



# Aktionsprogramm multimodale Drehscheiben

Version 21.03.2020

Aktenzeichen: ARE-223.0-6/1/6/10/6

## Herausforderung: Städte bleiben erreichbar

- 85 % der Beschäftigten arbeiten in einer Agglomeration. Doch rund 20 % aller Pendlerwege haben ihren Ursprung im Umland. Da in weniger dichten Gebieten das Angebot eines starken öffentlichen Verkehrs (ÖV) nicht möglich ist, werden diese Wege zumeist mit dem Auto zurückgelegt.
- Das städtische Strassennetz ist überlastet. Eine Konzentration auf effiziente Verkehrsmittel (öffentlicher und Fuss- und Veloverkehr) ist notwendig. Enge Platzverhältnisse lassen nur sehr gezielte Strassenausbauten zu.
- Die Idee der vernetzten, kombinierten Mobilität und des frühen Umstiegs vom Auto auf den öffentlichen Verkehr ist nicht neu, doch macht der kombinierte Verkehr bisher unter 3 % aller Wege aus. Die Motivation, mitten auf dem Weg das Verkehrsmittel zu wechseln, ist heute sehr gering.
- Es stellt sich die Frage nach effizienten, attraktiven Umsteigepunkten, auch «Mobilitätsdrehscheiben» genannt. Was ist ein guter Umsteigepunkt, und wo liegt er? Grundsätzlich gilt, dass so früh wie möglich an der Quelle der Reisenden vom Auto auf andere Verkehrsmittel umzusteigen ist. Doch was bedeutet das im konkreten lokalen Kontext? Welches Verkehrsangebot weist eine multimodale Drehscheibe auf, und zu welchem Preis? Gibt es Anreize zur Nutzung durch ein zusätzliches Angebot von Wohn-, Arbeits-, Freizeit- und Einkaufseinrichtungen? Welchen Einfluss hat die städtebauliche Gestaltung auf die Nutzung der Drehscheibe? Bisher weisen die meisten bestehenden Projekte in der Hinsicht noch Optimierungsbedarf auf.
- **Wichtig:** Die einzelnen Drehscheiben können nicht isoliert betrachtet werden, da es sonst unerwünschte Effekte (falsche Nutzer/-innen, erhöhtes Verkehrsaufkommen, mehr Fahrten im Auto etc.) geben kann. Hier reicht die Abstimmung auf städtischer Ebene nicht. Die Folgen städtischer Strategien wie Parkraummanagement und Verkehrsdosierung müssen grossräumlich abgestimmt werden.
- Der Bund, die Kantone und Städte möchten daher an einem Strang ziehen und gemeinsam die Planung und Umsetzung gelungener Drehscheiben und ihre richtige Nutzung vorantreiben.



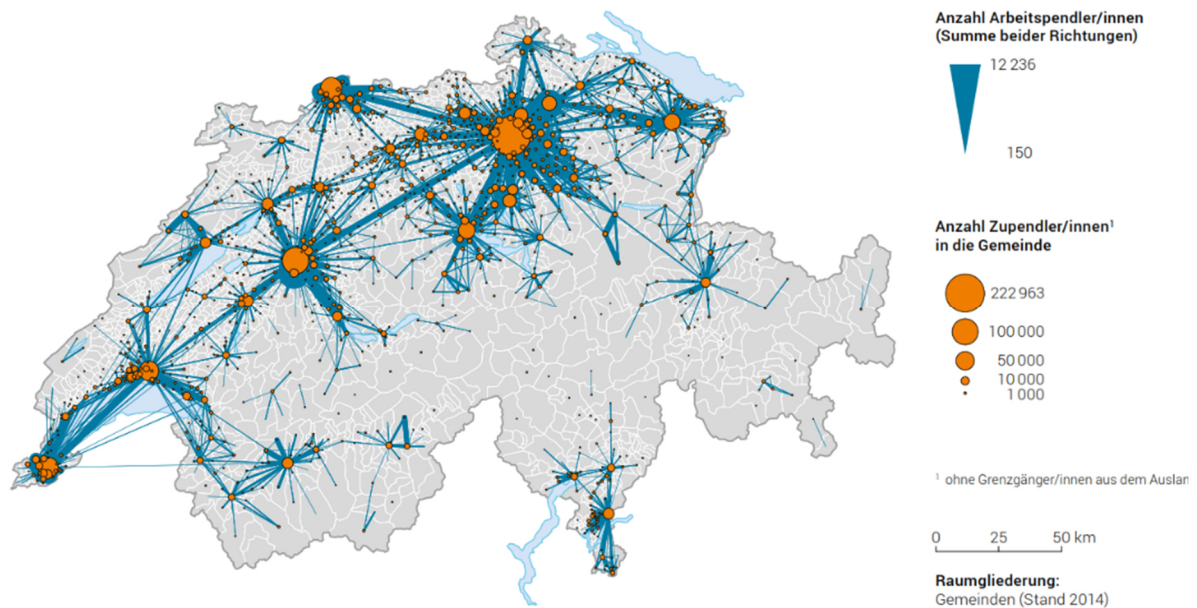


Abbildung 1: Pendlerströme in der Schweiz 2014. Quelle: BFS 2018

### Was sind multimodale Drehscheiben und welche Wirkungen sollen erzielt werden?

- Attraktive multimodale Drehscheiben sind mehr als ein Park-&-Ride-Platz oder eine S-Bahnhaltestelle. Sie sorgen für ein einfaches und effizientes Umsteigen vom Auto zum öffentlichen Verkehr und Fuss- und Veloverkehr; sie verhelfen, auf einfache Weise den Fern- mit dem Regional- und Ortsverkehr zu kombinieren und integrieren oft auch neue Mobilitätsangebote (z.B. Sharing-Fahrzeuge). Klare Information, auch digitaler Art, dient der Organisation der Reise und schnellen Orientierung am Umsteigepunkt.
- Kurze Wege und eine gute städtebauliche Gestaltung sind somit von zentraler Bedeutung für attraktive Drehscheiben. Idealerweise geschieht der Umstieg vom Auto auf den ÖV so weit wie möglich ausserhalb der Stadt. Mit attraktiven multimodalen Drehscheiben wird dieser Ansatz komplettiert, indem konkrete Projekte an Standorten einer dichten Siedlungsentwicklung nach innen (Arbeiten, Wohnen, Einkauf, Freizeit, Gastronomie) ergänzt werden. Den Umsteigern wird ein Mehrwert auf der Reise geboten; zusätzlich werden die Drehscheiben zu Arbeits- und Wohnstandorten an bestens erschlossener Lage.
- Oft herrschen vor allem in zentralen Lagen Platzprobleme vor, und der Bodenpreis ist hoch. Zur raumsparenden Gestaltung sollen neue Technologien zum Einsatz kommen. Es gibt bereits gelungene Beispiele wie das vollautomatisierte Parkhaus unter der Bibliothek von Aarhus in Dänemark.
- Mit attraktiven Mobilitätsdrehscheiben wird die Vernetzung und Kombination der Verkehrsmittel gefördert. Sie unterstützen das Umsteigen und den Einsatz der Verkehrsmittel nach ihren Stärken. Auf diese Weise kann wirkungsvoll Verkehr vermieden, verlagert und kombiniert werden. Eingebettet in eine grossräumige Gesamtkonzeption der attraktiven multimodalen Drehscheiben kann gezielt ein wichtiger Beitrag zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Städte und zur Reduktion der Schnittstellenprobleme zwischen den Verkehrsnetzen geleistet werden.



Abbildungen 2 und 3: Vollautomatisiertes unterirdisches Parkhaus in Aarhus, Dänemark (links; Quelle: DOKK1 ) und gelungene multimodale Drehscheibe in Bern-Brünenn (rechts; Quelle: BLS)

### Prozess: Der Weg zum Aktionsprogramm

- Die Forderung nach einer besseren Vernetzung der Verkehrsmittel durch attraktive multimodale Drehscheiben ist nicht neu. Im Juni 2018 wurde das Postulat Burkart (Nr. 18.3606) eingereicht, welches nach Lösungen für die Schnittstellenproblematik zwischen dem nationalen und lokalen Strassennetz fragt. Im Rahmen der Beantwortung des Postulats wurde ein Brainstorming zum Thema durchgeführt, an dem auch die ehemalige Bundesrätin Doris Leuthard teilnahm. Es wurde schnell klar, dass die Strasse alleine nicht alle Lösungen zur Bewältigung des Verkehrs bieten kann. Die Notwendigkeit verkehrsträgerübergreifender Lösungen wurde in den folgenden Diskussionen bestätigt. Bundespräsidentin Sommaruga formulierte den Grundsatz als einen ihrer verkehrspolitischen Prämissen.
- Ende Oktober 2019 trafen sich Vertreter/-innen aus Politik und der höheren Verwaltung von Bund, Kantonen und Städten zu einem Schnittstellenworkshop in Köniz. Die Beteiligten bestätigten ihr Interesse an vertiefter Zusammenarbeit zur Förderung von multimodalen Drehscheiben. Sie sind sich einig, dass die Erreichbarkeit der Städte vom Land mit Hilfe von multimodalen Drehscheiben gesichert werden kann. Der Workshop kann als Startschuss für die Ausarbeitung des gemeinsamen Aktionsprogramms von Bund, Kantonen und Städten verstanden werden (siehe unten).
- Das Aktionsprogramm wird zusehends konkreter. Dabei stehen die Zusammenarbeit der drei Staatsebenen sowie einige konkrete Projekte im Vordergrund.



Abbildungen 4 und 5: Diskussionen am Schnittstellenworkshop am 31. Oktober 2019 in Köniz (Quelle: ARE)

## **Gemeinsames Aktionsprogramm «Multimodale Drehscheiben»**

- Der Bund, die Städte und die Kantone haben ein gemeinsames Aktionsprogramm zur Förderung multimodaler Drehscheiben entwickelt. Das Programm enthält eine Liste von rund 20 kurz-, mittel- und längerfristigen Aktionen zur gemeinsamen Planung und Umsetzung von multimodalen Drehscheiben. Die meisten Aktionen sollen ab jetzt in den nächsten vier Jahren umgesetzt werden.
- **Der Bund schafft den notwendigen rechtlichen und organisatorischen Rahmen zur Förderung multimodaler Drehscheiben und richtet seine bestehenden Instrumente verstärkt auf die Belange multimodaler Drehscheiben aus. Die Kantone, Städte und Agglomerationen erarbeiten kohärente Konzepte und setzen diese im Rahmen konkreter Projekte um. Dabei werden sie vom Bund finanziell unterstützt. Gemeinsam erarbeiten die drei Staatsebenen fachliche Grundlagen und Pilotprojekte.**
- Ein Beispiel für die Mitfinanzierung durch den Bund sind die Agglomerationsprogramme. In den ersten drei Generationen hat der Bund multimodale Drehscheiben in einer Höhe von 385 Millionen Franken unterstützt. Wichtige Bedingungen für eine Mitfinanzierung sind die Einbettung der Drehscheiben in ein gesamträumliches Konzept, die gezielte Abstimmung von Siedlung und Verkehr sowie eine gelungene städtebauliche Gestaltung. Der Einsatz neuer Technologien zur besseren Organisation und Information der multimodalen Wege wird ebenfalls honoriert.
- Weitere zentrale Instrumente des Bundes sind der NAF und der BIF, aus denen zum Beispiel Autobahnzufahrten zu einer Drehscheibe sowie neue S-Bahnhaltestelle unterstützt werden können. Im Sachplan Verkehr werden die Planungsgrundlagen für eine bessere Vernetzung geschaffen. Neue Strassen und Bahnstrecken werden aufeinander abgestimmt geplant und entwickelt.
- Zur Erarbeitung gemeinsamer Pilotprojekte orientieren sich die drei Staatsebenen zuerst an gelungenen bestehenden Projekten, welche es noch zu optimieren gilt (z. B. Bern-Brünnen, Rotkreuz, evtl. Flamatt und Haltestellen des Léman Express). Längerfristig sollen im Rahmen neuer Projekte auch Technologien wie vollautomatisierte Parkhäuser und die Erschliessung durch automatisierte Sammeltaxis erprobt werden.
- Um eine gesamträumliche Betrachtung zu gewährleisten, werden gemeinsame Planungen schweizweit (z. B. anhand der Überlagerung der nationalen Netze für Strasse und Schiene) sowie in Beispierräumen vorangetrieben (z.B. im Rahmen von Test-Planungen in Handlungsräumen des Sachplans Verkehr). Das Arbeiten in konkreten Räumen dient dem schweizweiten Erfahrungsaustausch zur Verbesserung der Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel.
- Die Grundlagen-Studien befassen sich insbesondere mit den Themen der kombinierten Mobilität, des Parkraummanagements sowie der Rolle neuer Technologien zur Förderung einer besseren Vernetzung der Verkehrsmittel.
- Das Aktionsprogramm ist ein erster Schritt der konkreten Zusammenarbeit. Das Aktionsprogramm bringt «den Stein ins Rollen», um langfristig die Zusammenarbeit der Staatsebenen zugunsten der Erreichbarkeit städtischer Räume zu gewährleisten.

### **Es geht los – Erste Aktionen zur Förderung von Drehscheiben (2020-2021)**

- Konkrete Projektoptimierungen bei bestehenden Drehscheiben, z. B. im Pilotraum Bern (ab Sommer 2020)
- Pilotprogramm an 17 Bahnhöfen der Schweiz: Erarbeitung eines Handbuchs zur Zusammenarbeit der Akteure und zum Erstellen von Entwicklungszonenplänen (BAV, mit SBB, ab Frühling 2020)
- Forschung des UVEK (Federführung des ASTRA) zu den rechtlichen, organisatorischen und finanziellen Rahmenbedingungen für die Planung und Umsetzung von Drehscheiben (2021)
- Städtekonferenz Mobilität zum Thema der Drehscheiben (Städteverband; Frühling 2020)
- Konferenz «Raum und Mobilität» und ARE-Forum-Heft zum Thema vernetzter Mobilität (Juni 2020)
- Explizite Förderung multimodaler Drehscheiben, im Rahmen der Agglomerationsprogramme, 4. Generation (Sommer 2021) und im Rahmen der nächsten Entwicklungsprogramme Bahn und Nationalstrasse (STEP).

## Umsetzung des Aktionsprogramms: Wie werden die Fäden zusammengehalten?

- Zur Umsetzung der verschiedenen Massnahmen bündeln die drei Staatsebenen ihre vorhandenen Ressourcen. Zu diesem Zweck wird sowohl auf politischer als auch auf fachlicher Ebene zusammengearbeitet (siehe verschiedene Gremien gemäss Abbildung 6). Der Bund wird dabei vom Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), insbesondere den Bundesämtern für Raumentwicklung, für Strassen und für Verkehr vertreten. Die Partner auf kantonaler Ebene werden von der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) und der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) vertreten; die Interessen der Städte und Agglomerationen vertritt der Schweizer Städteverband.
- Die verschiedenen Gremien treffen sich regelmässig, um die verschiedenen einzelnen und gemeinsamen Aktivitäten abzustimmen. Das Bundesamt für Raumentwicklung übernimmt die Federführung, sorgt für die Abstimmung der Partnerorganisationen und vertritt die Interessen der Partner/-innen des Aktionsprogramms nach aussen. Auf fachlicher Ebene verantwortet es ausserdem die Inhalte und Fortschritte der einzelnen Aktionen und gewährleistet die korrekte Ausrichtung der Aktionen gemäss der politischen Stossrichtung des Aktionsprogramms.
- Für vereinzelt Aktionen können weitere Partner wie die SBB dazu geholt werden. Der Gemeindeverband ist ebenfalls über die Fortschritte des Programms und über einzelne Aktionen zu informieren und allenfalls einzubeziehen.
- Die einzelnen Aktionen des Programms werden in spezifischen Projektgruppen vorangetrieben. Dazu können verschiedene Partner der drei Staatsebenen, aber auch aus Wissenschaft, Forschung und dem Privatsektor, dazu geholt werden. Zu diesem Zweck werden projektspezifische Zusammenarbeits- und Finanzierungsvereinbarungen aufgestellt.

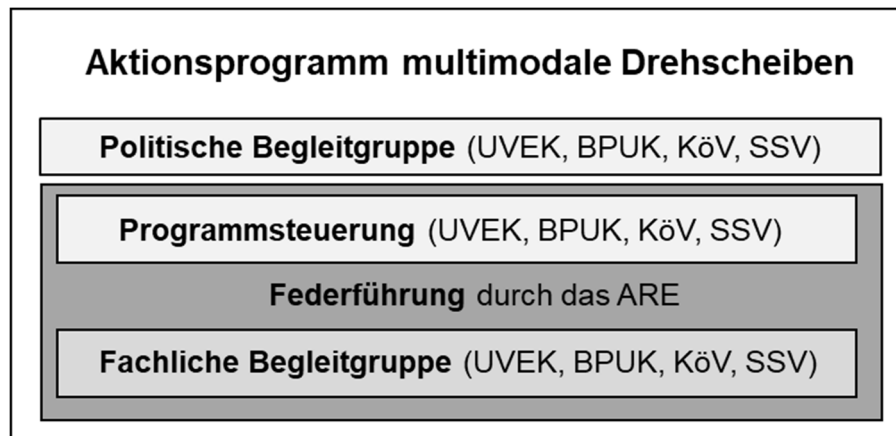


Abbildung 6: Projektorganisation und -steuerung des Aktionsprogramms. Quelle: ARE 2020