

Strategische Überlegungen zwischen Raumplanung und ÖV-Systemplanung.

17.04.2024

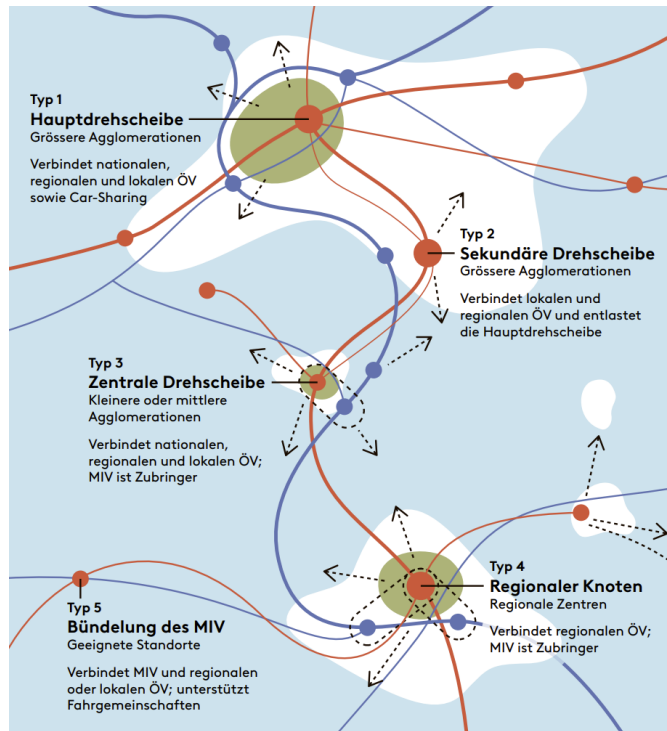
1. Fachtagung Netzwerk Verkehrsdrehscheiben

Annette Antz, SBB

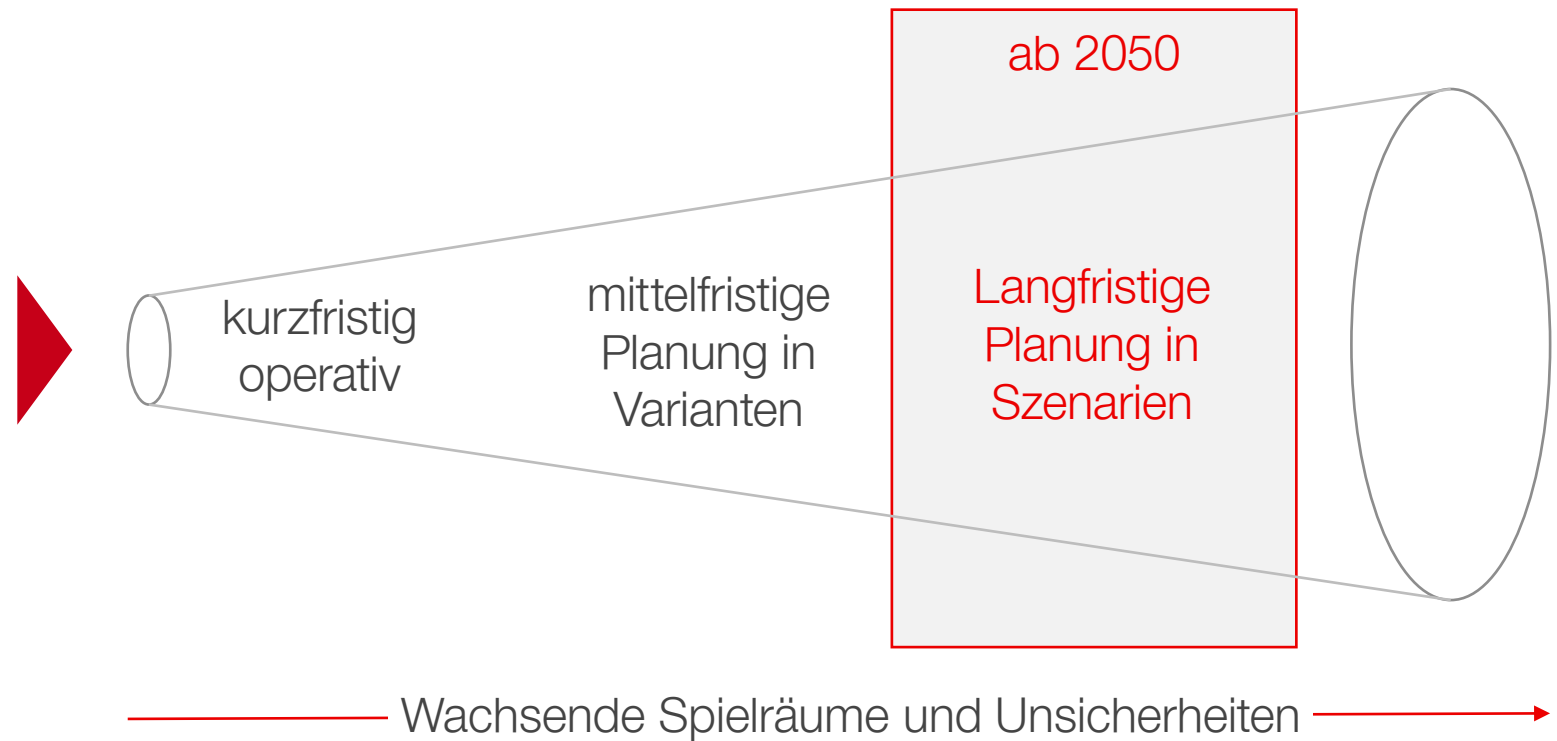


Verkehrsdrehscheiben (VDS) - die Vorgaben des Bundes wirken in allen Planungshorizonten.

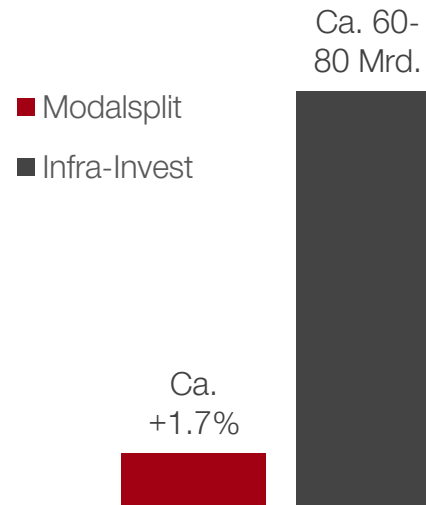
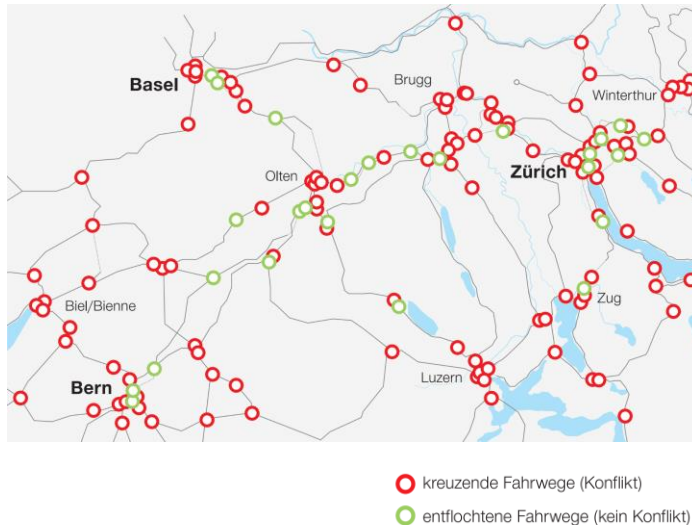
Vorgaben des Bundes



Umsetzung



VDS als Chance das Bahn- und öV-System weiterzudenken. Grenzen des heutigen Systems sind erreicht.



Das Knotenprinzip der Bahn 2000 ist an der die **Kapazitätsgrenze**, die **Komplexität** des Gesamtsystems steigt überproportional.

Mit aktuellen Planungsprämissen folgen hohe **Investitions- & Unterhaltskosten** und ein kleiner Effekt auf den Modalsplit.

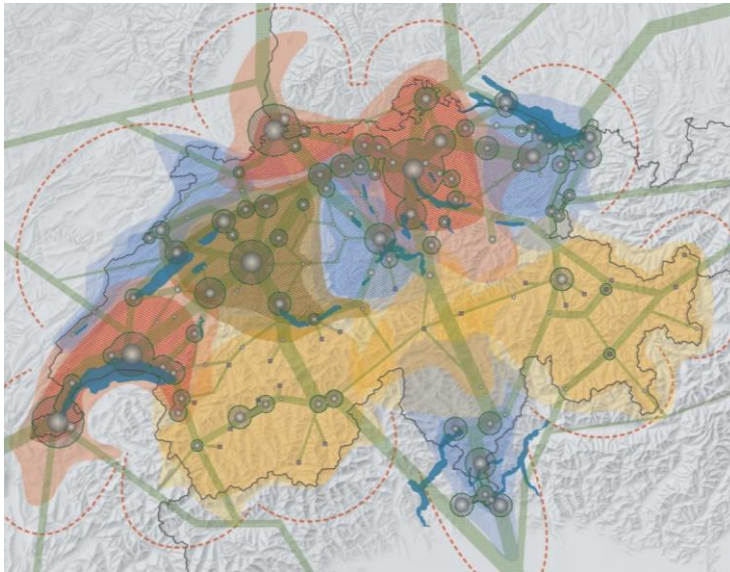
Quelle: Studie „BAHN 2050 Kernsatz 3: Verdoppelung Modalsplit“ (2021)



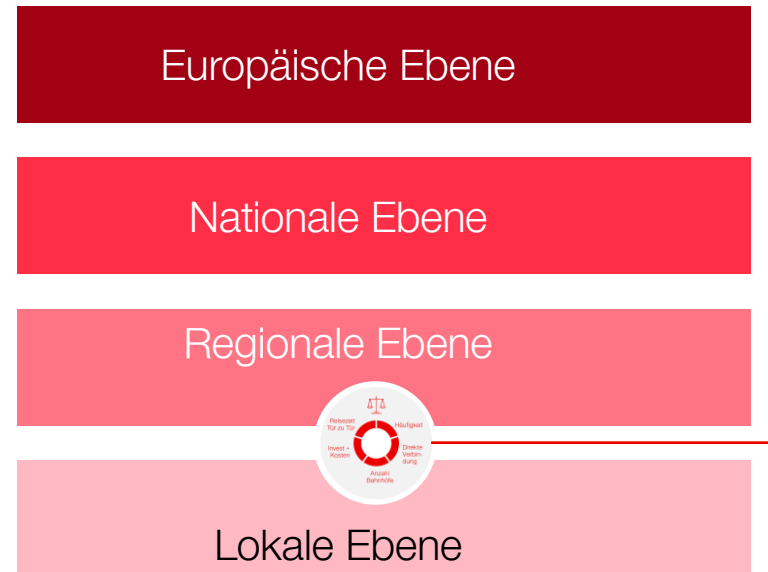
Die nötigen Ausbauten und Tiefbahnhöfe **brauchen zu lange**. Flächen für Ausbauten, Unterhalt, Abstellung und Logistik werden knapper.

Integrierte Planung = Durchlässigkeit und Abwägen über alle Raumtypen, Mobilitätsbedürfnisse und Verkehrsmittel.

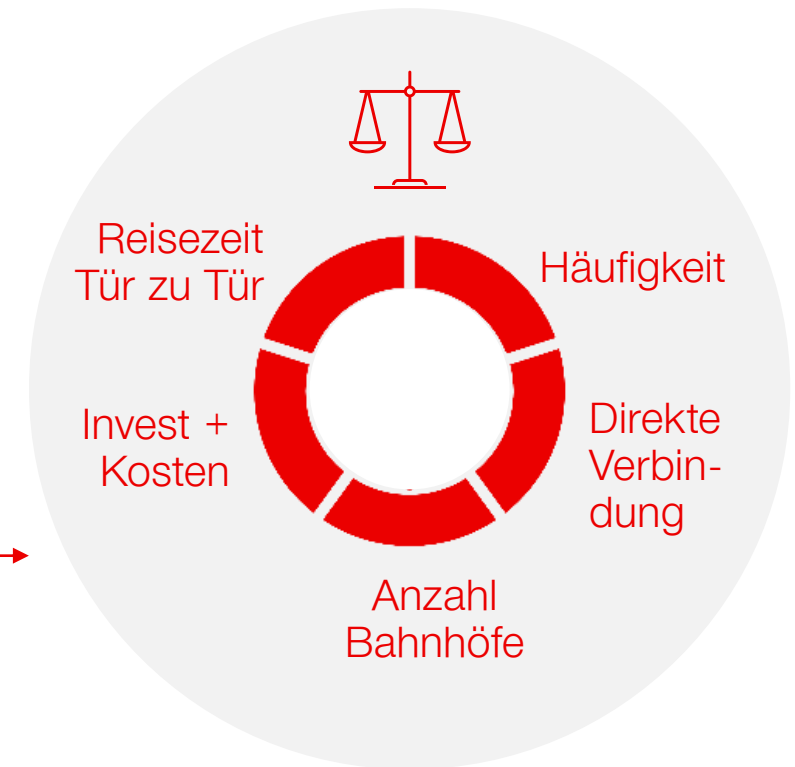
Raumtypen



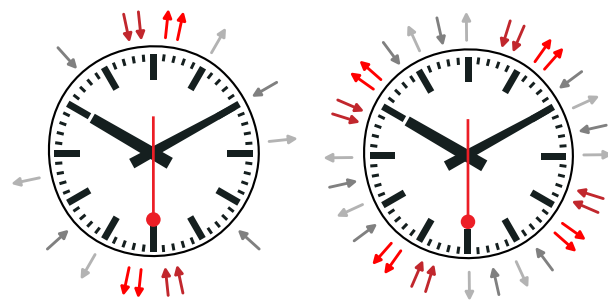
Angebotsebenen



Abwägen



Unsere Überlegungen stellen das nachhaltige Verkehrsverhalten der Bevölkerung und die Effizienz des Systems ins Zentrum.

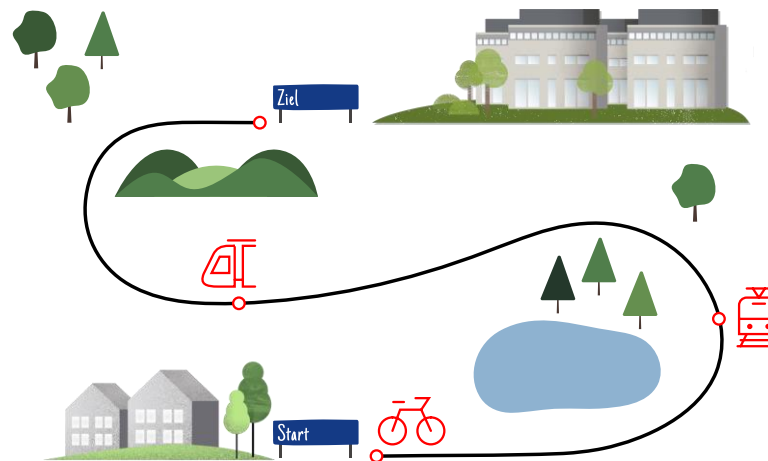


Heute

Zielbild Mobilität

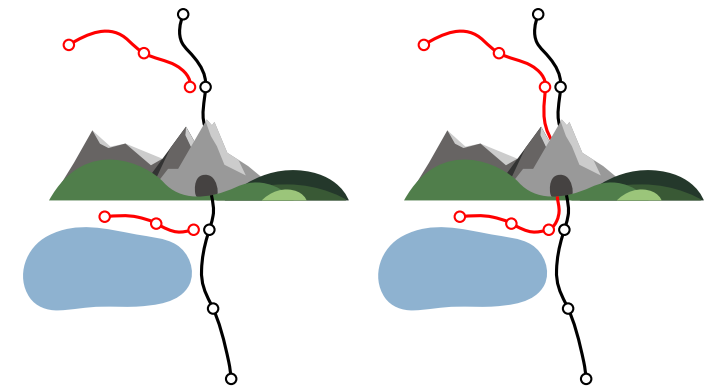
Häufiger

«Alle 15 Minuten ein Zug.»



Schneller

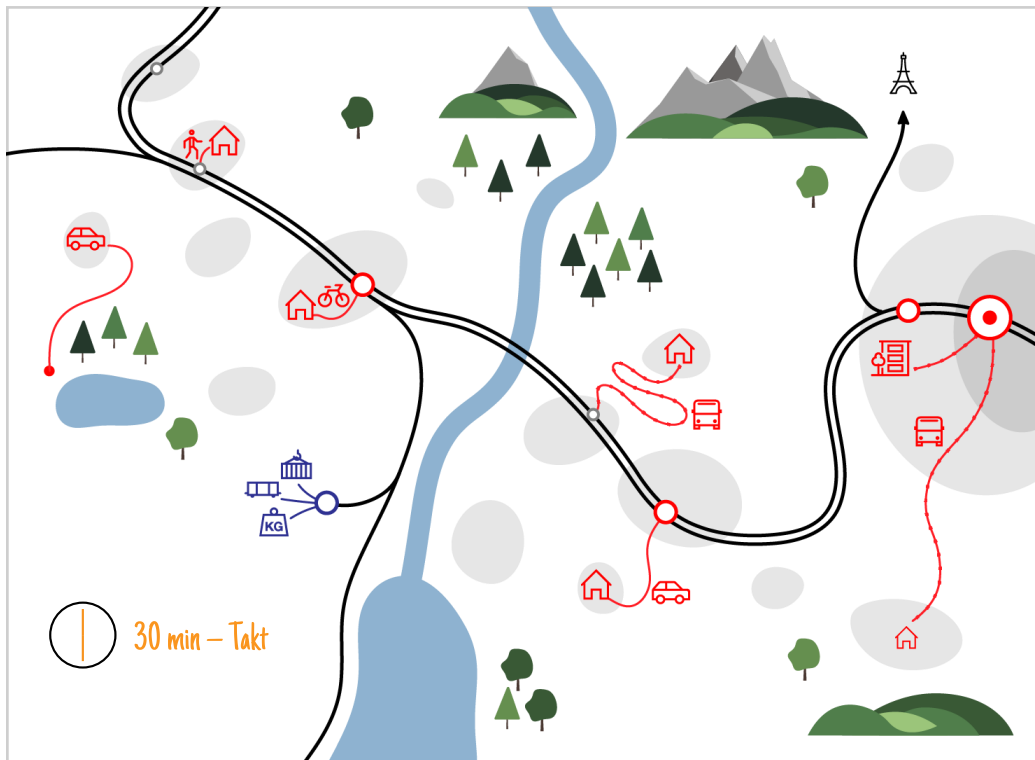
«nahtlos von Tür-zu-Tür»



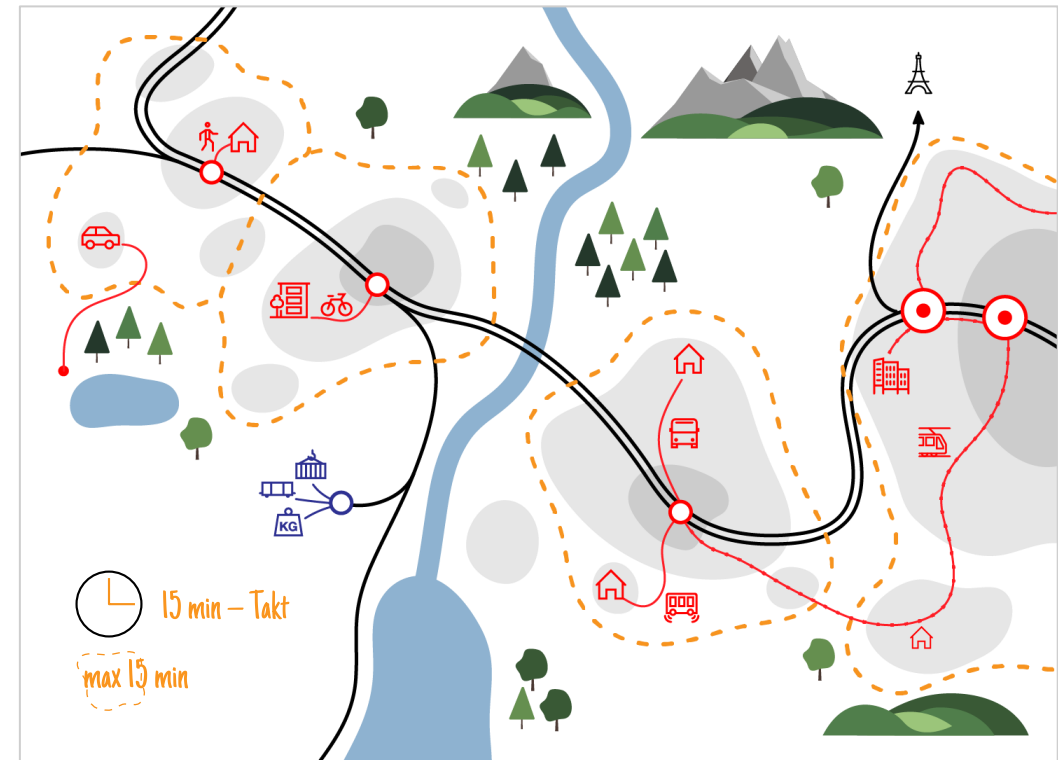
Flexibler

«So direkt wie möglich»

Innert 15 Minuten mit dem geeigneten Verkehrsmittel zu einer Verkehrsdrehscheibe – alle 15 Minuten ein Zug.



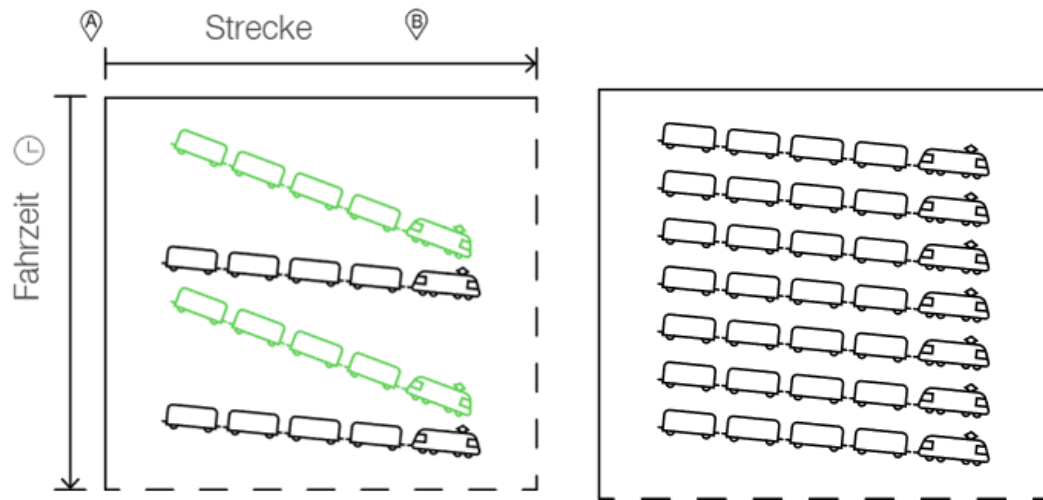
Heute



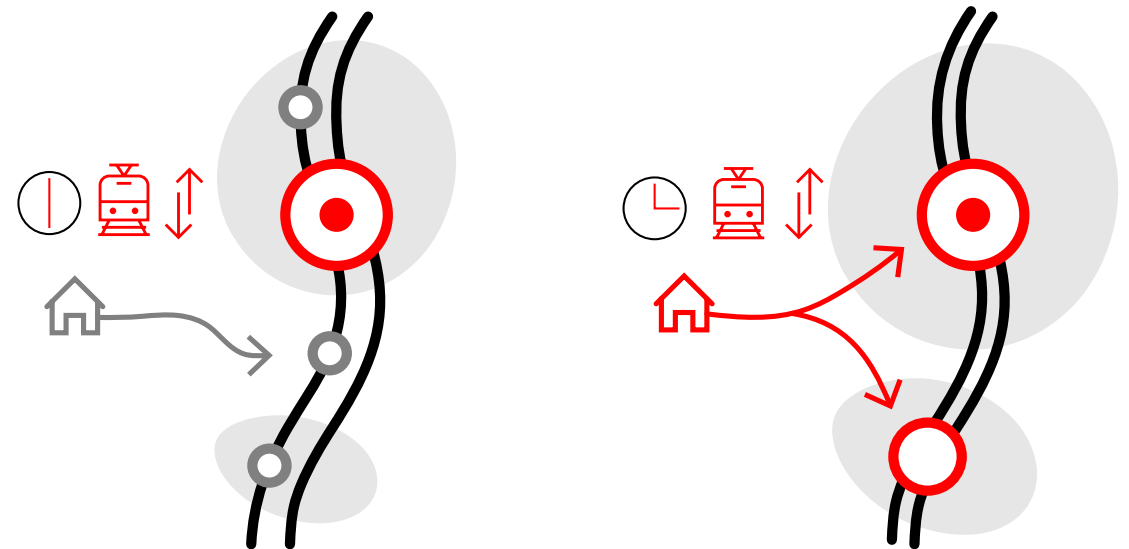
Zielbild Mobilität

Häufiger alle 15 Minuten auf der bestehenden resp. bis 2040 geplanten Infrastruktur.

Mehr Kapazität durch Harmonisierung der Geschwindigkeiten und ...



... eine optimierte Haltepolitik.
Jeder Bahnhof eine Verkehrsdrehscheibe.

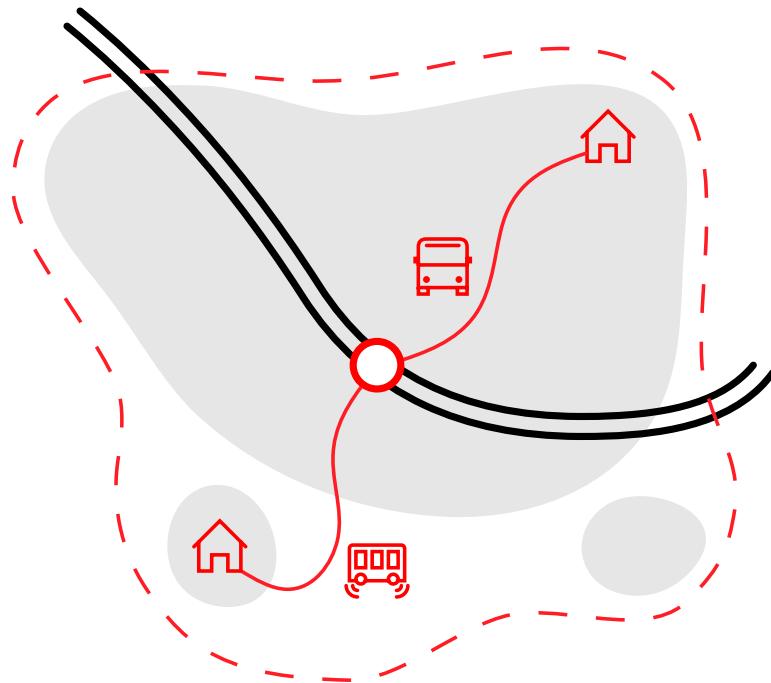




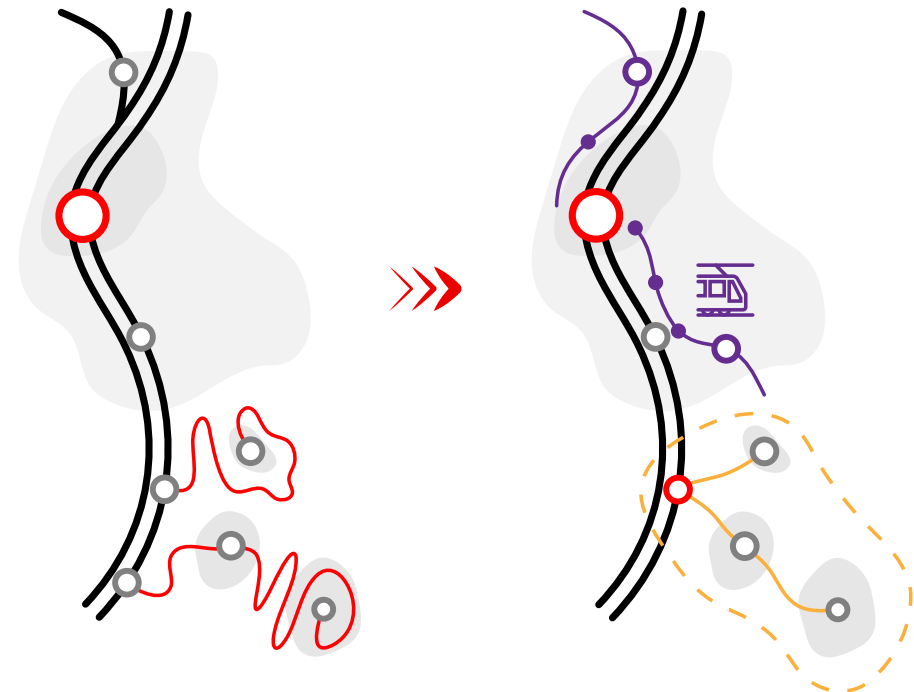
- ## VDS im regionalen Bahnverkehr

Schneller dank optimierten Reiseketten von Tür zu Tür. Die Gesamtmobilität im Fokus.

15' Mobilitätsräume um die Verkehrsdrehscheiben
mit dem geeigneten Verkehrsmittel erreichbar.



Tram, Lightrail, eVelo oder On-Demand ergänzen
die Bahn je nach Raumtyp komplementär.

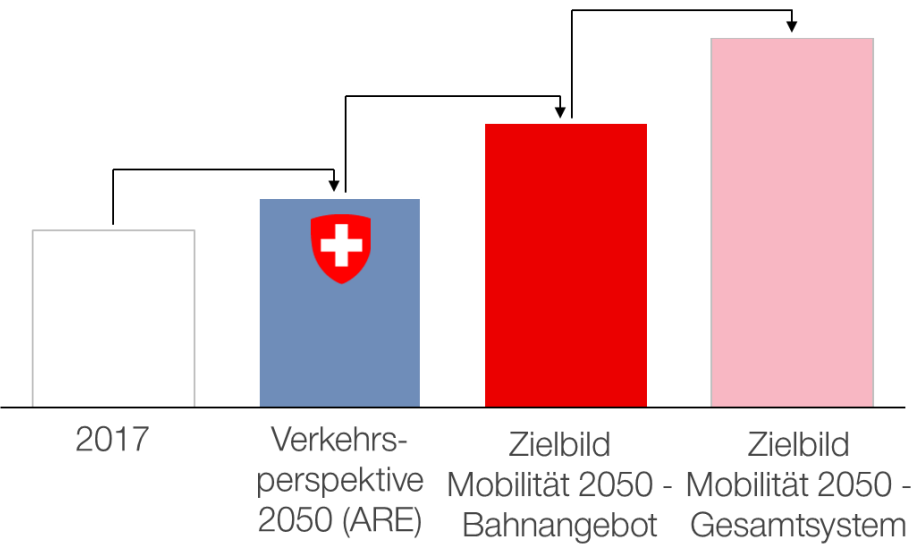


Exemplarische, schweizweite Planungsskizze führt zu ersten, positiven Ergebnissen.

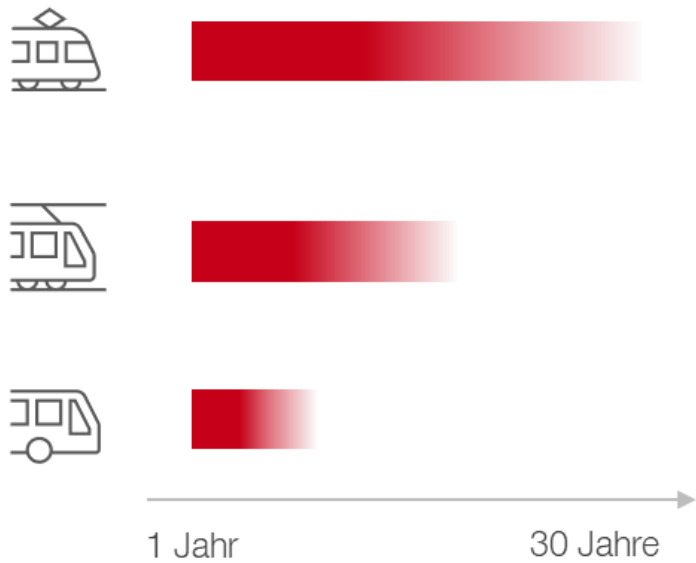
Ein neues Bahn- und Nahverkehrskonzept kann einen relevanten Beitrag zum öV-Modalsplit leisten und schneller eine Wirkung erzielen als „wwb“

Modalsplit

Anteil Bahn (PKM, Binnenverkehr, DWV)



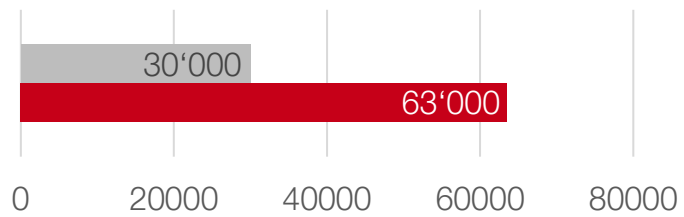
Dauer für Planung und Bau



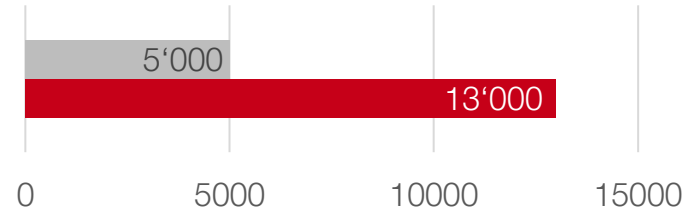
Stärkung der Verkehrsdrehscheiben als Element der regionalen Wertschöpfung. Skalierbare Ansätze.



Beispiel Zentrumsbahnhof mit urbaner Struktur



Beispiel Zentrumsbahnhof mit ländlichem Umfeld



Ein-/Aussteigende 2017

Ein-/Aussteigende 2050 Zielbild Mobilität

Erste Schlussfolgerung zur Diskussion.

- **Gesamtmobilitätssystem.** Wesensgerechter Einsatz der Verkehrsträger und Verkehrsmittel. Die Bahn ist nicht immer die beste Lösung. Denken in komplementären Systemen.
- **15 Minuten Qualität.** Die öV-Verfügbarkeit im periurbanen und ländlichen Raum kann sich dem Angebot in den Städten und Agglomerationen angleichen. Sofern die Innenentwicklung um die Verkehrsdrehscheiben weiterhin umgesetzt wird ...
- **Jeder Bahnhof ist eine Verkehrsdrehscheibe** mit hoher Siedlungsqualität und zentralörtlichen Funktionen. Jeder Zug im 15 Minuten Takt hat von dort eine Anbindung mit dem Nahverkehr, eVelo und Fuss.
- **Bahn & Bus 2050.** Dem Nahverkehr und den **VDS** kommt eine Schlüsselrolle zu. Neue Angebotsformen fördern. Dem Auto kommt immer noch eine grosse Bedeutung zu. Privat oder sharing?
- **Integrierte Planung und Finanzierung.** Die Schnittstelle zwischen der STEP-Planung und den Agglomerationsprogrammen zu einer Nahtstelle umwandeln, um Fehlanreize zu vermeiden. **VDS** integriert planen.
- **Die Zukunft bleibt ungewiss.** Etappier- und Skalierbarkeit bei der Umsetzung von **VDS** mitdenken.