



Netzwerk Verkehrsdrehscheiben – 1. Tagung
Zürich, 17. April 2024

Erkenntnisse und Herausforderungen aus Standortplanung VDS



Einstieg: Aspekte der Standortplanung VDS



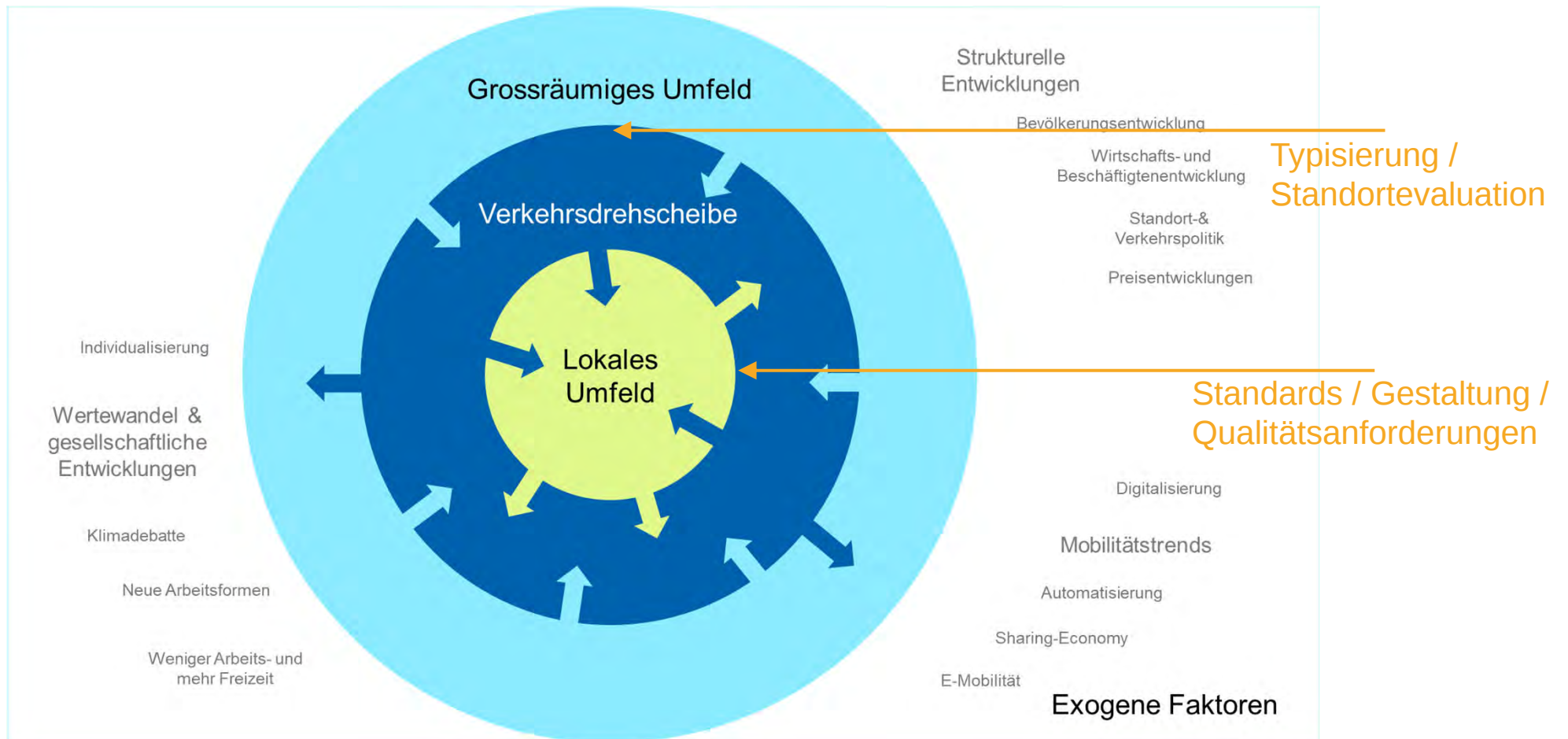
Ist das eine Drehscheibe?

Falls ja: Welcher Typ?

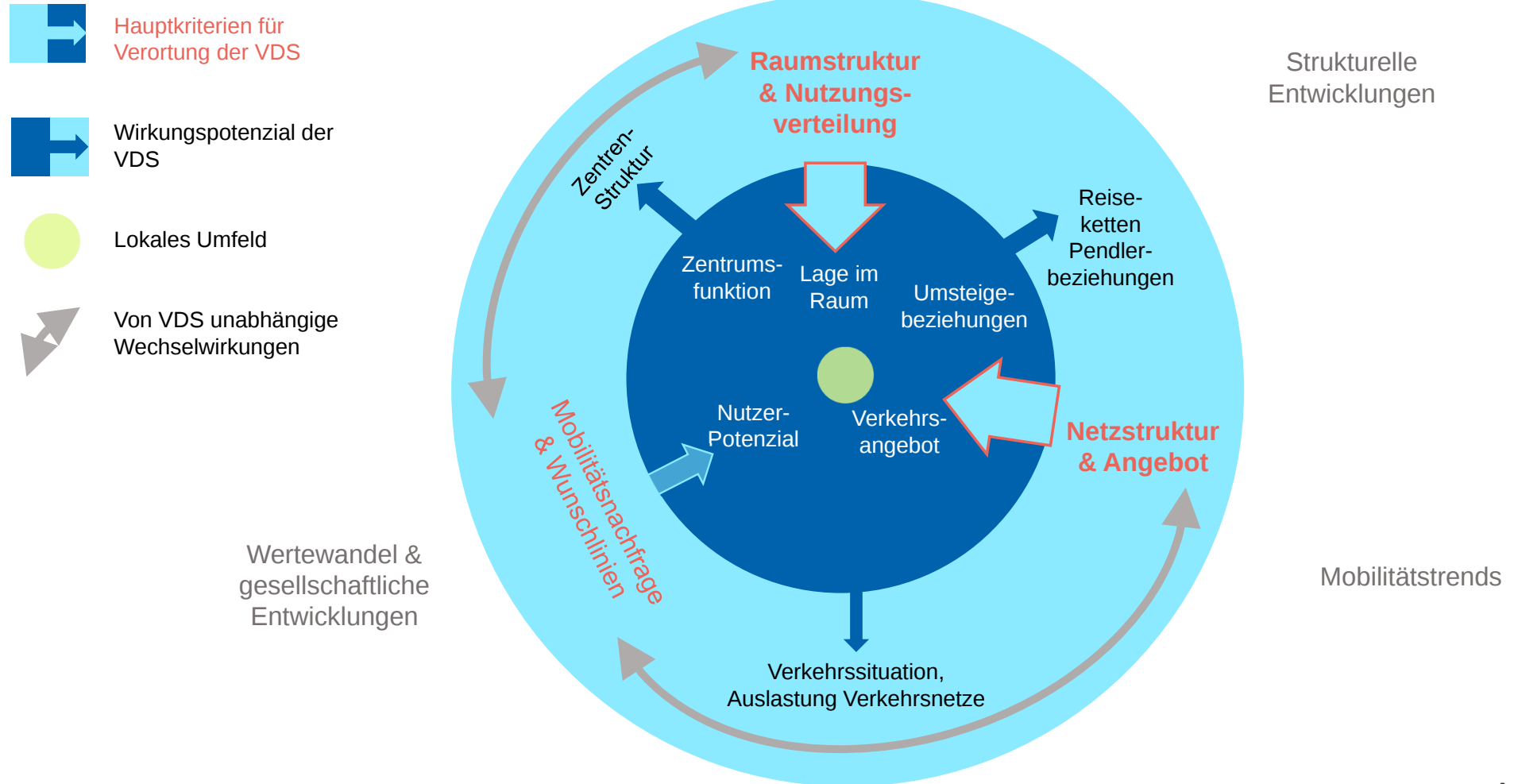


Wie muss sie gestaltet sein?

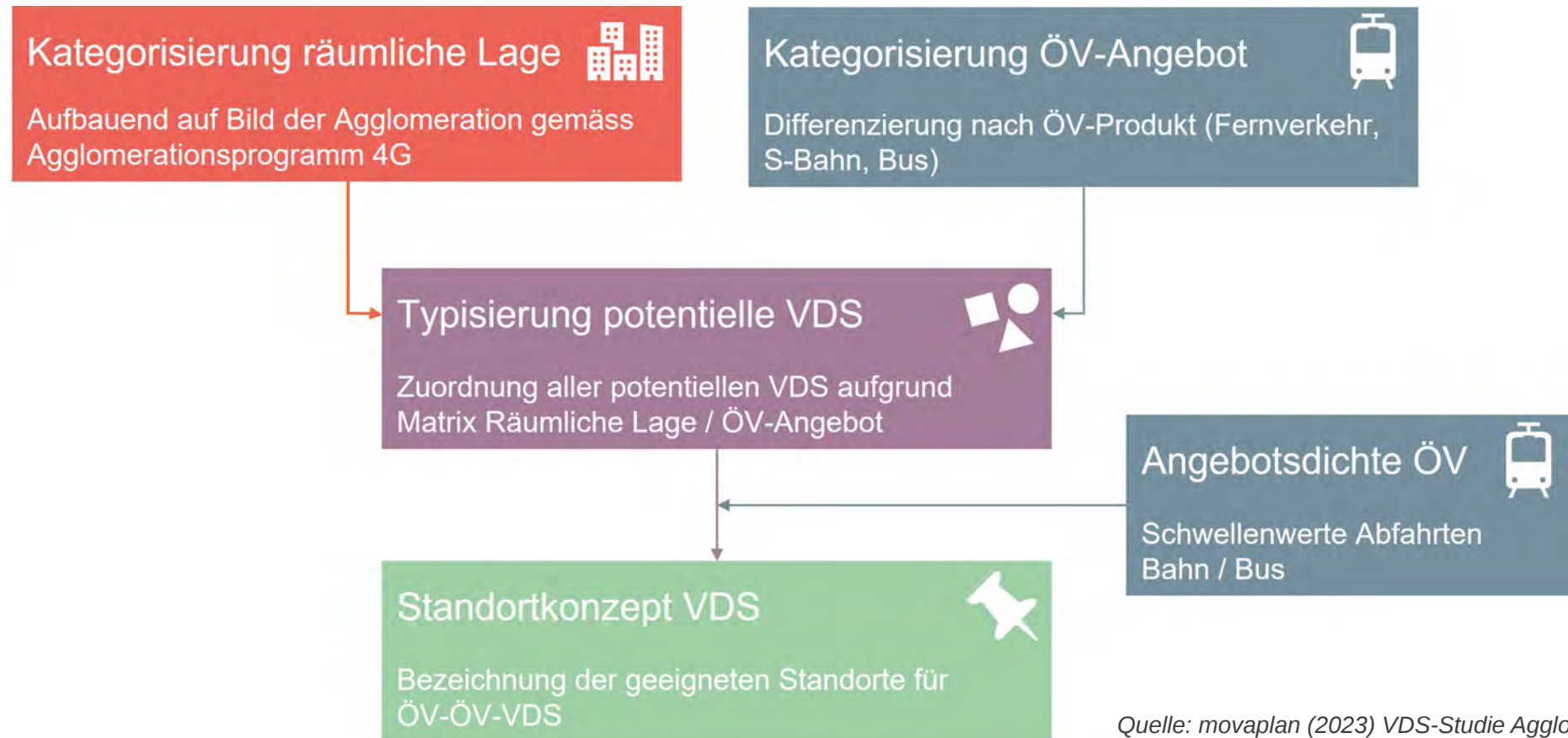
Wirkungsmodell als methodisches Gerüst



Wirkungsmodell als methodisches Gerüst

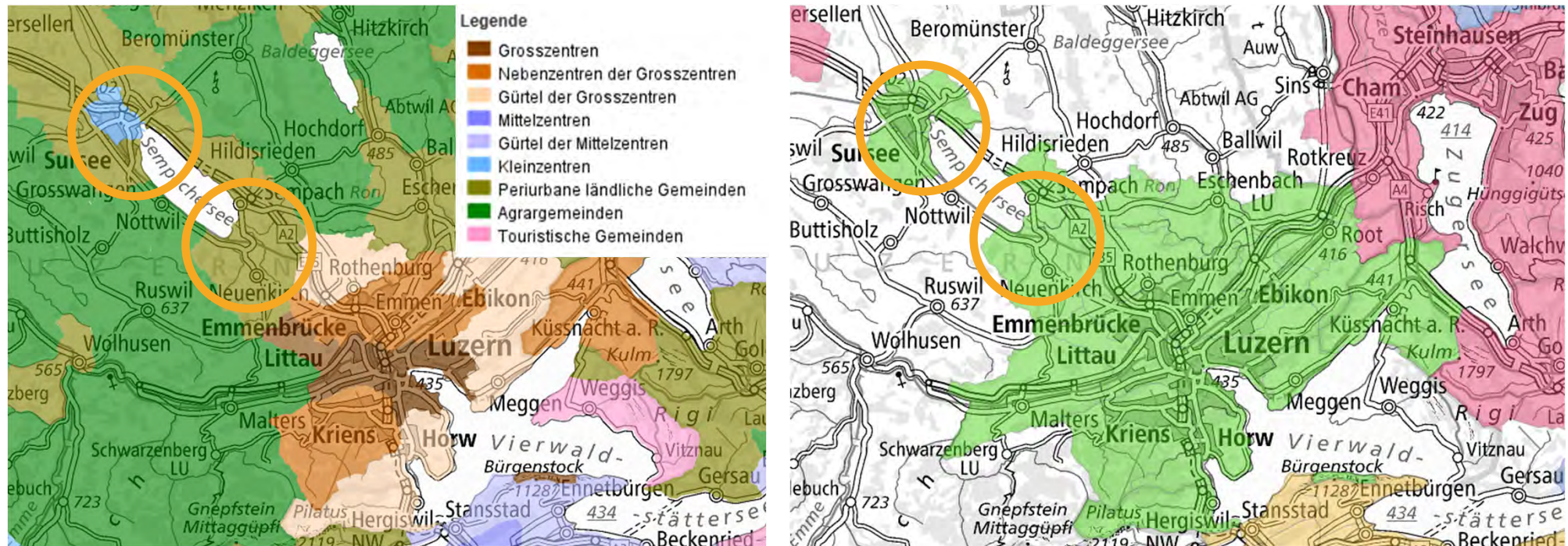


Erkenntnisse: Grundmethodik ist robust



Quelle: movaplan (2023) VDS-Studie Agglo Obersee

Herausforderungen: Kategorisierung Raum



- Kategorisierung in Vertiefungsstudie Handlungsraum Luzern (ARE, 2022) basierte auf Gemeindetypologie ARE (2012) und Raum mit städtischem Charakter (2012)
- Anpassung Agglomerationsperimeter für 5G veränderte die damalige Datengrundlage

Herausforderungen: Kategorisierung Raum



- Kategorisierung der Lage im Raum nach Gemeindegrenzen zweckmässig (richtige Flughöhe)
- ABER: Gemeindefusionen können zu heterogeneren räumlichen Strukturen innerhalb Gemeinden führen

Menti: Aspekte der Raumkategorisierung?



Herausforderungen: Kategorisierung Angebot



- **Amriswil TG**
- 14'300 Einwohner*innen
- 4'700 Arbeitsplätze (VZÄ)
- Zentrum Agglomeration Amriswil-Romanshorn (28'000 EW)
- 2'900 Fahrgäste pro Tag (DTV 2022)
- **IC-Halt**



- **Baden AG**
- 22'000 Einwohner*innen
- 25'000 Arbeitsplätze (VZÄ)
- Zentrum Agglomeration Baden-Brugg (100'000 EW)
- 27'000 Fahrgäste pro Tag (DTV 2022)
- **IR-Halt**

Herausforderungen: Kategorisierung Angebot



Fernverkehr oder nicht?



Erkenntnisse: Typisierung als «kreativer Akt»



	Hauptzentren	Regionale Zentren	Übriger Raum
Knoten mit FV-Halt	Pfäffikon SZ, Rapperswil	Uznach	Biberbrugg, Ziegelbrücke
FV-Halt	--	Siebenen-Wangen	
S-Bahnhalt	Blumenau, Jona, Kempraten	Lachen, Richterswil, Rüti ZH	Bubikon, Reichenburg, Wald
Busknoten			Eschenbach Dorftreff, Hombrechtikon Post

Legende

- Zentrumsdrehscheiben
- Regionaldrehscheiben
- Stadtquartierdrehscheiben
- Lokaldrehscheiben
- Busdrehscheiben

Quelle: movaplan (2023) VDS-Studie Agglo Obersee

Herausforderungen: Benennung als Babylon?



Hauptdrehscheibe einer grossen Agglomeration

Haupt-VDS

Zentrale Drehscheibe weitere Agglomerationen

Regionalstadt-VDS

Hauptzentrumsdrehscheiben

Zentrumsdrehscheiben

Regionalzentrumsdrehscheiben

Sekundäre VDS

Stadtteildrehscheiben

Sekundäre Drehscheibe einer grossen Agglomeration

Drehscheibe eines regionalen Knotens

Regionale VDS / Bahnknoten

Stadtquartier-VDS

Regionaldrehscheiben

Stadtquartierdrehscheiben

Subzentrumsdrehscheiben

Periurbane Lokaldrehscheibe

Urbane Lokaldrehscheibe

Busdrehscheiben

Lokaldrehscheiben

Städtische Busknoten

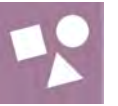
Zielnahe MIV-ÖV-VDS

Regionale VDS / Busknoten

MIV-Bündelung Drehscheibe

Quellnahe MIV-ÖV-VDS

Menti: Typisierung VDS Sursee



Join at menti.com | use code 4680 2854

Mentimeter

Zu welchem Typ gehört der Bahnhof Sursee?

28
Regionalzentrumsdrehscheibe

2
Zentrumsdrehscheibe

8
Regionalstadt-VDS

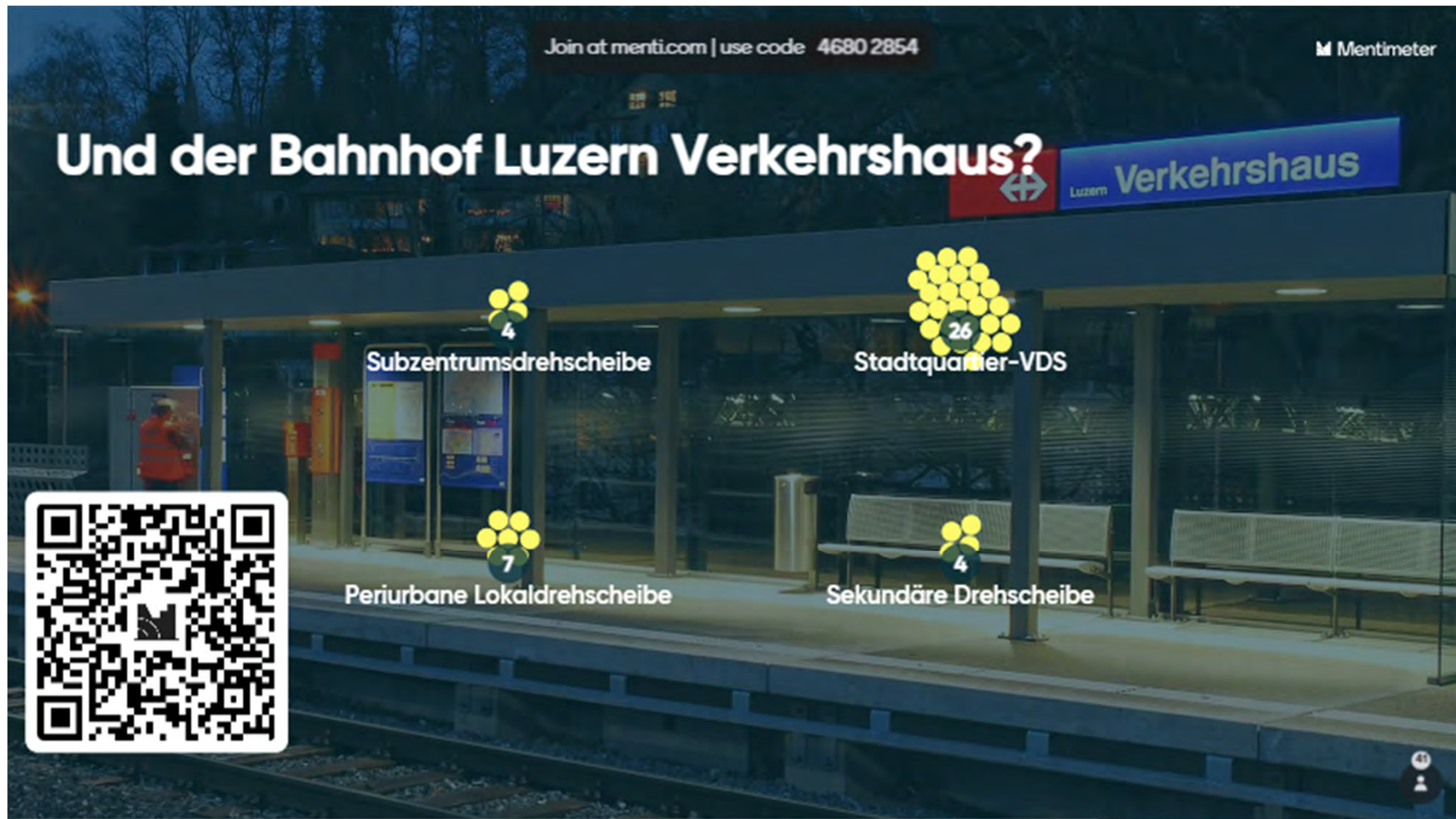
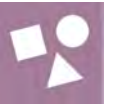
5
Sekundäre Drehscheibe

avec.

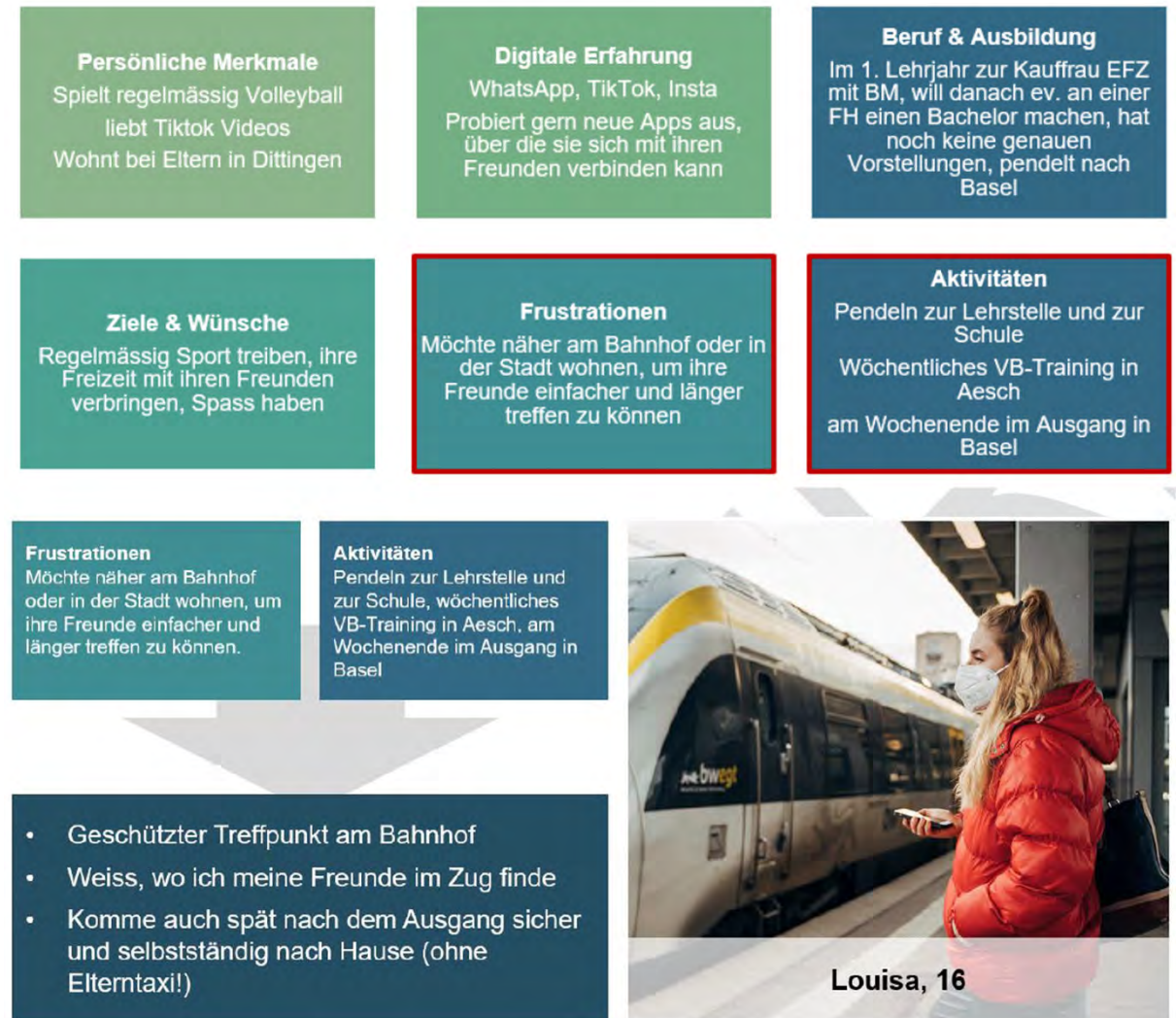
Sursee

© Oliver Tamm / www.schienenverkehr.ch

Menti: Typisierung VDS Verkehrshaus



Erkenntnisse: Standards mit User Journey und Personas herleiten



Quelle: EBP / movaplan (2024) Konzeptbericht MMD Agglomeration Basel (unveröffentlicht)

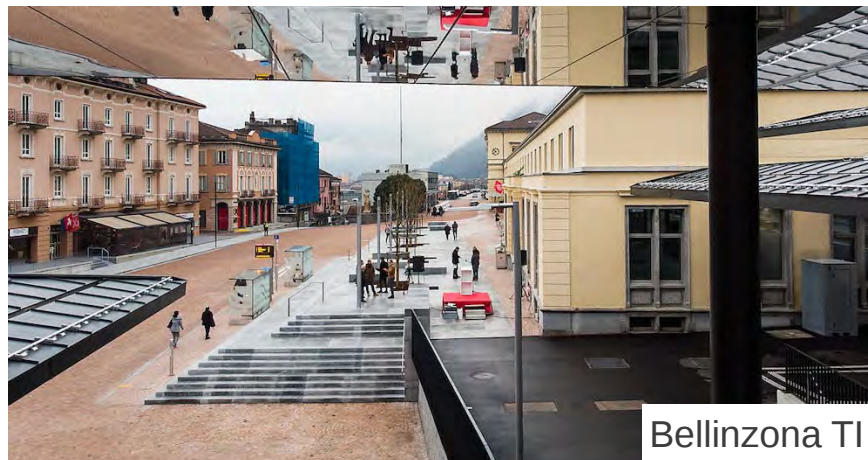
Standards: Best-Practice Schweiz



Emmenbrücke LU



Wohlen AG



Bellinzona TI



Eaux-Vives GE

Standards: Best-Practice Ausland



Dokk 1, Aarhus (DK)



HB Augsburg (D)



St-Brieuc (F)



Belfort-Montbéliard TGV (F)

→ In der CH kaum geeignet

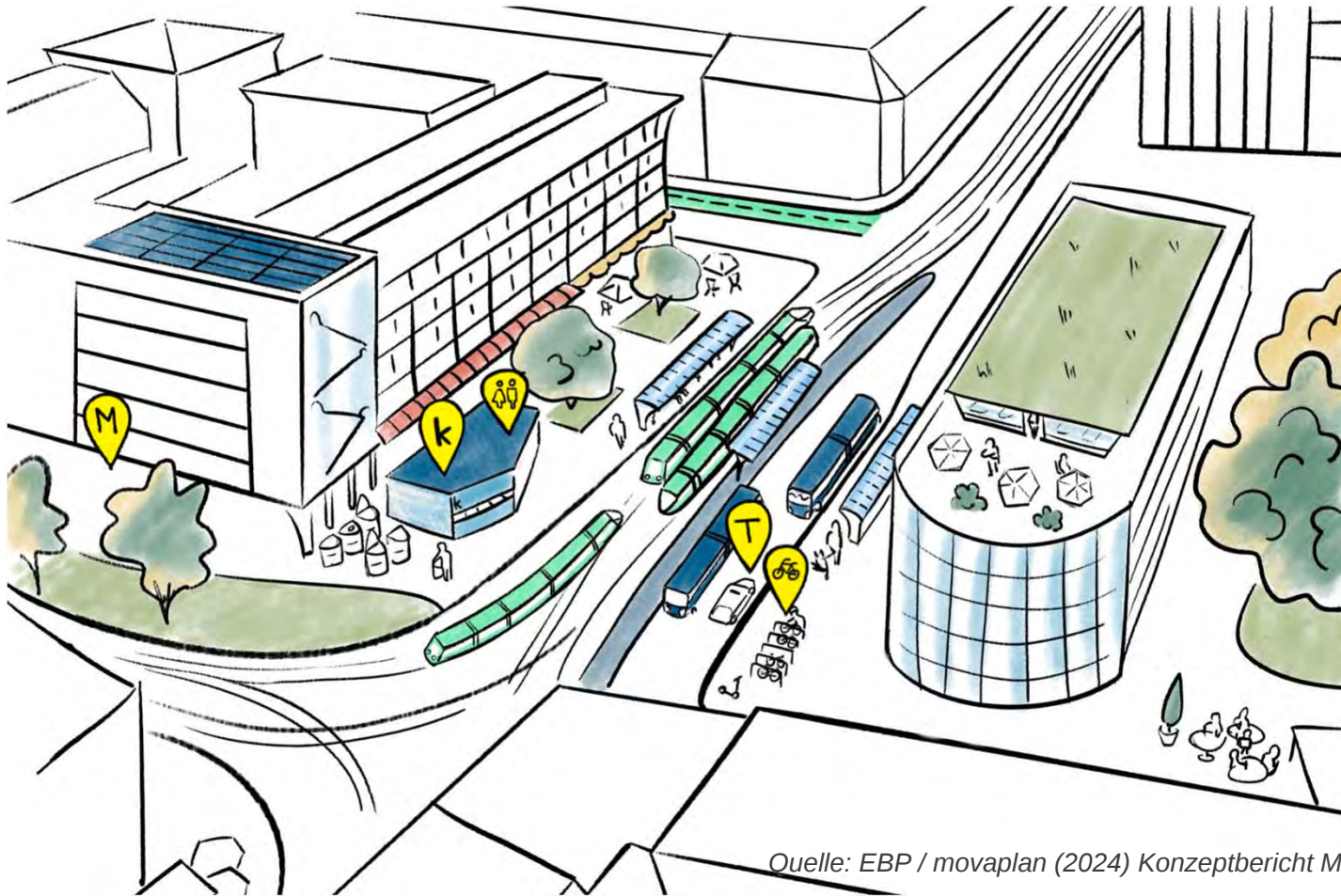


Erkenntnisse: Gliederung nach Funktionen

Funktion VDS	Typen <u>unabhängige</u> Standards	Typen <u>abhängige</u> Standards
Umsteigeort	Kurze, sichere und barrierefreie Wege innerhalb VDS	Anbindung an Velonetz
	Hohe Pünktlichkeit Busankünfte	Anbindung an Fusswegnetz
	Witterungs-/hitzegeschützte Wartebereiche	Bedarfsgerechte Veloparkierung
Aufenthaltort	Hohes Sicherheitsempfinden	K+R, Sharing-Angebote
	Minimale Verpflegung / Sanitäre Einrichtungen	Einkaufsgelegenheiten in/um VDS
Zentrumsort		Ergänzende Services (z.B. Post-Pick-up, Entsorgungsstelle)
		Städtebauliche Entwicklung im Umfeld
		Aufwertung Freiräume um VDS

Quelle: movaplan (2023) VDS-Studie Agglo Obersee

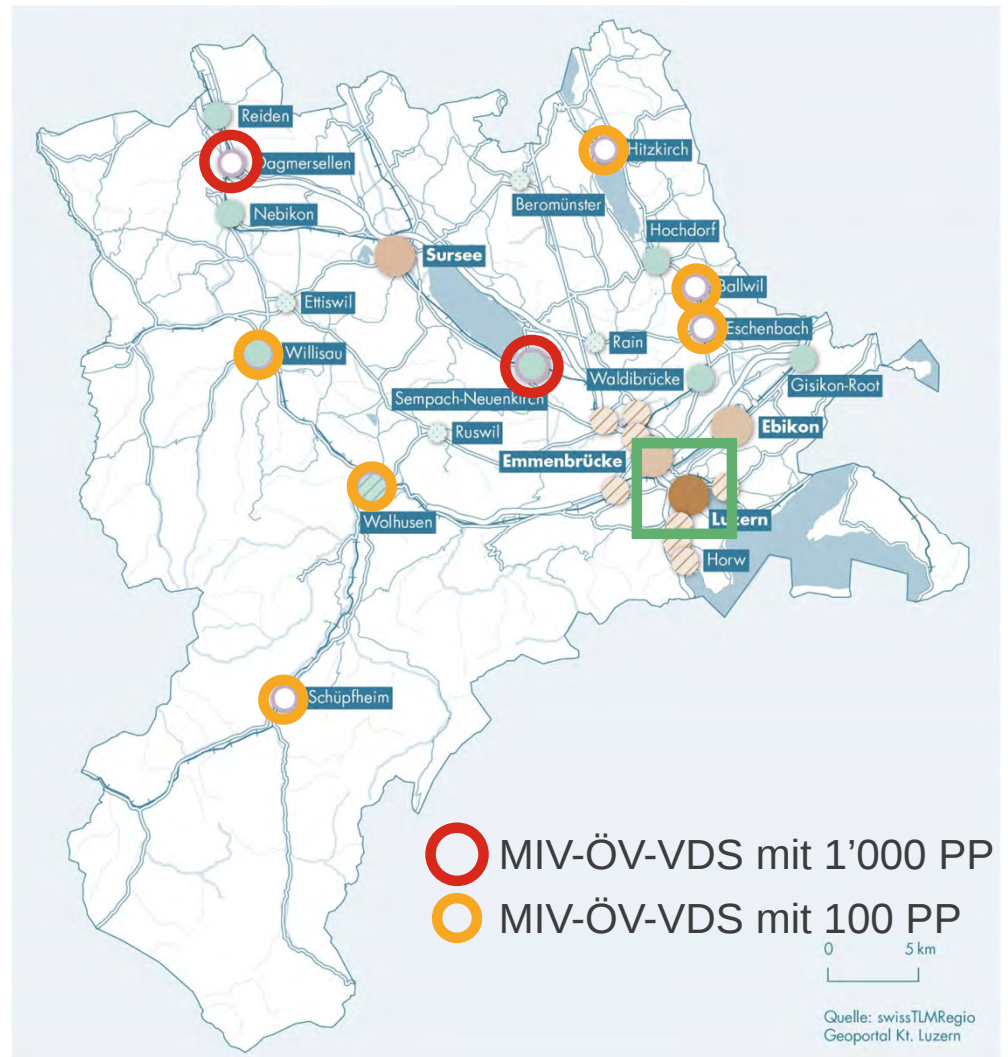
Erkenntnisse: Typ & Standards sichtbar machen



Quelle: EBP / movaplan (2024) Konzeptbericht MMD Agglomeration Basel (unveröffentlicht)

Herausforderung: Wirkungen von VDS

- Grenzen von Verkehrsmodellen (keine Abbildung von Wegekettten), möglich sind nur Annäherungen (z.B. Reduktion Umsteigewiderstände)
- Ex-post-Betrachtungen ebenfalls schwierig (VDS-Effekte lassen sich nur schwer isolieren, bei MIV-ÖV-VDS wenig Referenzbeispiele)
- Zudem Rebound-Effekte (v.a. durch MIV-ÖV-VDS)
- Frage der Politik: Wie stark können denn nun die ca. 2'500 Plätze in MIV-ÖV-VDS im Kanton Luzern das hoch belastete Strassennetz entlasten?

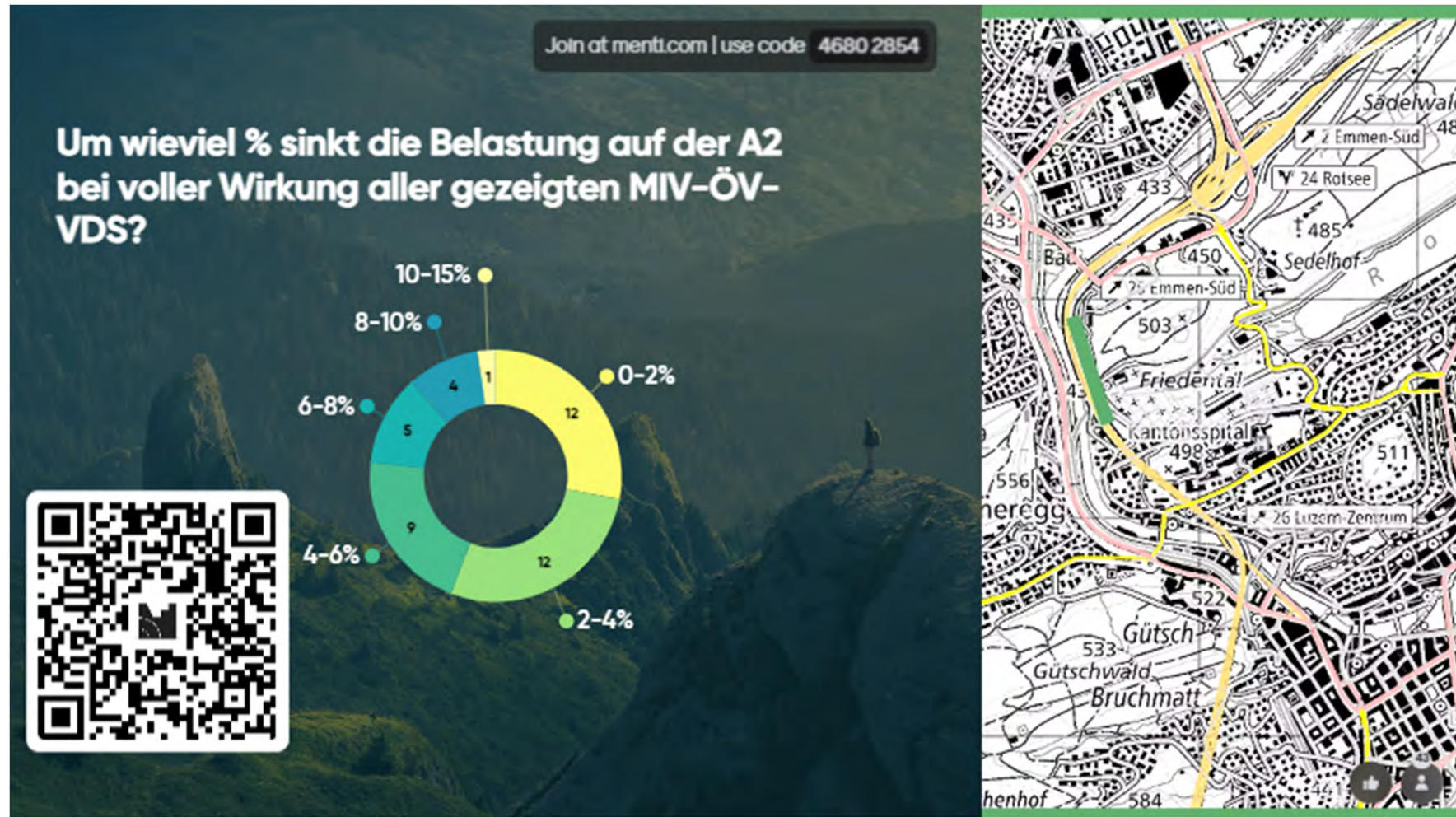


Quelle: EBP / movaplan (2024) Schlussbericht VDS Kanton Luzern (unveröffentlicht)

movaplan



Menti: Mögliche Entlastung durch MIV-ÖV-VDS



Fazit

- Methodischer, angebotsorientierter Grundansatz hat sich bewährt
- Methodik ist keine Blaupause – erlaubt regionsspezifische Präzisierungen und erfordert diese teilweise auch
- Typenbezeichnungen: Regionale Aussagekraft vs. nationale Begriffsverwirrung
- Standards: Denken aus Sicht der Nutzenden (Personas, user journey), VDS als Ort(e) begreifen, anschauliche Darstellung
- Wirkungen nicht überschätzen (gerade intermodale Effekte)
- Die Umsetzung entscheidet über gute VDS – und damit weiter an Corinne von Wyl!

Vielen Dank für ihre Aufmerksamkeit!

Stephan Erne
movaplan Mobilitätsstrategien GmbH
Bruggerstrasse 37, 5400 Baden
+41 79 637 34 74
stephan.erne@movaplan.ch

Website: www.movaplan.ch
Privater Blog: www.mobilitaet-erfahren.ch