



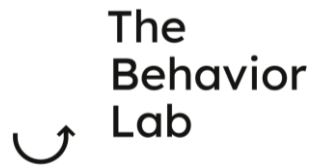
Bericht vom 29. Januar 2024

RegioHub+

Nutzer:innenorientierte Entwicklung von
Regionalbahnhöfen zu Mobilitätshubs für
Gemeinden



Quelle: bfm 2023/2024 [Bahnhöfe Laupen, St-Maurice, Burgdorf und Lichtensteig]



Datum: 29. Januar 2024

Ort: Bern

Subventionsgeberin:

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
CH-3003 Bern
www.are.admin.ch

Subventionsnehmer/in:

Büro für Mobilität AG
Hirschengraben 2, CH-3011 Bern
www.bfmag.ch

Autor/innen:

Daniel Baehler, Büro für Mobilität AG, daniel.baehler@bfmag.ch
Pascal Steinemann, Büro für Mobilität AG, pascal.steinemann@bfmag.ch
Dominique Zumstein, Büro für Mobilität AG, dominique.zumstein@bfmag.ch
Claudia Baumann, Büro für Mobilität AG, claudia.baumann@bfmag.ch
Rahel Aschwanden, Universität Bern, Institut für Marketing und Unternehmensführung, Abteilung Consumer Behavior, rahel.aschwanden@unibe.ch
Geraldine Holenweger, Universität Bern, Institut für Marketing und Unternehmensführung, Abteilung Consumer Behavior, geraldine.holenweger@unibe.ch
Gilles Chatelain, The Behavior Lab GmbH, gilles@behaviorlab.ch

Projektdauer:

Oktober 2021 – Dezember 2023

ARE-Projektbegleitung: Aurelio Vigani (Aurelio.Vigani@are.admin.ch)
Helene Bisang (helene.bisang@are.admin.ch)

BFE-Programmleitung: Thomas Marty, thomas.marty@bfe.admin.ch

ARE-Vertragsnummer: 21087AF_V

Für den Inhalt und die Schlussfolgerungen sind ausschliesslich die Autor/innen dieses Berichts verantwortlich.

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Worbentalstrasse 66, CH-3063 Ittigen
Postadresse: Bundesamt für Raumentwicklung ARE, CH-3003 Bern
Tel. +41 58 462 40 60 info@are.admin.ch www.are.admin.ch

Inhaltsverzeichnis

Abstracts	4
Zusammenfassung	5
Résumé	9
Riassunto	14
1 Das Projekt «RegioHub+»	18
1.1 Ausgangslage	18
1.2 Verständnis Mobilitätshub und Definition von RegioHub+	20
1.3 Ziele von RegioHub+	21
1.4 Vorgehen	21
2 Analyse der Hubsituation	22
2.1 Kontext des Mobilitätshubs	22
2.2 Strategische Leitlinien klären	26
2.3 Nutzungs- und Bedürfnisabklärungen	26
2.3.1 Online-Umfrage als Nullmessung	26
2.3.2 Customer Journeys I: SBB go-App	30
2.3.3 Customer Journeys II: Tandembegleitungen	31
2.3.4 Synthese: Typologie der Regionalbahnhof-Nutzer:innen	32
3 Reallabor	34
3.1 Workshop: Konzipieren mit Stakeholdern	34
3.2 In Betrieb: Mobilitätshub (er-)leben mit Plug-ins	35
3.3 Lernen und Evaluieren	38
3.3.1 Online-Workshop Evaluation Gemeinden	38
3.3.2 Evaluation der Reallabore	39
4 Hubkonzepte	41
5 Baukasten	42
6 Fazit	43

Abstracts

Deutsch

RegioHub+ ermöglicht es Gemeinden, gemeinsam mit und für die Bevölkerung Regionalbahnhöfe zu vielfältigen Mobilitätshubs zu entwickeln. Das Projektteam aus Mobilitätsexpert:innen und Verhaltenswissenschaftler:innen hat im Rahmen des Pilotprojekts zwischen 2021 und 2023 ein partizipatives Vorgehen entwickelt, das drei Phasen umfasst: Analyse der Situation und der Bedürfnisse der (potentiellen) Nutzer:innen am Bahnhof (u.a. mit Online-Umfrage und Tandembegleitungen); Konzeption und Test von Massnahmen im Rahmen eines Reallabors aufgrund einer Typologie von Nutzer:innen; Evaluation und Erarbeitung eines Hub-Konzepts. In vier Pilotgemeinden – Burgdorf BE, Laupen BE, Lichtensteig SG und St-Maurice VS – wurde das Vorgehen in unterschiedlichem Ausmass erfolgreich getestet und in Reallaboren mit Massnahmen-Tests wertvolle Erkenntnisse gewonnen, die auf einer Website zugänglich gemacht werden.

Français

RegioHub+ permet aux Communes de transformer, avec et pour la population, des gares régionales en hubs de mobilité diversifiés. L'équipe de projet, composée d'expert·e·s en mobilité et de spécialistes du comportement, a développé une approche participative dans le cadre du projet pilote entre 2021 et 2023. L'approche comprend trois phases : l'analyse de la situation et des besoins des usagers et des usagères (potentiel·le·s) de la gare (notamment par le biais d'une enquête en ligne et d'un suivi en tandem) ; la conception et le test de mesures lors d'un living lab utilisant des typologies d'usagers et d'usagères ; l'évaluation et l'élaboration d'un concept de hub. Dans quatre communes pilotes - Burgdorf BE, Laupen BE, Lichtensteig SG et St-Maurice VS -, la démarche a été testée avec des résultats à des degrés différents et de précieux enseignements ont été tirés des tests de mesures lors des living labs, qui sont accessibles sur un site Internet.

Italiano

RegioHub+ consente alle autorità locali di trasformare le stazioni ferroviarie regionali in hub di mobilità diversificati, in collaborazione la popolazione locale. Il team di progetto, composto da esperti/e nel campo della mobilità e da specialisti/e comportamentali, ha sviluppato un approccio partecipativo nell'ambito del progetto pilota tra il 2021 e il 2023. L'approccio comprende tre fasi: l'analisi della situazione e delle esigenze dei e delle (potenziali) utenti delle stazioni (in particolare attraverso un sondaggio online e un accompagnamento in tandem); nell'ambito di un living lab, la progettazione e la sperimentazione di misure attraverso l'utilizzo di tipologie di utenti; la valutazione e lo sviluppo di un concetto di hub. Durante il progetto pilota, l'approccio è stato testato in quattro Comuni con un grado di successo variabile : Burgdorf BE, Laupen BE, Lichtensteig SG e St-Maurice VS. La sperimentazione delle misure attraverso i living lab ha permesso di trarre degli importanti insegnamenti, disponibili su un sito internet.

Zusammenfassung

RegioHub+ ermöglicht es Gemeinden, gemeinsam mit und für die Bevölkerung Regionalbahnhöfe zu vielfältigen **Mobilitätshubs** bzw. **Verkehrsdrehscheiben** zu entwickeln, die mehr als nur Bahnhaltestellen sind. Das **Projektteam** aus Mobilitätsexpert:innen und Verhaltenswissenschaftler:innen hat im Rahmen des vom Bundesamt für Raumentwicklung ARE geförderten Pilotprojekts zwischen 2021 und 2023 ein partizipatives Vorgehen entwickelt, das in vier **Pilotgemeinden** - Burgdorf BE, Laupen BE, Lichtensteig SG und St-Maurice VS - in unterschiedlichem Ausmass erfolgreich getestet wurde.

Vorgehen

RegioHub+ ist ein gemeinsamer, grundsätzlich ergebnisoffener **Lernprozess** der involvierten Gemeinden und Akteur:innen und umfasst drei Phasen. Alle beinhalten partizipative und co-kreative Elemente, um eine nutzer:innenorientierte Entwicklung zu gewährleisten. Zunächst wird in der **Analyse** mit verschiedenen Methoden erhoben, welche Situation und welche Bedürfnisse am Bahnhof bestehen. Im Vordergrund steht das Verständnis für bestehende und potenzielle Reiseketten (Customer Journeys), die über den Bahnhof führen. Daraus werden Typen von (potentiellen) Kund:innen – eigentliche Zielgruppen – des Regionalbahnhofs abgeleitet. Anschliessend werden mit den Stakeholdern Massnahmen für ein **Reallabor** entwickelt und getestet, die den Bedürfnissen der (potentiellen) Kund:innen entsprechen oder Nutzungshemmnisse in den Reiseketten der Zielgruppen abbauen. Schliesslich werden diese Reallabore evaluiert und alle Erkenntnisse in einem **Hub-Konzept** für die Gemeinde zusammengetragen, um für die Stakeholder die gezielte Attraktivierung des Mobilitätshubs im Zeithorizont von 10 Jahren zu ermöglichen.



Vorgehen RegioHub+.

1. Analyse

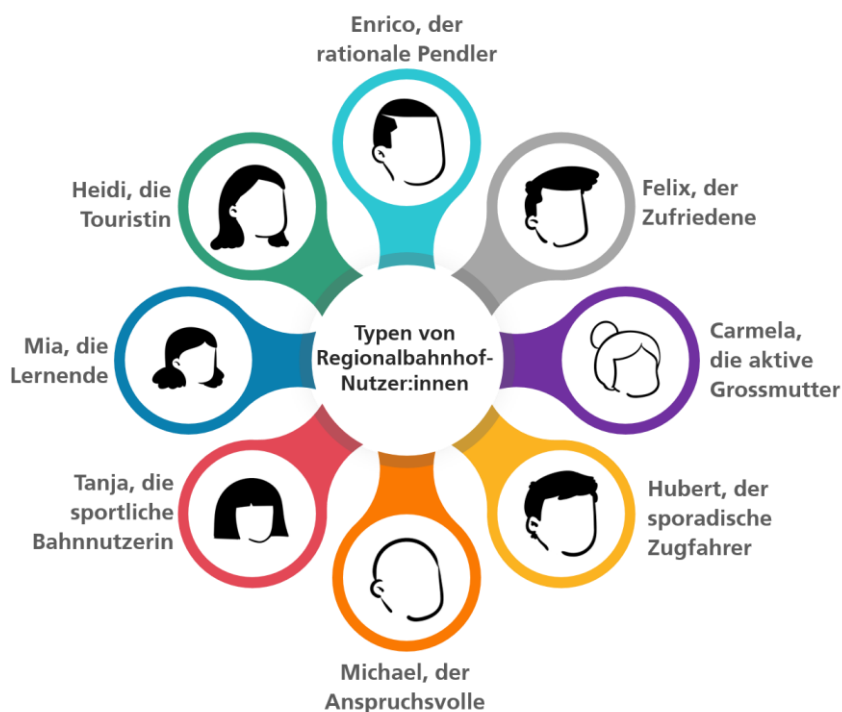
Um zielgerichtete Massnahmen zu definieren, muss zunächst ein umfassendes Verständnis der Situation am Regionalbahnhof bestehen. Dazu werden verschiedenen Analysen durchgeführt:

- **Angebot und Kontext des Regionalbahnhofs:** Aktuelle Angebote und Nutzungen, Ausstattung, übergeordnete Nutzungs- und Angebotsbeziehungen; diese Analyse sollte je nach Kontext im Rahmen eines Workshops mit allen am Bahnhof relevanten Stakeholdern (d.h. öV-Unternehmen, Grundeigentümer:innen, Vertreter:innen der involvierten Verwaltungseinheiten, der Bevölkerung, regionaler Organisationen sowie der politischen Instanzen der Gemeinde) erarbeitet und grafisch anschaulich in Form von Plänen aufbereitet werden.
- **Relevante strategische Leitlinien:** Bezüglich räumlicher Entwicklung in der Gemeinde / Region bzw. Kanton relevante strategische Dokumente bilden – wo vorhanden – auch für die Entwicklung des Regionalbahnhofs relevante Leitlinien, die einbezogen werden. Darunter fällt auch die Typologie der Verkehrsdrehscheiben gemäss ARE bzw. des jeweiligen Kantons.

- **Nutzungs- und Bedürfnisabklärungen:** Um die aktuelle multi- und insbesondere intermodale Nutzung der Bahnhöfe zu verstehen, werden die Bedürfnisse der aktuellen und potenziellen Nutzer:innen mithilfe einer Online-Umfrage sowie einer App erhoben und mit sogenannten Tandem-Begleitungen vertieft.
 - Die **Online-Umfrage** sollte möglichst breit alle bisherigen sowie potentiellen (d.h. im Einzugsgebiet des Regionalbahnhofs lebenden oder arbeitenden) Nutzer:innen erreichen. Sie beinhaltet Fragen zur Mobilität und zur Nutzung des Bahnhofes sowie zu möglichen neuen Angeboten und ausserdem demographische Angaben, wie Wohnort und Alter sowie über den Besitz von Fahrzeugen und ÖV-Abonnements.
 - Mit der **App** «SBB go» können Nutzer:innen ihre ÖV-Reiseketten selbst aufzeichnen, sowie mit Fotos verschiedene Orte festhalten und bewerten.
 - «Customer Journeys» werden ausserdem mit **Tandembegleitungen** erhoben. Dabei begleiten und befragen ein Tandem aus Mobilitätsexpert:innen und Verhaltenswissenschaftler:innen Personen auf ihren Alltagswegen, die über den betreffenden Bahnhof führen. Durch diese Begleitungen und das Erleben des Bahnhofes können wertvolle zusätzliche Erkenntnisse gewonnen werden, um Bedürfnisse und (potentielle) Nutzungen besser zu verstehen.

2. Reallabor

Im Rahmen des Pilotprojekts wurde basierend auf den Erhebungen **eine Typologie von Regionalbahnhof-Nutzer:innen** erarbeitet, um die verschiedenen Nutzer:innengruppen zu synthetisieren und zu illustrieren. Insgesamt wurden so 8 typische Nutzer:innen empirisch hergeleitet, welche sich durch ihre Nutzungshäufigkeit (und damit ihr Potential für eine stärkere Nutzung des Regionalbahnhofs) sowie ihre Bedürfnisse unterscheiden. Diese 8 Typen dienen als Analysewerkzeug und ermöglichen es, die Situation eines Regionalbahnhofs einfacher darzustellen. Aus dieser Typologie können aufgrund der Erkenntnisse aus den Nutzungs- und Bedürfnisabklärungen jeweils die relevanten 4-5 Typen für die folgenden Schritte verwendet werden.



Typologie von Regionalbahnhof-Nutzer:innen

Zur Konzeption von relevanten **Massnahmen** wird ein Workshop mit relevanten Stakeholdern organisiert. Dort werden die Resultate der Analyse vorgestellt und anhand von 4-5 Typen von Regionalbahnhofnutzer:innen Massnahmen co-kreativ entwickelt, die ihre Bedürfnisse erfüllen. Diese werden bewertet und die aussichtsreichsten im Hinblick auf einen Test im Rahmen eines Reallabors konkretisiert. Diese Massnahmen werden anschliessend mit den relevanten Partner:innen umgesetzt und mindestens einige Monate **getestet**. Im Rahmen des Pilotprojekts wurden beispielsweise in Laupen BE und Lichtensteig SG unter anderem Angebote von gesicherten Velo-abstellplätzen getestet, Sharing-Angebote ausgebaut bzw. eingeführt (Mobility Carsharing, E-Bike- und E-Trottinett-Sharing) oder soziokulturelle Zwischennutzungen ermöglicht. Im letzten Schritt der Reallabor-Phase werden sie schliesslich **evaluiert**, einerseits mithilfe einer Online-Umfrage und andererseits direkt vor Ort.

3. Hubkonzept

Schliesslich werden alle gewonnenen Erkenntnisse in einem Hub-Konzept zuhanden der Gemeinde zusammengefasst. Darauf aufbauend werden **Handlungsempfehlungen** formuliert, welche eine Verstetigung der getesteten Massnahmen im Sinne von Businessmodellen ermöglichen. Damit geraten auch organisatorische Fragen in den Blick, nämlich wie der Mobilitätshub gemeinsam mit den Stakeholdern zugunsten der Zielgruppen betrieben werden soll.

Erkenntnisse

Der Prozess RegioHub+ hat im Rahmen des **Pilotprojekts** an den vier Bahnhöfen Burgdorf BE, Laupen BE, Lichtensteig SG und St-Maurice VS zu wertvollen Erkenntnissen zu Aufbau, Betrieb und Koordination von nutzer:innenorientierten Verkehrsdrehscheiben geführt.

Wie bei anderen Pilotprojekten oder Bahnhofplanungen wurde auch bei RegioHub+ festgestellt, dass Gemeinden und Städte für ihre Bahnhöfe **Fürsprecher:innen** benötigen, die sich der **Koordination** annehmen können und Stakeholder-Management betreiben, insbesondere an den kleineren Verkehrsdrehscheiben (gemäss ARE-Typologie Typ III bis V).

Mobilitätshubs haben immer **unterschiedliche Zeitlichkeiten** der Entwicklung ihrer Bestandteile und Angebote, da verschiedene Staatsebenen, Transportunternehmen und Prozesse der Siedlungsentwicklung zusammenkommen. Daher ist die Entwicklung eines Hubs zwingend inkrementell, nach dem Motto: «Es passt nie, also eigentlich immer». Ein inkrementelles Vorgehen bedarf eines gemeinsamen Verständnisses des Mobilitätshubs unter den Stakeholdern.

Dabei ist der einbezogene **Perimeter** des Bahnhofs zentral: dieser darf nicht zu eng gefasst werden, da sowohl die Auswirkungen wie auch die Potentiale des Umfelds des Bahnhofs variieren und von Fall zu Fall eine relevante Abgrenzung festgelegt werden muss. Um nicht nur dem mobilitätsrelevanten Teil des Bahnhofs gerecht zu werden, sondern um ein aktives Verständnis des Aufenthaltsorts und Umsteigeorts zu erlangen, sollte also nicht nur ein planerischer Zustand des Areals, z.B. bezogen auf das Grundeigentum, in die Überlegungen einbezogen werden, sondern ein funktionaler Raum in städte-/ortsbaulichem Massstab. Zusätzlich darf aber auch eine grossräumigere Sicht auf den gesamten funktionalen Raum nicht vernachlässigt werden, und es sind übergeordnete Akteure einzubeziehen.

Das methodische Vorgehen von RegioHub+ eignet sich für Gemeinden und Städte, die sich auf der **«Landkarte» der Mobilitäts-Ökosysteme** positionieren möchten (z.B. «vergessene Bahnhöfe» in übergeordneten Planungen) oder denen eine **zielgruppenbezogene und nutzer:innen-orientierte Grundlage** ihrer (potentiellen) Bahnhofsnutzung fehlt und die nach einer Einbettung des Bahnhofs in den örtlichen Kontext suchen (d.h. wo die Bahnhöfe «vergessene Orte»

sind). Schliesslich ist die getestete Erarbeitung von Nutzer:innen-Typen geeignet, um insbesondere weniger ÖV-affine Zielgruppen zu beschreiben und mit Massnahmen anzusprechen (d.h. **Nutzungshemmnisse potentieller Zielgruppen** zu verstehen und als Grundlage für die Entwicklung von Massnahmen zu nehmen).

Die **Projektdauer** des Pilotvorhabens war für die Realisierung von Reallaboren in den meisten Fällen zu kurz. Die Umsetzung von Massnahmen für Reallabore ist oft schwieriger und langwieriger als gedacht, so bedarf es auch für temporäre Installationen am oder im Umfeld der Bahnhöfe einer **Bewilligung** oder des Einbezugs von diversen Stakeholdern, was die Prozesse schnell in die Länge ziehen kann. Mitunter ist auch die Idee des niederschweligen und ergebnisoffenen Testens im Reallabor bei den Stakeholdern wenig erprobt und erfordert viel **Überzeugungsarbeit**.

Aber **Probieren geht über Studieren**: Ausprobieren in Reallaboren ist zentral, um Verhaltensänderungen zu prüfen und um langfristige Entwicklungspotenziale genauer abzustecken. Damit wird essentielle **Übersetzungsarbeit** geleistet, um langfristig angelegte Angebotsplanungen (STEP, ZEP etc.) in einen Dialog mit dazu notwendigen nachfrageseitigen, ortsspezifischen Potenzialen zu bringen. Dies betrifft insbesondere die in einer Vielzahl vorhandenen, nahe an der ersten/letzten Meile gelegenen, kleineren Verkehrsdrehscheiben.

Die **Finanzierung und Umsetzung** der Massnahmen in Reallaboren haben sich durch die aktuellen Entwicklungen noch zusätzlich erschwert. Aufgrund des Ukraine-Kriegs und der Energie-Krise wie auch der in der ersten Projektphase anhaltenden Pandemie haben viele Akteure ihre Schwerpunkte oder Finanzierungsmöglichkeiten neu ausrichten müssen. Daher sind entsprechende Finanzierungsgefässe bei Regionen, Kantonen und Bund inner- und ausserhalb der Agglomerationsperimeter angezeigt.

Die **Evaluation** der durchgeführten Reallabore hat gezeigt, dass nicht alle neuen (Mobilitäts-)Angebote am Bahnhof wahrgenommen und häufig genutzt werden. Bei attraktiven und zentralen Massnahmen für die Erreichung des Bahnhofs wie der Einführung eines neuen Sharing-Systems kann jedoch bereits eine Testphase dazu führen, dass der Bahnhof dadurch häufiger genutzt wird. Der Vergleich der beiden Reallabore zeigt, dass ein umfassendes Angebot an Massnahmen wie in Lichtensteig auch zu spürbareren Auswirkungen und einer umfassenderen Nutzung führte als vereinzelte Massnahmen wie in Laupen. Allerdings haben die Evaluationen auch gezeigt, dass neue Angebote einer gezielten und umfassenden **Kommunikation** bedürfen, damit alle potentiell Interessierten davon Kenntnis erlangen und diese auch nutzen können.

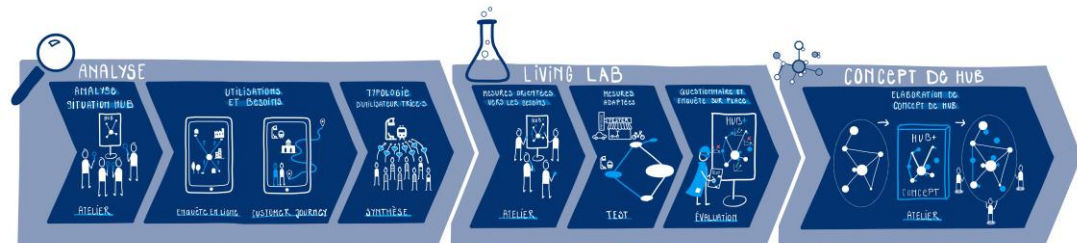
Schliesslich hat das gewählte Vorgehen gezeigt, dass es zielführend und relevant ist, immer einen Schritt weiter zu gehen als nur mit «klassischen» Methoden der **Partizipation** wie Online-Umfragen oder Workshops die Bevölkerung einzubeziehen. Es müssen auch aktiv Leute vor Ort befragt werden, um Stimmen von Menschen einzuholen, die sich noch nicht aktiv in der Gemeindeentwicklung einbringen. Weitere alternative Einbezugsmöglichkeiten können die potentiellen Nutzer:innen zum Testen neuer Angebote bewegen und sie dabei begleiten. Es sollte also bei jeder Phase über die technisch-raumplanerische Arbeit hinaus einen Schritt näher an die Bevölkerung und die (potentiellen) Stakeholder und Nutzer:innen gemacht werden, um deren Bedürfnisse zu verstehen und eine intensivere Nutzung der Regionalbahnhöfe, und einen Umstieg auf den öffentlichen Verkehr, zu erreichen.

Résumé

RegioHub+ permet aux communes de transformer, avec et pour la population, des gares régionales en **hubs de mobilité**, respectivement en **interfaces multimodales**. Cette démarche permet de créer une offre de services élargie qui va au-delà de celle d'un simple arrêt du train. Dans le cadre du projet pilote soutenu par l'Office fédéral du développement territorial (ARE), l'**équipe de projet** – composée d'expert·e·s dans le domaine de la mobilité et de spécialistes du comportement – a développé entre 2021 et 2023 une démarche participative qui a été testée avec succès dans quatre **communes pilotes** : Berthoud BE, Laupen BE, Lichtensteig SG et St-Maurice VS.

Démarche

RegioHub+ est un **processus d'apprentissage** collaboratif, qui implique les Communes et de nombreux acteurs variés. Le projet, découpé en trois phases, intègre des éléments participatifs afin de garantir un développement orienté vers les besoins des utilisatrices et des utilisateurs de la gare. Lors de la première phase, la situation de la gare et les besoins qui en découlent sont **analysés** à l'aide de différentes méthodes. L'accent est mis sur la compréhension des chaînes de déplacements existantes et potentielles (*Customer Journeys*) qui passent par la gare. A partir de là, des typologies de client·e·s potentiel·le·s de la gare régionale – de véritables groupes cibles – sont définis. Dans la deuxième phase, des mesures sont élaborées et testées avec les parties prenantes à l'aide d'un **living lab**. Le but de cette étape est de répondre aux besoins des client·e·s potentiel·le·s ou d'éliminer les obstacles qui empêchent les différents groupes cibles d'utiliser les gares dans leurs chaînes de déplacement. Dans la dernière phase, le **living lab** est évalué et l'ensemble des enseignements sont documentés dans un **concept de hub** destiné à la Commune. L'objectif de ce concept est de permettre aux parties prenantes de rendre le hub de mobilité plus attractif dans un horizon temporel de 10 ans.



Démarche RegioHub+.

1. Analyse

Afin de définir des mesures ciblées, il est nécessaire d'avoir une compréhension approfondie du contexte de la gare régionale. Pour ce faire, différentes analyses sont réalisées :

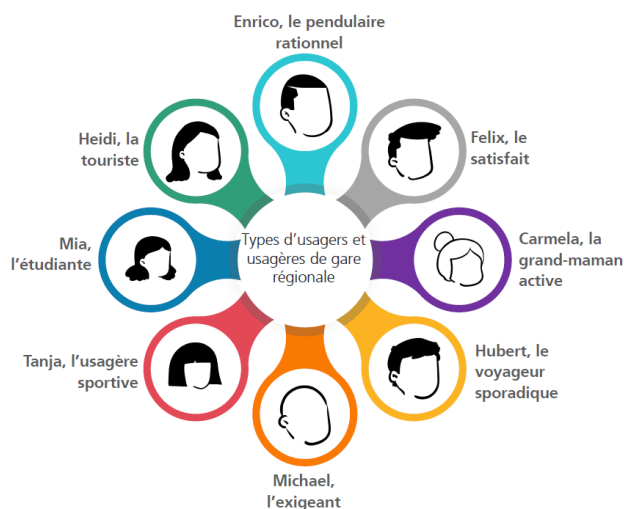
- **Offre et contexte de la gare régionale** : offres et utilisations actuelles, équipements, offres et rapports au-delà de l'échelle régionale; selon le contexte, cette analyse devrait être élaborée lors d'un atelier avec toutes les parties prenantes concernées par la gare (c'est-à-dire les entreprises de transports publics, les propriétaires fonciers, les représentant·e·s des entités administratives impliquées, la population, les organisations régionales ainsi que les instances politiques de la Commune) ; le résultat de cette étape de l'analyse est présenté graphiquement sous forme de plans.
- **Orientations stratégiques** : Les documents stratégiques pertinents en matière de développement territorial de la Commune, de la région ou du Canton, lorsqu'ils existent, constituent également des indications importantes pour le développement de la gare régionale et doivent

être pris en compte. La typologie des interfaces multimodales selon l'ARE ou le Canton concerné est également pris en considération.

- **Évaluation de l'utilisation et des besoins** : Afin de comprendre l'utilisation multi- et intermodale des gares, les besoins (actuels et potentiels) sont évalués à l'aide d'une enquête par questionnaire en ligne et d'une application. Les résultats sont ensuite approfondis par des accompagnements en tandem.
 - L'**enquête en ligne** devrait atteindre le plus largement possible tou-te-s les utilisateurs et les utilisatrices actuel-le-s et potentiel-le-s (c'est-à-dire celles et ceux qui vivent ou travaillent dans la zone de desserte de la gare régionale). Le questionnaire inclut des questions sur la mobilité et l'utilisation de la gare, ainsi que sur de nouvelles offres éventuelles. Le questionnaire contient également des données démographiques, telles que le lieu de résidence et l'âge, ainsi que des informations sur la possession de véhicules et d'abonnements de transports publics.
 - Avec l'**application** « SBB go », les utilisateurs et les utilisatrices peuvent enregistrer leurs chaînes de déplacements en transports publics, prendre des photos de différents lieux et les évaluer.
 - Les « Customer Journeys » (parcours de client-e-s) sont recueillis grâce à **des accompagnements en tandem**. Accompagnée lors de son trajet quotidien par un-e expert-e en mobilité et un-e spécialiste en sciences du comportement, la personne qui participe au tandem est interrogée sur ses déplacements passant par la gare en question. Ces accompagnements ainsi que l'expérience in situ de la gare étudiée permettent de fournir des informations supplémentaires précieuses pour mieux comprendre les besoins et les utilisations (potentielles).

2. Living lab

Sur la base des enquêtes, **une typologie d'utilisateurs et d'utilisatrices de gares régionales** a été élaborée afin de synthétiser et d'illustrer les différents groupes cibles. Au total, 8 types d'utilisateurs et utilisatrices ont été déterminées empiriquement, se distinguant par leur fréquence d'utilisation (et donc leur potentiel d'utilisation accrue de la gare régionale) ainsi que par leurs besoins. Ces 8 types serviront en tant qu'outil d'analyse et permettront de représenter plus facilement la situation d'une gare régionale. Selon les caractéristiques de cette dernière et les données récoltées sur les usages et besoins, 4-5 types seront sélectionnés par gare régionale et seront utilisés pour l'étape suivante de la démarche.



Typologie d'utilisateurs et d'utilisatrices de gares régionales

Afin de concevoir des **mesures** pertinentes, l'étape suivante consiste en l'organisation d'un atelier avec les parties prenantes où les résultats de l'analyse sont présentés. Ces derniers fournissent aux participant-e-s une base nécessaire afin d'établir des mesures qui puissent répondre aux besoins des 4-5 typologies de client-e-s choisies. Ces mesures sont ensuite évaluées lors de l'atelier, et les plus prometteuses sont détaillées en vue d'un test dans le cadre d'un living lab. Ces mesures sont par la suite mises en place avec les partenaires concernés et **testées** pendant au moins quelques mois. Par exemple, dans le cadre du projet pilote à Laupen BE et Lichtensteig SG, des offres de stationnement sécurisé pour les vélos ont été testées. Des offres de partage ont également été développées ou introduites (Mobility Carsharing, partage de vélos et de trottinettes électriques) et des utilisations intermédiaires socioculturelles ont été rendues possibles (événements sociaux et artistiques, repas collectifs, activités pour enfants...). Enfin, dans la dernière étape du living lab, les mesures sont **évaluées**, à la fois à travers une enquête en ligne et directement sur place.

3. Concept de hub

Lors de la dernière phase, toutes les connaissances acquises sont résumées dans un concept de hub destiné à la Commune. Sur cette base, **des recommandations** sont formulées, visant à pérenniser les mesures testées à l'aide de « business model » (modèles d'entreprise). Des questions organisationnelles sont également abordées, à savoir comment le hub de mobilité doit être géré en collaboration avec les parties prenantes au profit des groupes cibles.

Enseignements

Dans le cadre du **projet pilote** mené dans les quatre gares de Berthoud BE, Laupen BE, Lichtensteig SG et St-Maurice VS, la démarche RegioHub+ a permis d'acquérir de précieuses connaissances concernant la mise en place, l'exploitation et la coordination d'interfaces multimodales orientées vers les besoins des usagers et des usagères.

Comme pour d'autres projets pilotes ou de planification de gares, nous avons constaté que les Communes et les villes ont besoin de **porte-paroles** pour leurs gares, personnes qui se chargent de la **coordination** et de la gestion des parties prenantes, en particulier dans les petites interfaces multimodales (selon la typologie de l'ARE, types III à V).

Les hubs de mobilité ont toujours **des temporalités différentes** en termes de développement de leurs composants et de leurs offres. Cela s'explique aussi par la convergence de divers niveaux institutionnels, d'entreprises de transport et de processus de développement urbain. Par conséquent, le développement d'un hub est nécessairement progressif : « si ce n'est jamais le moment idéal, alors c'est tout le temps le moment idéal ». Une approche progressive nécessite une compréhension commune du hub de mobilité parmi les parties prenantes.

Si l'échelle temporelle dans laquelle se développe le hub de mobilité est importante à prendre en compte, le contexte géographique l'est tout autant. Le **périmètre** de la gare pris en compte dans la démarche est central : il ne doit pas être défini de manière trop étroite, car tant les effets de la gare que le potentiel de son contexte varient, ce qui nécessite de définir une délimitation pertinente au cas par cas. Il est important de considérer non seulement la partie de la gare associée à la mobilité, mais d'obtenir aussi une compréhension plus large et complète du lieu et de ses dynamiques. Pour ce faire, il est nécessaire d'intégrer dans les réflexions un espace fonctionnel, en s'affranchissant de l'état actuel de la planification et du parcellaire. En outre, il est important de ne pas négliger une vision à plus grande échelle de l'ensemble de l'espace fonctionnel, où il

convient d'impliquer les parties prenantes à l'échelle supérieure.

La démarche méthodologique de RegioHub+ est appropriée aux Communes et aux Villes qui souhaitent se positionner sur la « **carte** » des **écosystèmes de mobilité** (par ex. les « **gares oubliées** » dans les planifications à plus grande échelle), qui manquent de **connaissances** sur l'utilisation (potentielle) de leur gare **par les groupes cibles** ou qui recherchent une intégration de la gare dans le contexte local (c'est-à-dire où les gares sont des « **lieux oubliés** »). De plus, la définition de typologies associée aux pratiques de mobilité d'une gare permet de faire ressortir les **principales problématiques** liées aux **groupes-cibles les moins enclins** à utiliser les transports publics. Une base précieuse pour développer des mesures est alors à disposition.

Dans la plupart des cas, la **durée** du projet pilote était trop courte pour la réalisation des living labs. La mise en œuvre de mesures pour un living lab a été souvent plus difficile et plus longue que prévue ; les installations temporaires dans et ou autour des gares nécessitent une **autorisation**, et l'implication des diverses parties prenantes, est particulièrement chronophage. Parfois, l'idée d'un test dans un living lab qui n'a pas encore fait ses preuves auprès des parties prenantes a nécessité un important **travail de persuasion**.

« **L'essayer vaut mieux que l'étudier** » : L'expérimentation lors du living lab est essentielle pour vérifier les changements de comportement et pour définir plus précisément les potentiels de développement sur le long terme. L'intérêt principal est de mettre en dialogue les besoins et les potentiels d'une gare et de son espace fonctionnel avec les programmes d'investissements et d'aménagements (PRODES, ZEB etc.). Cela concerne en particulier les nombreuses petites interfaces multimodales.

Le **financement et la mise en œuvre** des mesures lors des living labs ont été rendus encore plus difficiles par le contexte sociétal actuel. En raison de la guerre en Ukraine et de la crise énergétique, ainsi que de la pandémie qui a persisté pendant la première phase du projet, de nombreux acteurs ont dû réorienter leurs priorités ou leurs possibilités de financement. Des financements appropriés sont donc nécessaires aux niveaux régional, cantonal et fédéral, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des périmètres d'agglomération.

L'**évaluation** des living labs réalisés a montré que les nouvelles offres de mobilité à la gare ne sont pas toujours perçues ou utilisées tout de suite. Cependant, des mesures attrayantes et essentielles permettant de rejoindre la gare, telles que l'introduction d'un nouveau système de véhicules en libre-service, peuvent déjà, lors d'une phase de test, entraîner une utilisation plus fréquente de la gare. La comparaison de deux living labs montre qu'une offre complète de mesures, comme à Lichtensteig, a également entraîné des effets plus perceptibles et une utilisation plus large, que des mesures isolées comme à Laupen. Toutefois, les évaluations ont également montré que les nouvelles offres nécessitent une **communication** ciblée et complète afin que toutes les personnes potentiellement intéressées puissent en prendre connaissance et les utiliser.

Enfin, la démarche choisie a montré qu'il était pertinent et efficace d'aller un pas plus loin que les méthodes « classiques » de **participation** comme les sondages en ligne ou les ateliers, pour impliquer la population. Il est nécessaire d'interroger activement les gens sur place afin de recueillir les voix de celles et ceux qui ne sont pas encore activement impliqué-e-s dans le développement de la commune. D'autres moyens d'implication alternatifs consistent à inciter les utilisateurs et les utilisatrices potentiel-le-s à tester de nouvelles offres et les accompagner dans cette démarche. Il convient donc, à chaque étape, d'aller au-delà du travail technique d'aménagement du territoire

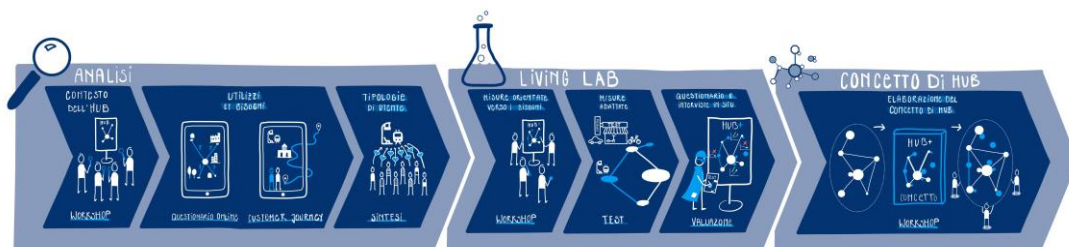
et de se rapprocher de la population, des parties prenantes et des utilisateurs et des utilisatrices, même potentiel·le·s, afin de comprendre leurs besoins et de parvenir à une utilisation plus intensive des gares régionales, et ainsi encourager un report modal vers les transports publics.

Riassunto

RegioHub+ permette ai Comuni di trasformare, insieme alla popolazione, una stazione regionale in **hub di mobilità**, rispettivamente in **interfaccia multimodale**. Questo approccio permette di creare un'offerta allargata in termini di servizi, che va al di là di quella di una semplice fermata ferroviaria. Nel contesto del progetto pilota sostenuto dall'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE), il team di progetto – composto da esperti/e nel campo della mobilità e specialisti/e del comportamento – ha sviluppato tra il 2021 e il 2023 un approccio partecipativo che è stato poi testato con successo in quattro comuni pilota: Burgdorf BE, Laupen BE, Lichtensteig SG e St-Maurice VS.

Approccio

RegioHub+ è un **processo di apprendimento** collaborativo, in cui sono implicati i Comuni e numerosi attori. Il progetto, diviso in tre fasi, include degli elementi partecipativi e al fine di garantire uno sviluppo orientato verso le esigenze degli e delle utenti della stazione. Durante la prima fase, vengono **analizzati** attraverso diverse metodologie il contesto e le esigenze della stazione regionale. L'accento è posto sulla comprensione delle catene di spostamento esistenti e potenziali (*Customer Journeys*) che passano dalla stazione. Dai dati raccolti, viene dedotta una tipologia di potenziali utenti della stazione regionale – dei veri e propri gruppi target. Nella seconda fase vengono sviluppate e testate delle misure con gli stakeholder grazie ad un **living lab**. Lo scopo di questa fase è quello di soddisfare le esigenze dei e delle potenziali clienti o di eliminare gli ostacoli che impediscono a quest'ultimi di utilizzare la stazione nella loro catena di spostamento. Nell'ultima fase, il living lab viene valutato e tutte le conoscenze vengono raccolte in un **concetto di hub** destinato al Comune. L'obiettivo di questo concetto è quello di rendere l'hub di mobilità più attraente in un arco temporale di 10 anni.



Approccio RegioHub+.

1. Analisi

Per definire misure mirate, è necessario avere una comprensione approfondita del contesto della stazione regionale. A tal fine, vengono effettuate diverse analisi:

- **Offerta e contesto della stazione regionale:** recensione dell'offerta in termini di servizi, dell'utilizzo, delle attrezzature, delle offerte e dei rapporti al di là della scala regionale; in base al contesto, questa analisi dovrebbe essere sviluppata anche attraverso un workshop con tutti gli stakeholder implicati nella stazione in questione (cioè le aziende di trasporto pubblico, coloro che possiedono una proprietà fondiaria, i/le rappresentanti degli enti amministrativi coinvolti, la popolazione, le organizzazioni regionali e le istituzioni politiche comunali); i risultati di questa fase è presentata graficamente sotto forma di piani.
- **Orientamenti strategici:** I documenti strategici per lo sviluppo territoriale del Comune, della regione o del Cantone, se esistono, costituiscono delle indicazioni importanti e devono essere

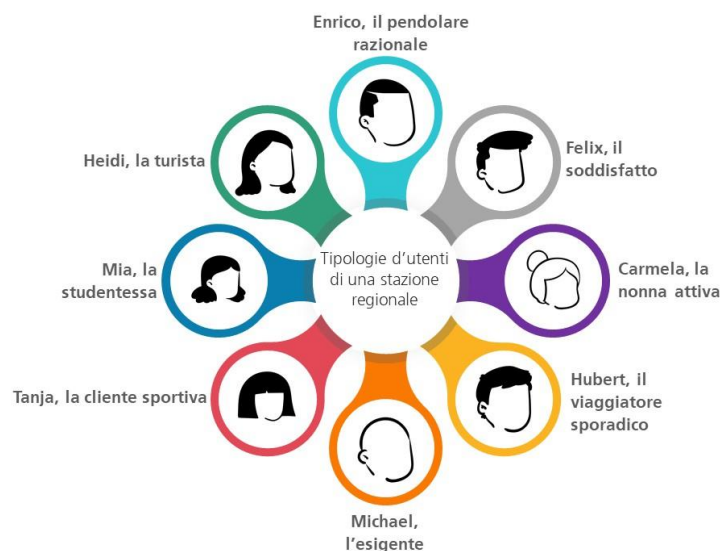
prese in considerazione. Viene ugualmente considerata la tipologia delle interfacce multimodali secondo l'ARE o il Cantone interessato.

- **Valutazione dell'utilizzo e dei bisogni:** Per comprendere l'utilizzo multi- e intermodale delle stazioni, vengono valutati i bisogni (attuali e potenziali) tramite un sondaggio online e un'applicazione. In un secondo momento, i risultati vengono ulteriormente approfonditi attraverso degli accompagnamenti in tandem.
 - Il **sondaggio online** ha l'obiettivo di raggiungere il più ampio numero di attuali e potenziali utenti (cioè coloro che vivono o lavorano nell'area della stazione regionale). Il sondaggio include domande sulla mobilità e sull'utilizzo della stazione, nonché su nuove ed eventuali offerte. Inoltre vengono richiesti dati demografici, come luogo di residenza, l'età, e informazioni a riguardo della proprietà di veicoli e abbonamenti di trasporto pubblico.
 - Con l'**applicazione "SBB go"**, gli/le utenti possono registrare i loro viaggi con i mezzi pubblici, scattare foto di diversi luoghi e valutarli.
 - I "Customer Journeys" sono raccolti attraverso degli **accompagnamenti in tandem**. La persona che partecipa al tandem è accompagnata da un/a esperto/a della mobilità e da uno/a specialista del comportamento durante il suo percorso abituale, ed è intervistata a riguardo dei suoi spostamenti che concernono la stazione in questione. I tandem, così come le esperienze legate alla stazione studiata, possono fornire ulteriori informazioni, permettendo così di comprendere meglio i bisogni e gli utilizzi (potenziali e non).

2. Living lab

Nel contesto del progetto pilota e sulla base delle ricerche effettuate, sono state sviluppate delle **tipologie di utenti** con lo scopo di sintetizzare e illustrare i diversi gruppi target che frequentano le stazioni regionali. In totale, sono state identificate 8 tipologie di utenti che si distinguono fra di loro per la loro frequenza d'utilizzo della stazione regionale (e, di conseguenza, anche per il loro potenziale di utilizzo) e per i loro bisogni.

Queste 8 tipologie serviranno in quanto strumento d'analisi e permetteranno di rappresentare più facilmente la situazione di una stazione regionale. Secondo le caratteristiche di quest'ultima, e i dati raccolti sull'utilizzo e sui bisogni, 4-5 tipologie saranno selezionate ed utilizzate nella tappa successiva del procedimento.



Tipologia di utenti di una stazione regionale.

Con lo scopo di progettare delle **misure** pertinenti, la tappa seguente consiste in un workshop partecipativo con gli stakeholder. Durante il workshop vengono presentati i risultati delle analisi effettuate fino a quel momento, fornendo così un punto di partenza agli stakeholder per sviluppare delle misure che rispondano ai bisogni delle 4-5 tipologie di utenti designati/e. Queste misure vengono valutate durante il workshop, e le più promettenti vengono concretizzate in un living lab. In un secondo momento saranno poi implementate con i partner coinvolti e **testate** per almeno qualche mese. Nel contesto del progetto pilota a Laupen BE e Lichtensteig SG sono stati testati, ad esempio, dei parcheggi securizzati per biciclette e sono stati sviluppati o introdotti dei servizi di sharing (Mobility carsharing, servizi di sharing di biciclette e monopattini elettrici). È stato ugualmente possibile utilizzare temporaneamente gli spazi per dei progetti socio-culturali. Infine, nell'ultima fase del living lab, le misure vengono **valutate**, sia attraverso un sondaggio online che direttamente sul campo.

3. Concetto di hub

Durante l'ultima fase, tutte le conoscenze acquisite vengono riassunte in un concetto di hub destinato al Comune. Su questa base, vengono formulate delle **raccomandazioni** volte a consolidare le misure testate grazie all'utilizzo di "business models". Vengono affrontate anche questioni organizzative legate alla gestione dell'hub di mobilità, che deve essere fatta in collaborazione con gli stakeholder e a vantaggio dei gruppi target.

Constatazioni

L'approccio RegioHub+ ha consentito – nel contesto del **progetto pilota** condotto nelle quattro stazioni di Burgdorf BE, Laupen BE, Lichtensteig SG e St-Maurice VS – di acquisire conoscenze preziose sulla creazione, l'utilizzo e il coordinamento di interfacce multimodali orientate verso i bisogni degli/delle utenti.

Come per altri progetti pilota o pianificazioni di stazioni, con RegioHub+ è stato osservato che i Comuni e le città hanno bisogno di **portavoce** per le loro stazioni che si occupino del **coordinamento** e della gestione degli stakeholder, soprattutto nelle piccole interfacce multimodali (secondo la classificazione dell'ARE, di tipo III, IV e V).

In maniera generale, gli hub di mobilità hanno **tempi di sviluppo** diversificati per quanto riguarda le loro componenti e le loro offerte. Questo è anche dovuto alla convergenza di diversi livelli istituzionali, aziende di trasporto e processi di sviluppo urbano. Pertanto, lo sviluppo di un hub è necessariamente progressivo: "non è mai un buon momento, quindi in realtà, ogni momento è ideale". Un approccio progressivo richiede una comprensione comune dell'hub di mobilità tra gli stakeholder.

Se la scala temporale nella quale si sviluppa l'hub è importante da prendere in considerazione, il contesto geografico non può essere ignorato. Il **perimetro** della stazione preso in considerazione è centrale: non deve essere eccessivamente delimitato. Poiché il contesto delle stazioni è molto variabile, una delimitazione pertinente deve essere definita caso per caso. È importante considerare non solamente la parte della stazione associata alla mobilità, ma anche d'ottenere una comprensione più ampia e completa del luogo e delle sue dinamiche. A questo scopo, è necessario integrare nelle riflessioni lo spazio funzionale della stazione, distaccandosi dallo stato attuale della pianificazione. Inoltre, è importante non trascurare una visione su scala geografica più ampia, dove conviene implicare gli stakeholder che operano a quei livelli.

L'approccio metodologico di RegioHub+ è pertinente per Comuni e Città che desiderano posizionarsi sulla **"mappa" degli ecosistemi della mobilità** (ad es. le "stazioni dimenticate")

nelle pianificazioni su più grande scala), che mancano di **conoscenze** sull'utilizzo (potenziale) dai **gruppi target** della loro stazione o che cercano un'integrazione della stazione nel contesto locale (cioè dove le stazioni sono dei "luoghi dimenticati"). Inoltre, la definizione di tipologie di utenti permette di evidenziare i **principali ostacoli** associati ai **gruppi target meno inclini** a utilizzare i trasporti pubblici. Ciò fornisce un punto di partenza prezioso per lo sviluppo di misure.

Nella maggior parte dei casi, la **durata** del progetto pilota è stata troppo breve per la realizzazione dei living lab. L'implementazione di misure per un living lab è stata spesso più difficile e più lunga del previsto; le installazioni temporanee nel perimetro delle stazioni richiedono un'**autorizzazione** o il coinvolgimento di diversi stakeholder, il che può rallentare le procedure. A volte, l'idea di un test in un living lab non ha convinto gli stakeholder e ha richiesto **un lavoro di persuasione** importante.

"Provarlo è meglio che studiarlo": le sperimentazioni durante i living lab sono essenziali per poter verificare i cambiamenti di comportamento e per definire più precisamente i potenziali di sviluppo a lungo termine. L'obiettivo principale è far coincidere le esigenze e il potenziale di una stazione e della sua area funzionale con i programmi di investimento e sviluppo (PROSTRA, SIF, ecc.). Ciò riguarda in particolare le numerose piccole interfacce multimodali.

Il **finanziamento e l'implementazione** delle misure durante i living lab sono stati resi ancora più difficili dai recenti sviluppi internazionali. A causa della guerra in Ucraina e della crisi energetica, nonché della pandemia che è persistita durante la prima fase del progetto, molti attori hanno dovuto riorientare le proprie priorità o possibilità di finanziamento. Sono quindi necessari adeguati strumenti di finanziamento a livello regionale, cantonale e federale all'interno e all'esterno dei perimetri degli agglomerati.

La **valutazione** dei living lab effettuati ha mostrato che non sempre le nuove offerte di mobilità presso le stazioni vengono percepite e utilizzate da subito. Tuttavia, offerte attraenti ed essenziali che permettono di raggiungere la stazione, come l'introduzione di un nuovo sistema di sharing, possono, già durante la fase test, aumentare l'utilizzo della stazione. Il confronto di due living lab della fase pilota ha mostrato che un'offerta completa in termini di misure, come a Lichtensteig, ha portato ad effetti più percepibili e ad un uso più ampio rispetto a misure isolate come a Laupen. Tuttavia, le valutazioni hanno anche mostrato che le nuove offerte richiedono una **comunicazione** mirata e completa affinché tutte le persone potenzialmente interessate possano venirne a conoscenza e usufruirne.

Infine, l'approccio scelto ha dimostrato che è pertinente ed efficace andare sempre oltre i metodi "classici" di **partecipazione** (come i sondaggi online o i workshop) per coinvolgere la popolazione. È necessario interrogare attivamente le persone sul posto, con lo scopo di raccogliere le voci di coloro che non sono ancora attivamente coinvolti/e nello sviluppo del comune. Altri metodi di coinvolgimento alternativi possono incoraggiare gli/le utenti potenziali a testare le nuove offerte e sostenere quest'ultimi/e nel processo. Pertanto, in ogni fase è necessario andare oltre il lavoro tecnico e urbanistico e avvicinarsi alla popolazione, agli stakeholder e agli/alle utenti – potenziali e non – per comprendere le loro esigenze, intensificare l'utilizzo delle stazioni regionali ed incitare ad un trasferimento modale verso i trasporti pubblici.

1 Das Projekt «RegioHub+»

1.1 Ausgangslage

Im Rahmen der KOMO-Ausschreibung im Frühling 2021 mit dem Schwerpunkt «Multimodale Drehscheiben – für eine effiziente, multimodale Mobilität» hat die **Büro für Mobilität AG** in Kooperation mit **The Behavior Lab GmbH** (früher: Verhaltensarchitektur GmbH) und der **Abteilung Consumer Behavior der Universität Bern** den Prozess für das Projekt «RegioHub+» entworfen. Das Bundesamt für Raumentwicklung ARE förderte in der Folge «RegioHub+» im Rahmen von KOMO im Zusammenhang mit dem «Programm Verkehrsdrehscheiben» (PVD). Das Projekt startete im **September 2021** und dauerte **bis Ende 2023**.

«RegioHub+» hatte zum **Ziel**, Regionalbahnhöfe in der Schweiz partizipativ zu nutzer:innenorientierten Mobilitätshubs weiterzuentwickeln. Die vier **Pilotgemeinden** Burgdorf BE, Laupen BE, Lichtensteig SG und St-Maurice VS waren mit ihren Regionalbahnhöfen an der Umsetzung beteiligt (siehe Abbildung 1). Liestal BL bekundete ebenfalls Interesse, die Begleitung erfolgt allerdings ausserhalb des KOMO-Projekts. Dadurch konnten unterschiedlich grosse Gemeinden verschiedener Raumtypen und Sprachregionen abgedeckt werden. Ihre Regionalbahnhöfe sind ausserdem unterschiedlich stark frequentiert und entsprechen verschiedenen Typen von Verkehrsdrehscheiben (Tabelle 1).

Mit dem Begriff «**RegioHub+**» bezeichnen wir im vorliegenden Bericht das Projekt insgesamt, das sich insbesondere durch das beschriebene Vorgehen auszeichnet und den Prozess zur nutzer:innenorientierten Weiterentwicklung eines (Regional-)Bahnhofs bezweckt. Mit «RegioHub+» als konzeptionellen Zielzustand (vgl. Abbildung 2) wird aber auch der Betrieb einer Verkehrsdrehscheibe mit hoher, langfristiger Nutzerorientierung zur inkrementellen Entwicklung zu Gunsten einer nachhaltigen Mobilität beschrieben.

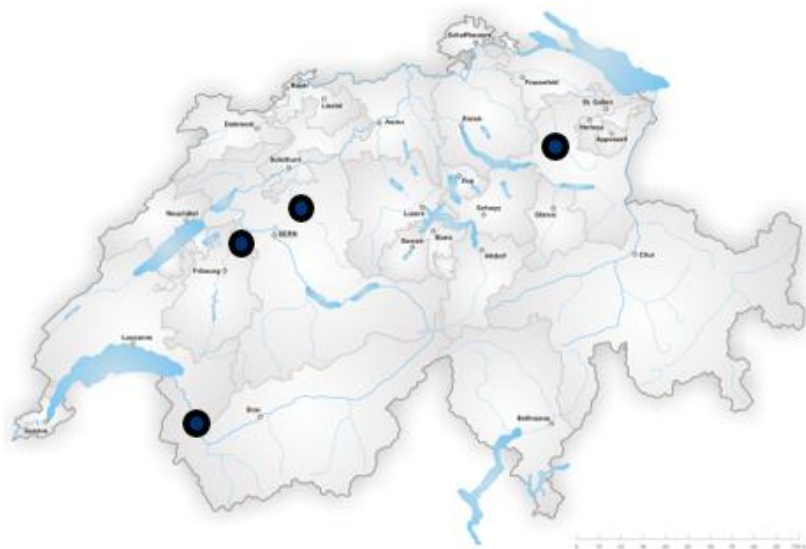


Abbildung 1: Lokalisierung der vier involvierten Regionalbahnhöfe

Pilotgemeinde	Burgdorf	Laupen	Lichtensteig	St-Maurice
Gemeindetypologie ARE¹	Städtische Gemeinde einer kleinen oder ausserhalb einer Agglomeration	Periurbane Gemeinde hoher Dichte	Städtische Gemeinde einer kleinen oder ausserhalb einer Agglomeration	Ländliche Zentrums-gemeinde
Typ der Verkehrsdrehscheibe ARE² (eigene Einschätzung)	Typ III	Typ IV	Typ IV / V	Typ IV
Einwohner:innen 2019 ³	16'587	3'168	1'896	4'556
Ein-/Aussteigende (DTV) 2018⁴	16'300	1'400	800	5'000
Pendler:innenquotient 2018⁵ (Zu- dividiert durch Wegpendler:innen)	2.0	0.6	0.4	0.8
ÖV-Abo-Besitz 2018⁶ GA / Halbtax (%: Anteil der Einwohner:innen)	2'082 / 6'498 (13% / 39%)	271 / 1'190 (9% / 38%)	225 / 774 (12% / 41%)	173 / 900 (4% / 20%)
Mobility-Fahrzeuge⁷ (Einwohner:innen pro Mobility-Fahrzeug)	16 (1'000)	1 (3'200)	0 (-)	1 (4'600)

Tabelle 1: Die Pilotgemeinden im Vergleich

Neben den bereits genannten **Projektpartner:innen** waren zu Beginn die SBB und VillageOffice (heute CommunityOffice) sowie später auch Mobility Carsharing, TIER, Velopa, die SOB, PostAuto und lokale **Umsetzungspartner:innen** Teil des Projekts.

¹ vgl. Gemeindetypologie 2012 mit 9 Kategorien https://www.atlas.bfs.admin.ch/maps/13/de/12360_12482_3191_227/20593.html

² vgl. Typologie der Verkehrsdrehscheiben ARE: https://www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/verkehr/publikationen/ARE_GuteBeispiele_Verkehrsdrehscheiben082021_DE.pdf.download.pdf/ARE_GuteBeispiele_Verkehrsdrehscheiben082021_DE.pdf

³ vgl. <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/regionalstatistik/regionale-portraits-kennzahlen/gemeinden/gemeindeportraits.html>

⁴ Passagierfrequenz (Ein- und Aussteiger) Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV) am Bahnhof: Datenlieferung: SBB (Stand: 2022)

⁵ > 1 = Tendenz zu Arbeitsort, < 1 = Tendenz zu Wohnort; <https://metronag.shinyapps.io/pendlerbeziehungen/#>

⁶ Generalabo / Halbtax pro PLZ, gemäss data.sbb.ch

⁷ Gemäss mobility.ch (Stand: 28.01.2022)

1.2 Verständnis Mobilitätshub und Definition von RegioHub+

Ein **Mobilitätshub** bezeichnet einen Ort, an dem mehrere Mobilitätsangebote den Nutzer:innen zugänglich sind. Dank räumlicher und organisatorischer Synergien wird den Nutzer:innen eine inter- und multimodale Mobilität erleichtert. Im Unterschied zu einer technischen Verkehrsinfrastruktur versteht der **Prozess** von RegioHub+ einen Mobilitätshub als alltagsrelevant eingebetteten Ort, der mit mobilitätsrelevanten Nutzungen die Nutzer:innen zu intermodalen Reiseketten in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr befähigt. Im Falle der Regionalbahnhöfe bedeutet dies, das Umsteigen vom und auf den öffentlichen Verkehr attraktiv zu gestalten. Mobilitätshubs sind somit die sichtbaren Schnittstellen zwischen Raum und Gesamtverkehrssystem.

RegioHub+ erweitert aus einer gesamtheitlichen Betrachtung der individuellen Mobilitätsbedürfnisse die Umsteigefunktion des Regionalbahnhofs um Zusatzangebote und betrachtet auch das (regionale) **Ökosystem** von digitalen oder räumlichen Angeboten (siehe Abbildung 2). Regionalbahnhöfe sollen als attraktive Umsteige- und Aufenthaltsorte für eine gesamtheitliche, nachhaltige Mobilität gestärkt werden. Dabei geht es zunächst weder um die bauliche Weiterentwicklung der Regionalbahnhöfe noch um eine dauerhafte Erweiterung des **Kernangebots** der Mobilität oder der **Zusatzangebote**. Mit RegioHub+ werden im Reallabor⁸ partizipativ festgelegte Plug-ins (Massnahmen) getestet, die den Bedürfnissen der (potentiellen) Kund:innen entsprechen oder Nutzungshemmnisse abbauen. Sie werden gemäss Erkenntnissen aus Customer Journeys und Reallaboren, und im Hinblick auf eine nachhaltige Mobilität evaluiert. RegioHub+ ist damit ein gemeinsamer, grundsätzlich ergebnisoffener Lernprozess der involvierten Gemeinden und Akteur:innen. Für RegioHub+ sind **Regionalbahnhöfe** vielfältige Orte zum **Ankommen** und **Abreisen**, **Umsteigen** sowie **Verweilen**. Diese Dimensionen erfordern eine Gesamtsicht, die den Hub letztlich attraktiv machen und dem ÖV zudienen.

RegioHub+

... in Ökosystemen mit Kund*innen gedacht,
am Regionalbahnhof für Gemeinden
individuell und nachhaltig gemacht.

+ mögliche Plug-ins, die den Bedürfnissen der Kund*innen entsprechen oder Nutzungshemmnisse abbauen gemäss Erkenntnissen aus Customer Journeys und Reallaboren

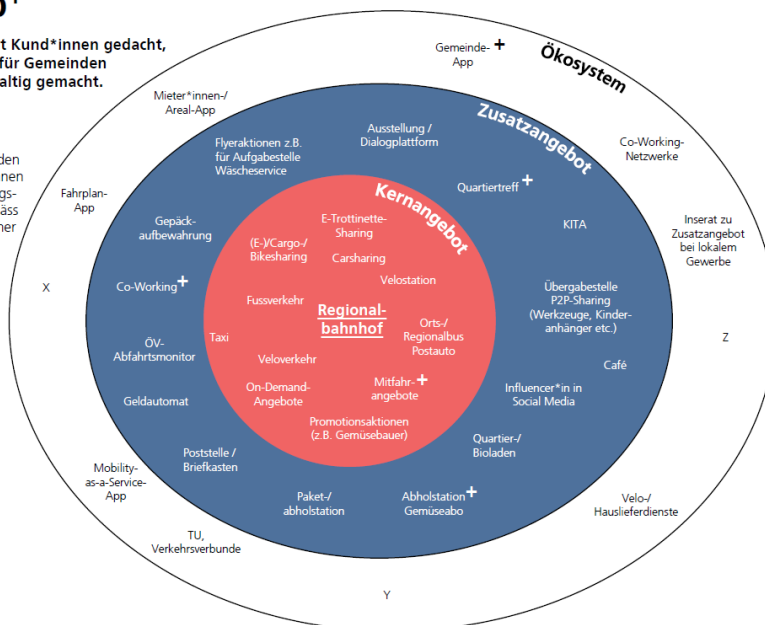


Abbildung 2: Verständnis der Regionalbahnhöfe im Rahmen von RegioHub+

⁸ Unter Reallabor verstehen wir hier den Test von Massnahmen in Originalgrösse im betreffenden Raum.

1.3 Ziele von RegioHub+

RegioHub+ **fördert den ÖV**, insbesondere die Bahn, als Rückgrat, indem Regionalbahnhöfe weiterentwickelt und besser in den Raum eingebettet werden. Die Bahnhöfe der Pilotgemeinden sollen durch nutzer:innenorientierte Aufwertungen zu **multimodalen Drehscheiben** werden. In diesem Prozess werden die **Gestaltungsmöglichkeiten der Gemeinden** bei der Entwicklung von nachhaltiger Mobilität gestärkt. Durch den **Einbezug der Nutzer:innen** sollen die vielfältigen **mobilitätsrelevanten Bedürfnisse und Hürden** erkannt werden und von der Gemeinde gezielt angegangen werden können. Ausserdem fördert RegioHub+ potentielle **Synergien** an den Bahnhöfen zwischen den Mobilitätsanbietern, den Gemeinden und den Nutzer:innen.

1.4 Vorgehen

Der Prozess von RegioHub+ gliedert sich in **drei Phasen** (siehe **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**): Analyse, Reallabor und Hub-Konzept. Das Vorgehen wird in den folgenden drei Kapiteln detailliert erläutert. Als Synthese der Erfahrungen in den vier Pilotgemeinden wurde ein Baukasten erstellt, welcher die Methodik darlegt und eine Übersicht an evaluierten Plug-ins⁹ liefert (siehe Kapitel 5).



Abbildung 3 Methodik von RegioHub+

Mit der **Analyse** wird die Hub-Situation initial aus zwei Werten hergeleitet: Zunächst erfolgt eine planerische Kontextanalyse (aus Expert:innensicht von aussen durch das Projektteam) und das partizipative Verdichten des Problemverständnisses mit Stakeholdern. Danach sollen die Erarbeitung von Customer Journeys die Einbettung des Bahnhofs in reale Reiseketten sowie die Befragung Handlungsmöglichkeiten aufzeigen. Die Massnahmen im **Reallabor** werden mit Stakeholdern co-kreiert und der Bevölkerung zum realen Test angeboten. Im **Hub-Konzept** werden die Nutzungserfahrungen evaluiert und der Gemeinde strategische Empfehlungen zur Weiterentwicklung des jeweiligen Bahnhofs unterbreitet. Dies soll ihnen eine eigenständige Verhandlungsposition mit weiteren am Mobilitätshub beteiligten Akteur:innen ermöglichen.

Das Vorgehen beinhaltet in jeder Phase **partizipative Elemente**, da eine nutzer:innenorientierte Entwicklung von Mobilitätshubs aus Sicht des Projektteams nur so gewährleistet werden kann. Um das effektive Interesse an einer Nutzung dieser Angebote direkt zu testen, werden die (potentiellen) Kund:innen direkt einbezogen, nicht nur im Rahmen von «stated preference»-Befragungen, sondern auch konkret durch das Testen von Massnahmen im Rahmen der Reallabore.

⁹ Unter Plug-ins werden lokal funktionierende Massnahmen verstanden, die gezielt Bedürfnisse der (potentiellen) Kund:innen befriedigen und damit Nutzungshemmnisse abbauen.

2 Analyse der Hubsituation

Um zielgerichtete Massnahmen zu definieren, muss zunächst ein umfassendes Verständnis der Situation am Regionalbahnhof bestehen. Zu diesem Zweck wurden verschiedene Analysen durchgeführt. Zunächst wurde der Kontext analysiert. Dazu wurden die aktuellen Angebote im Perimeter der vier Bahnhöfe in den Pilotgemeinden hinsichtlich ihrer Ausstattung an Kern- und Zusatzangeboten sowie deren Einbettungen in übergeordnete Nutzungs- und Angebotsbeziehungen analysiert (vgl. Kapitel 2.1). Zu diesem Zweck erfolgten Untersuchungen für die Dimensionen «Ankommen und Abreisen», «Umsteigen» und «Verweilen». Weiter wurden die strategischen Leitlinien bezüglich räumlicher Entwicklung in den Pilotgemeinden analysiert (vgl. Kapitel 2.2). Um die aktuelle multi- und insbesondere intermodale Nutzung der Bahnhöfe zu verstehen, wurden die Bedürfnisse der aktuellen und potenziellen Nutzer:innen mittels Umfrage sowie mithilfe einer App erhoben und mit sogenannten Tandem-Begleitungen vertieft (vgl. Kapitel 2.3).

2.1 Kontext des Mobilitätshubs

In einem ersten Schritt wurden die Perimeter um den Bahnhof analysiert und die verfügbaren Angebote und Nutzungen sowie geplante Entwicklungen erhoben. Diese Analyse erfolgte gemeinsam mit der Gemeinde und den relevanten Akteur:innen (wobei die Bevölkerung in diesem Schritt noch ausgeklammert und auf die Stakeholder:innen fokussiert wurde).

In **Lichtensteig** (noch vor der Verschärfung der Covid-Massnahmen im Dezember 2021) und **St-Maurice** (aufgrund der Restriktionen im Winter erst im März 2022) fanden jeweils halbtägige Kick-off-Anlässe statt, zu welchen alle am Bahnhof relevanten Stakeholder eingeladen wurden (d.h. öV-Unternehmen, Grundeigentümer:innen, Vertreter:innen der involvierten Verwaltungseinheiten, der Bevölkerung, regionaler Organisationen sowie der politischen Instanzen der Gemeinde). In Lichtensteig geschah dies insbesondere vor dem Hintergrund der Koordination mit laufenden Aktivitäten auf dem Bahnhofsareal bzw. in der Region Toggenburg. In St-Maurice war ausschlaggebend, dass die Gemeinde bisher nicht mit allen Akteur:innen Kontakte hatte und diese sich auch noch nicht alle untereinander kannten.

In **Laupen** und **Burgdorf** fanden die Kick-off-Anlässe aufgrund der Einbettung in laufende Planungsprozesse im kleineren Rahmen mit Vertreter:innen der Gemeindeverwaltungen, der Exekutiven sowie in der Gemeinde aktiver Planungsbüros statt.

Die Resultate dieses Analyseschritts wurden jeweils graphisch aufbereitet und in unterschiedlicher Form dargestellt, je nach Bahnhof für unterschiedliche Perimeter sowie zeitlich gestaffelt (Beispiele siehe Abbildung 4 bis Abbildung 10).

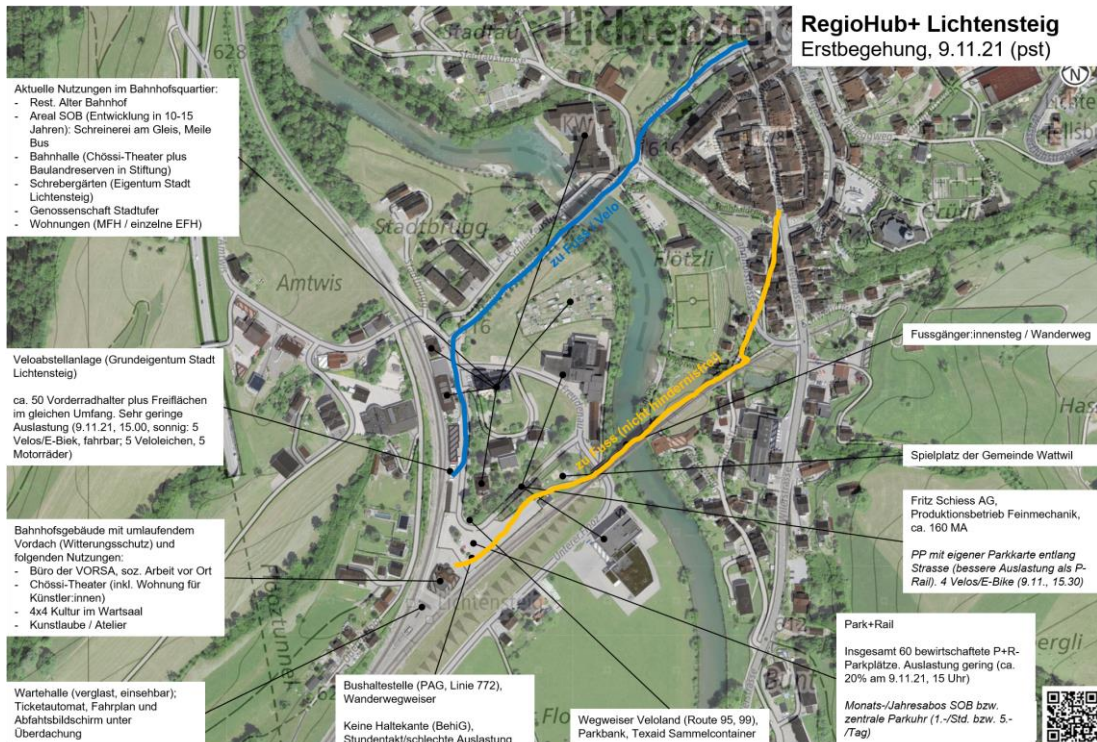


Abbildung 4: Aktuelle Angebote am Bahnhof Lichtensteig (Stand November 2021)



Abbildung 5: Untersuchter Perimeter am Bahnhof Burgdorf (NB: Die Angebotssynthese erfolgte nur textlich im Hupkonzert)

RegioHub+ Bahnhof Laupen: Kontext

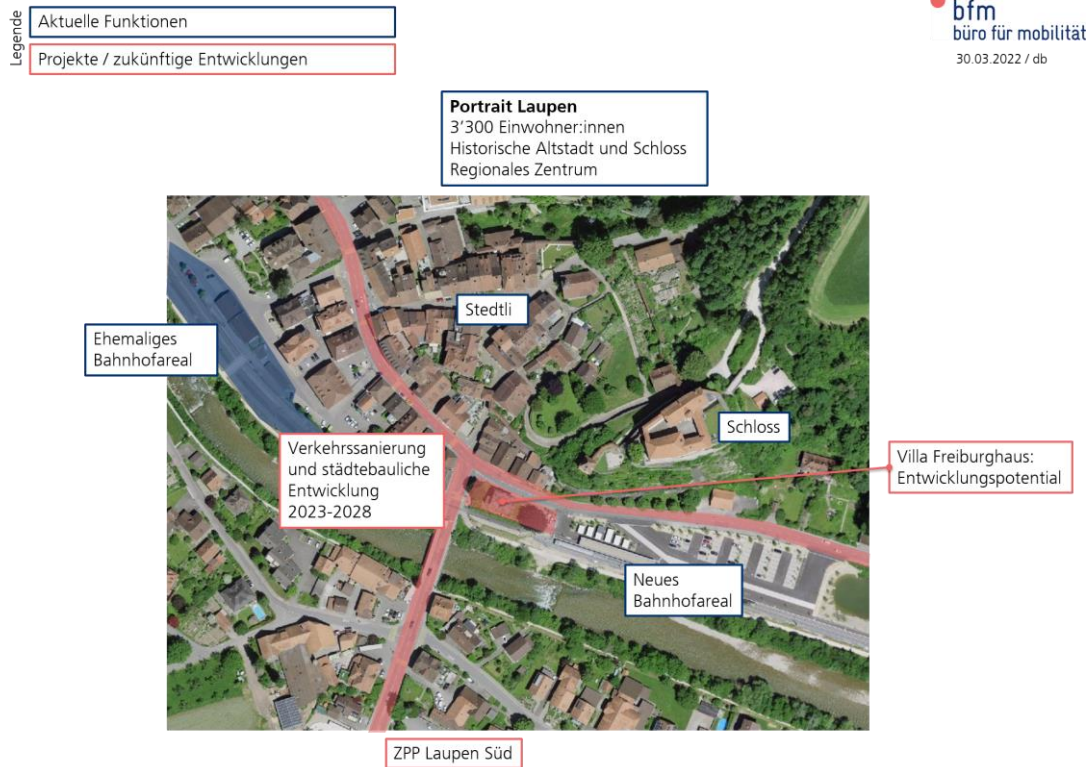


Abbildung 6: Analyse des Kontexts des Bahnhofs Laupen BE

RegioHub+ Bahnhof Laupen

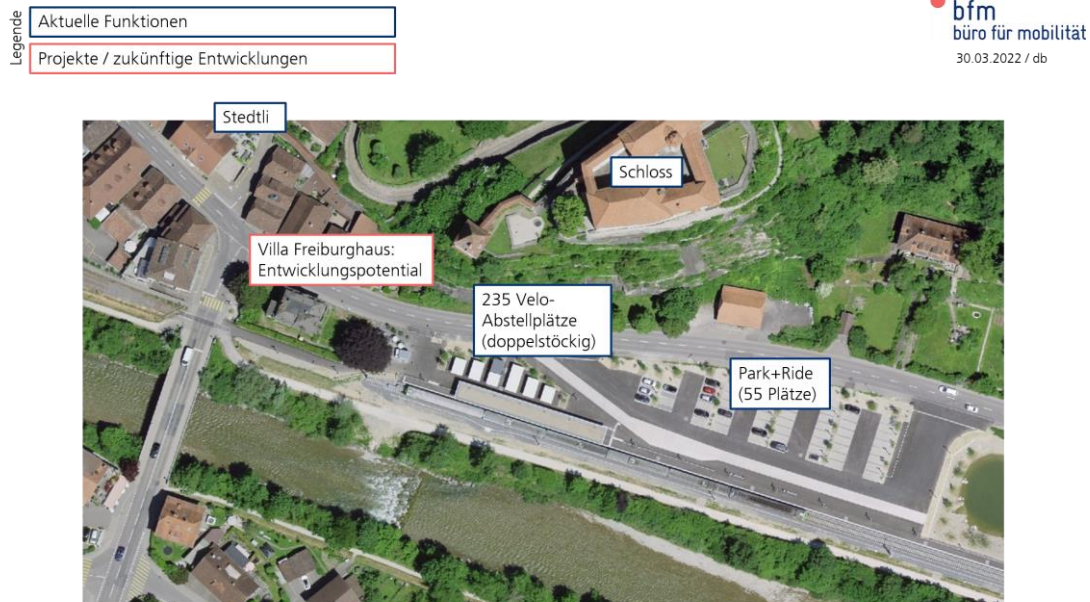


Abbildung 7: Analyse der Angebote am Bahnhof Laupen BE

RegioHub+ Gare de St-Maurice : Le contexte de la commune

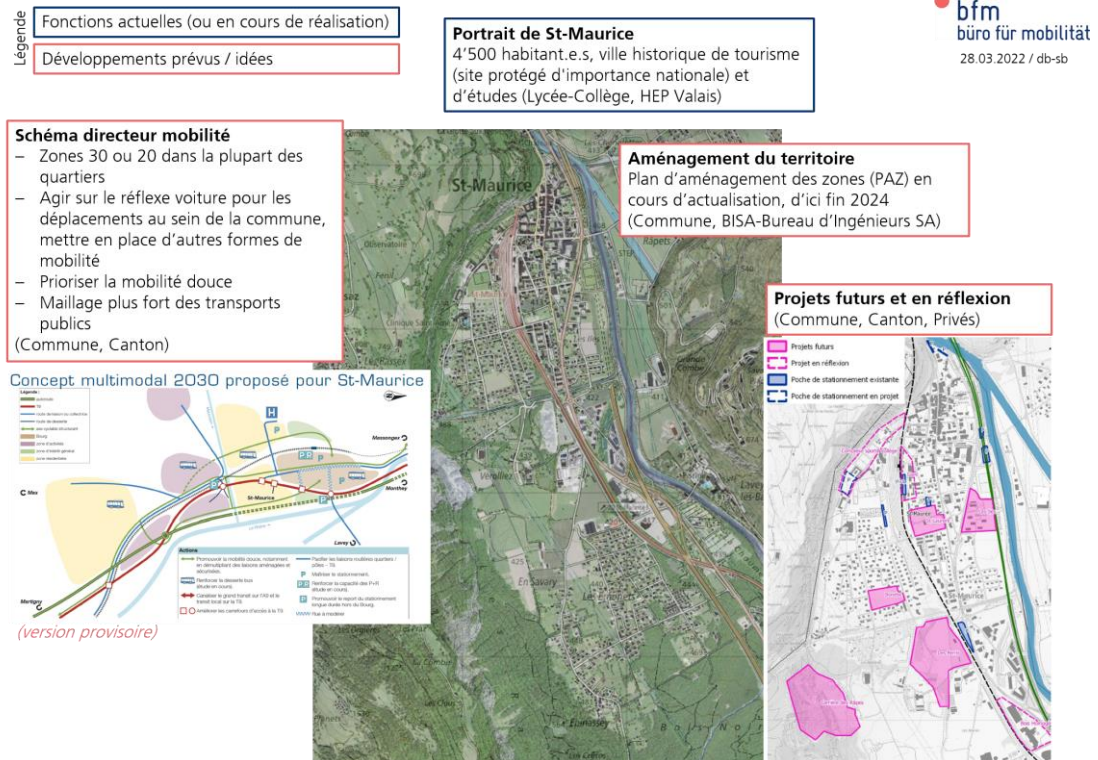


Abbildung 8: Analyse des Kontexts des Bahnhofs der Gemeinde St-Maurice

RegioHub+ Gare de St-Maurice : La gare et ses environs

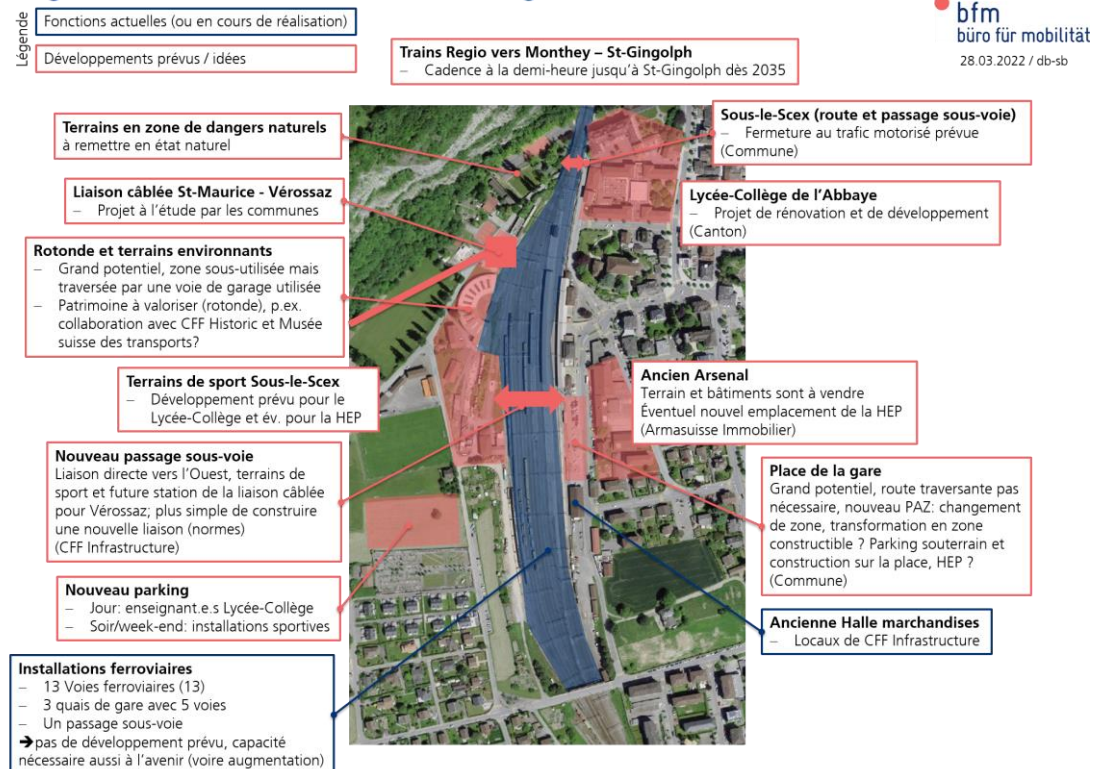


Abbildung 9: Analyse der weiteren Umgebung des Bahnhofs St-Maurice

RegioHub+ Gare de St-Maurice : La gare

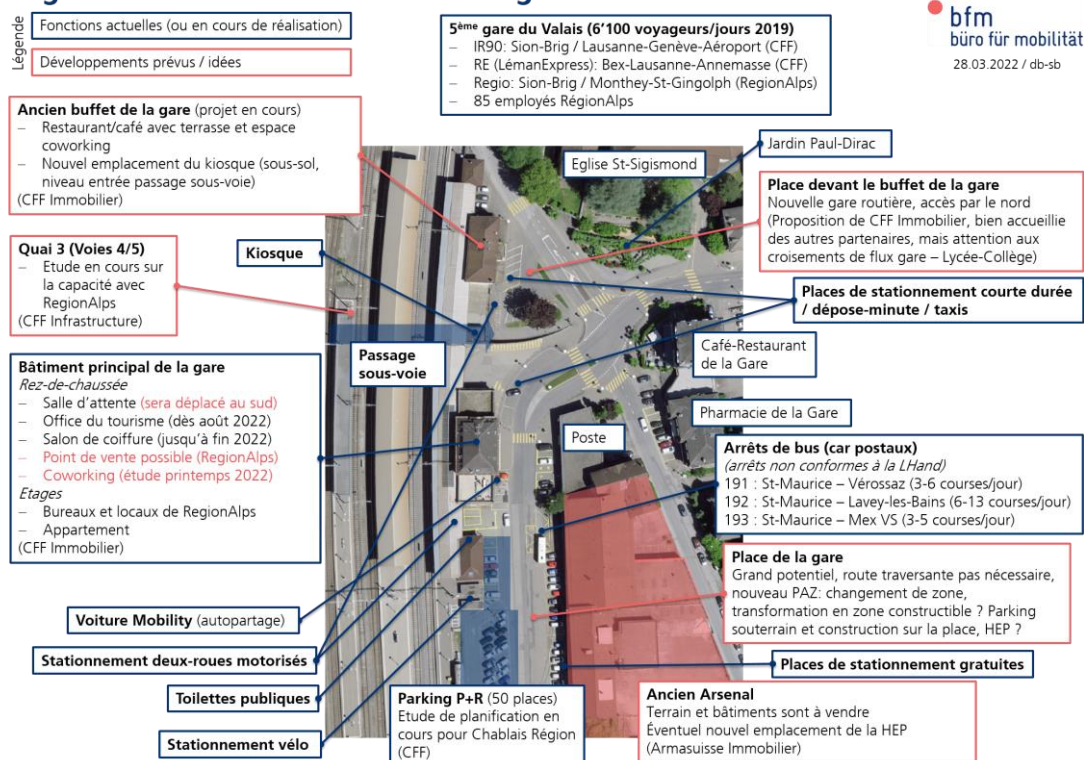


Abbildung 10: Analyse der Angebote am Bahnhof St-Maurice und in unmittelbarer Umgebung

2.2 Strategische Leitlinien klären

Wie die Beispiele von Laupen und St-Maurice in den Abbildungen 6-10 zeigen, wurden auch die strategischen Leitlinien der Gemeinde oder übergeordneter Planungen für die Entwicklung des Regionalbahnhofs einbezogen. Räumliche Entwicklungskonzepte oder andere strategische Dokumente beispielsweise bezüglich Mobilität oder Energie, teilweise auch auf regionaler oder kantonaler Ebene, bilden auch für die Entwicklung eines Regionalbahnhofs relevante Leitlinien. Solche sind jedoch nicht immer vorhanden oder lassen teilweise vieles offen.

2.3 Nutzungs- und Bedürfnisabklärungen

Im Zentrum des Ansatzes von RegioHub+ steht wie beschrieben die nutzer:innenorientierte Entwicklung der Regionalbahnhöfe. Deshalb wurde auch eine umfassende Methodik entwickelt, um die aktuelle Nutzung sowie die Bedürfnisse an den Regionalbahnhöfen zu erheben.

2.3.1 Online-Umfrage als Nullmessung

Der erste Schritt dieser Abklärungen bestand aus einer Online-Umfrage, die zwischen Januar und April 2022 durchgeführt wurde. Diese diente überdies dazu, erstmal die Öffentlichkeit über das Projekt RegioHub+ zu **informieren**. In der Online-Umfrage wurden den Teilnehmenden **Fragen zu ihrer Mobilität** und zur **Nutzung des Bahnhofes** gestellt. Sie wurden gebeten, bestehende

und mögliche neue **Angebote am Bahnhof zu bewerten**. Ausserdem wurden die Teilnehmenden zu **demographischen Angaben**, wie Wohnort und Alter sowie über ihren **Besitz von Fahrzeugen und ÖV-Abonnements**, befragt. Um sicherzustellen, dass alle Anliegen in der Umfrage platziert werden können, beinhaltete sie nebst Multiple Choice auch offene Fragen¹⁰.

Zur **Bekanntmachung** der Befragung wurden an allen Standorten Plakate am Bahnhof aufgehängt (siehe Abbildung 11). Dazu wurden die Umfragen in allen Gemeinden unterschiedlich beworben. Von Flyern an alle Haushalte über Social Media Posts bis zu Inseraten und Links auf Websites sowie Medienmitteilungen und Mailversänden über Vereine oder Parteien waren alle Kanäle vertreten. So wurde beispielsweise in St-Maurice zusätzlich in der Gemeinde sowie den angrenzenden Gemeinden ohne Bahnhof ein Flyer an alle Haushalte geschickt. In Lichtensteig wurde ein Schreiben der Gemeinde an alle Haushalte gesendet. In Laupen haben die Verantwortlichen weitere Plakatstellen genutzt sowie die Umfrage über die Ortsparteien und weitere Vereine sowie ein Inserat im Anzeiger verbreitet. Ausserdem berichtete die Regionalzeitung darüber.



Abbildung 11: Plakate und Flyer für die Online-Umfragen

In allen vier Pilotgemeinden konnte ein zufriedenstellender **Rücklauf** erreicht werden (siehe Tabelle 2), in den kleineren Gemeinden war dieser im Verhältnis deutlich höher als in Burgdorf, wobei dies auch auf die Kommunikationsarten zurückzuführen ist. Insgesamt konnten rund 1'700 vollständig ausgefüllte Fragebogen in die Auswertung einbezogen werden.

Bahnhof	vollständig ausgefüllte Fragebogen
Burgdorf	547
Laupen	226
Lichtensteig	435
St-Maurice	520
TOTAL	1'728

Tabelle 2: Rücklauf der Online-Umfragen

¹⁰ Die Fragebogen sind im Anhang des jeweiligen Hubkonzepts aufgeführt.

Die Resultate zeigen einige regionale Unterschiede, aber in der Tendenz auch diverse Gemeinsamkeiten auf. So nutzen rund 90% der Befragten aller vier Standorte den betreffenden Regionalbahnhof, um den Zug zu nehmen (siehe Abbildung 12). Die weiteren Nutzungen unterscheiden sich nach Angeboten, die am Bahnhof verfügbar sind. Wenn wie in Burgdorf zum Beispiel ein ausgebautes Bus-Angebot oder verschiedene Dienstleistungen zur Verfügung stehen sowie der Velo-Anteil hoch ist, werden diese Angebote auch häufiger genutzt. Der Bahnhof wird hingegen überall nur sehr selten für Treffen und als Aufenthaltsort gewählt.

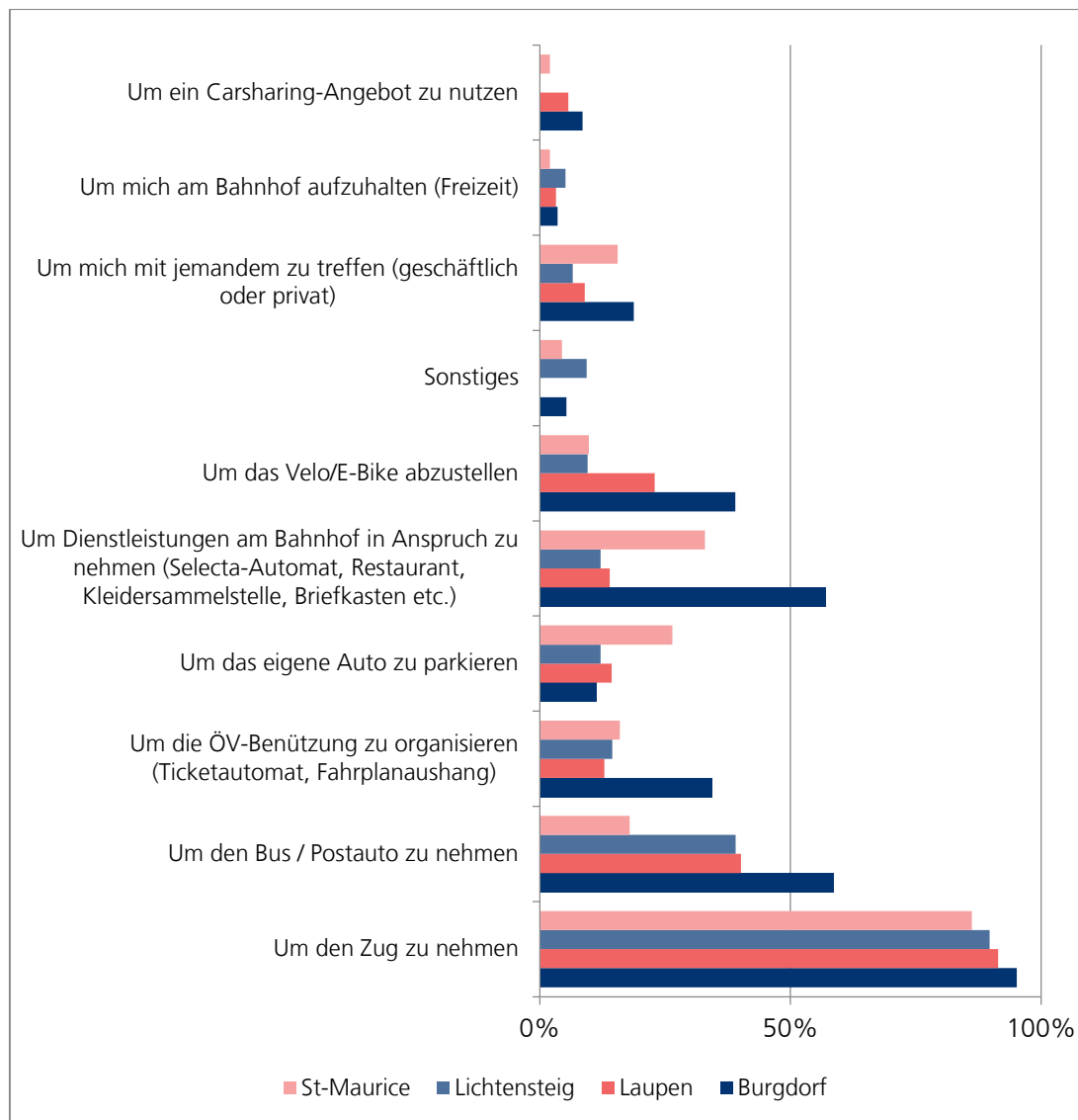


Abbildung 12: Nutzungen der Bahnhöfe

An allen vier Regionalbahnhöfen kommt der grösste Teil der Befragten zu Fuss an den Bahnhof (siehe Abbildung 13). Auch hier erklären sich die Unterschiede der weiteren Verkehrsmittel durch lokale Gegebenheiten, je mehr Bus- und Bahn-Anschlüsse es gibt, desto mehr werden diese genutzt. Das Velo ist in Burgdorf und Laupen stärker vertreten, in St-Maurice hat hingegen das Auto einen vergleichsweise hohen Anteil.

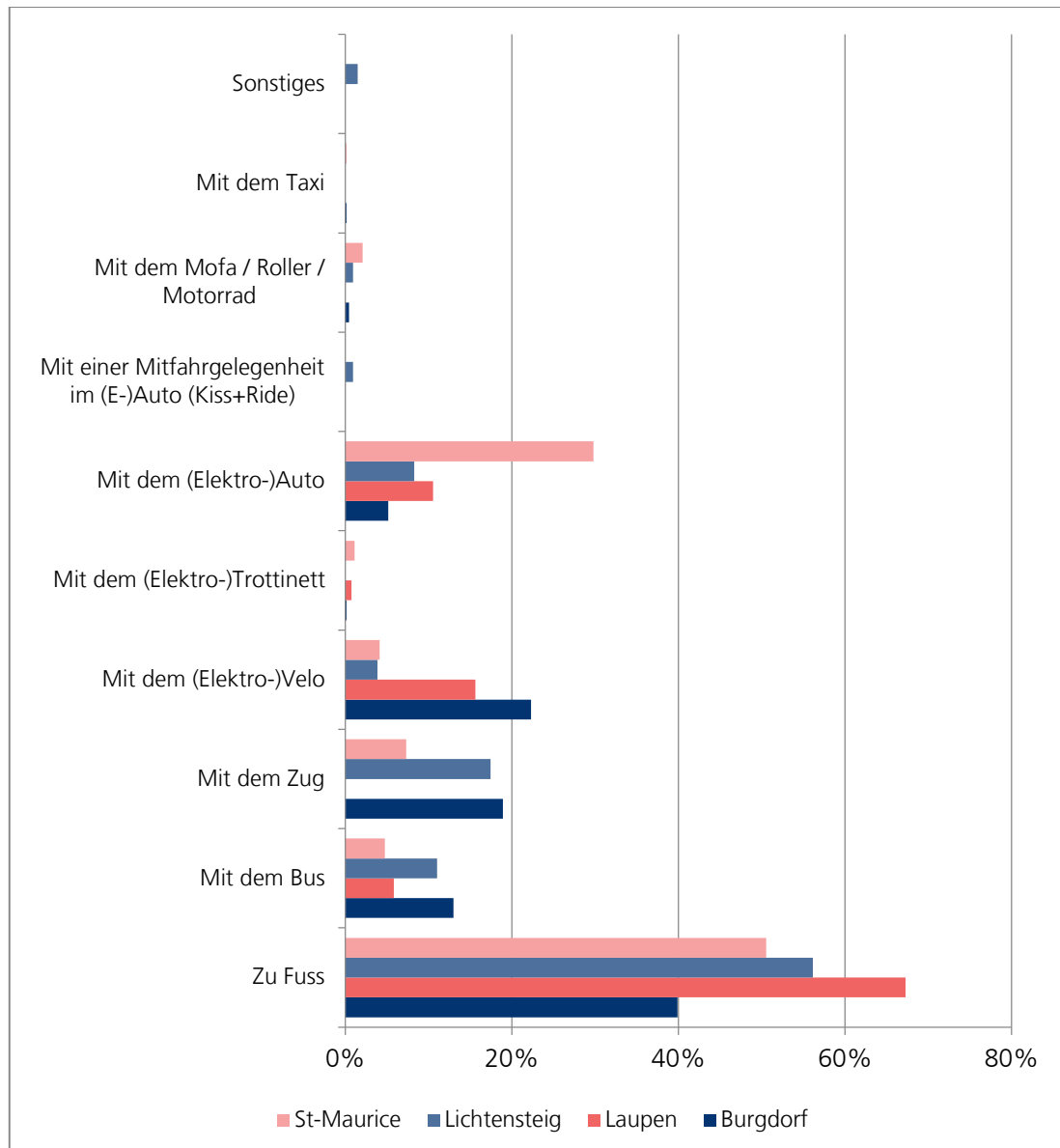


Abbildung 13: Verkehrsmittel, mit denen die Bahnhöfe in der Regel erreicht werden

Die meisten Befragten nutzen ihren Regionalbahnhof relativ häufig (siehe Abbildung 14). Hier lassen sich die Unterschiede auch mit den Kommunikationskanälen erklären. Während in Burgdorf hauptsächlich am Bahnhof selbst für die Umfrage geworben wurde, sind in Lichtensteig durch den Haushaltsversand Antwortende, die den Bahnhof nie oder weniger als einmal pro Monat nutzen, deutlich häufiger vertreten. Auch die Tatsache, dass für viele Bewohner:innen von Lichtensteig die Busverbindung zum Bahnhof Wattwil eine Alternative zum Bahnhof Lichtensteig darstellt, kann diesen verhältnismässig höheren Anteil der Befragten, die den Bahnhof nie nutzen, erklären.

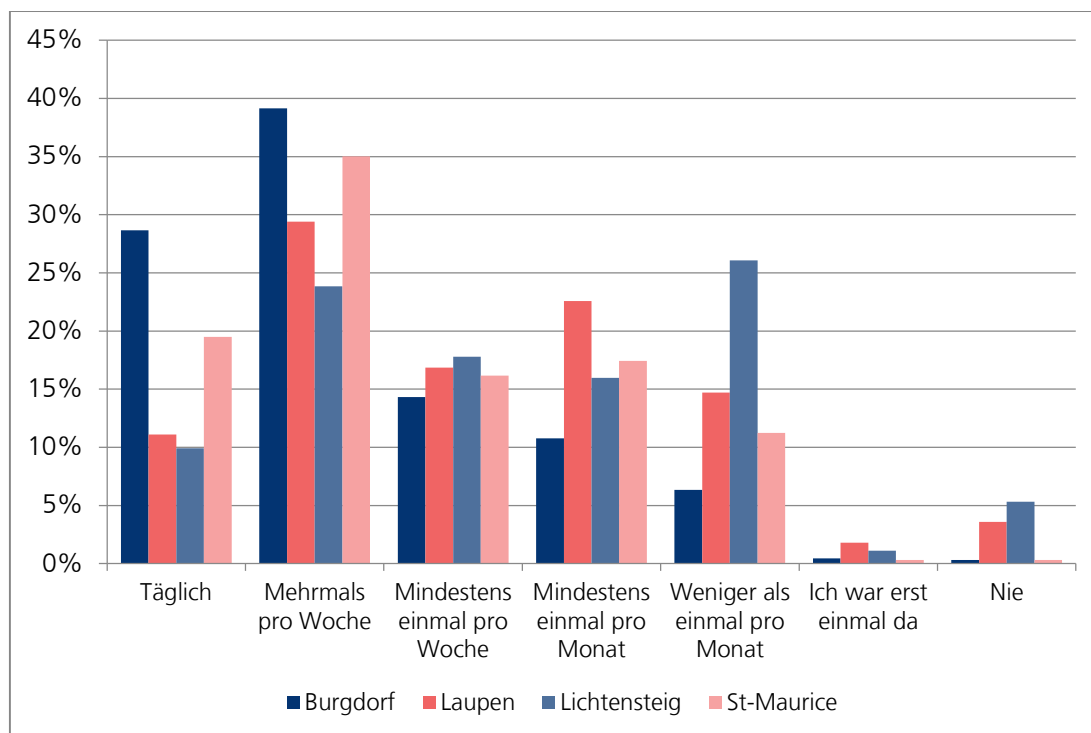


Abbildung 14: Häufigkeit der Nutzung des Bahnhofs

Weitere Auswertungen der Online-Befragungen werden im Rahmen der Synthese aufgenommen und können den jeweiligen Hub-Konzepten entnommen werden.

09

2.3.2 Customer Journeys I: SBB go-App

Die Resultate der Online-Umfrage bieten einen wichtigen und relevanten Überblick. Sie sind jedoch aufgrund der Methode nicht geeignet, ein tieferes Verständnis zu Nutzung und Bedürfnissen an einen Regionalbahnhof zu gewinnen. Aus diesem Grund hat das Projektteam zwei Methoden ausgewählt, um die Wege, die über einen Regionalbahnhof führen (könnten), im Rahmen von Customer Journeys zu analysieren: Die SBB go-App und Tandembegleitungen (siehe nächstes Unterkapitel). Für beide Methoden wurden Teilnehmende über die Online-Umfrage angeworben: am Ende konnten die Befragten angeben, ob sie für die eine oder andere Variante zur Verfügung stehen würden. Diese Erhebungen wurden im Frühling 2022 durchgeführt.

Die SBB go-App wurde von den SBB entwickelt, um «Kundenerlebnisse einfach und authentisch zu erfassen». Mithilfe der App und einem Code, der Teilnehmenden per Mail zugestellt wird, können diese dann in der App Reisen erfassen, verschiedene Berührungspunkte auf ihrem Weg festlegen und dort jeweils ein Foto hochladen, eine Evaluation mithilfe von Smileys abgeben sowie einen Kommentar dazu schreiben (siehe Abbildung 15).

Die SBB stellte die SBB go App als Pilot zur Verfügung. Bei der Nutzung zeigte sich, dass die App noch an Kinderkrankheiten leidet, die den Einsatz erschwerten. Ausserdem war der Rücklauf an Daten aufgrund der kleinen Teilnehmerzahl (Personen aus der Online-Befragung) kleiner als erwartet. Entsprechend führten die Resultate aus der App nicht zur erhofften vertiefenden Ergänzung der Tandem-Begleitung.

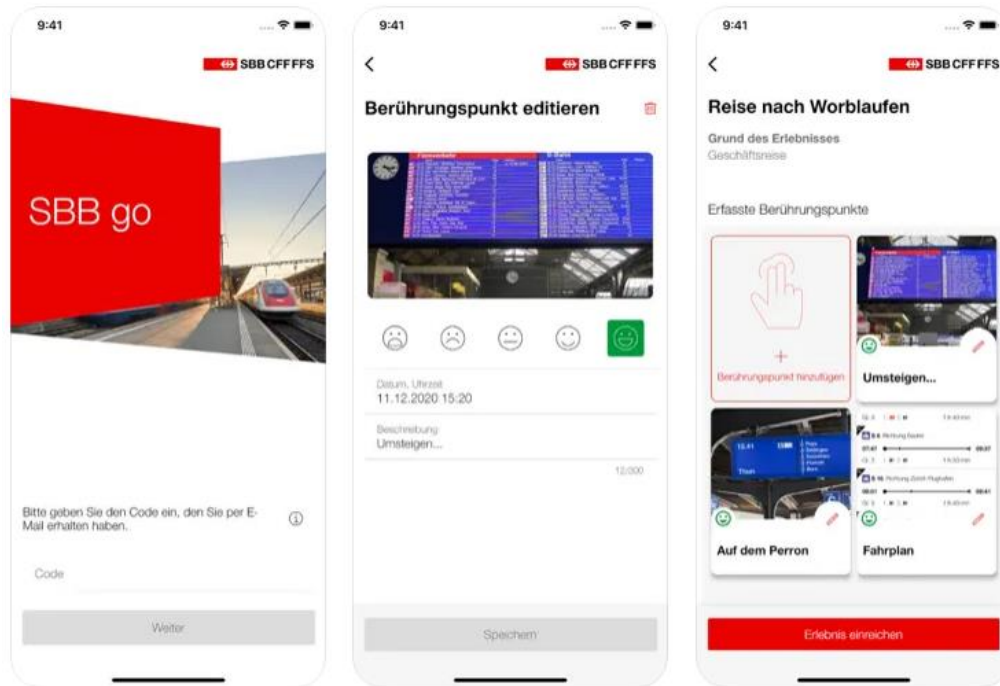


Abbildung 15: Screenshots der SBB go-App

2.3.3 Customer Journeys II: Tandembegleitungen

Die Tandembegleitungen sind eine innovative neue Methode, welche das Projektteam im Rahmen von RegioHub+ erstmals getestet haben. Sie beruht auf der Methode der Begleitung von Personen auf ihren Alltagswegen durch Forschende. Tandem deshalb, weil bei RegioHub+ jeweils ein Tandem aus einem Mobilitätsexperten und einem/einer Verhaltenswissenschaftler:in aus dem Bereich der Psychologie oder Wirtschaftslehre die Personen begleitet hat und dadurch aus unterschiedlichen Sichtweisen die Customer Journeys wahrgenommen und analysiert hat. Die Methode ist zwar zeitintensiv, hat sich aber als zielführend erwiesen, da durch diese Begleitungen und das Erleben des untersuchten Bahnhofs wertvolle zusätzliche Erkenntnisse gewonnen werden konnten, um die Bedürfnisse und (potentiellen) Nutzungen besser zu verstehen.

An jedem Bahnhof konnten zwischen 5 und 9 Personen begleitet werden (Burgdorf: 6, Laupen: 5, Lichtensteig: 8 und St-Maurice: 9). Dabei wurde jeweils darauf geachtet, unterschiedliche Profile abzudecken, sowohl was die Personen (d.h. unterschiedliche Altersgruppen, Gender, Wohnorte und Lebenssituationen) wie auch ihre Nutzungen des Bahnhofs betraf (Häufigkeit und Motive der Bahnfahrten). Aufgrund der Antworten in der Online-Befragung konnte eine Vorauswahl gemacht werden, um für jeden Bahnhof die relevanten Typen von Nutzer:innen einbeziehen zu können (siehe auch nächster Abschnitt).

Wenn immer möglich wurde die Person vom Ausgangs- bis zum Endpunkt ihrer Reise begleitet. Die Dauer war somit sehr unterschiedlich. Die Begleitungen und Beobachtungen der Personen durch ein Tandem aus dem Projektteam wurden durch Befragungen während und / oder am Ende der Reise ergänzt, um die Nutzung und die Bedürfnisse besser zu verstehen, aber auch den Lebenskontext der Person einordnen zu können (Haushalt, Verfügbarkeit von Mobilitäts Optionen, usw.).

2.3.4 Synthese: Typologie der Regionalbahnhof-Nutzer:innen

Zur Synthese der Erhebungen zu Nutzung und Bedürfnissen, wurde eine Typologie der Nutzer:innen entwickelt, um die verschiedenen **Nutzer:innengruppen (Personae)** zu synthetisieren und zu veranschaulichen (siehe Abbildung 16). Die Typologie basiert auf den Umfrageresultaten der vier Bahnhöfe zu den Fragen zur Nutzungshäufigkeit und zu den Bedürfnissen (d.h. den Antworten auf die offene Frage: «Was fehlt am Bahnhof?»), welche in Antwortkategorien zusammengefasst wurden). Eine **Cluster-Analyse** lieferte die statistische Grundlage für die Typologie. Das Profil der daraus hervorgegangenen Typen wurde danach mit den Resultaten aus weiteren Fragen komplettiert und mit den **Tandem-Begleitungen und anderen Beobachtungen im Rahmen der Analyse der Bahnhöfe** geschärft. Die Personae entsprechen also nicht objektiv, statistisch hergeleiteten Typen, sondern wurden in einem gemeinsamen Workshop des Projektteams nach inhaltlicher Sinnhaftigkeit erarbeitet.

Insgesamt wurden so **8 typische Nutzer:innen** beschrieben, welche sich durch ihre Nutzungshäufigkeit (und damit ihr Potential für eine stärkere Nutzung des Regionalbahnhofs) sowie ihre Bedürfnisse unterscheiden. Während sieben Typen für eine stärkere Nutzung des ÖV durch unterschiedliche Massnahmen gewonnen werden könnten, beschreibt die Persona 8 («Felix, der Zufriedene») die Gruppe der Nutzer:innen, die keine zusätzlichen Bedürfnisse geäussert haben. Für jeden Bahnhof wurden danach die 4-5 wichtigsten typischen Nutzer:innen ausgewählt und die Portraits an die örtlichen Gegebenheiten angepasst.

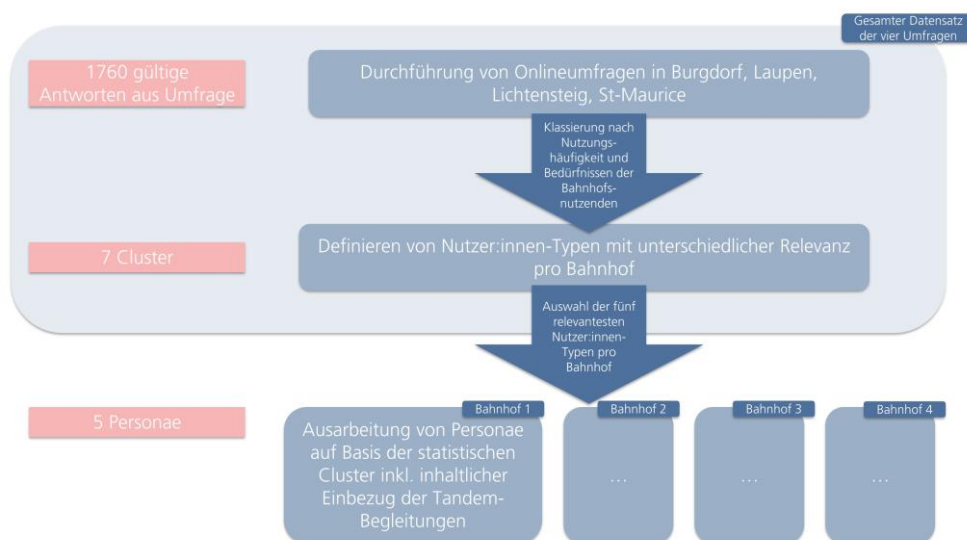


Abbildung 16: Schema der Erarbeitung der Nutzer:innen-Typologie von RegioHub+¹¹

¹¹ Für diese Analyse konnten auch nicht vollständig ausgefüllte Fragebogen verwendet werden (sofern die benötigten Fragen beantwortet wurden), deshalb unterscheidet sich das Total vom oben genannten.

Die Tabelle 3 fasst die 8 Nutzer:innen-Typen und ihre wichtigsten Merkmale zusammen. Dabei zeigt sich, dass die meisten Bedürfnisse nicht das «Kernangebot» der Mobilität betreffen. Es braucht also ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Aufenthalts- und Angebotsqualität.

Typ	1 Enrico, der rationale Pendler	2 Tanja, die sportliche Bahnnutzerin	3 Carmela, die aktive Grossmutter	4 Hubert, der sporadische Zugfahrer
Häufigkeit	4x / Woche	3-4x / Woche	1-2x / Woche	Einige Male pro Jahr
Fahrtzwecke	Arbeit, Freizeit	Arbeit, Freizeit, Ferien	Care-Arbeit, Freizeit	Freizeit, Ferien
Bedürfnisse	Bessere Verbindungen an den nächsten Knoten, bessere Anbindung mit Nahverkehr vom Wohnort; Veloparking, Parkplatz, Einkaufsmöglichkeit	Einkaufs- / Verpflegungsmöglichkeit, Grünflächen, Begegnungsort, Sicherheit	Zugang zum Bahnhof, Kinderwagen- und altersgerechte Infrastruktur, Sicherheit, WC	Einkaufsmöglichkeit / Kiosk, Bahnschalter
Wohnort	Nachbarort (einige km entfernt vom Bahnhof)	In Velodistanz vom Bahnhof	In Gehdistanz vom Bahnhof	Einige km vom Bahnhof entfernt
ÖV-Abo	GA	GA	Halbtax	Keines
Auto	Auto	Mobility-Abo	Auto	Auto
Velo/E-Bike	Velo / E-Bike / E-Trottinett	Velo	E-Bike	Velo

Typ	5 Mia, die Lernende	6 Heidi, die Touristin	7 Michael, der Anspruchsvolle	8 Felix, der Zufriedene
Häufigkeit	5-6x / Woche	1-2x / Jahr	ca. 1x / Woche	Variabel
Fahrtzwecke	Ausbildung, Freizeit	Freizeit, Ferien	Freizeit, Ferien	Alle Zwecke
Bedürfnisse	Veloinfrastruktur und bessere Bus-Anbindung, Kiosk / Verpflegungsmöglichkeit	Einkaufs- / Verpflegungsmöglichkeit, Gepäck einstellen, Informationen	Bessere Verbindungen, bessere Nahverkehrsanbindung, Einkaufs- / Verpflegungsmöglichkeit, Sicherheit	Keine zusätzlichen Bedürfnisse
Wohnort	Nachbarort	In grösserer Entfernung des Bahnhofs	Nachbarort	In Gehdistanz zum Bahnhof
ÖV-Abo	Verbundabo, Halbtax	Halbtax	Halbtax	Halbtax
Auto	(kein Permis)	Mobility-Abo	Auto	Auto
Velo/E-Bike	Velo	Velo	Velo	Velo

Tabelle 3: Typologie der Regionalbahnhof-Nutzer:innen

3 Reallabor

Im nächsten Schritt von RegioHub+ ging es um die Konzeption und Realisierung von Reallaboren. In allen Gemeinden konnten wie geplant zunächst Workshops zur partizipativen Erarbeitung von Massnahmen durchgeführt werden.

3.1 Workshop: Konzipieren mit Stakeholdern

In 3 von 4 Pilotgemeinden fanden im Juni (**Lichtensteig** und **St-Maurice**) bzw. September 2022 (**Laupen**) Workshops statt mit den diversen Stakeholdern am und um den Bahnhof bzw. in der Gemeinde insgesamt (siehe Abbildung 17): Vertreter:innen der Pilotgemeinden sowie teilweise angrenzender Gemeinden und regionalen Institutionen, der vor Ort relevanten öV-Anbieter sowie übergeordneter Planungsinstanzen (Regionen, Kantone). Es nahmen jeweils zwischen 14 bis 21 Personen teil. Ziele der Workshops waren die Bekanntmachung der Profile und Bedürfnisse der Kund:innen der jeweiligen Bahnhöfe, die Erarbeitung und Auswahl von geeigneten Massnahmen für die Reallabore sowie die Konkretisierung im Hinblick auf deren Umsetzung. Die Workshops waren in allen drei Gemeinden erfolgreich. Sie führten zur Ausarbeitung von jeweils rund fünf Massnahmen, welche für ein Reallabor weiterverfolgt werden sollen, sowie zu längeren Listen von möglichen Massnahmen zur Attraktivierung der Regionalbahnhöfe. Viele der relevanten Stakeholder für deren Umsetzung waren direkt am Workshop vertreten und grundsätzlich interessiert und motiviert, an der Realisierung oder an Tests in Reallaboren mitzuwirken.

In **Burgdorf** war zunächst unklar, ob aufgrund diverser parallel verlaufender Planungen und Aktivitäten der Stadt im Perimeter des Bahnhofs die Reallabor-Phase lanciert werden könnte. Nach vertieften internen Abklärungen fand im Januar 2023 ein Workshop mit stadtinternen Stakeholdern statt.

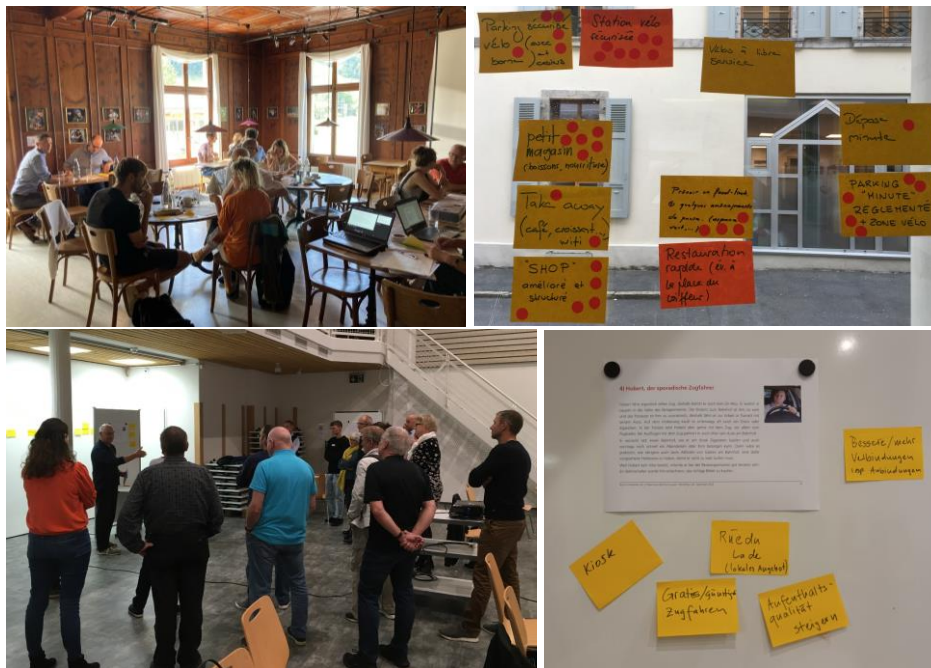


Abbildung 17: Impressionen von den Workshops in Lichtensteig, Laupen und St-Maurice

In den halbtägigen Workshops wurden zunächst die Resultate der Analysen, insbesondere der Nutzungs- und Bedürfniserhebungen, präsentiert und diskutiert. Aufgrund der Typologie konnten im Anschluss in **Kleingruppen** für jede Persona Massnahmen definiert werden, welche ihr die Nutzung des öffentlichen Verkehrs erleichtern würden. Diese wurden anschliessend thematisch zusammengefasst und von den Teilnehmenden bewertet. Die **Massnahmenvorschläge** mit den meisten Stimmen wurden in einem nächsten Schritt konkretisiert im Hinblick auf einen Test im Reallabor. So konnten für alle Regionalbahnhöfe ganz konkret mehrere Massnahmen ausgearbeitet werden. Details dazu finden sich in den jeweiligen Hubkonzepten.

3.2 In Betrieb: Mobilitätshub (er-)leben mit Plug-ins

Anschliessend ist das Projektteam die Umsetzung dieser Massnahmen gemeinsam mit den Pilotgemeinden und weiteren Umsetzungspartner:innen angegangen.

In **Burgdorf** kam keine eigentliche Umsetzung des Reallabors zu Stande. Aufgrund der Komplexität der Bauvorhaben und etablierter Gefässe der Koordination rund um den Bahnhof Burgdorf, war eine öffentlichkeitswirksame Testphase im Rahmen von RegioHub+ nicht möglich. In Form von Massnahmenblättern wurde eine allfällige spätere Realisierung ermöglicht. Es handelte sich um die beiden Massnahmen **Zwischennutzungen (z.B. Kaffeebar) für einen sicheren Aufenthalt** und **Abholen und Verpflegen (z.B. Paketstation, Kühlschrank)**.

In **St-Maurice** konnte aufgrund von Bauarbeiten am ehemaligen Bahnhofbuffet und dessen Vorplatz, die früher gestartet sind, als ursprünglich geplant, sowie aufgrund der laufenden Planung der SBB zum ganzen Bahnhofsareal leider letztlich keine der vorgeschlagenen Massnahmen getestet werden. Weder die Gemeinde noch die SBB erachteten zu diesem Zeitpunkt einen Test als sinnvoll. Geplant waren ein Test einer verbesserten lokalen **Buserschliessung** der weit vom Bahnhof entfernten Quartiere bzw. der Nachbarorte, attraktive **Kurzzeit-Veloabstellplätze**, eine **Velostation** und **Dienstleistungen rund ums Velo**, ein verbessertes **«Kiss+Ride»** (Haltezone, um Personen zum Bahnhof zu bringen oder abzuholen), die Nutzung des neu im Bahnhof angesiedelten **Tourismusbüros für weitere Dienstleistungen**, einen **Begegnungsort** vor dem Bahnhof, eine kleine **Einkaufsmöglichkeit** sowie ein **Café bzw. Take-Away** Angebot.

In **Laupen** konnten verschiedene Massnahmen umgesetzt werden. Direkt aus dem Workshop hervorgegangen waren eine **Beschilderung der Fusswege**, ausgehend vom Bahnhof. Ausserdem wurde am Bahnhof durch die Sensetalbahn bzw. deren Besitzerin SBB eine **Parkplatzbewirtschaftung** eingeführt. Die BLS als Betreiberin der S-Bahn, welche den Bahnhof Laupen bedient, setzte ab Fahrplanwechsel 2023 hauptsächlich neue **Züge mit Bistrowagen** ein, was ein neues Angebot mit Getränke- (inkl. Kaffee) und Snack-Automaten im Zug geschaffen hat (siehe Abbildung 18). Mobility hat ein **zweites Carsharing-Fahrzeug** (Kleinwagen mit Automatikgetriebe) am Bahnhof platziert. Schliesslich wurde die temporäre **Toilette** (Container) durch Brandstiftung zerstört und nicht ersetzt, sondern auf das öffentliche WC im alten Bahnhof verwiesen. Etwas komplizierter war der geplante Test von **gesicherten Veloabstellplätzen**. Nachdem nach mehreren Monaten ein Anbieter (Velopa) gefunden wurde, der im Rahmen eines Pilotprojekts eine Neuentwicklung einer abschliessbaren Velogarage zur Verfügung stellt, wurde nach Interessierten für einen kostenlosen Test gesucht. Obschon in der Umfrage zahlreiche Personen dieses Bedürfnis angegeben hatten, konnten erst gegen Ende Oktober (nach mehreren Monaten und diversen Massnahmen, um darauf aufmerksam zu machen, u.a. Mail-Aufruf an Umfrage-Teilnehmende, Plakat am Bahnhof), fünf interessierte Personen gefunden werden. Somit ist der Test erst

Anfang 2024 gestartet.



Abbildung 18: Impressionen der neuen Massnahmen am Bahnhof Laupen: Neue Züge mit Bistrowagen

In **Lichtensteig** wurde der Bahnhof hingegen 2023 zum Reallabor, in dem diverse Mobilitätslösungen testweise erlebbar gemacht wurden. Auf Basis der erhobenen Bedürfnisse und gesammelten Massnahmenideen wurden fünf Massnahmenfelder erarbeitet, die aus eigentlichen Mobilitätslösungen und weiteren Angeboten rund um den Bahnhof zusammengesetzt sind. Gemeinsam mit dem BFE-geförderten Projekt «Mini.Velostadt» und weiteren Partner:innen sowie mit Unterstützung durch den Kanton St.Gallen (im Rahmen des Energiekonzepts) konnten folgende Angebote und Anlässe realisiert werden:

- **Carsharing:** Am Bahnhof wurden Anfang Februar 2023 in Zusammenarbeit mit Mobility ein Fahrzeug zur geteilten Nutzung platziert (siehe Abbildung 19). Anwohnende von Lichtensteig konnten ein kostenloses dreimonatiges Mobility-Test-Abo beziehen. Die Kosten für die effektive Nutzung des Fahrzeuges trugen die Nutzenden selbst.
- **E-Bike- und E-Trottinett-Sharing:** Ab Ende April 2023 hat der Anbieter TIER Fahrzeuge (7 E-Trottinette und 3 E-Bikes) bereitgestellt, welche am Bahnhof und weiteren markierten Stellen in der Gemeinde ausgeliehen und abgestellt werden. Zu Beginn wurde ein Rabatt auf die ersten drei Fahrten gewährt und OSTWIND-Abonnent:innen erhielten auch eine Ermässigung.



Abbildung 19: Impressionen des Reallabors am Bahnhof Lichtensteig: Car- und E-Trottinett-Sharing

- **Gesicherte Veloabstellplätze:** Um das Velo oder E-Bike sicher abzustellen, wurde Anfang Mai 2023 eine abschliessbare Velogarage eingeweiht (siehe Abbildung 20). Die Garage verfügt zudem über Boxen, die zur Aufbewahrung von E-Bike-Akku, Helm oder Regenkleidung genutzt werden können. Zudem bestand auch die Möglichkeit den Akku in der persönlichen Box kostenlos aufzuladen. Der Schlüssel zur Velogarage konnte bei der Gemeindeverwaltung bezogen werden.



Abbildung 20: Impressionen des Reallabors am Bahnhof Lichtensteig: Mini.Velostation

- **Mitfahrbank:** Um das lokale ÖV Angebot gezielt zu ergänzen, wurden im April 2023 drei Mitfahrbänkli eingerichtet, eines am Bahnhof, eines im Städtli und eines beim Parkplatz eines Ausflugsziels. Das Bänkli wurde durch ein beige gestelltes Plakat mit dem Schriftzug «Mitfahrbank» gekennzeichnet. Autofahrende wurden gebeten, Personen, die auf der Bank sitzen, eine Mitfahrgelegenheit anzubieten.
- **Warteraum, Pop-up-Mobiliar und soziokulturelle Animation:** Das Reallabor am Bahnhof Lichtensteig positionierte sich als offene Plattform, an der auch das Projekt «Summer of Pioneers» beteiligt ist. Der «Summer of Pioneers» fand auf Initiative der Stiftung zukunft.bahnhof, einer örtlichen Arealentwicklerin im Bahnhofsquartier, statt. An vier Abenden zwischen Dezember 2022 und Juli 2023 wurde im Wartsaal zu einem Palaver eingeladen, einem Gesprächsformat mit örtlichen Kulturschaffenden. Im zweiten Wartsaal des Bahnhofsgebäudes öffnete im Mai 2023 zudem ein Gemeinschafts- und Ausstellungsraum der 18-köpfigen Pioniergruppe. Beide ehemaligen Wartsäle wurden so punktuell der Bevölkerung zugänglich gemacht. Die Pionier:innen bespielen im Community-Space am Bahnhof ein Schaufenster mit ihren Vorhaben und Ideen. Ausserdem wurde im Sommer und Herbst drei Mal eine Tavolata auf dem Bahnhofplatz organisiert. Bei mitgebrachten Speisen von Artischockensalat bis Zucchetticake sind dabei Lichtensteiger:innen, Pionier:innen und Gäste zu einem Essen zusammen gekommen und haben gezeigt, dass das Bahnhofareal auch für gesellige Anlässe Potential bietet.

3.3 Lernen und Evaluieren

Als letzter Schritt der Reallabor-Phase war ursprünglich eine zweite Welle von Tandem-Begleitungen sowie eine «Nachher»-Online-Umfrage geplant. Aufgrund der geänderten Ausgangslage wurde die Evaluation des Reallabors angepasst und auf die zweiten Tandem-Begleitungen verzichtet. Die Erfahrung der ersten Begleitungen hatte gezeigt, dass diese sehr aufwändig waren und für die Evaluation nicht die geeignete Form gewesen wären.

Im Rahmen eines Online-Workshops mit den Gemeinden und weiteren Stakeholdern wurde u.a. eine Evaluation des Vorgehens durchgeführt (siehe 3.3.1). In Burgdorf und St-Maurice wurden aufgrund der Tatsache, dass es zu keinem Reallabor kam, keine weiteren Evaluationen durchgeführt. In Laupen und Lichtensteig hingegen wurde eine kurze Online-Umfrage sowie eine Befragung vor Ort am Bahnhof realisiert, um die umgesetzten Massnahmen zu evaluieren (siehe 3.3.2).

3.3.1 Online-Workshop Evaluation Gemeinden

Am 13. September 2023 wurde ein Online-Workshop durchgeführt, der einerseits der Evaluation des Prozesses von RegioHub+ diente und andererseits der Diskussion von Form und Inhalten des Baukastens (siehe Kapitel 5). Neben den Mitgliedern des Projektteams von bfm, Universität Bern sowie The Behavior Lab nahmen an diesem Workshop Personen der Pilotgemeinden, der SBB sowie des Bundesamts für Raumentwicklung ARE teil.

Dabei hat sich gezeigt, dass der Ansatz in verschiedener Hinsicht **positiv** war. Insbesondere die Koordinationsrolle in diesem Prozess mit zahlreichen Akteur:innen, welche das bfm wahrgenommen hat, wurde von den Pilotgemeinden als hilfreich wahrgenommen. Ohne eine:n «Kümmerer:in», der/die die verschiedenen Personen zusammenbringt und koordiniert, wäre die Umsetzung von Massnahmen und partizipativen Prozessen für die Pilotgemeinden mit ihren begrenzten Ressourcen unmöglich gewesen. Wichtig war auch, die Akteur:innen, welche die Areale am und um den Bahnhof besitzen, mit ins Boot zu holen. Weiterhin wurden auch die Resultate der Analyse hervorgehoben und die Tatsache, dass diese in den meisten Gemeinden einen hohen Rücklauf hatten und auch Resultate hervorbrachten, die in anderen Projekten hilfreich waren.

Als **herausfordernd** hat sich hingegen der Zeitplan erwiesen. Aus unterschiedlichen Gründen hat es teilweise sehr lange gedauert, bis Massnahmen umgesetzt werden konnten. Oder es hat im Rahmen des Projekts nicht mehr dazu gereicht, auch aufgrund mangelnder personeller Ressourcen oder fehlendem Interesse am Betrieb von erwünschten Angeboten am Bahnhof. Die fehlende Finanzierung von zu testenden Massnahmen machte dies auch nicht einfacher. Aufgrund von knappen finanziellen Mitteln bei den beteiligten Pilotgemeinden bestand so eine zusätzliche Hürde für den Test von Massnahmen, die teilweise durch den Einsatz anderer Stakeholder, wie Mobilitätsanbietern, gemeistert werden konnte. Auch der grosse Aufwand für die Kommunikation wurde teilweise unterschätzt und konnte von den Pilotgemeinden nicht wie gewünscht wahrgenommen werden.

Die Lücke zwischen den Bedürfnissen, welche in den Erhebungen genannt wurden, und den letztlich konkreten Nutzungen von Massnahmen in den Reallaboren waren erkenntnisreich. So hat sich die Zusammenarbeit zwischen Mobilitäts- und Planungsexpert:innen mit Verhaltenswissenschaftler:innen als gewinnbringend herausgestellt. Nur so konnten vertiefte psychologische Er-

kenntnisse oder nicht direkt beobachtbare Einflussfaktoren herausgearbeitet und mit dem mobilitätsplanerischen Fachwissen zu relevanten Nutzungshemmnissen kombiniert werden.

3.3.2 Evaluation der Reallabore

In **Laupen** und **Lichtensteig** wurde zur Evaluation der umgesetzten Massnahmen eine **Befragung vor Ort** am Bahnhof an je einem Tag im Herbst 2023 realisiert. In Lichtensteig wurde dieser Fragebogen auch als **Online-Umfrage** den Personen geschickt, welche in der ersten Befragung ihre Adresse hinterlassen hatten. In Laupen ist dies im Zusammenhang mit dem noch ausstehenden Test der Veloboxen ab Anfang 2024 geplant.

In **Lichtensteig** haben rund 70 Personen an der Evaluation teilgenommen, ein Viertel davon hatte bereits die erste Umfrage beantwortet. Rund zwei Drittel von ihnen nutzen den Bahnhof mindestens einmal pro Woche oder häufiger. Die meisten neuen Mobilitäts-Angebote am Bahnhof sind den Befragten aufgefallen, insbesondere die Mitfahrbänkli und das Mobility-Carsharing-Auto. Am häufigsten genutzt wurden die E-Trottinette, nämlich von rund einem Drittel der befragten Personen. Auch die Velostation ist beliebt, 14% nutzen diese sogar täglich. Etwas mehr als 20% haben mindestens einmal das Carsharing-Fahrzeug genutzt. Die weiteren Angebote waren noch beliebter: rund zwei Drittel der Befragten haben mindestens einmal den offenen Wartsaal besucht und etwas weniger an einem Rundgang in Lichtensteig teilgenommen. Fast die Hälfte hat mindestens einmal den Community Space besucht.

10% der Befragten (N=70) nutzen den Bahnhof Lichtensteig aufgrund der neuen Angebote häufiger. **Gründe für die Nutzung** der Mobilitätsangebote waren für rund die Hälfte der Befragten unter anderem die Neugierde gegenüber neuen Angeboten und die Tatsache, dass der Bahnhof dadurch an Attraktivität gewinnt oder besser erreichbar sei. Rund drei Viertel der Befragten, welche bis jetzt keine der neuen Mobilitätsangebote getestet haben, haben dafür keinen Bedarf. Die andern wussten entweder nichts von den Angeboten oder fanden sie zu teuer oder die Anmeldung zu aufwändig. Bei den weiteren Angeboten war vor allem die Neugierde ausschlaggebend für die Nutzung. Der Hälfte der Befragten waren aber nicht alle Angebote bekannt, es besteht also noch Verbesserungspotential bei der gezielten Kommunikation.

Zwischen den Antworten in der Online-Umfrage und den vor Ort befragten Personen gab es einige Unterschiede. So waren die Rückmeldungen zu den E-Trottinetten beispielsweise online deutlich positiver als vor Ort. Dies zeigt die **Wichtigkeit des mehrschichtigen Vorgehens** bei RegioHub+. Um ein umfassendes Bild zu erhalten, sollten also nicht nur über eine Online-Umfrage bei bereits interessierten oder affinen Personen Antworten eingeholt werden, sondern auch Personen vor Ort angesprochen werden, die nicht unbedingt von sich aus an einer Evaluation teilnehmen würden.

In **Laupen** hat die erste Evaluation vor Ort gezeigt, dass die Massnahmen weniger bekannt waren und einigen der 45 Befragten gar nicht aufgefallen sind. Dies erklärt sich unter anderem dadurch, dass die Personen von den Angeboten nicht betroffen sind: zwei Drittel haben angegeben, dass sie in der Regel zu Fuss zum Bahnhof gehen. Der Wegfall von Angeboten wie dem WC am Bahnhof wurde jedoch von über zwei Dritteln bedauert, obwohl es am alten Bahnhof weiterhin ein öffentliches WC gibt und auch im Zug eines vorhanden ist und dieser jeweils 20 Minuten Standzeit in Laupen hat. Dies deutet auch darauf hin, dass hier allenfalls mit kommunikativen Massnahmen eine stärkere Wirkung erzielt werden kann. Die neue Fusswegbeschilderung wird von

der grossen Mehrheit begrüsst, auch wenn die meisten persönlich nicht darauf angewiesen sind. Schliesslich wünschen sich nach wie vor fast die Hälfte der Befragten wieder ein Verpflegungsangebot am Bahnhof.

4 Hubkonzepte

Für alle vier im Rahmen des Projekts bearbeiteten Regionalbahnhöfe wurde zuhanden der Gemeinden ein Hubkonzept erarbeitet. Dieses umfasst eine **Analyse** des Bahnhofs und beinhaltet **Empfehlungen** für die Gemeinde, wie sich der Regionalbahnhof mittelfristig, d.h. in den nächsten 10 Jahren entwickeln sollte, um den Bedürfnissen der aktuellen und potenziellen Nutzer:innen gerecht zu werden. Das Hub-Konzept dient als **Umsetzungsinstrument**, um den Regionalbahnhof als Hub entlang der bestehenden strategischen Leitlinien zu etablieren.

Konkreter beinhalten die Hubkonzepte in der **Analyse** die im Kapitel 2 aufgeführten Elemente zu den bestehenden Angeboten, den geplanten Entwicklungen am Bahnhof und dessen Umfeld sowie die Resultate betreffend Nutzung und Bedürfnissen der Nutzer:innen. Darin werden die Erkenntnisse aus der Online-Umfrage und den weiteren Methoden sowie die für jeden Bahnhof spezifisch ausformulierte Nutzer:innen-Typologie als Synthese der Analyse aufgeführt.

Des Weiteren werden Massnahmen erläutert, welche aufgrund der Analyse erarbeitet und – wo möglich – in Reallaboren getestet wurden. Die **Lernerfahrung** aus den Reallaboren wurde in den betreffenden Hubkonzepten ebenfalls dargelegt und die Ergebnisse der Evaluation vorgestellt. Darauf aufbauend werden **Handlungsempfehlungen** formuliert, welche eine Verstetigung der getesteten Massnahmen im Sinne von Businessmodellen ermöglichen sollen.

Das Hubkonzept wird immer auch in Abhängigkeit anderer kommunaler oder regionaler **Planungsinstrumente** und **strategischer Leitlinien** formuliert, um seine Realisierung zu gewährleisten.

5 Baukasten

Der Baukasten dient der **Dokumentation** und vor allem auch der **Multiplikation** von RegioHub+. Er ist ein Hilfsmittel, das befähigt, Regionalbahnhöfe nutzer:innenorientiert weiterzuentwickeln.

Der **Fokus** liegt dabei auf Verkehrsdrehscheiben der Typen III (Drehscheibe einer weiteren Agglomeration) und IV (Drehscheibe eines regionalen Knotens) gemäss Definition des ARE (siehe Abbildung 21). Denkbar sind auch Anwendungen bei Drehscheiben des Typ V zur Bündelung des MIV.

Drehscheibe einer weiteren Agglomeration (Typ III)	Ähnlich wie bei den Hauptdrehscheiben der grösseren Agglomerationen sind die zentralen Bahnhöfe der Agglomerationen wichtig für den Umstieg vom lokalen (meist strassengebundenen) ÖV auf den schienengebundenen ÖV. Zusätzlich kann die Rolle des MIV sowie von Sharing-Angeboten in kleineren Agglomerationen eine bedeutende Rolle spielen. Beispiele: Bahnhöfe Thun, Yverdon
Drehscheibe eines regionalen Knotens (Typ IV)	Dort geschieht insbesondere der Übergang zwischen dem Individualverkehr aus dem ländlichen Raum (Auto, Fuss und Velo) zum öffentlichen Verkehr, vorrangig an einer Regionalbahn- oder S-Bahnhaltestelle. Solche Anlagen bestehen heute bereits als Park and Ride (P+R) und Bike and Ride (B+R). Im Vordergrund steht der Umstieg vom lokalen ÖV oder Langsamverkehr sowie mittels P+R vom MIV zum schienengebundenen Fern- und Regionalverkehr. Auch in den Regionalzentren sind für die Feinverteilung Sharing-Angebote hilfreich. Beispiele: Bahnhöfe Münsingen, Rolle, Wil

Abbildung 21: Drehscheiben Typ III und IV (Quelle: ARE)

Zielgruppen des Baukastens (wie auch allgemeiner formuliert des Prozesses RegioHub+) sind **Gemeinden** und **Regionen** sowie **weitere Akteur:innen** wie z.B. ARE, Transportunternehmen oder Planungsfachleute. Insbesondere sollen auch Bahnbetreiber angesprochen und eingebunden werden sowie Anbieter von Mobilitätslösungen (wie z.B. Sharing-Anbieter). Insbesondere kleinere Gemeinden (also fast alle Gemeinden mit Regionalbahnhöfen) sollen angesprochen werden. Diese haben nicht die Ressourcen und das Fachwissen, um einen Prozess wie RegioHub+ selbst durchzuführen. Sie sollen durch den Baukasten möglichst niederschwellig auf RegioHub+ hingewiesen werden und anschliessend eine Ansprechstelle haben, um das Thema zu vertiefen.

Der Baukasten weist auch auf **weitere Quellen** zum Thema hin, insbesondere die Publikationen des Programms Verkehrsdrehscheiben des ARE sowie die Planungshilfe Verkehrsdrehscheiben des VöV. Das Vorgehen von RegioHub+ kann dabei insbesondere als konkretes Beispiel verstanden werden für den Teil «M3 Methoden für das Verständnis von Nutzenden» der VöV-Planungshilfe. Ausserdem beinhaltet der Prozess von RegioHub+ eine Unterstützung von kleineren und mittleren Gemeinden bei der Entwicklung von Verkehrsdrehscheiben und den zahlreichen involvierten Akteur:innen und Prozessen, die der VöV beschreibt.

Der **Baukasten** ist dynamisch als Website gestaltet und kann unter www.regiohub.ch erreicht werden. Er ist bewusst kurz gehalten und soll für die genannten Zielgruppen aufzeigen, was RegioHub+ umfasst und was dadurch erreicht werden kann. Er soll gleichzeitig auch Quick Wins ermöglichen, indem Massnahmen aufgeführt werden, welche an Regionalbahnhöfen teilweise auch als Sofortmassnahmen umgesetzt werden können.

6 Fazit

Der Prozess RegioHub+ hat im Rahmen des **Pilotprojekts** an den vier Bahnhöfen Burgdorf BE, Laupen BE, Lichtensteig SG und St-Maurice VS zwischen 2021 und 2023 zu wertvollen Erkenntnissen zu Aufbau, Betrieb und Koordination von nutzer:innenorientierten Verkehrsdrehscheiben geführt.

Es wurde festgestellt, dass Gemeinden und Städte für ihre Bahnhöfe **Fürsprecher:innen** benötigen, die sich der **Koordination** annehmen können und Stakeholder-Management betreiben, insbesondere an den kleineren Verkehrsdrehscheiben (Typen III-V gemäss Definition des ARE¹²). Diese Erkenntnis deckt sich auch mit den Erfahrungen, welche die Stakeholder im Rahmen anderer Pilotprojekte gemacht haben oder wurde in diversen Bahnhofplanungen offensichtlich.

Mobilitätshubs als Schnittstellen im Gesamtmobilitätssystem haben immer **unterschiedliche Zeitlichkeiten** der Entwicklung ihrer Bestandteile und Angebote, da verschiedene Staatsebenen, Transportunternehmen und Prozesse der Siedlungsentwicklung zusammenkommen. Daher ist die Entwicklung eines Hubs zwingend inkrementell, nach dem Motto: «Es passt nie, also eigentlich immer».

Dabei ist der einbezogene **Perimeter** des Bahnhofs zentral: dieser darf nicht zu eng gefasst werden, da sowohl die Auswirkungen wie auch die Potentiale des Umfelds des Bahnhofs variieren und von Fall zu Fall eine relevante Abgrenzung festgelegt werden muss. Um nicht nur dem mobilitätsrelevanten Teil des Bahnhofs gerecht zu werden, sondern um ein aktives Verständnis des Aufenthaltsorts und Umsteigeorts zu erlangen, sollte also nicht nur ein planerischer Zustand des Areals, z.B. bezogen auf das Grundeigentum, in die Überlegungen einbezogen werden, sondern ein funktionaler Raum in städte-/ortsbaulichem Massstab. Zusätzlich darf aber auch eine grossräumigere Sicht auf den gesamten funktionalen Raum, in dem sich der Bahnhof befindet, nicht vernachlässigt werden, und sind übergeordnete Akteure einzubeziehen. Denn die Vertiefungsstudie «Begleitende Massnahmen zu Verkehrsdrehscheiben» (ARE 2023) kommt zum Schluss, dass insbesondere übergeordnete begleitende Massnahmen auf strategischer Ebene zusammen mit den Verkehrsdrehscheiben zu planen sind.

Im Rahmen des Pilotprojekts haben wir festgestellt, dass sich das methodische Vorgehen von RegioHub+ für Gemeinden und Städte eignet, die sich auf der **«Landkarte» der Mobilitäts-Ökosysteme** positionieren möchten (z.B. «vergessene Bahnhöfe» in übergeordneten Planungen). Weiter eignet sich der Prozess für Gemeinden und Städte, denen eine **zielgruppenbezogene und nutzer:innen-orientierte Grundlage** ihrer (potentiellen) Bahnhofsnutzung fehlt und die nach einer Einbettung des Bahnhofs in den örtlichen Kontext suchen (d.h. wo die Bahnhöfe «vergessene Orte» sind). Schliesslich ist die getestete Erarbeitung von Personae geeignet, um insbesondere weniger ÖV-affine Zielgruppen zu beschreiben und mit Massnahmen anzusprechen (d.h. **Nutzungshemmnisse potentieller Zielgruppen** anstelle von Nutzungsgründen bestehender Nutzer:innen zu verstehen und als Grundlage für die Entwicklung von Massnahmen zu nehmen).

Die **Projektdauer** des Pilotvorhabens war für die Realisierung von Reallaboren, wie sich herausgestellt hat, in den meisten Fällen zu kurz. Insgesamt hat sich gezeigt, dass die Umsetzung von

¹² Typ III: Drehscheibe einer weiteren Agglomeration

Typ IV: Drehscheibe eines regionalen Knotens

Typ V: Drehscheiben zur Bündelung des MIV

Massnahmen für Reallabore oft schwieriger und langwieriger sind als gedacht, so bedarf es auch für temporäre Installationen am oder im Umfeld der Bahnhöfe einer **Bewilligung** oder des Einbezugs von diversen Stakeholdern, was die Prozesse schnell in die Länge ziehen kann.

Mitunter ist auch die Idee des niederschweligen Testens im Reallabor bei den Stakeholdern wenig erprobt, weshalb je nach Pilotgemeinde und involvierten Stakeholdern mehr oder weniger **Überzeugungsarbeit** für dieses ergebnisoffene Arbeiten notwendig war.

Aber **probieren geht über studieren**: Ausprobieren in Reallaboren ist zentral, um Verhaltensänderungen auf Basis von typologischen Nutzer:innenbetrachtungen zu prüfen und um langfristige Entwicklungspotenziale genauer abzustecken. Damit wird essentielle **Übersetzungsarbeit** geleistet, um langfristig angelegte Angebotsplanungen (STEP, ZEP etc.) in einen Dialog mit dazu notwendigen nachfrageseitigen, ortsspezifischen Potenzialen zu bringen. Dies betrifft insbesondere die in einer Vielzahl vorhandenen, nahe an der ersten/letzten Meile gelegenen Drehscheiben des Typs III-V, weil in diesen Kontexten der Sprung im Mobilitätsverhalten vom IST zum SOLL am grössten ist.

Die **Finanzierung und Umsetzung** der Massnahmen als ergebnisoffene, kommunikationsstarke Reallabore hat sich auch durch die aktuellen Entwicklungen noch zusätzlich erschwert. Viele Gemeinden aber auch andere involvierte Stellen haben aufgrund des Ukraine-Kriegs und der Energie-Krise wie auch der in der ersten Projektphase anhaltenden Pandemie ihre Schwerpunkte oder Finanzierungsmöglichkeiten neu ausrichten müssen.

Die **Evaluation** der durchgeführten Reallabore hat gezeigt, dass nicht alle neuen (Mobilitäts-)Angebote am Bahnhof wahrgenommen und häufig genutzt werden. Bei attraktiven und zentralen Massnahmen für die Erreichung des Bahnhofs wie der Einführung eines neuen Sharing-Systems kann jedoch bereits eine Testphase dazu führen, dass der Bahnhof dadurch häufiger genutzt wird. Der Vergleich der beiden Reallabore zeigt, dass ein umfassendes Angebot an Massnahmen wie in Lichtensteig auch zu spürbareren Auswirkungen und einer umfassenderen Nutzung führte als vereinzelte Massnahmen wie in Laupen. Allerdings haben die Evaluationen auch gezeigt, dass neue Angebote einer gezielten und umfassenden **Kommunikation** bedürfen, damit alle potentiell Interessierten davon Kenntnis erlangen und diese auch nutzen können.

Schliesslich hat das gewählte Vorgehen gezeigt, dass es zielführend und relevant ist, immer einen Schritt weiter zu gehen als nur mit «klassischen» Methoden der **Partizipation** die Bevölkerung einzubeziehen. Eine Online-Befragung mit QR-Code am Bahnhof erreicht nur Leute, die sowieso schon interessiert sind, eine Einladung zum Workshop an Transportunternehmen und Ortsparteien nur die Menschen, die sich bereits mit der räumlichen Entwicklung der Gemeinde beschäftigen. Es müssen auch aktiv Leute vor Ort befragt werden, um Stimmen von Menschen einzuholen, die sich noch nicht aktiv in der Gemeindeentwicklung einbringen. Weitere alternative Einbezugsmöglichkeiten können durch partizipative Workshops mit Stakeholdern und Bewohner:innen geschaffen werden, was die potentiellen Nutzer:innen zum Testen bewegt und sie dabei begleitet. Es sollte also bei jeder Phase über die technisch-raumplanerische Arbeit hinaus einen Schritt näher an die Bevölkerung und die (potentiellen) Stakeholder und Nutzer:innen gemacht werden, um deren Bedürfnisse zu verstehen und eine intensivere Nutzung der Regionalbahnhöfe zu erreichen.