscheiben, Erkenntnisse aus verschiedenen Grundlagenstudien - Synthesebericht
- ARE (2023e): Studie im Rahmen des Programms Verkehrsdrehscheiben, Verkehrsdrehscheiben im Handlungsraum Luzern, Schlussbericht
- ARE (2023f): Begleitende Massnahmen zu Verkehrsdrehscheiben, Vertiefungsstudie im Rahmen des Programms Verkehrsdrehscheiben – Schlussbericht
- ASTRA (2012): Forschungsprojekt Wirkungsweise und Potenzial von kombinierter Mobilität
- ASTRA (2019): Abstimmung der Schnittstellen zwischen dem HLS-Netz und dem lokalen Strassennetz; Auswertungen u.a. anhand der Stadt Luzern
- ASTRA (2020): Verkehr der Zukunft 2060, langfristige Wechselwirkungen Verkehr und Raum
- ASTRA (2023a): Dezentrale Verkehrsdrehscheiben – Schlussbericht
- ASTRA (2023b): Zentrumsnahe Autobahndrehscheiben – Schlussbericht
- ASTRA (2023c): Abhängigkeiten und Wechselwirkungen von Drehscheiben und Parkraum – Schlussbericht
- BAV (2020): Potenzialanalyse multimodale Mobilität – Verlagerungswirkungen, Erhöhung des Fahrzeugbesetzungsgrades sowie Reduktion Organisationsaufwand für Reisende im ÖV bis 2030
- BAV (2021a): Umweltwirkungen vernetzter (multimodaler) Mobilität: Vertiefung der Studie «Potenzialanalyse multimodale Mobilität. Verlagerungswirkungen» vom Oktober 2020

- BAV (2021b): Perspektive BAHN 2050: Studie zum Kernsatz 2 - Schlussfassung
- BAV (2022a): Perspektive BAHN 2050 Hintergrundbericht Vision, Ziele und Stossrichtung
- BAV (2022b): Diskussionsgrundlage für ein Standardisierungskonzept NADIM
- BAV (2023): Daten für ein effizientes Mobilitätssystem: Künftige Mobilitätsdateninfrastruktur
- BFS (2019): Mobilität und Verkehr Statistischer Bericht 2018
- BFS (2021): Pendlermobilität in der Schweiz 2019: Mit einer Vertiefung zur Länge der Arbeitswege
- BFS/ARE (2023): Mobilitätsverhalten der Bevölkerung: Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) 2021
- Büro für Mobilität AG, Universität Bern, SBB AG im Rahmen von KOMO (2024): Regio-Hub+: Nutzer:innenorientierte Entwicklung von Regionalbahnhöfen zu Mobilitäthubs für Gemeinden (noch nicht veröffentlicht)
- Chorus, P., & Bertolini, L. (2011): An application of the node place model, Journal of Transport and Land Use
- Kanton Luzern (2020): Agglomerationsprogramm Luzern 4. Generation (öffentliche Mitwirkung), mit Hubstrategie «AggloMobil 4»
- Kanton Zürich (2023): Kantonaler Richtplan
- Noord-Holland (2019): Strategie programma OV-knooppunten
- Ostschweizer Fachhochschule IRAP (2022): Quartierhubs in Gemeinden
- PostAuto AG, Gebiet Nord, Stadtbus Winterthur, Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG, VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG, Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ), Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO), Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) (2022): Tempo 30 und öffentlicher Verkehr: Planungsgrundsätze und Anforderungen
- Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2023): Verkehrsdrehscheiben in der Region Bern-Mittelland
- SBB (2022): Systematische Herleitung der Standorte von Verkehrsdrehscheiben im Zusammenspiel von Mobilität und Raum (nicht veröffentlicht)
- SBB, EPFL, ETHZ (2022): Co-Creating Mobility Hubs – Ein transdisziplinäres Forschungsprojekt der SBB zusammen mit der ETH Zürich und der EPF Lausanne
- SSV (2020): Präsentation der Umfrageergebnisse zu multimodalen Verkehrsdrehscheiben unter Schweizer Städten
- UVEK (2020): Schnittstellenproblematik zwischen Nationalstrassen und dem nachgelagerten Strassennetz lösen, Bericht des Bundesrates in Erfüllung des Postulates 18.3606 Burkart vom 14. Juni 2018
- UVEK (2021): Mobilität und Raum 2050 - Sachplan Verkehr, Teil Programm
- VLP-ASPAN (2018): Entwicklung von Bahnhöfen: Wer finanziert die Anlagen an Bahnhöfen?
- VöV (2023): Planungshilfe zu Verkehrsdrehscheiben

IMPRESSUM

Herausgeber:

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Verantwortlich:

Helene Bisang und Regina Witter (Sektion Agglomerationsverkehr)

Produktion:

Kommunikation ARE

Grafische Gestaltung und Illustration:

Pixelfarm, Bern

Weitere Exemplare:

www.bundespublikationen.admin.ch (Print oder Digital)

www.are.admin.ch (Digital)

Ittigen, Oktober 2023

