



forum
velostationenschweiz



forum
bikesharingschweiz

GRUPPENDISKUSSION 3

VELOPARKIERUNG IN VERKEHRSDREHSCHLEIFEN

Helen Bisang, wissenschaftliche Mitarbeiterin, Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)

Diego Schnyder, wissenschaftlicher Mitarbeiter, IRAP,
Ostschweizer Fachhochschule

Moderation: **Christoph Merkli**, Leiter Infrastruktur und Politik, Pro Velo Schweiz

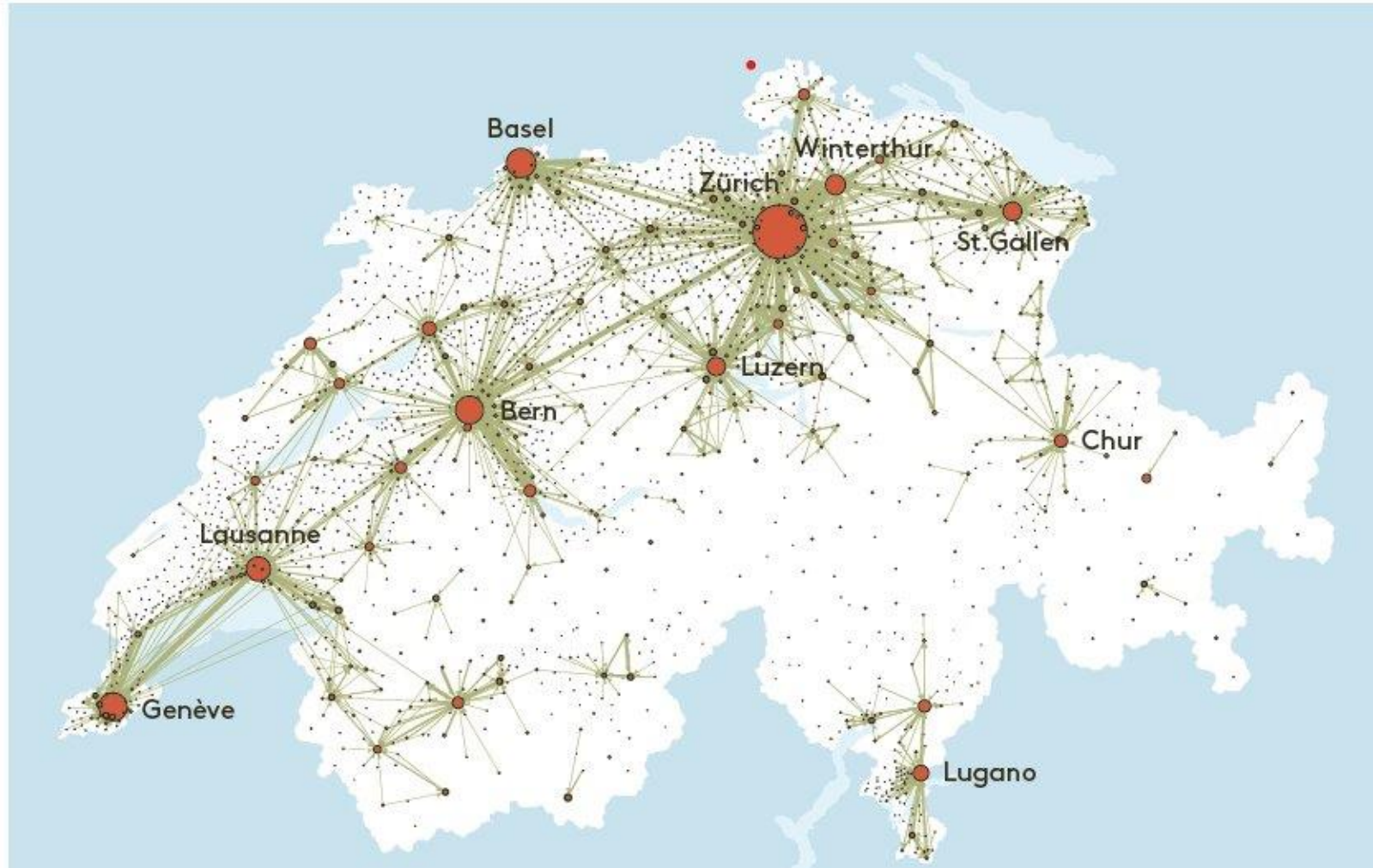
Programm Verkehrsdrehscheiben

Erkenntnisse aus den Grundlagenstudien



Helen Bisang, ARE

Pendlerströme und das Programm Verkehrsdrehscheiben

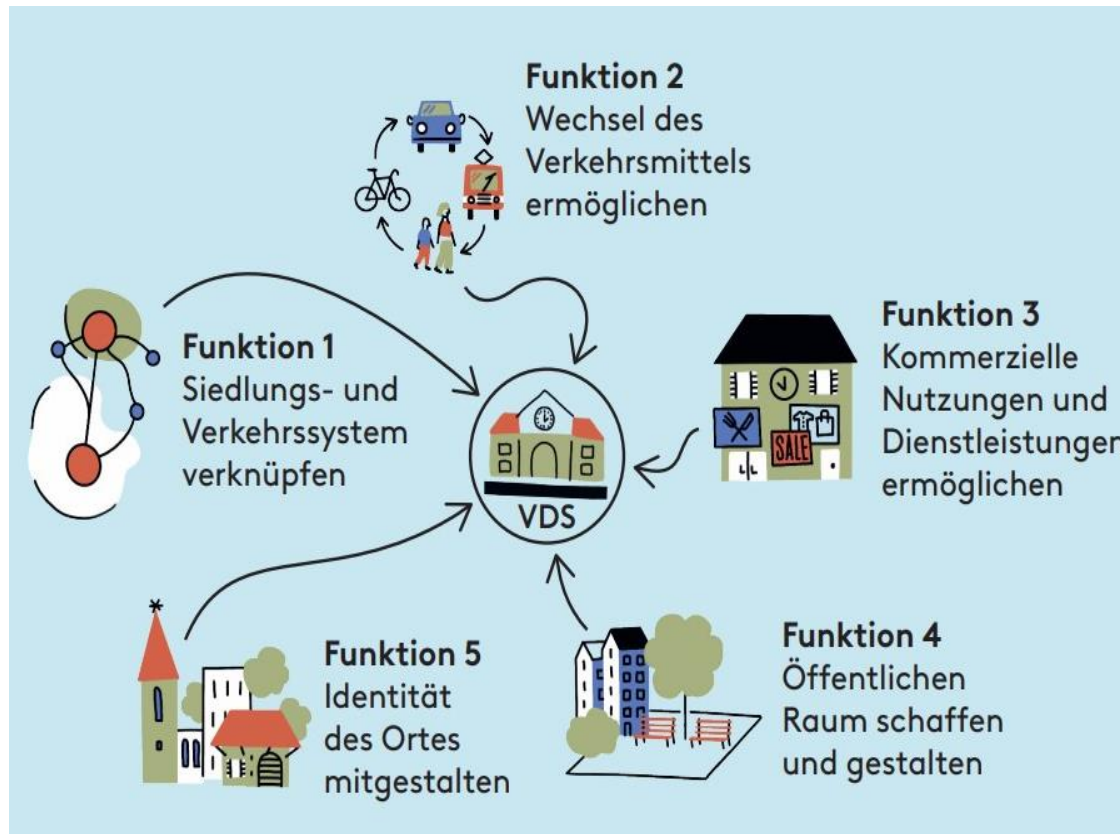


Pendlerströme vom Umland in die Agglomerationen

Anbindung von Stadt und Land als Herausforderung

> Erklärung von Emmenbrücke 2021 (Bund, Kantone, Städte und Gemeinden)

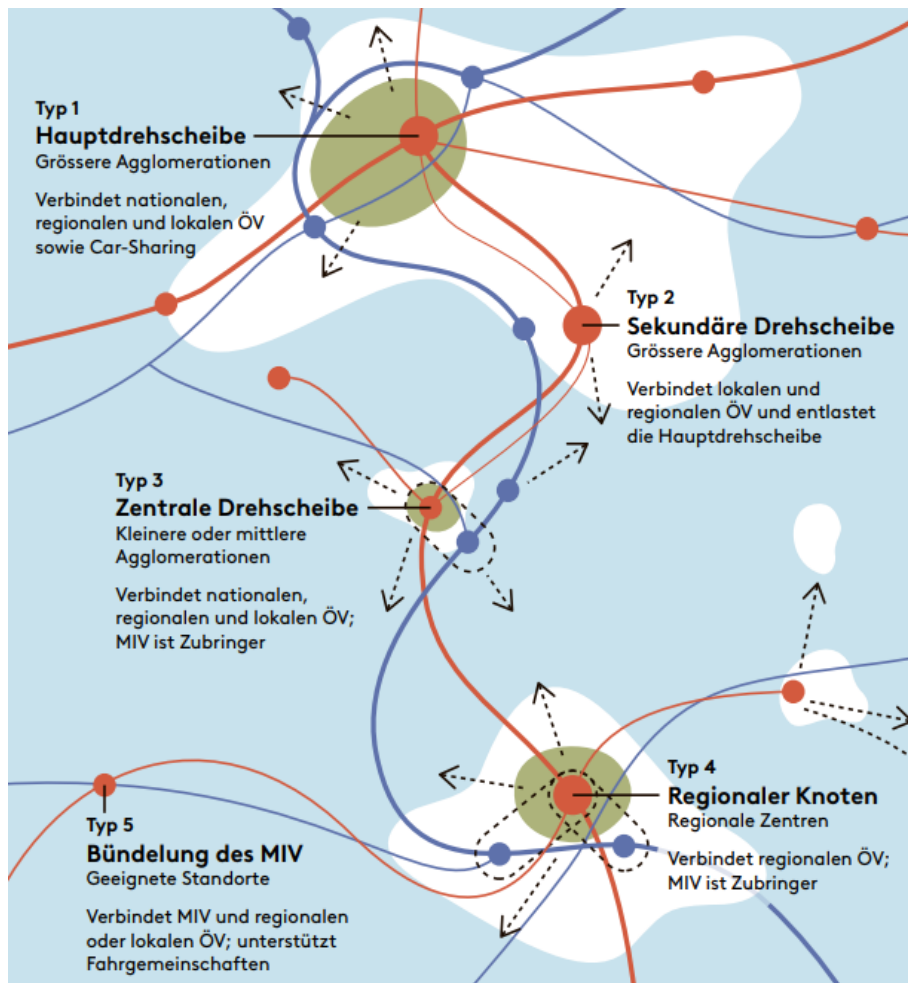
Funktionen von Verkehrsdrehscheiben



Funktionendiagramm (SBB)

- ... sie verknüpfen: Verkehrsmittel, Netze, urbane/ländliche Räume
- Um intermodale Wege zu wählen: schnelles Umsteigen
- Einkaufs- und Dienstleistungsangebote schaffen Mehrwert
- Zentralörtliche Funktionen unterstützen Siedlungsentwicklung nach innen > Kristallisationspunkte; bieten attraktive öffentliche Räume und stärken das FVV-Netz
- ...und die Identität des Ortes

Grundlage: Typisierung im Sachplan Verkehr, Teil Programm



Typisierung nach Sachplan Verkehr, Teil Programm (ARE)

5 Typen Verkehrsdrehscheiben in funktionalen Räumen: Unterscheiden sich in Lage und Funktion

Bundesratsziel 2023: Verankern in Planungsinstrumenten

Grossräumig, strategische Ebene in funktionalen Räumen:

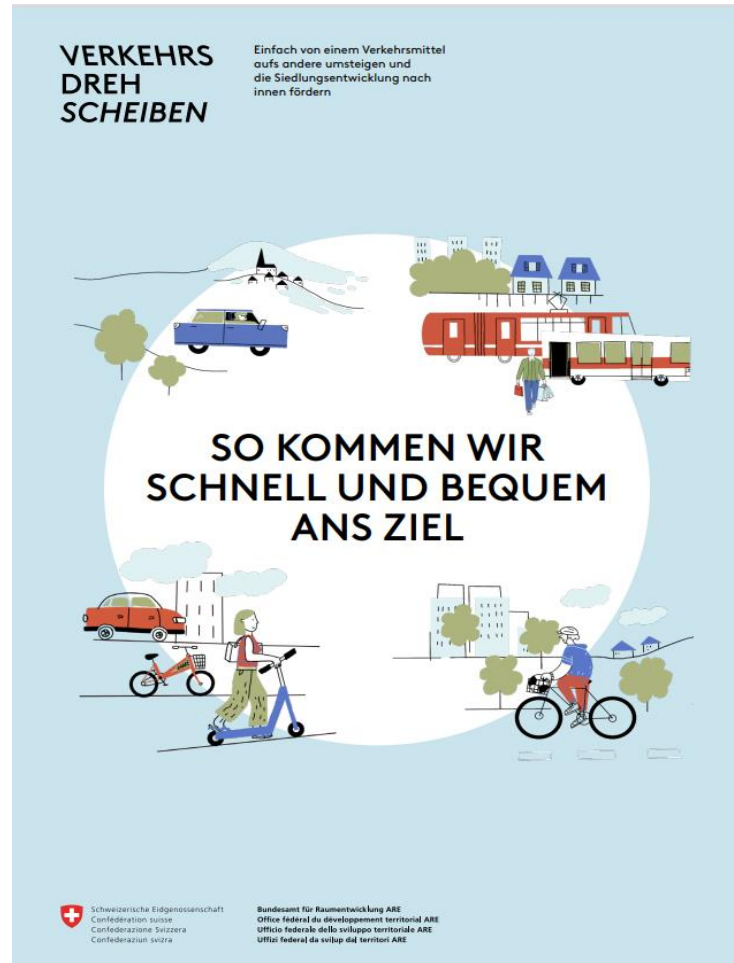
In Gesamtkonzeption abstimmen:

- Netze Schiene, Strasse, Netzhierarchien > «4V-Strategie»
- Verlagerung Motorisierter Individualverkehr (MIV) auf ÖV, Fuss und Veloverkehr (FVV), Sharingangebote)
- Verkehrs- und Siedlungsentwicklung

Kleinräumig, lokale Projekt-Ebene:

Gestaltung, Funktion, Einbettung

Erkenntnisse: Potenziale von Verkehrsdrehscheiben



Kurzbroschüre «So kommen wir schnell und bequem ans Ziel» (ARE)

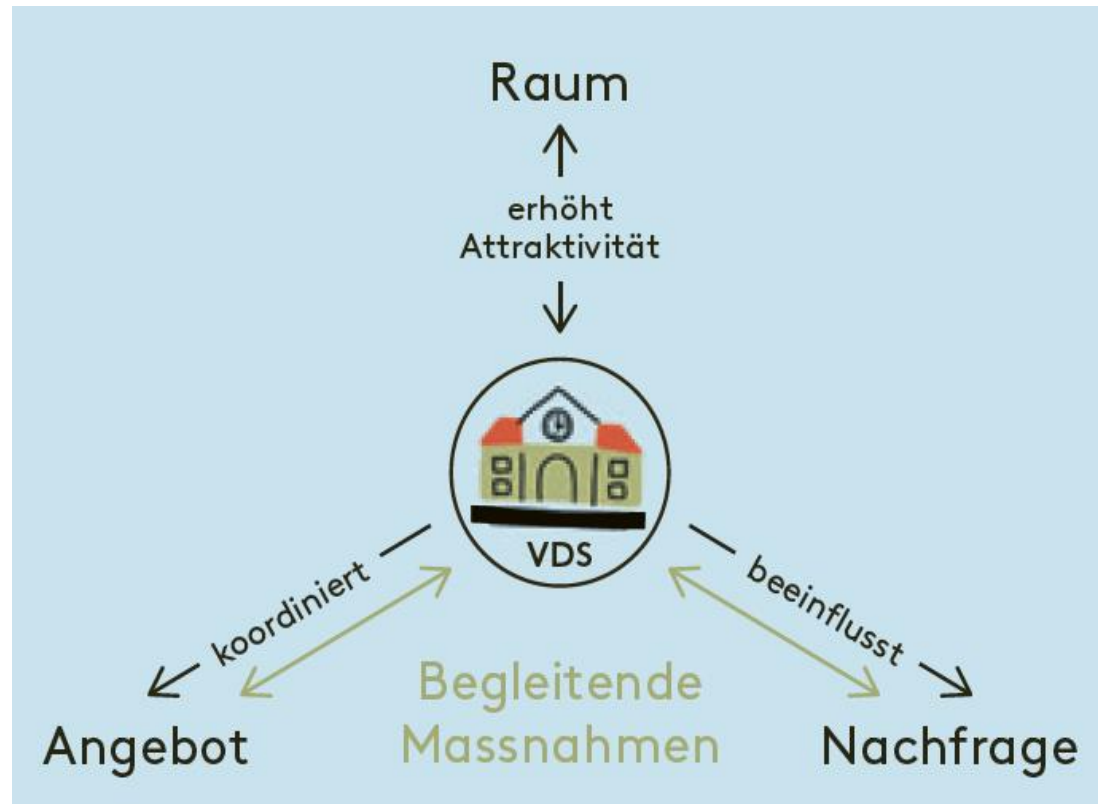
17 Grundlagenstudien des UVEK und weiterer PartnerInnen in **Synthesebericht und Kurzbroschüre** zusammengefasst:

- Typisierung und Verortung von Verkehrsdrehscheiben
- Gute Beispiele
- Rolle der Digitalisierung
- Umsteigepotenziale
- Begleitende Massnahmen
- Das Potential des Elektrovelos in Agglomerationen mit weniger als 100'000 EinwohnerInnen (Herbst 2024)

Umsteigepotenzial am grössten im urbanen Gürtel und in mittleren und kleineren Agglomerationen (BAV 2021):

- ÖV-ÖV-Drehscheiben: abhängig von ÖV-Angebot und baulichem Entwicklungspotenzial (ESP)
- MIV-ÖV-Drehscheiben: höheres Potenzial bei direkter ÖV-Anbindung an die Zentren

Erkenntnisse: Begleitende Massnahmen erhöhen Potential



System der Wirkung der begleitenden Massnahmen (ARE)

Begleitende Massnahmen zentral für intermodale Wegekette (versch. Studien):

- Kombinationen angebots- und nachfrageorientierter Massnahmen
- Pull-Massnahmen, wie intermodale Angebote, digitale Informationen, «Mobility as a Service»
- Push-Massnahmen, wie z.B. überkommunales Parkraummanagement
- Unterschiedliche Bedürfnisse von Nutzenden und Nicht-Nutzenden
- Wirkung auf Verhalten und Raum

Erkenntnisse: Intermodale Angebote / Velostationen erhöhen Potenzial



Velostationen Schindellegi (Quelle: Egg Holz Kälin AG); Winterthur und St.Gallen (Quelle: UrbanMoving 2024)

Infotreffen der Foren Velostationen Schweiz und Bikesharing Schweiz vom 03.09.2024, Helen Bisang, ARE, Sektion Agglomerationsverkehr

Erkenntnisse: Intermodale Angebote / Velostationen erhöhen Potenzial

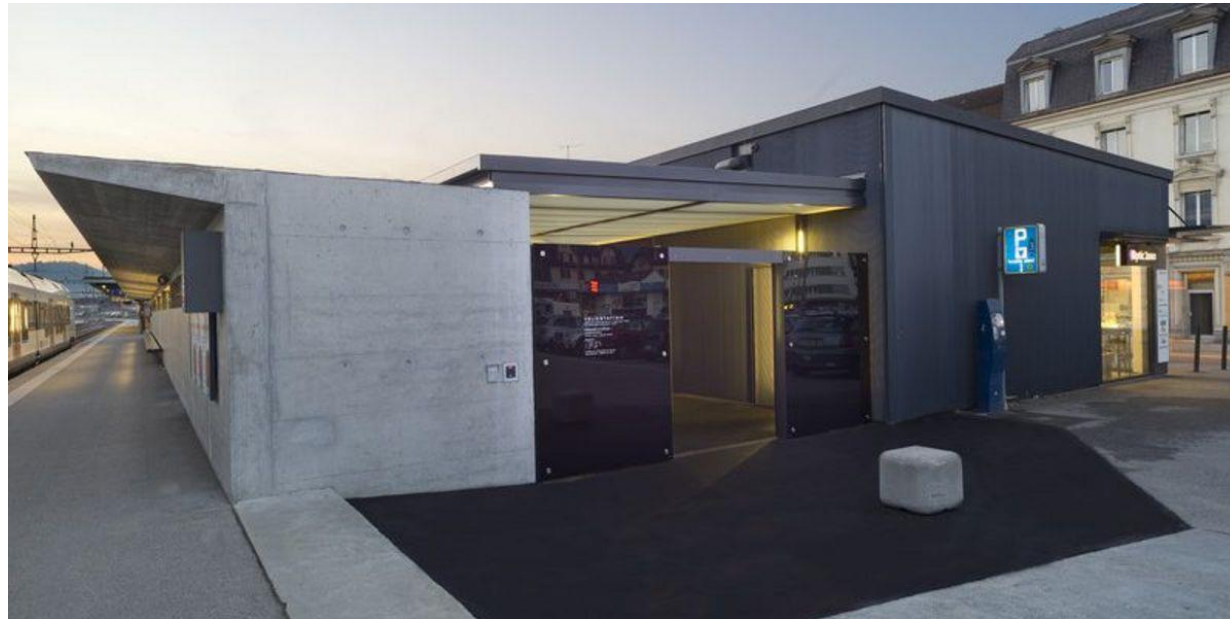


Velostation Bahnhof Bern (Quelle: Franziska Rothenbühler)

Bund unterstützt fachlich und finanziell (im Rahmen der Agglomerationsprogramme):

- Bundesbeiträge im AP 1. Generation, 4 Standorte (Schanzenpost, Schanzen-brücke, Bollwerk, Welle 7) > CHF 1 Mio
- Kostenanteil Bund: 35%

Erkenntnisse: Intermodale Angebote / Velostationen erhöhen Potenzial



Bundesbeiträge im AP 1. - 4. Generation
> CHF 175'000

Kostenanteil Bund: 40%

Chancen nutzen:

- Aufwertung des öffentlichen Raums
- Aufwertung der Geschäfte und Einrichtungen
- Harmonische Einbindung ins Stadtbild
- Nachhaltigere Mobilität: Velostationen fördern intermodale Wegeketten

Vélostation Delemont, étape 1 (Quelle: Pierre Montavon)

Infotreffen der Foren Velostationen Schweiz und Bikesharing Schweiz vom 03.09.2024, Helen Bisang, ARE, Sektion Agglomerationsverkehr

Fazit: Mehrwert durch Zusammenarbeit und Netzwerk



Verkehrsdrehscheiben und begleitende Massnahmen sind geeignete Werkzeuge zur Abstimmung

- der zukünftigen räumlichen und verkehrlichen Entwicklung, beeinflussen Mobilitätsverhalten
- für ein robustes Gesamtverkehrssystem

Ergebnisse abhängig von Zusammenarbeit:

- Zwischen Staatsebenen (national, kantonal, regional, kommunal), Fachdisziplinen, öffentlichen und privaten PartnerInnen
- Priorisierung der Interessen und Ziele, stärkere Verbindlichkeit der Ergebnisse

Fazit: Mehrwert durch Zusammenarbeit und Netzwerk



NETZWERK VERKEHRSDREHSCHLEIBEN

*Réseau interfaces multimodales
Rete piattaforme dei trasporti*



OST

Ostschweizer
Fachhochschule

Veloparkierung an Verkehrsdrehscheiben

**Grundlagen und Praxisbeispiele anhand der
VöV Planungshilfe zu Verkehrsdrehscheiben**

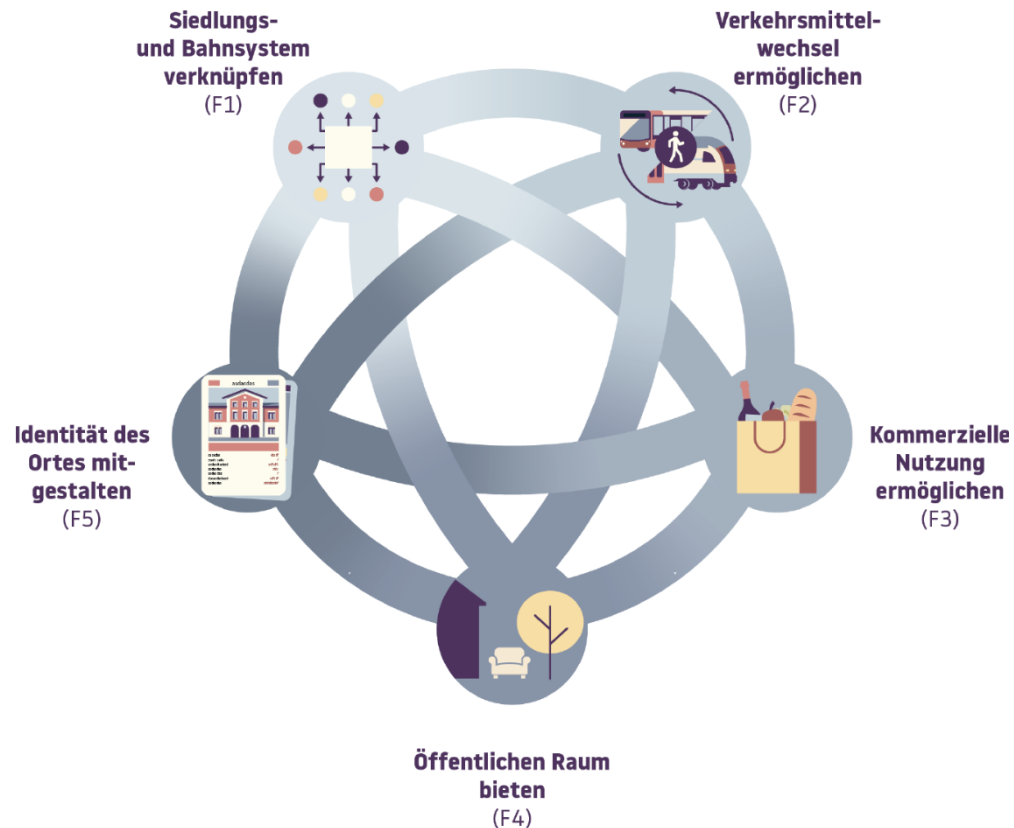
Diego Schnyder
Wissenschaftlicher Mitarbeiter IRAP

3. September 2024

IRAP Institut für Raumentwicklung

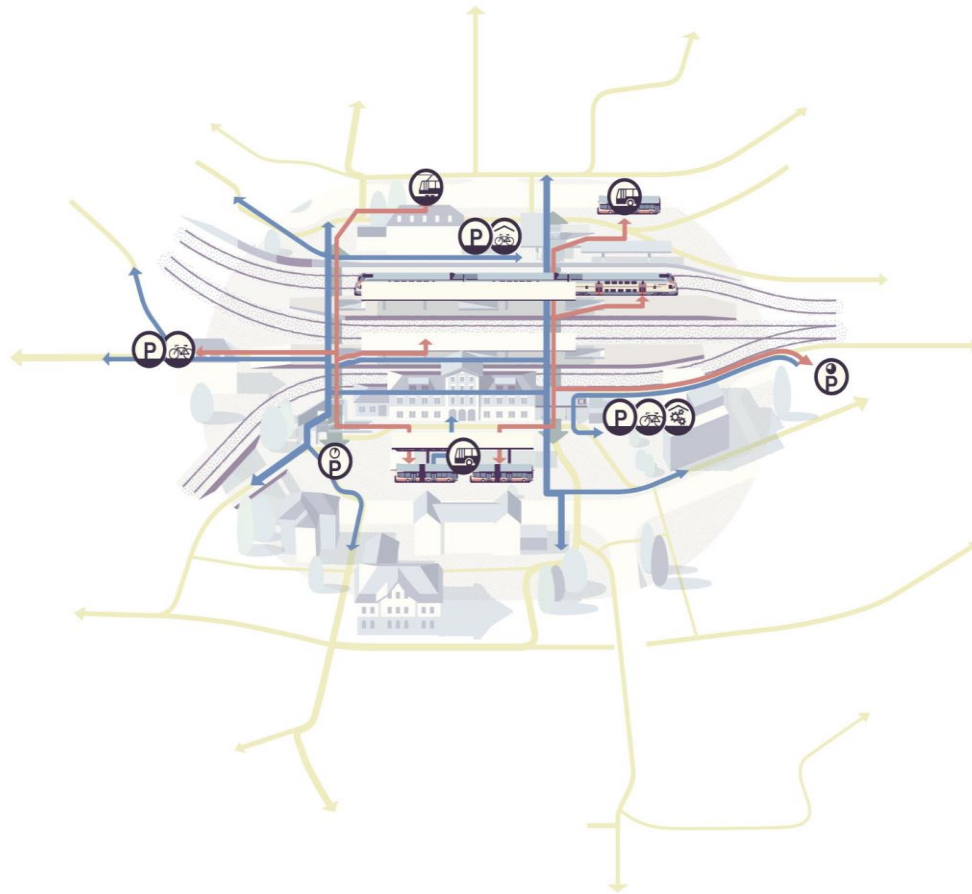
Funktionen einer Verkehrsdrehscheibe

Verkehrsdrehscheiben erfüllen typische Funktionen



- **F1: Möglichst *hindernisfreie Fusswege* in die Umgebung und zu wichtigen Destinationen:**
 - Schulen, Zentren, Spitälern, etc...
- **F2: Zweckmässiges Wegnetz:**
 - Zug – Zug, Zug – Bus, Zug – Velo...
- **F3: Services und Dienstleistungen:**
 - Belebung und Verkürzen von Wartezeiten
- **F4: Flexibler öffentlicher Raum**
 - Sich treffen, verweilen, Erlebnisse
- **F5: Identitätsstiftende Gestaltung:**
 - Hohe städtebauliche Ansprüche

Wegnetz



- Gut ausgebautes und hindernisfreies Wegnetz: Personenströme aber auch für die Anlieferung/Logistik
- **Bedarfsgerecht:**
 - Kurze, hindernisfreie Wege
 - Angemessene Dimensionierung
- **Nutzerfreundlich:**
 - Qualität aus Sicht der *Nutzenden, Information und Gestaltung*
- Visualisierungen helfen bei der Planung!
→ VDS sind räumliche Systeme

Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeter



- **Bearbeitungsperimeter**

- Gesamtheit der Flächen und Elemente, die zu verändern sind unter der Prämisse, dass nicht alles veränderbar ist.
- Für Velo: Wo ist die Veloparkierung sinnvoll?

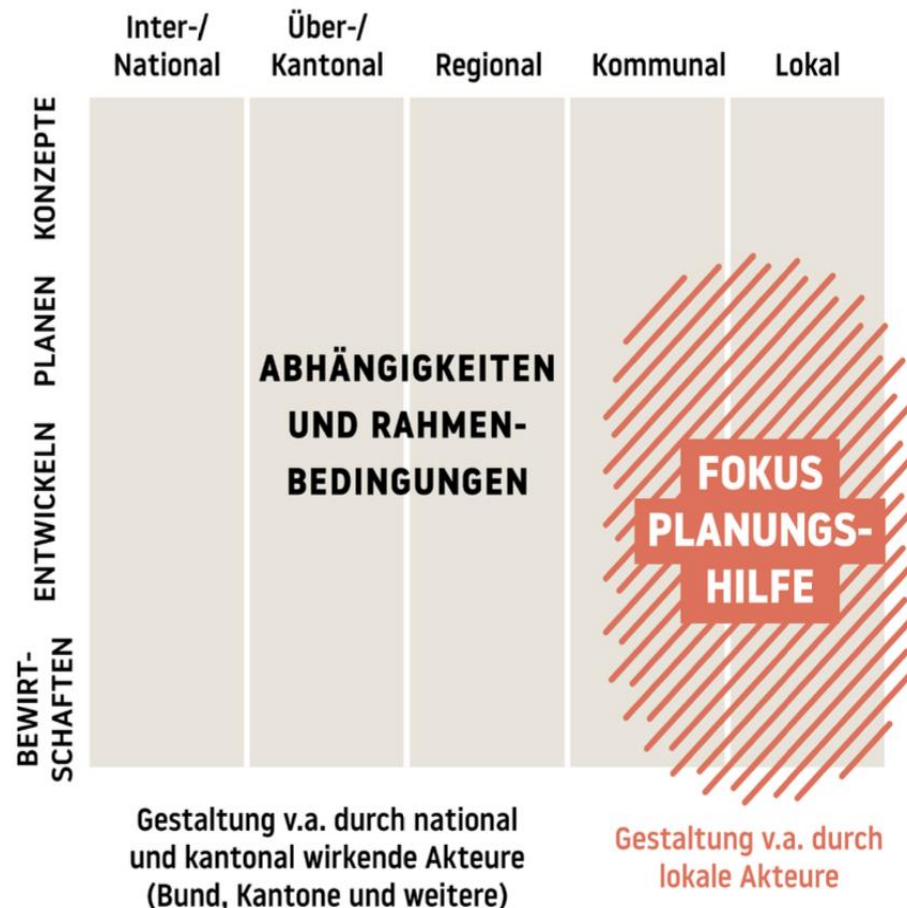


Zusammenspiel!

- **Betrachtungsperimeter**

- Anbindung an die Siedlungsstruktur: Was ist ausserhalb von VDS vorhanden, was ist geplant?
- Für Velo: Von wo / wohin wollen die Velofahrer?

Akteure (Fokus Velo)



- *Bund und Kantone*: Bestimmen Rahmen und schaffen Abhängigkeiten zu regionalen bzw. nationalen Konzepten.
 - *Standortgemeinden*: Planung komm. Fuss- und Velowegnetze, Mobilitäts- und Aufenthaltsräume, erwerben Land, etc...
- ➔ **Veloparkierung und -Stationen**
- Mobilitätsanbieter: Velo-Sharing
- ➔ **Flächen für Sharing-Angebote bereitstellen**
- *Interessenverbände*: Vertretung von Interessen in Planungsabläufen

Beispiele Bewilligungsverfahren



- *Ein gemeinsames Verfahren: Bei systematischer, örtlicher und baulicher Abhängigkeit*
- **Beispiel neuer Veloweg zu VDS/Bahn:**
 - **Reine Querung einer Bahnanlage:** kantonales Verfahren
 - **Querung mit Zugang zum Perron:** Plangenehmigungsverfahren vor dem BAV oder situativ
 - **Bikesharing-Anbieter:** Meist Bewilligung und Bereitstellung entsprechender Flächen durch die Gemeinde

Beispiele Velo | Bahnhofquerung Velo Gland



- Durchgängige Trennung von Fuss- und Veloverkehr (Minimierung Konflikte)
- Reisebedürfnis in beide Richtungen gleich (in Richtung Lausanne und Genève)
- Breite Querung (3 m Velo, 5 m Fussverkehr)
- Veloabstellplätze in direktem Sichtkontakt zur Querung

Gemeinde: Gland VD

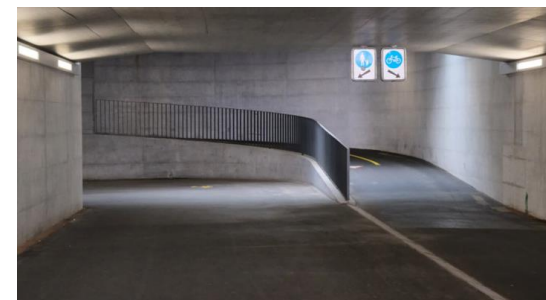
Einwohner: 13'194 (2019)

Typ: IV Drehscheibe eines regionalen Knotens

Frequenzen: 6'958 DWV (2018)

Anbindung: 2 Bahnlinien, 4 Buslinien

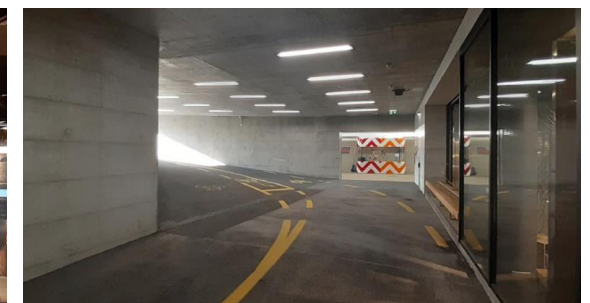
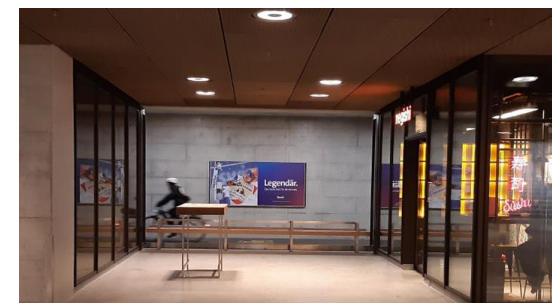
Akteure: Gde Gland, Région Nyon, Kanton Waadt, Eidgenossenschaft (im Rahmen der Agglo-Programme), SBB AG



Beispiele Velo | Bahnhofquerung Velo Winterthur



- Teil des Gesamtprojekts "Stadtraum Bahnhof Winterthur"
- Grosszügige Gestaltung
- Klare Trennung vom Fussverkehr
- Persönliche Sichtbezüge zwischen Personen- und Veloquerung, welche durch Bänke voneinander getrennt werden



Gemeinde: Winterthur ZH
Einwohner: 114'220 (2020)
Typ: I Hauptdrehscheibe grosser Agglomeration
Frequenzen: 109'300 DWV (2018)
Anbindung: 18 Bahnlinien, 14 Buslinien
Akteure: Stadt Winterthur, Kanton Zürich, SBB AG

Beispiele Velo | Veloparkierung Mellingen-Heitersb.



- Drehscheibe ausserhalb Siedlungsgebiet
- Verlängerung der bestehenden Anlage um 60 zusätzliche Abstellplätze (+ 26 m)
- Direkt am Perron erreichbar



Gemeinde: Mellingen AG

Einwohner: 5'865 (2020)

Typ: MIV Bündelung Drehscheibe

Frequenzen: 3'400 DWV (2018)

Anbindung: 1 Bahnlinie, 6 Buslinien

Akteure: Gde Mellingen, SBB AG

EXKURS | Driebergen-Zeist (NL)



- VDS zwischen zwei Gemeinden
- Neubau mit Aufhebung des Bahnübergangs
- Offen gestaltete Unterführung
- Optimale Verkehrsanbindung MIV, Bus und Velo
- 600 Parkplätze
- 3'000 Veloabstellplätze



Standort: Driebergen-Zeist, NL

Typ: Entspricht einer Drehscheibe eines regionalen Knotens

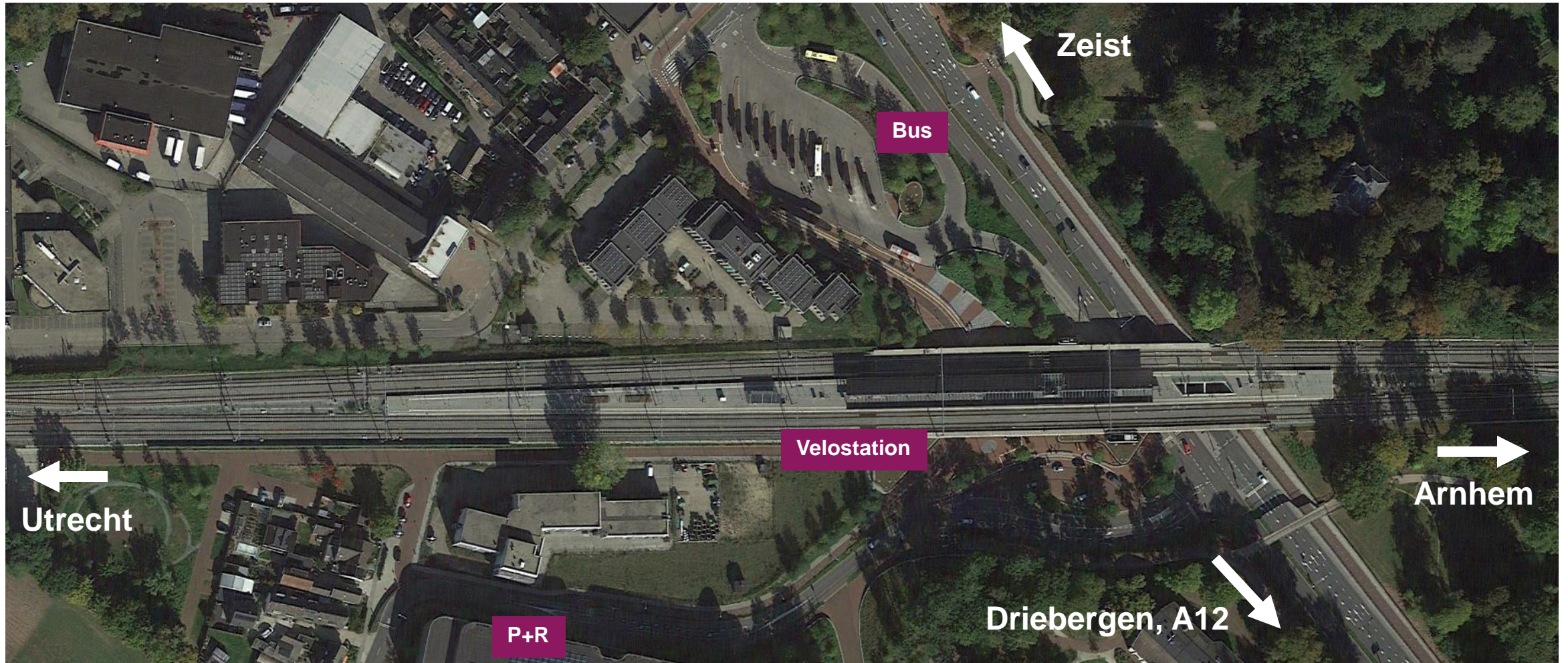
Frequenzen: bis zu 10 Züge pro Stunde und Richtung,

Akteure: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Procinvie Utrecht, Gemeente Zeist, Gemeente Utrechtse Heuvelrug, BAM Infra, NS, Arcadis

Quelle: Bicycle Dutch, ProRail NL

2. September 2024

EXKURS | Driebergen-Zeist (NL)



Quelle Luftbild: Google Earth



Verkehrsdrehscheiben

Veloparkierung

IRAP Institut für Raumentwicklung
OST Ostschweizer Fachhochschule

Diego Schnyder

Quelle: VöV Planungshilfe Verkehrsdrehscheiben



forum
velostationenschweiz



forum
bikesharingschweiz

Fragensammlung