



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

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

# **Multimodale Verkehrsdrehscheiben: Potenziale und Grenzen aus verkehrs- und raumplanerischer Sicht – Forum SVWG**

Helene Bisang, Sektion Agglomerationsverkehr, ARE



# Das Programm Verkehrsdrehscheiben (PVD): Aktivitäten

**Wer:** Programm von **Bund (UVEK), Kantonen (BPUK/KöV), Städten/Gemeinden (SSV/SGV)**  
Federführung beim ARE

**Ziel:** Förderung von Verkehrsdrehscheiben (VDS) mittels verschiedener Aktivitäten: Planung und Umsetzung

## Bund

- setzt planerischen/rechtlichen Rahmen: Sachplan Verkehr, Teil Programm
- begleitet fachlich: Grundlagenstudien; Methodenarbeit
- finanziert mit: **Agglomerationsprogramme**, Infrastrukturprogramme

## Kantone, Regionen, Städte / Gemeinden

- entwickeln gesamträumlich abgestimmte Konzepte
- setzen diese um => konkrete Projekte

## Gemeinsam

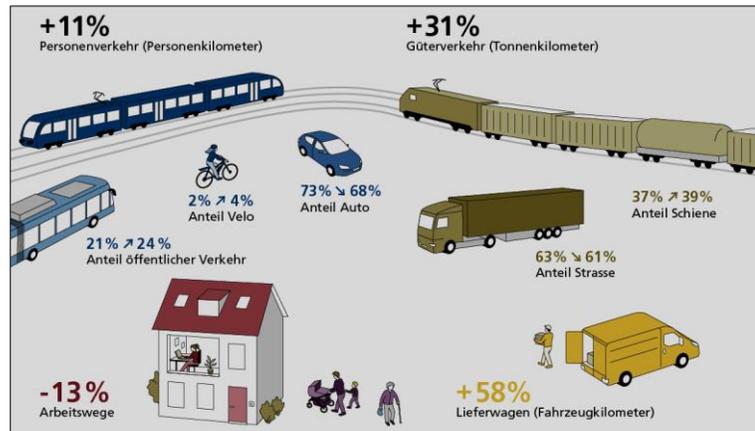
- Arbeiten in Beispielräumen: Pilotstudien und –projekte (Beispiel Handlungsraum Luzern)



# Das Programm Verkehrsdrehscheiben: Rückblick – Botschaft



Unterzeichnung Erklärung vom Emmentaler (ARE)



Verkehrsperspektiven 2050 (Quelle: ARE)

## Rückblick

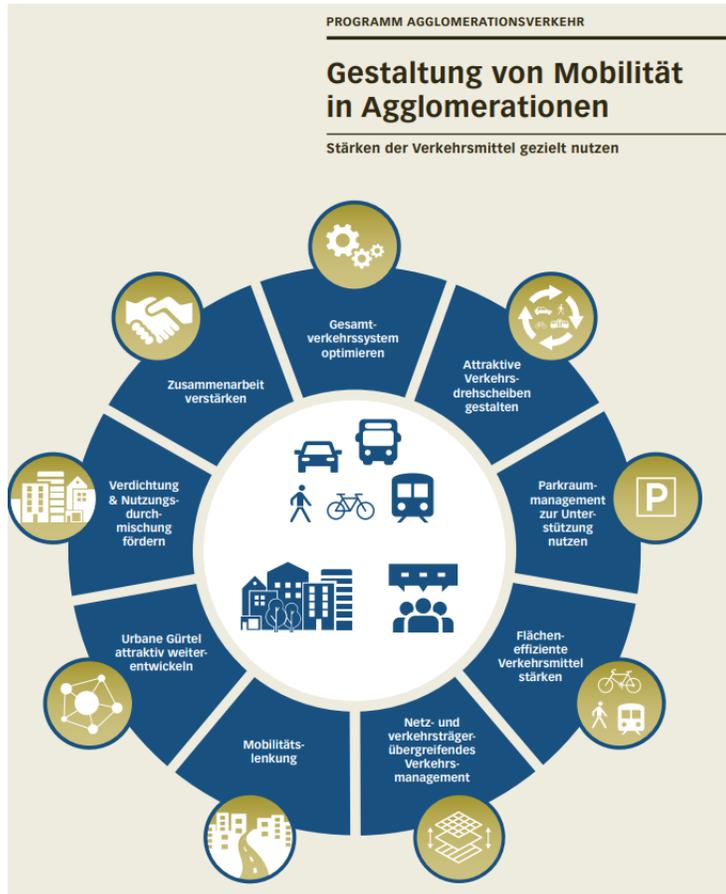
- Sept. 2021: **Erklärung von Emmentaler**
- Okt. 2021: Bundesrat verabschiedet Sachplan Verkehr, Teil Programm
- Herbst 2022: Grundlagenstudien zu Verkehrsdrehscheiben überwiegend abgeschlossen

## Zentrale Botschaften

- Rolle der Intermodalität sowie Notwendigkeit des **Zusammenspiels der Verkehrsmittel und der Zusammenarbeit der Staatsebenen** bestätigt
- VDS: wichtiger Puzzlestein zur Beeinflussung des Modalsplits und Entschärfung der Klimakrise
- **Neu PVD ein Bundesrats-Ziel 2023**



# Grundlagenstudien und Pilote: Einblick



Themenschwerpunkt «Gestaltung von Mobilität in Agglomerationen» mit verschiedenen relevanten Publikationen (ARE)

## • Federführung ARE:

- Behandlung in den Agglomerationsprogrammen
- Verschiedene Grundlagenstudien, z.B. zu Parkraummanagement und zu lenkenden Massnahmen
- Handlungsraum Luzern: Typisierung/Verortung Drehscheiben
- Begleitung von Pilotprojekten: Göschenen, Thusis, Würenlos

## • Federführung BAV:

- Potentialanalyse «Vernetzte Mobilität», Aufbau einer nationalen Dateninfrastruktur Mobilität
- Bahn 2050

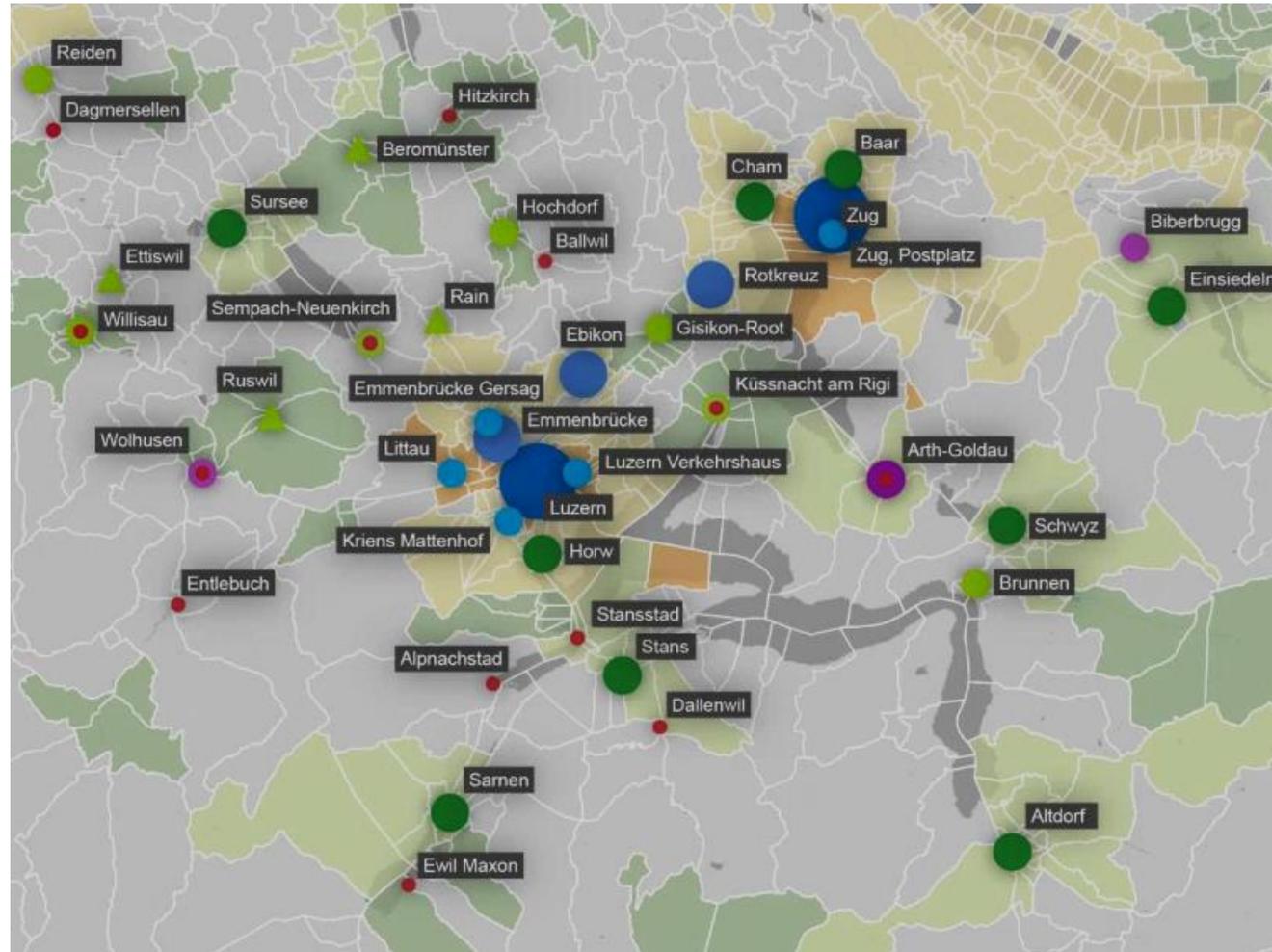
## Federführung ASTRA (Schnittstellenprogramm):

- Zentrumsnahe und dezentrale Autobahndrehscheiben
- Wechselwirkungen Verkehrsdrehscheiben – Parkierung

**Weitere Studien**, z.B. der SBB: Forschungsprojekt ETHZ /EPFL



# Grundlagenstudien und Pilote: Pilot-Konzept für den Handlungsraum Luzern



## ÖV-ÖV-Verkehrsdrehscheiben

- Hauptverkehrsdrehscheibe
- Sekundäre Verkehrsdrehscheibe
- Stadt-/Quartierverkehrsdrehscheibe
- Vernetzungverkehrsdrehscheibe: Typ a
- Vernetzungverkehrsdrehscheibe: Typ b
- Regionale Verkehrsdrehscheibe: Typ a
- Regionale Verkehrsdrehscheibe: Typ b
- Regionale Busdrehscheiben

## ÖV-MIV-Verkehrsdrehscheiben

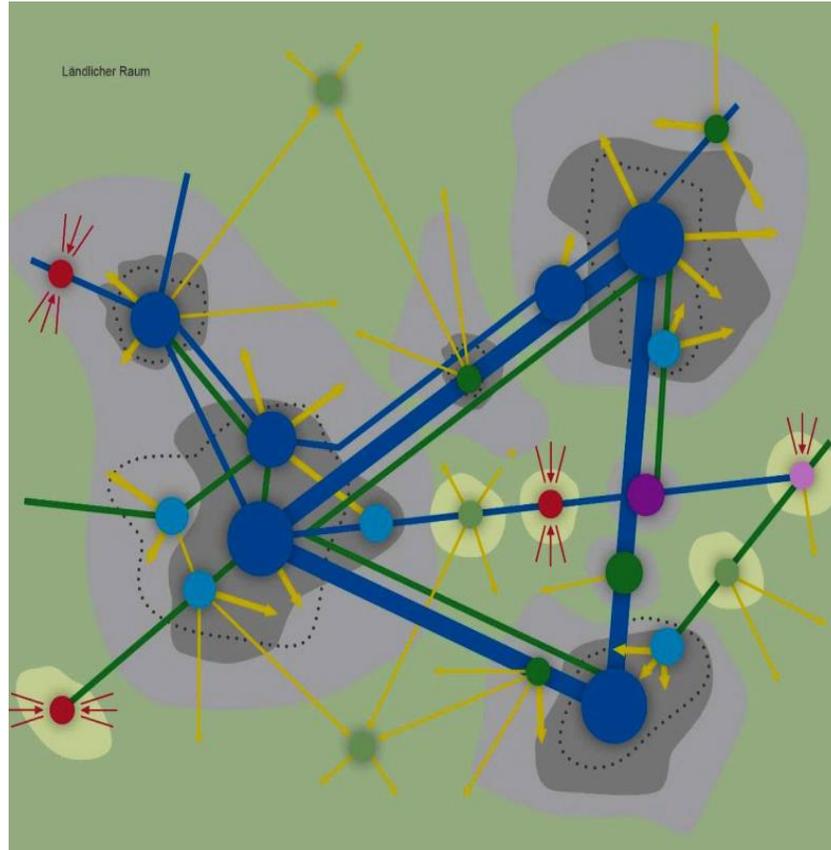
- VDS zur MIV-Bündelung

## Lage im Raum

- Kat 1
- Kat 2
- Kat 3
- Kat 4



# Grundlagenstudien und Pilote: Erkenntnisse



Einbettung der VDS ins Gesamtsystem (Verkehrsdrehscheiben im Handlungsraum Luzern, ewp/infras)

## Verkehrsdrehscheiben leisten Beitrag für:

- Erreichbarkeit der urbanen Räume
- Vernetzung MIV-ÖV-FVV
- Verlagerung auf ÖV, FVV und Sharing-Angebote

## Aber: Begleitende/lenkende Massnahmen nötig:

- (Mit-)Finanzierung durch Bund nach Qualitätskriterien
- Abstimmung mit Siedlungsentwicklung, gute Gestaltung
- Verkehrsdosierung/-beruhigung, überkommunales Parkplatz-Management
- Neue Technologien: «Mobility as a service»
- Lancierung **Vertiefungsstudie** (2022/23) zur Wirksamkeit von verkehrlich / städtebaulich lenkenden Massnahmen



# Stossrichtungen für das weitere Vorgehen: Potentiale



Bahnhof Wohlen (ARE)



Seetalplatz Luzern (ARE)

Einigung der ProgrammpartnerInnen im August 2022 auf **vier zentrale Stossrichtungen**, um:

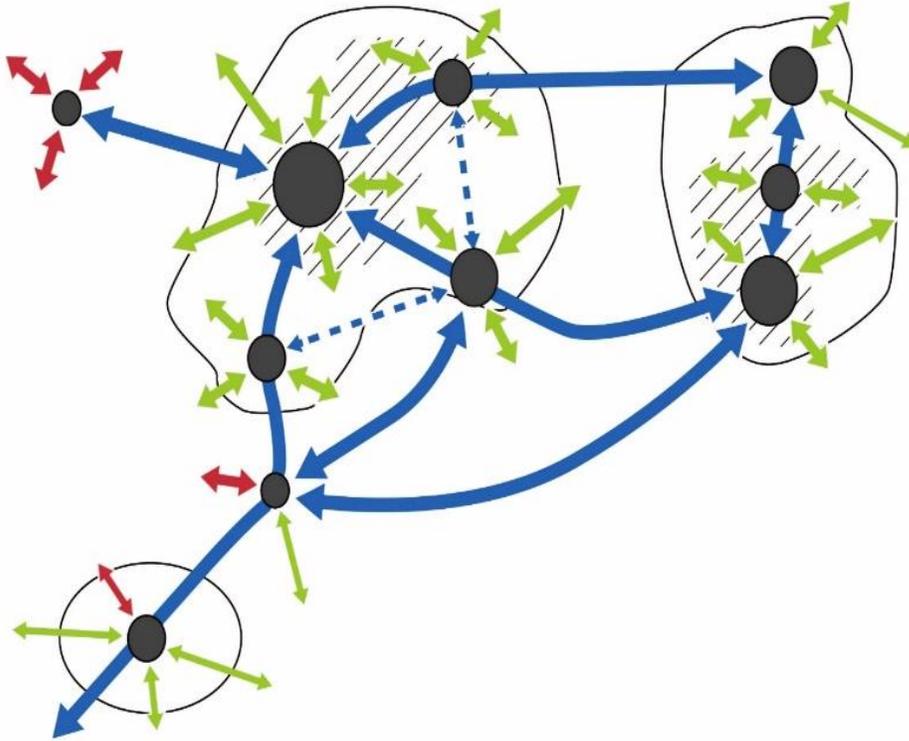
- Den **positiven Beitrag der Verkehrsdrehscheiben** aufzuzeigen: Beeinflussung der Mobilität, Entschärfung Klimakrise, Zusammenwirken von Raum- und Verkehrsentwicklung
- Die **Wirksamkeit der Verkehrsdrehscheiben zu erhöhen**:
  - > Positive Rahmenbedingungen für ein gutes Funktionieren
  - > begleitende/lenkende Massnahmen (Pull&Push)



# Stossrichtungen für das weitere Vorgehen: Potentiale

- 1. Verkehrsdrehscheiben leisten einen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität und sind ein Puzzlestein für eine Entschärfung der Klimakrise.**
- 2. Die Zusammenarbeit der Staatsebenen zu VDS soll auf Projekt- und Konzeptebene und in Abstimmung von Raum und Verkehr weiter vorangebracht werden.**
- 3. Für die Mobilität der Zukunft sind Daten und Infrastrukturen bereitzustellen, welche die Nutzung von VDS unterstützen.**
- 4. Betreffend Finanzierung von VDS reichen die bestehenden Finanzierungsinstrumente BIF und NAF, Teil PAV, überwiegend aus. Es ist noch zu untersuchen, wie VDS im ländlichen Raum mitfinanziert werden können.**

# Potentiale und Grenzen: Grossräumig



Typisierung und Verortung der VDS im Handlungsraum Luzern  
(Quelle: (Verkehrsdrehscheiben im Handlungsraum Luzern,  
ewp/infras)

## Verkehrsdrehscheiben als Bild der Vernetzung von:

- Netzen und Netzhierarchien, Verkehrsmitteln
- Siedlungsentwicklung und Verkehr
- Staatsebenen; öffentlichen und privaten Akteuren
  - > Denken in Verkehrsträger-übergreifenden Strategien
  - > Betrachtung Gesamtsystem mit Wechselwirkungen

## Potentiale:

- Knotenpunkte verschiedener Verkehrsnetze: Anbindung über Netze an Zentren > Entwicklungsschwerpunkte
- Kristallisationspunkte der Siedlungsentwicklung
- Einbettung der VDS, Stärkung der Struktur der Siedlungen; Verbindungen zu Zentren und Anbindung von Arealen



# Potentiale und Grenzen: Lokal



Verkehrsdrehscheiben – Kontexteinbindung und Verknüpfung der Verkehrsträger (Quelle: H. Bisang)



Prägnanz / Erhalt bestehender Substanz (H. Bisang)

## Potentiale: VDS sind wichtige öffentliche Räume

- Einbindung in Kontext (Vernetzung in Quartiere)
- Zugänglichkeit für alle, kurze Wege
- Prägung der Wahrnehmung und Orientierung ermöglichen
  - Klare räumliche Begrenzung, Wegführung
  - Identitätsstiftende prägnante Bauten / Räume bewahren
- Austausch- und Begegnungsort (div. Nutzungen, Handel, soziales Leben), Ort der Ankunft in der Stadt
- Verlagerung auf flächeneffiziente Verkehrsträger > Freiräume
- **«Der Erfolg liegt in der Analyse des Vorgefundenen»:**  
Gesamtbetrachtung von Bausubstanz, Raum und Wegnetzen, Ausloten einer klugen Nutzungsanordnung  
> Verkehrsräume zu Aufenthaltsräumen mit hoher Lebensqualität



# Potentiale und Grenzen: Potentielle Risiken



Gesamtkonzept VDS Göschenen (Quelle: SZ)



- Beispiel für Verknüpfung Verkehrsträger im Freizeit- und Tourismusverkehr, noch zu bearbeitende Punkte
- Klärungsbedarf bei Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung, inkl. Quantifizierung des Siedlungswachstums
- Klärung der Einbettung in den regionalen Kontext (Siedlung, Wirtschaft/Tourismus, Verkehr)
- Einseitige Betrachtung der Verkehrsträger, v.a. MIV- und Parkraum-orientiert, zulasten FVV
- Grossräumiges Verkehrs- und Parkraummanagement-Konzept fehlt
- Verlagerungseffekte auf ÖV-Angebot noch ungenügend



# Fazit und Ausblick: Raumplanerische Potentiale

Wichtige Grundlagen für funktionierende VDS:

- **Gute Projekte bedürfen guter Abstimmung zahlreicher Akteure, haben ihren Preis.** Die Rolle des Bundes ist fachlicher, finanzieller, aber auch steuernder Art, die Umsetzung liegt bei den Kantonen und Gemeinden. Das **Programm Verkehrsdrehscheiben** verfolgt diesen Ansatz auf mehreren Ebenen:
  - **Übergeordnete Ebene: Gezielte Abstimmung der Netze und von Raum und Verkehr**
  - **Konzeptebene:** Erreichbarkeit, Vernetzung, Wegeverbindungen insb. Fuss- und Veloverkehr
  - **Projektebene:** Verstärkte Förderung guter öffentlicher Räume
- Neben verkehrlichen Massnahmen trägt **gute städtebauliche Gestaltung** dazu bei, dass mehr Reisende «am richtigen Ort» umsteigen
- Über **Programm Agglomerationsverkehr** fördert Bund qualitätsvolle Projekte. Im **ländlichen Raum** ist Mitfinanzierung durch Bund noch zu optimieren.



# Fazit und Ausblick: VDS in den Agglomerationsprogrammen (Bsp. 4. Generation)



Représentation du couvert (Ville de Genève)



Quartier/Bahn-/Bushof Bellinzona (Kt. Tessin)



Visualisierung Konzept Bhf Solothurn (Kt. Solothurn)



Bahnhof Chur West (Kt. Graubünden)

## 1 bis 4. Generation PAV:

Über 0.5 Mio. Franken  
Bundesbeitrag für gute  
Konzepte

## Wichtiges Instrument zur:

- Verortung und Typisierung von Verkehrsdrehscheiben
- Kristallisationspunkte, Abstimmung Siedlung / Verkehr
- Planung und Umsetzung lenkender Massnahmen
- Förderung guter Projekte



# Fazit und Ausblick: Gute Beispiele



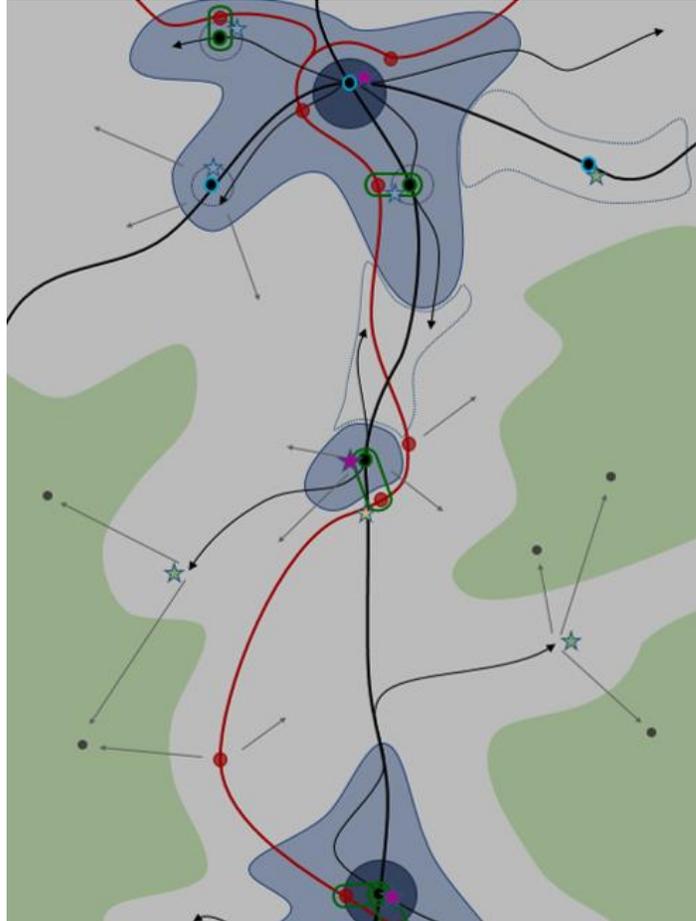
Raum Bahnhofplatz, Zugang zu VDS, St.Gallen (Quelle H. Bisang)



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



# Fazit und Ausblick: Wie weiter mit dem Programm?



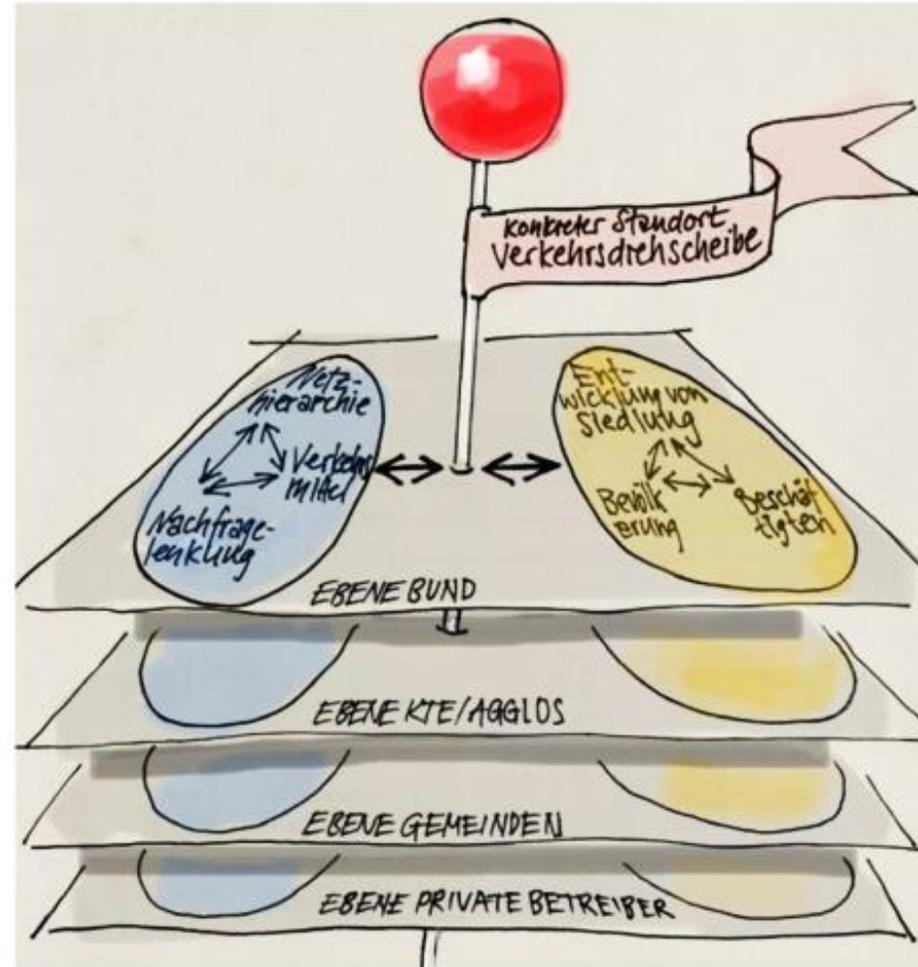
Typisierung multimodaler Verkehrsdrehscheiben nach Lage und Funktion (Entwurf Sachplan Verkehr, ARE 2021)

- Anfang 2023: **Richtlinien zum Programm Agglomerationsverkehr 5. Gen.:** Qualitätskriterien bei Prüfung durch Bund
- Mai 2023: Zusammenfassung der Erkenntnisse in einem **Synthesebericht:** «Wo sind welche Typen von Drehscheiben sinnvoll und was unterstützt ihr Funktionieren?»
- Ab 2023: Diskussion mit Planungspartnern, u.a. in **Handlungsraumgesprächen** im Rahmen Sachplan Verkehr
- Laufend: **Information Fachwelt und Öffentlichkeit**
- **Ziel bis 2024: Einbettung der Erkenntnisse in Planungsinstrumenten** (Agglomerationsprogramme, kt. Richtpläne, Sachplan Verkehr, STEP, ...)

**> Verkehrsdrehscheiben sind «in Köpfen» verankert!**



# Diskussion: Vielen Dank für das Mitdenken!





## 5. Diskussion Leitfragen

- Können die Stossrichtungen von den TN **nachvollzogen werden**?
- Wo bedürfen die Kantone, Städte und Gemeinden aus Ihrer Sicht **Unterstützung** durch den Bund (fachlich, finanziell und prozessbezogen)?
- Welchen Beitrag leisten **neue Technologien**? Wie kann ihre Wirkung verstärkt werden?
- Welchen **Beitrag leisten die begleitenden Massnahmen**? Was ist bei Vertiefungen zur Wirksamkeit von lenkenden Massnahmen noch zu klären oder zu konkretisieren?
- Denken in Verkehrsträger-übergreifenden Strategien: Welche Rolle können/sollen Verkehrsdrehscheiben bei der **Aktualisierung der Planungsinstrumente** spielen?
- Gibt es **Inputs** aus Ihrer Perspektive, die bei der weiteren Bearbeitung des PVD zu beachten sind, Chancen und Risiken?