

CO-CREATION VON VERKEHRSDREHSCHLEIBEN: WIE KANN DIE LÜCKE ZWISCHEN DEN AKTEUREN VERSCHIEDENER EBENEN UND SEKTOREN GESCHLOSSEN WERDEN? INKL. FRAGEN UND DEBATTE

Co-création d'interfaces multimodales : Comment combler les vides entre les acteurs de différents niveaux et secteurs », avec questions et débat

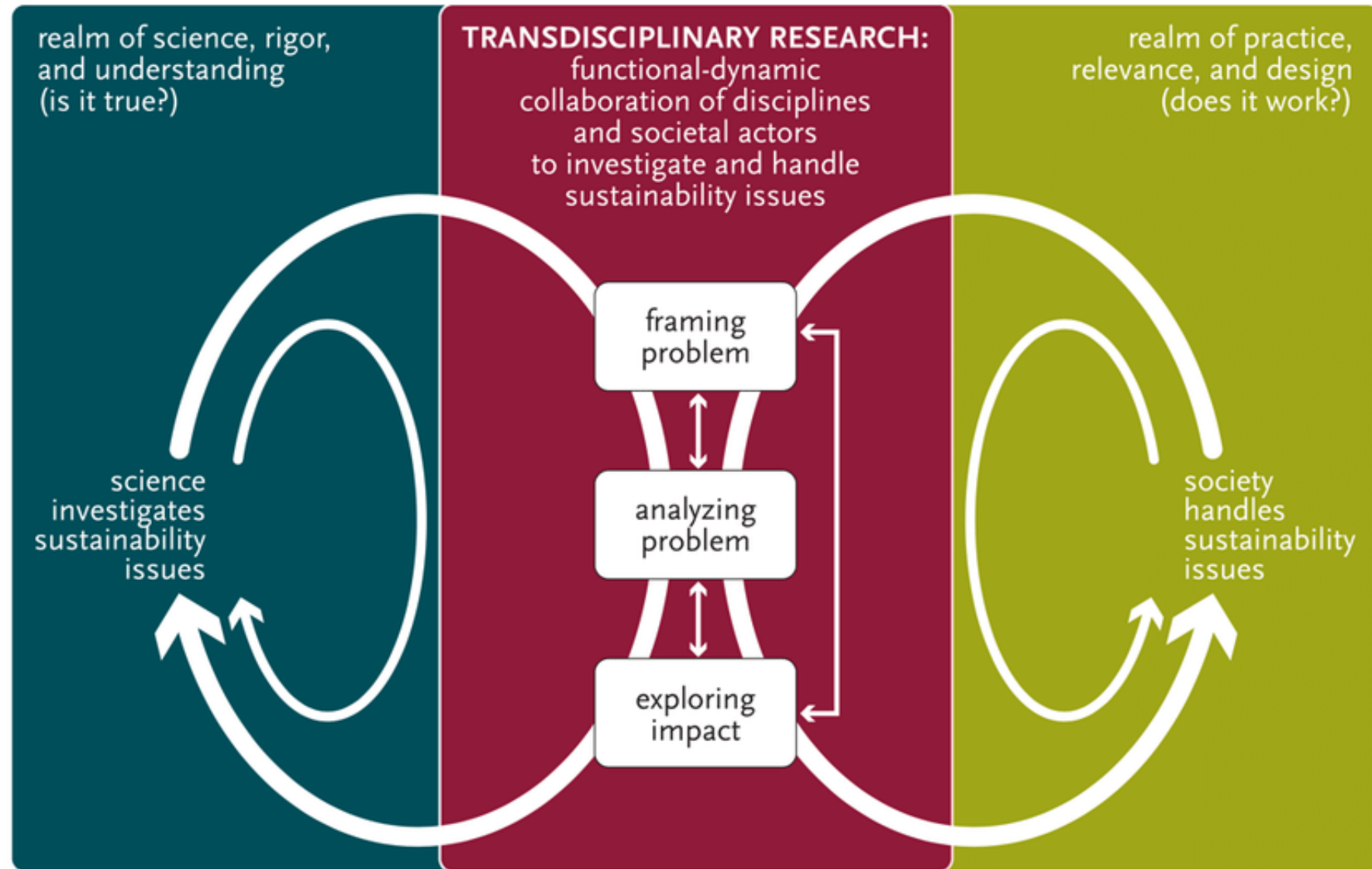
09:45 – 10:30 Uhr

Philippe Stadler Benz
Senior Projektleiter Erste Letzte Meile, SBB AG Markt Personenverkehr

Alle Teilnehmenden der Tagung sind berechtigt, die Pr sentationsfolien herunterzuladen und intern zu verwenden. Jegliche Weitergabe erfordert die Zustimmung der jeweiligen Referenten bzw. Referentin.

Tous les participants de la conférence sont autorisés   t l charger les diapositives de pr sentation et à les utiliser en interne. Toute diffusion nécessite l'accord de l'intervenant(e) concerné(e).





Pohl et al., 2017

Transforming Railway Stations and Their Surroundings Into Multimodal Transportation Hubs – Bridging the Gap Through Co-Creation

Philipp Ernst Stadler Benz
DISS. ETH NO. 30512



Multimodale Verkehrsdrehscheibe from Oliver Maier (SBB, 2024)



ETH zürich USYS TdLab ISTP SPUR EPFL SBB CFF FFS

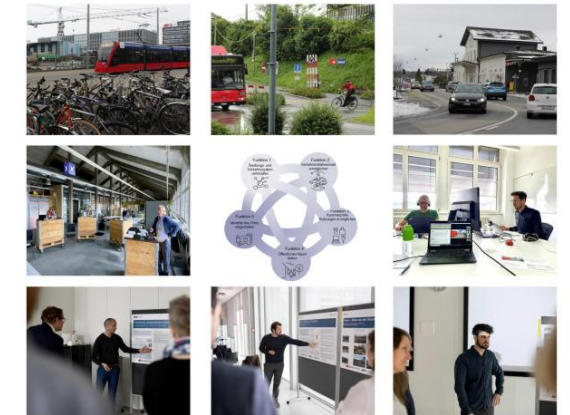
Co-Creating Mobility Hubs (CCMH) – Ein transdisziplinäres Forschungsprojekt der SBB zusammen mit der ETH Zürich und der EPF Lausanne.

Autor:innen
(*Leadautoren)

Corinne Aebischer (SBB IM-DV-AEC), Sophie Baumann (SBB IM-DV-SMC), Prof. Dr. Thomas Bernauer (ETHZ ISTP), Guillaume Blattli (EPFL HRC), Katja Dunkel (SBB IM-DV-AEC), Sophie Hauler (ETHZ ISTP/SPUR), Beat Hürzeler (SBB I-NAT-PAG), Prof. Dr. David Kaufmann (ETHZ SPUR), Elena Lutz (ETHZ SPUR), Stefan Müller* (ETHZ TdLab), Dr. Sébastien Munafò (EPFL HRC), Philippe Stadler Benz* (SBB IM-DV-AEC), Michael Stauffacher (ETHZ TdLab), Prof. Dr. Paola Viganò (EPFL HRC), Cédric Wehrle* (EPFL HRC), Dr. Michael Wicki* (ETHZ ISTP/SPUR)

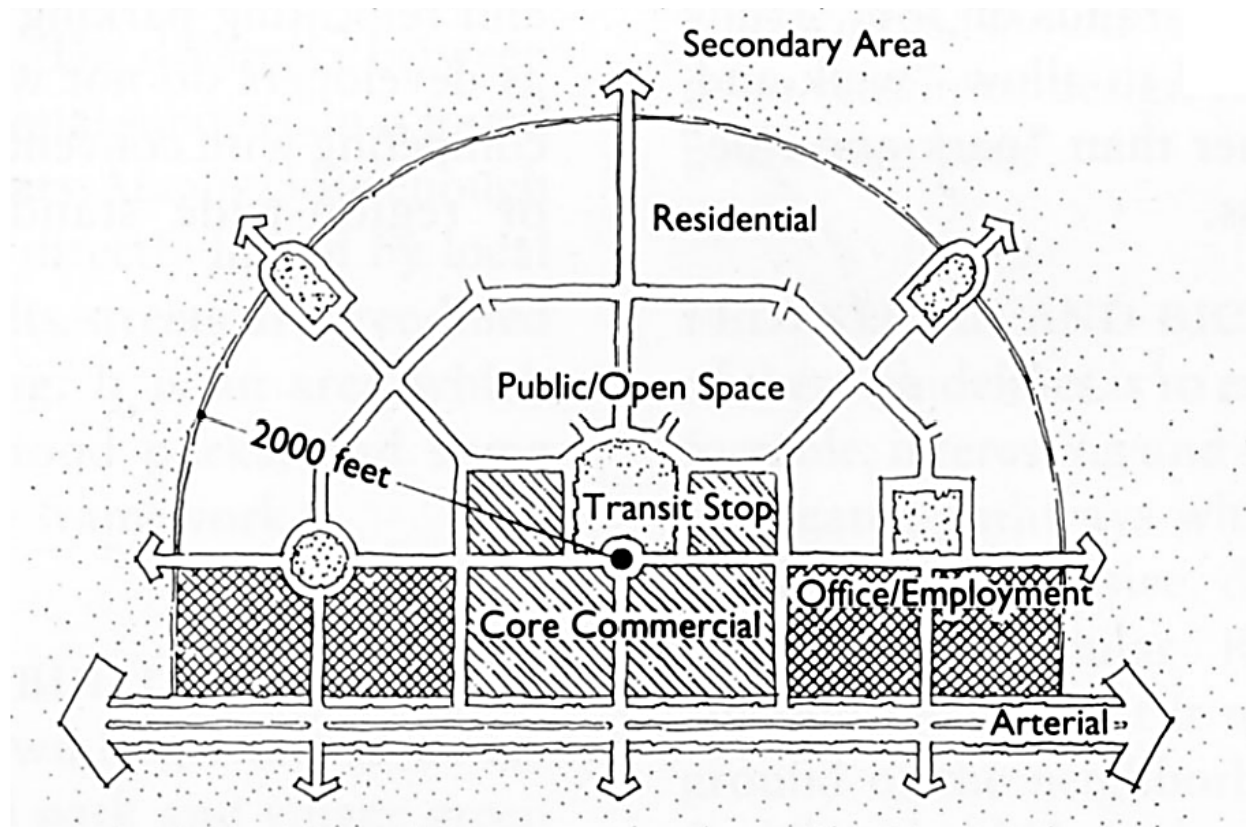
Letzte Änderung
Urheberrecht

28. April 2022
Dieses Dokument ist urheberrechtlich geschützt. Jegliche kommerzielle Nutzung bedarf einer vorgängigen, ausdrücklichen Genehmigung.

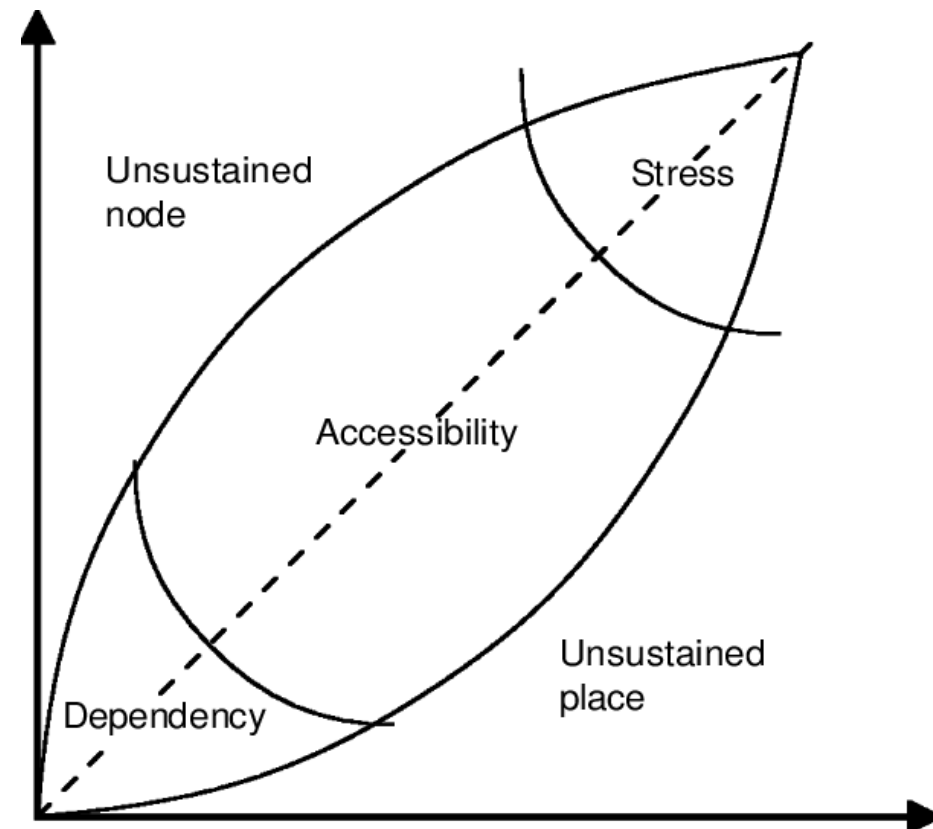


SBB CFF FFS

USYS TdLab
Department of Environmental Systems Science
Transdisciplinarity Lab | Science-Society Interface



Calthorpe, 1993

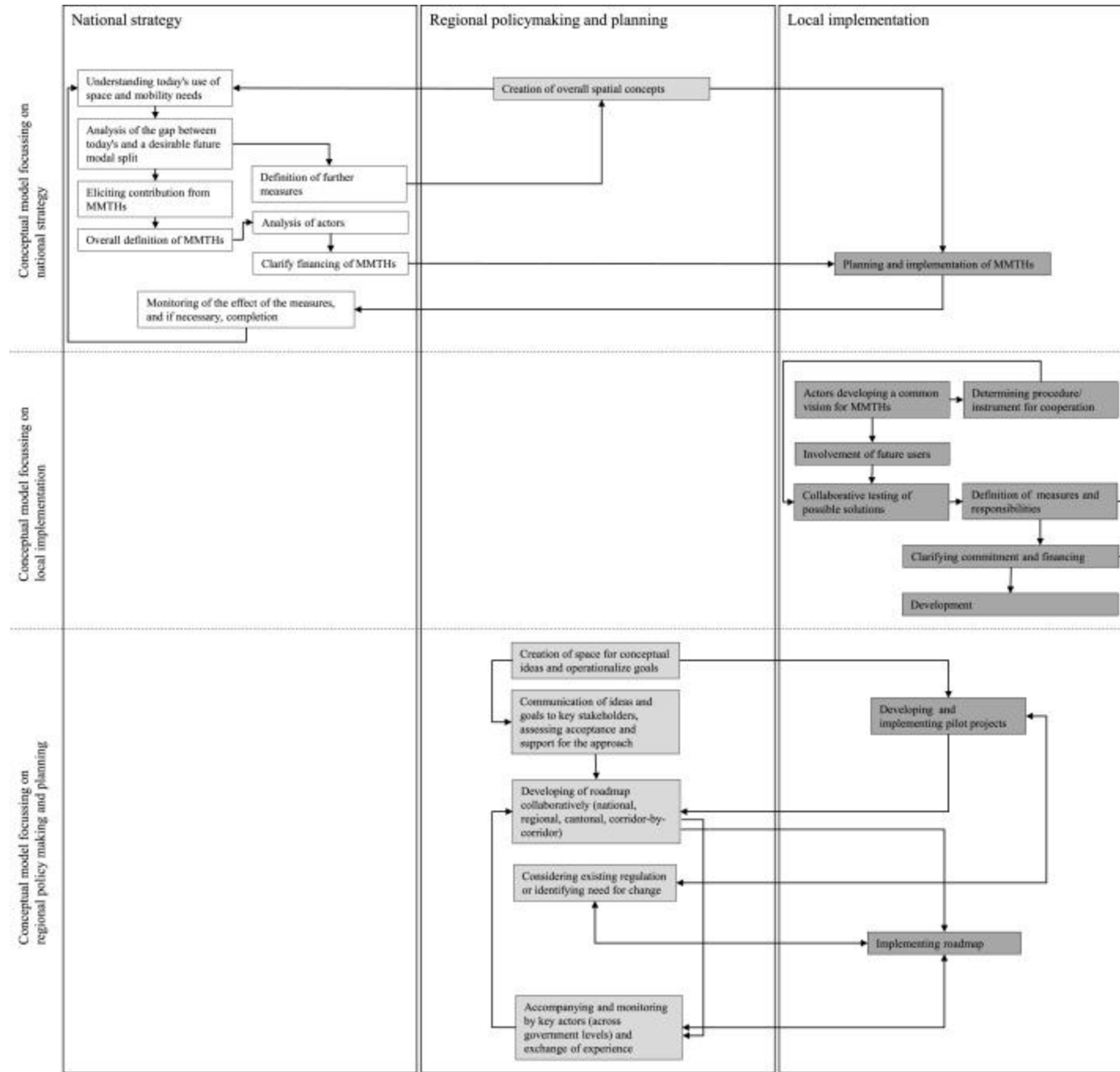


Bertolini, 1999

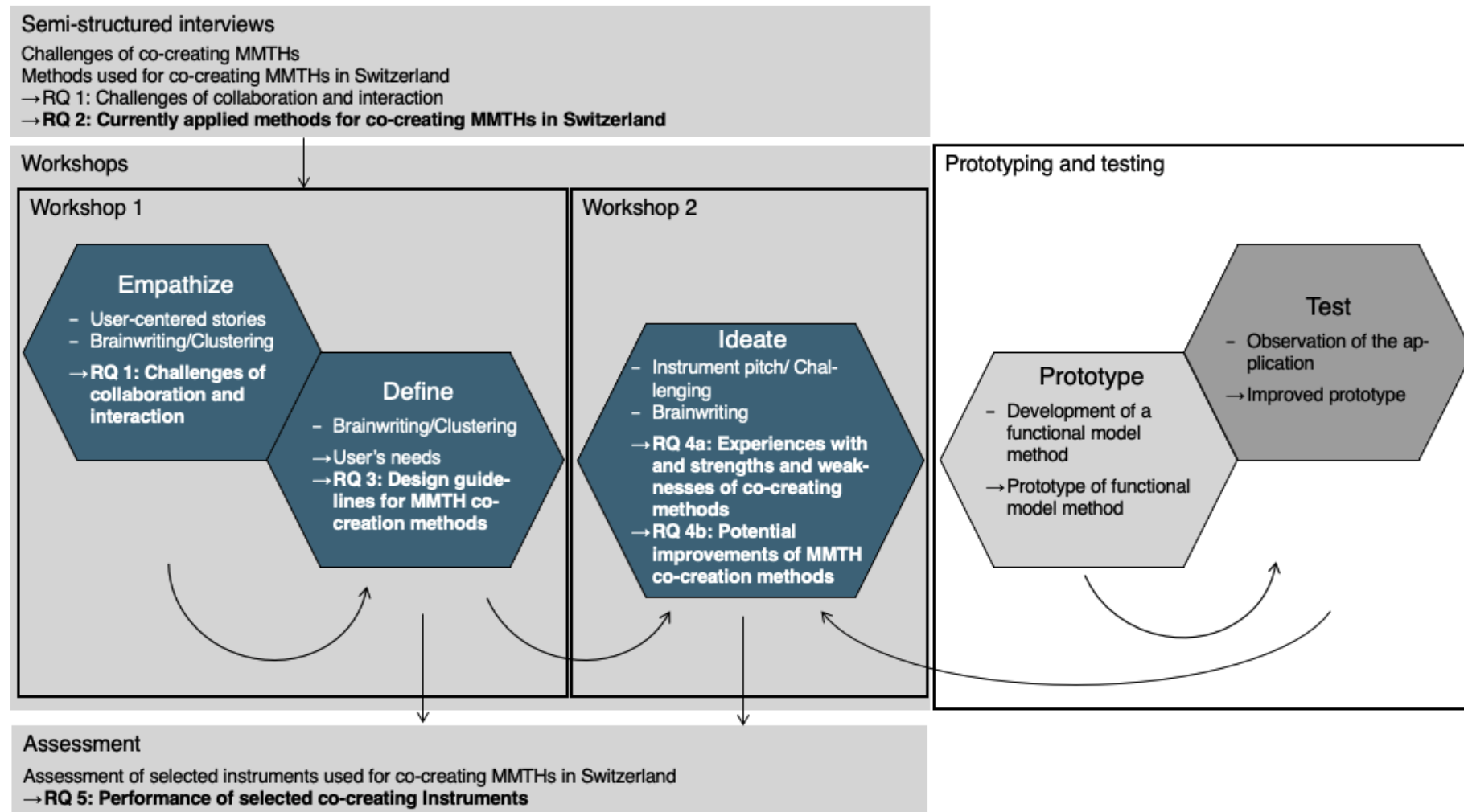
Übergreifende Forschungsfrage.

Wie kann das Problem der Weiterentwicklung von Bahnhöfen und ihren Umgebungen als Verkehrsdrehscheiben strukturiert und die lokale Entwicklung methodisch unterstützt werden?

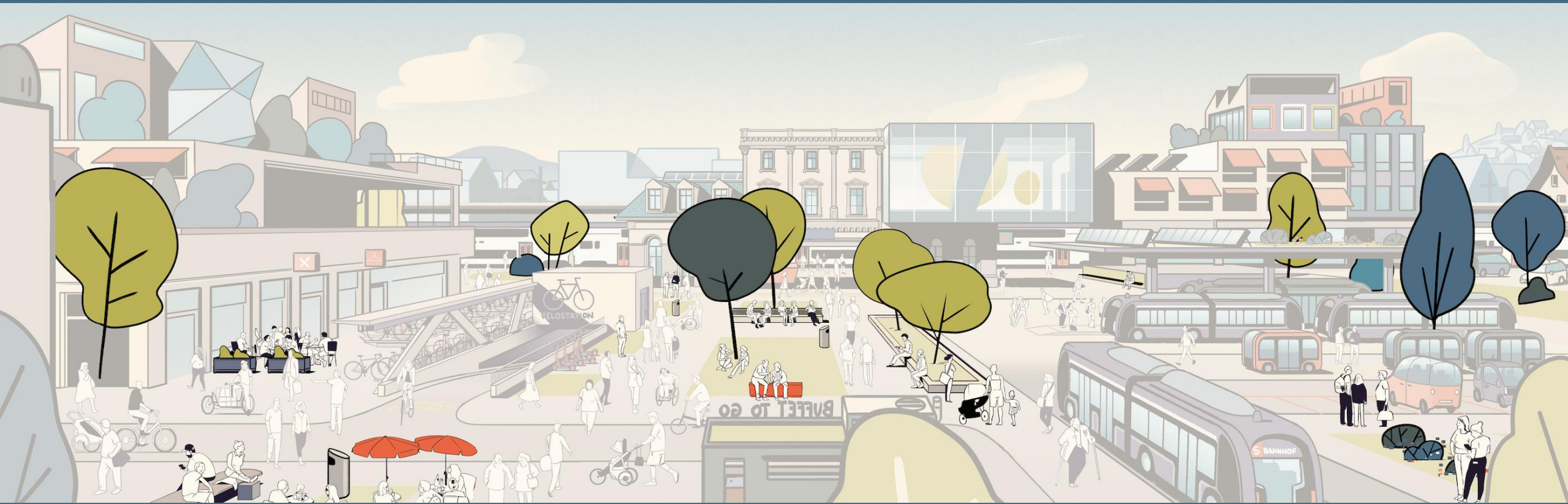
A systemic approach to the transformation of Swiss railway stations: Mind the gap between the local, short-term and national, long-term worldviews.

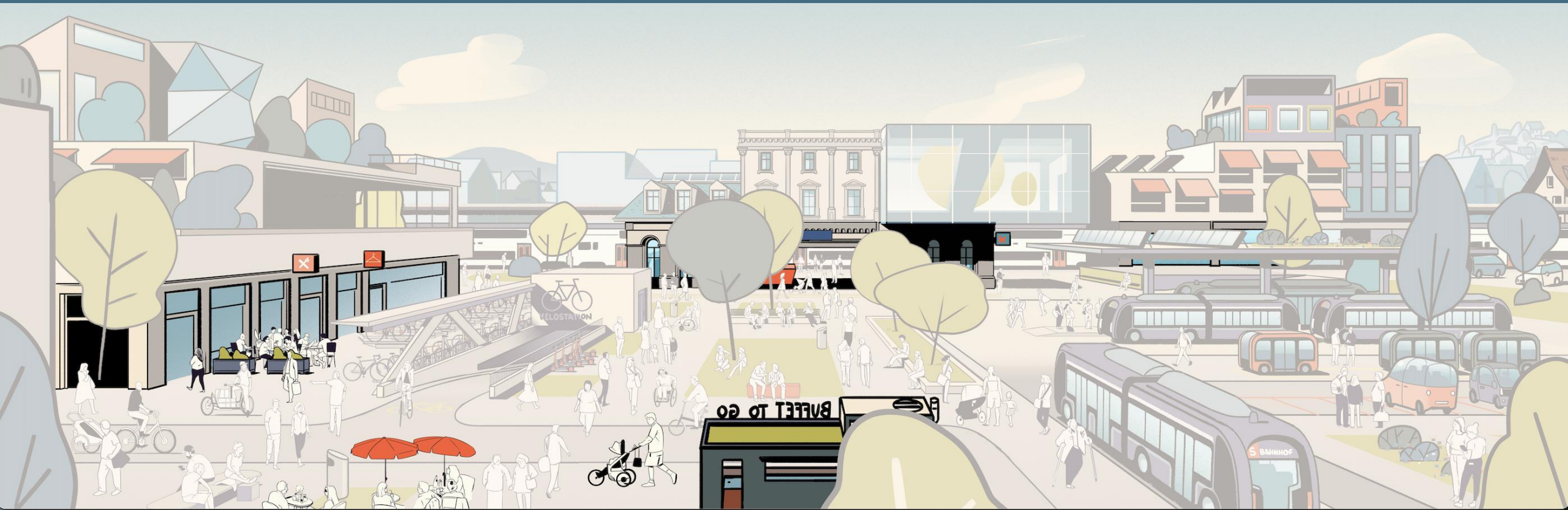


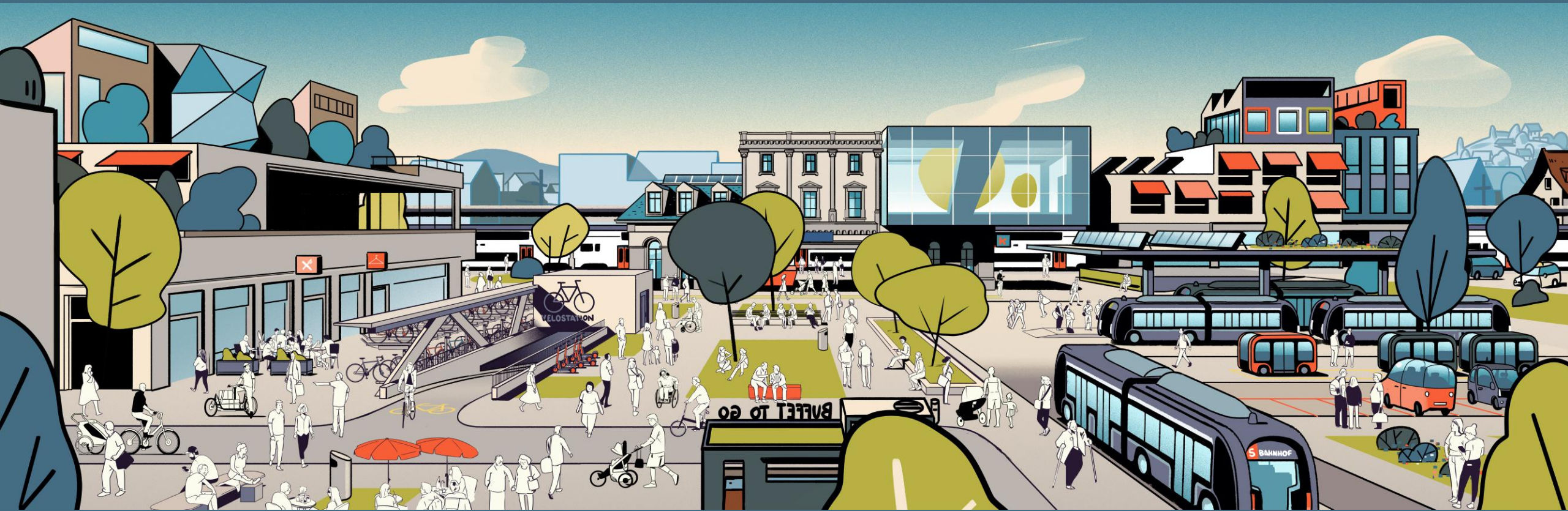
Co-creating multimodal transportation hubs in Switzerland: how to close the gap between actors across different scales, levels, and sectors.

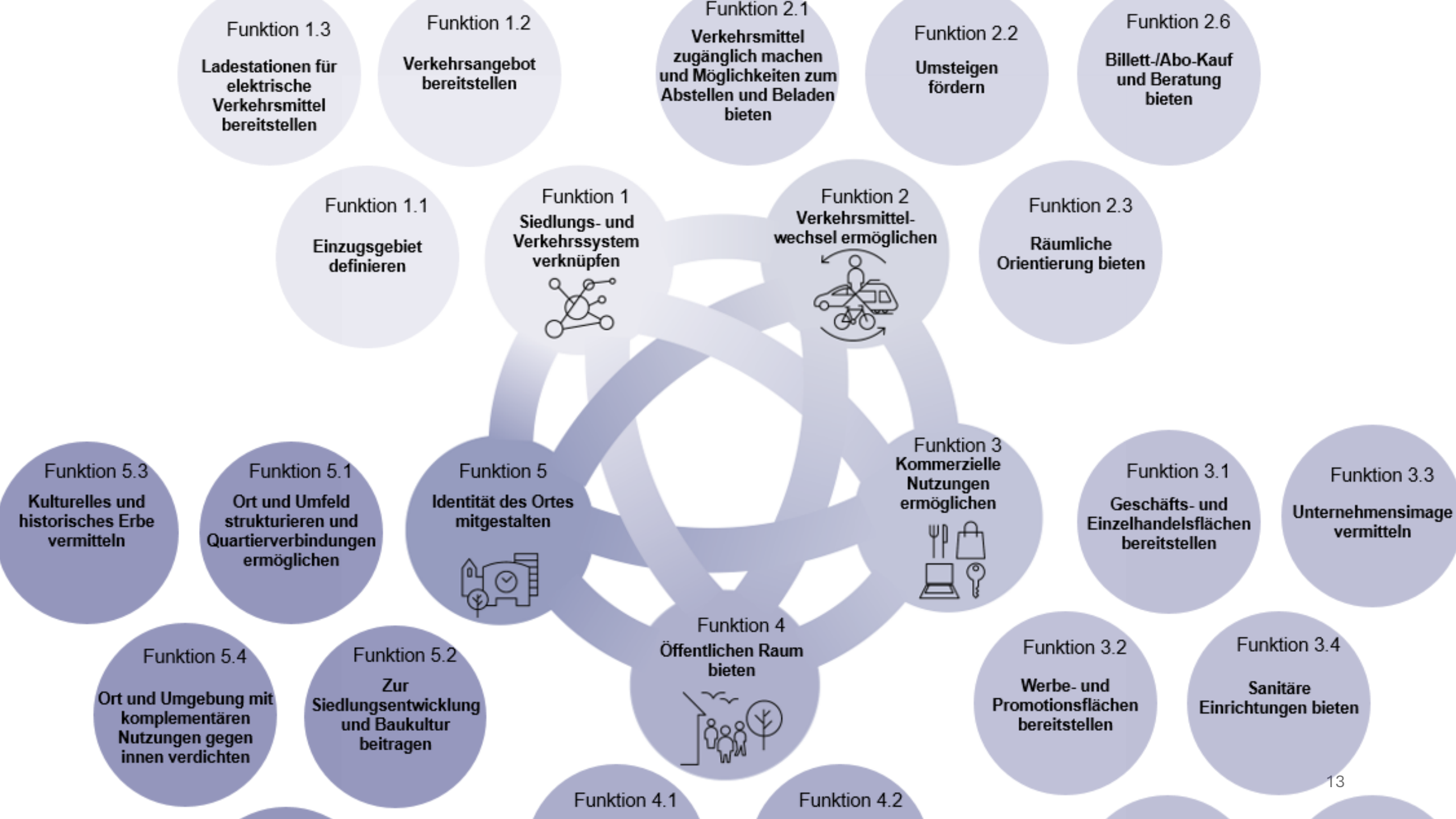




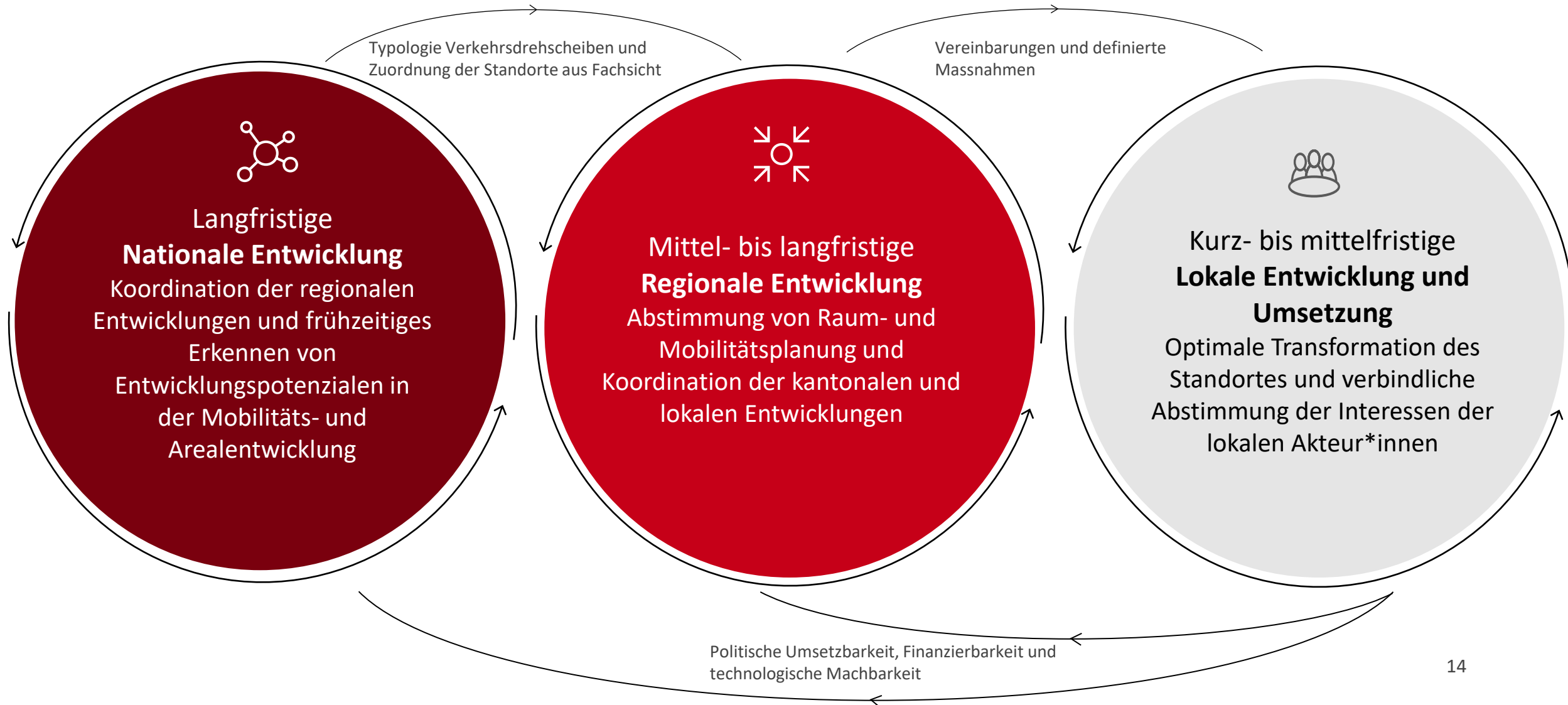


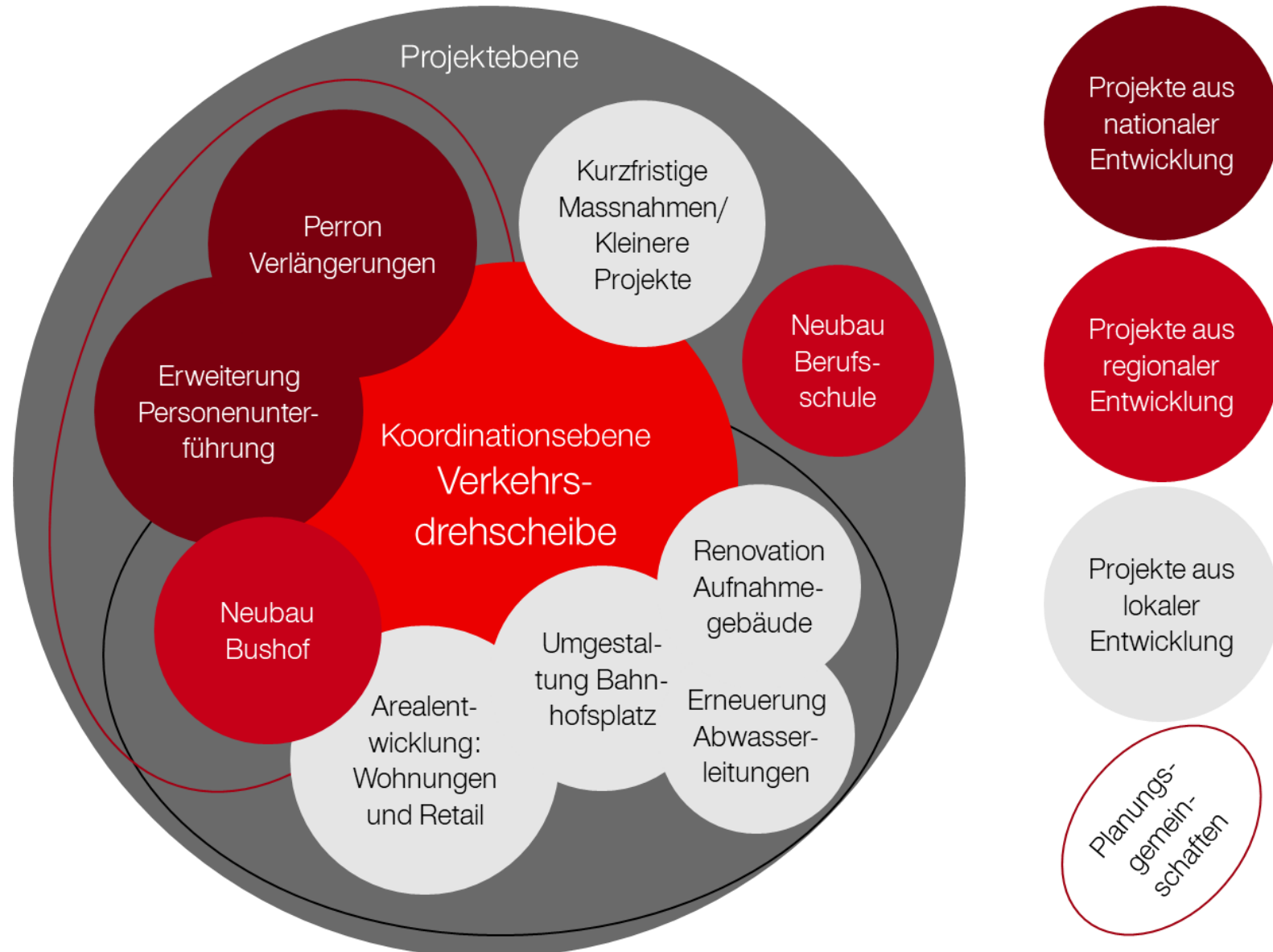




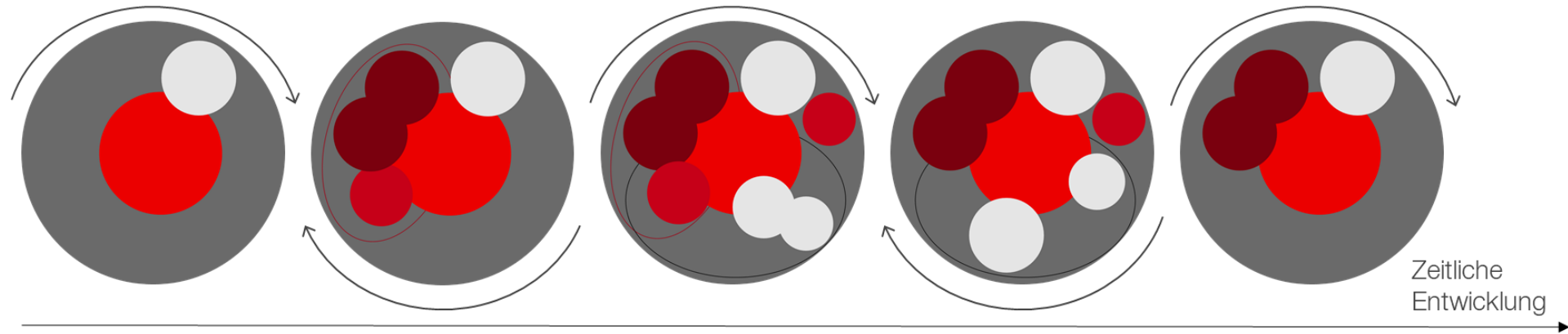


Ein Zusammenwirken von Ebenen mit unterschiedlichen Perspektiven.





Rollende Koordination.



Priorisierung Funktionen Verkehrsdrehscheibe Pfäffikon SZ (Stand 22.02.2022)

Teilnehmende:

Nils Tonascia (Gemeinde Freienbach), Ueli Betschart und Sandro Sattler (Kanton SZ), Christina Senn und Philippe Stadler Benz (SBB).

Prämissen

- Eine Priorisierung der Funktionen wird notwendig, weil wir von knappen Platzverhältnissen ausgehen.
- Bahn- und Busverkehr sind gleichwertig zu betrachten.
- Wir wollen auch für kreative Lösungen und solche ausserhalb des Perimeters offen bleiben.
- Der zukünftige Entwicklungsbedarf der Verkehrssysteme muss berücksichtigt werden.
- Die Planung in der Machbarkeitsstudie ist nur so tief wie notwendig durchzuführen.

Gemeinsame Interessen

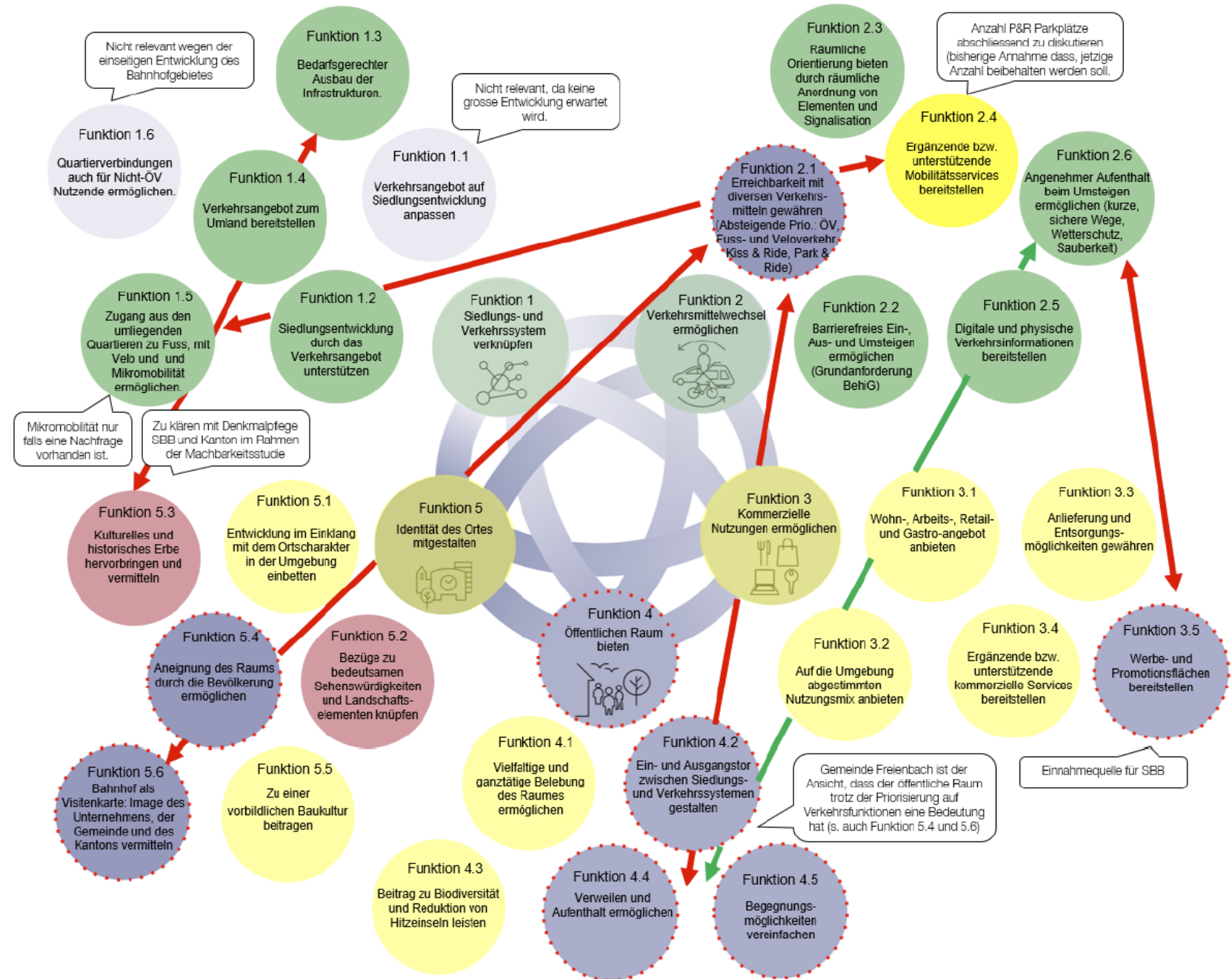
- Das Zusammenspiel der Verkehrsträger liegt im gemeinsamen Fokus.

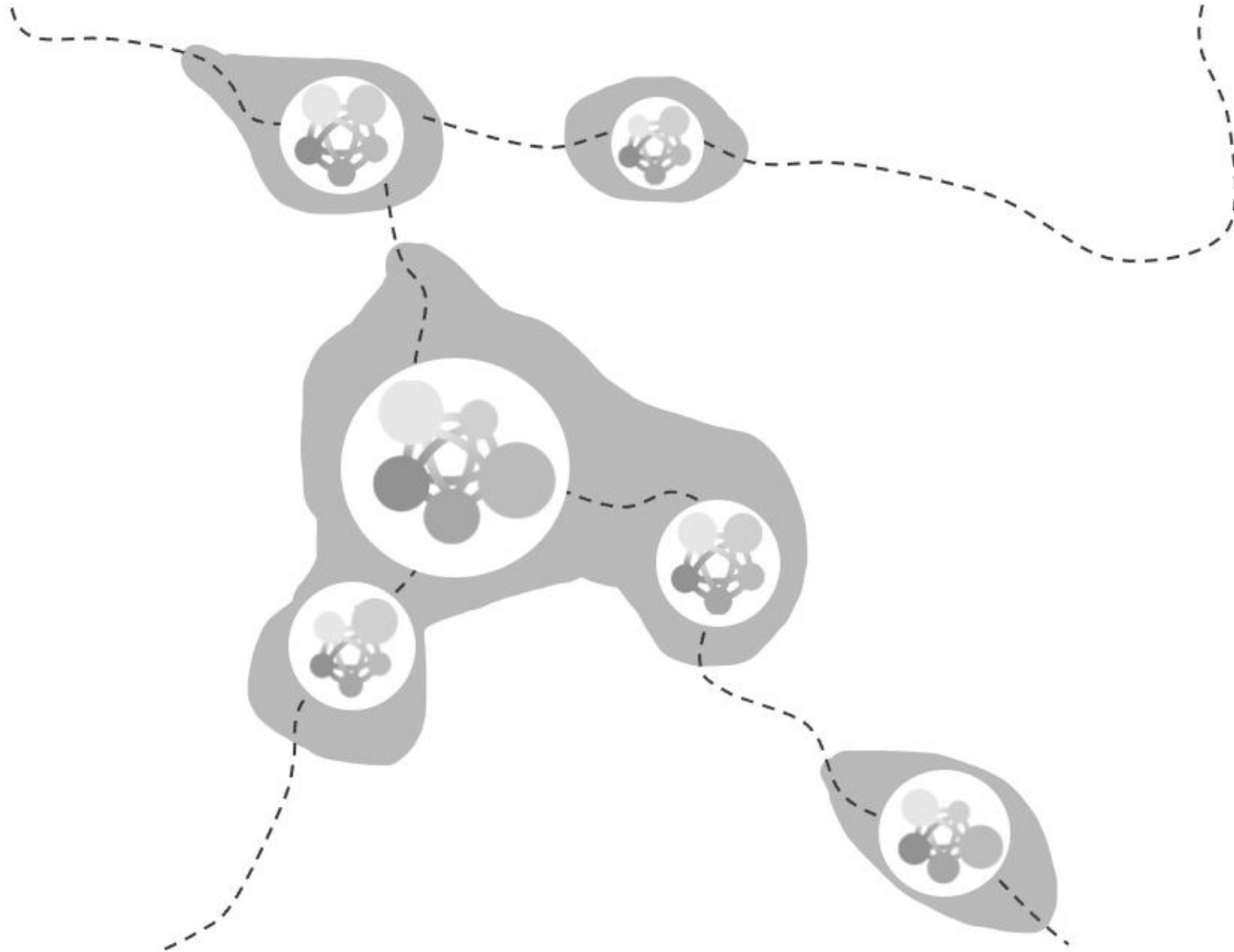
Priorisierung

- Die SBB priorisiert die Verkehrsdrehscheibe höher als eine Immobilienentwicklung.

Mögliche Zielkonflikte zwischen den Funktionen

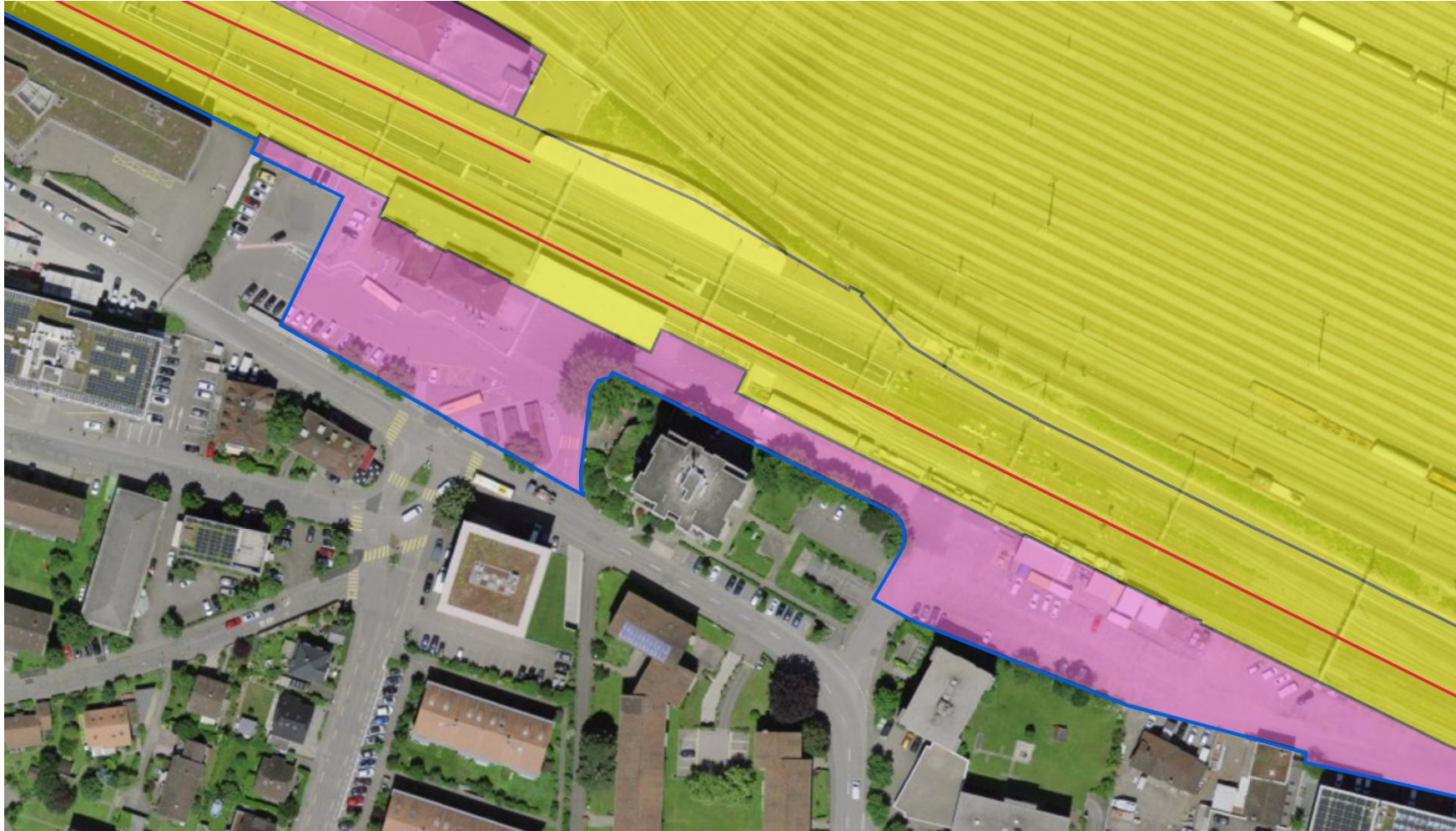
- Zwischen der Führung des Busverkehrs auf der neuen Bahnstrasse, sowie der Ausgestaltung des Bushof und dem Bahnhof als Visitenkarte bzw. dem öffentlichen Raum vor dem Bahnhof.
- Zwischen Abstellflächen und Flächen für Zirkulation sowie Verbindungen.

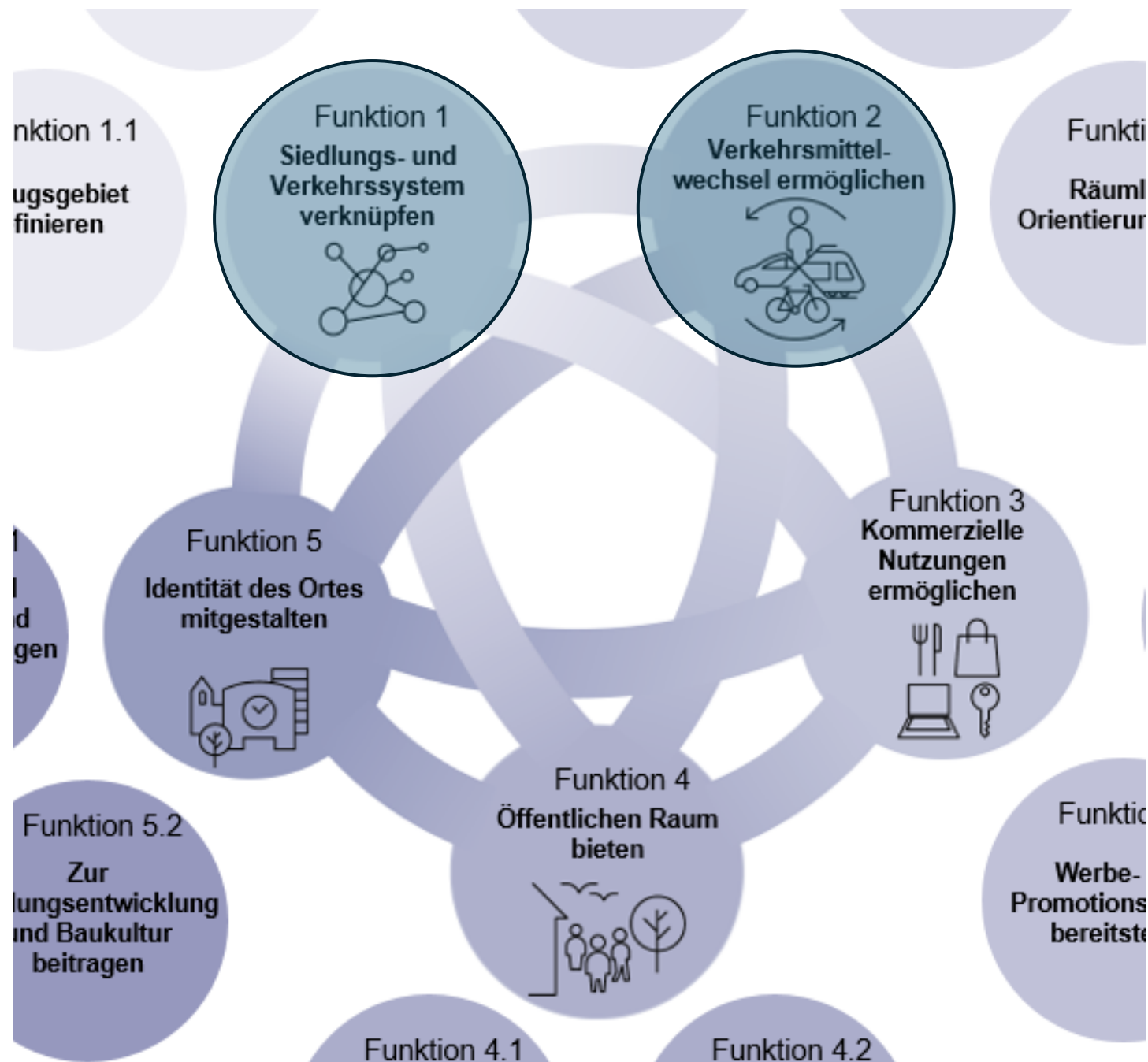




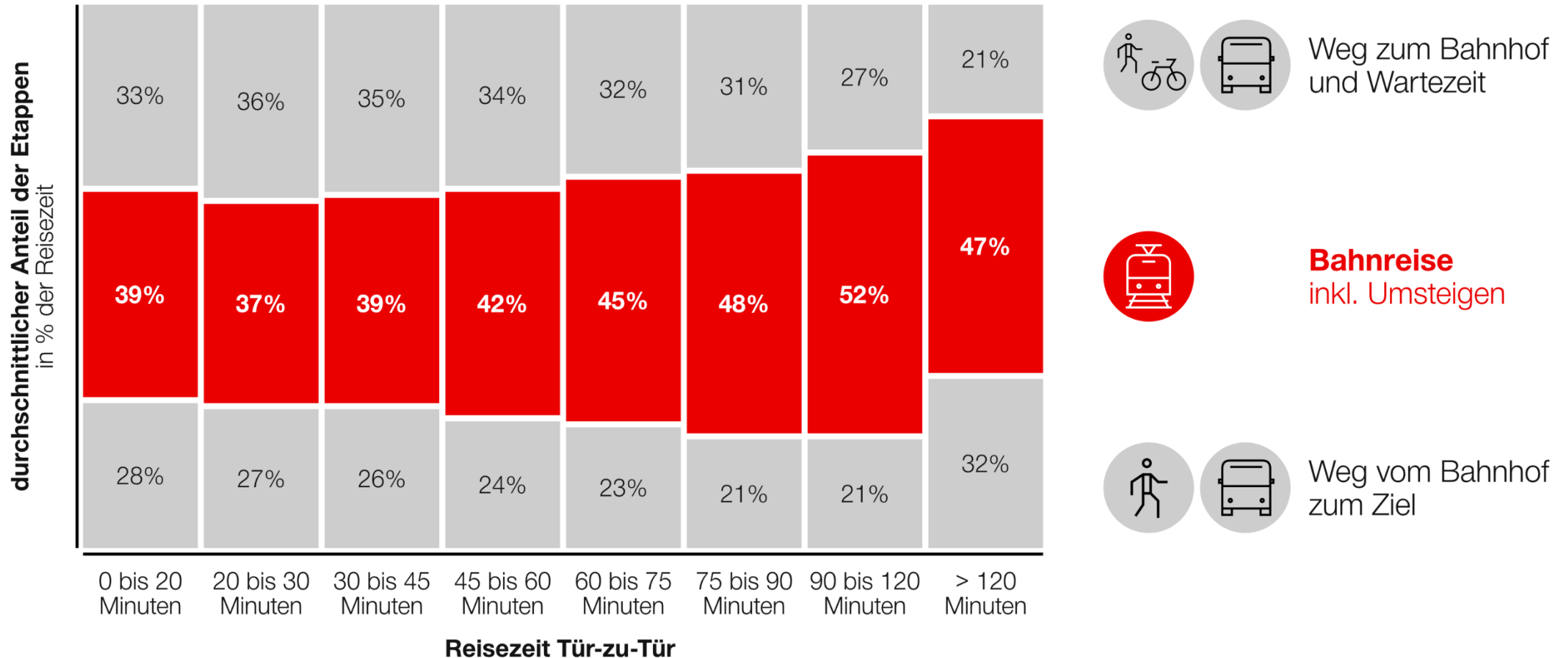


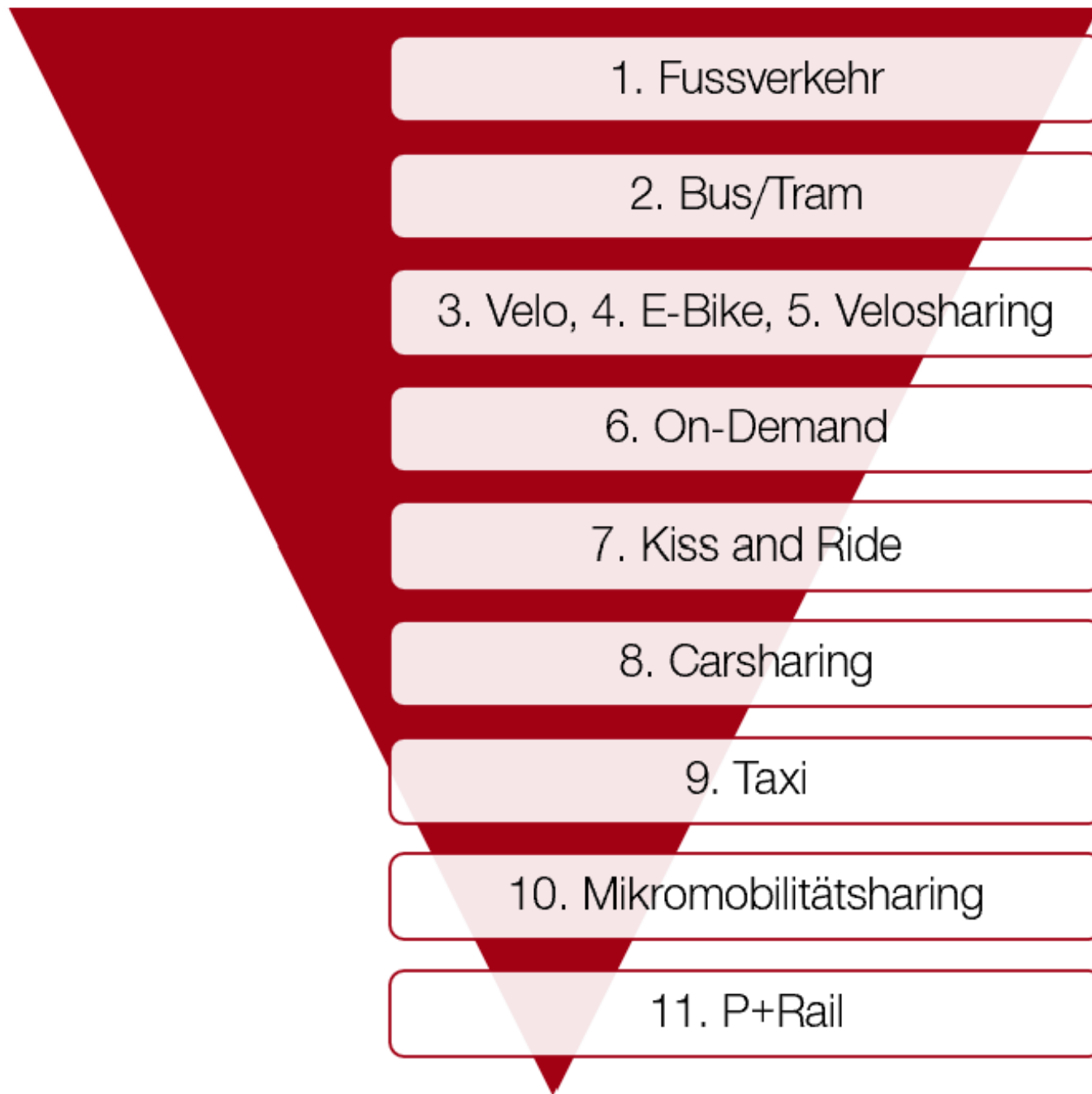
Eigentumsverhältnisse.





Unsere Kund:innen verbringen mehr als die Hälfte ihrer Reise nicht in einem Zug!





Schlussfolgerungen.

- **Gegenseitiges Verständnis** zwischen Akteur:innen und deren Perspektiven notwendig
- Herausforderungen umfassen technische Fragen und **Management der Zusammenarbeit und Umsetzung**
- **Langfristige Zusammenarbeit** notwendig für Zielerreichung
- Orchestrierung aller Akteure erfordert **unterstützende Methoden**

