

Politik: Multimodale Welt – Sicht Bund und Agglomeration

Intermodule Mobilität am Beispiel Durchgangsbahnhof Luzern

Dr. Ulrich Seewer, Vizedirektor ARE

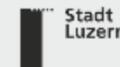
Veranstalter



Partner



Sponsoren





Intermodale Mobilität aus Sicht des Bundes am Beispiel Durchgangsbahnhof Luzern

26. Januar 2022

Dr. Ulrich Seewer, Vizedirektor ARE, Mobilitätskongress Luzern



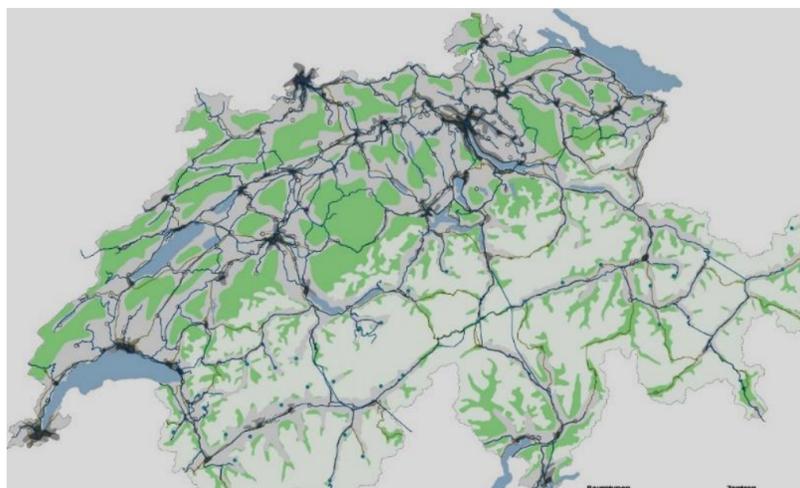
Stand der Dinge: Schwerpunkt intermodale Mobilität UVEK



Bestehende
Infrastrukturen
effizient nutzen

Ansätze fördern, die
Schiene und
Strasse umfassen

Rahmen für
nationale
Infrastruktur-
programme
definieren



Verkehrs- und
Siedlungsent-
wicklung
aufeinander
abstimmen

Zusammenarbeit
zwischen
Staatsebenen fördern

Interessenkonflikte
lösen

> Verkehrsdrehscheiben (VDS) in Planungsinstrumenten verankert

Zielbild Mobilität und Raum 2050; ARE 2020



Stand der Dinge: Schwerpunkt intermodale Mobilität UVEK



Oben und unten: Erklärung von Emmenbrücke am 9. September 2021 (ARE)

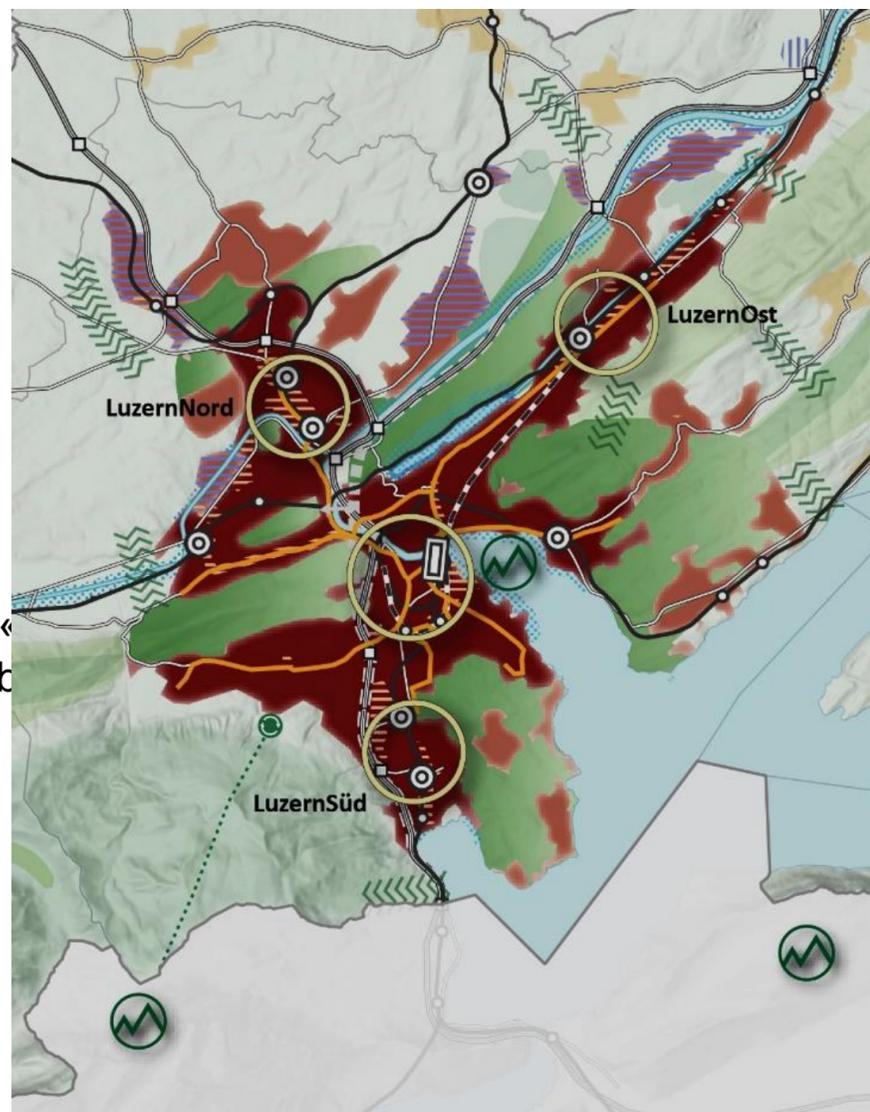


- September 2021: Unterzeichnung «Erklärung von Emmenbrücke» als Commitment zur **Staatsebenen-übergreifenden Zusammenarbeit von Bund, Kantonen, Städten, Gemeinden (UVEK, BPUK, KöV, SSV und SGV)**
- Oktober 2021: BR verabschiedet Sachplan Verkehr (SPV), Teil Programm
- November 2021: Medienkonferenz «Verkehrsperspektiven 2050»

- > **Politischer Wille** zur Förderung der Intermodalität/Zusammenspiel von Verkehrsmitteln/VDS
- > **Wichtiger Puzzlestein bei Potential zur Veränderung des Modalsplits**



Stand der Dinge: Schwerpunkt intermodale Mobilität UVEK



Zukunftsbild der Agglomeration Luzern (Quelle: Infras /ewp)

Zusammenarbeit im Programm Verkehrsdrehscheiben (VDS):

- Partner betrachten alle Verkehrsmittel, Infrastrukturen
- Stimmen Siedlungs-, Verkehrsentwicklung, Landschaft ab
- Regionale Gesamtsicht

Ziel: VDS auf konzeptioneller und konkreter Ebene fördern

- Bund setzt rechtlichen, planerischen Rahmen
- Finanziert mit: Programm Agglomerationsverkehr, Strategische Entwicklungsprogramme
- Begleitet fachlich (Grundlagenstudien; Methodenarbeit)

Gemeinsam: Wissensaustausch, gute Beispiele, Nutzung von Daten, Ressourcen bündeln, Planungsinstrumente koordinieren



Erkenntnisse aus Studien zu Verkehrsdrehscheiben/Hubs



Prämierte Drehscheibe Bahnhof von St.Gallen (Quelle: H. Bisang)

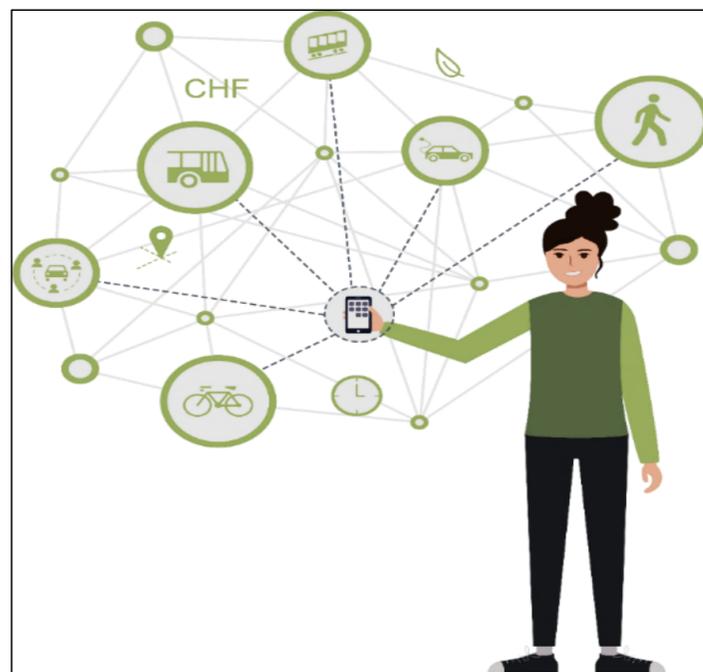


Léman-Express-Haltestelle, Eaux-Vives (Quelle: Ville de Genève)

- **Verschiedene Grundlagenstudien** zu zentrumsnahen, dezentralen Autobahndrehscheiben, Parkierung, Verlagerungspotential auf Bahn, zu Methodik der Verortung (teilweise abgeschlossen)
- **Unterschiedliche Drehscheiben** bzgl. Lage, Funktion, Anforderungen, Angebote, Ausstattungen...
- **Derzeit untergeordnete Rolle der MIV-Bündelung**
- Ergebnisse zeigen – unter aktuellen Rahmenbedingungen: **Entlastungs- und Verlagerungspotenzial durch Drehscheiben und vernetzte Mobilität ~1%**



Erkenntnisse aus Studien zu Verkehrsdrehscheiben/Hubs



Vernetzung und Digitalisierung (Quelle: BAV)



Automatisiertes Parkhaus (Quelle: Lödige; ARE-AV)

- **Aber: Mit Denken in Verkehrsträger-übergreifenden Strategien Hebelwirkung verstärken:**
 - **Flankierende Massnahmen:** Planungspflicht, Knüpfen der Finanzierung an Bedingungen, Parkraum-, Verkehrsmanagement/-dosierung/-beruhigung, Mobility Pricing, Bus-Priorisierung, Schnellbuslinien, Mantelnutzungen, städtebauliche Massnahmen, Verbesserung Umsteigewege ...
 - Verkehrsdrehscheiben können Beitrag zur Minderung der Verkehrsprobleme, Erreichbarkeit / Stärkung der Zentren leisten!
- > Viele Puzzlesteine ergeben Bild der Intermodalität**



Wie gut muss eine Verkehrsdrehscheibe sein?



Bahnhof Wohlen (Quelle: ARE)



Bushub Emmenbrücke (Quelle: ARE)

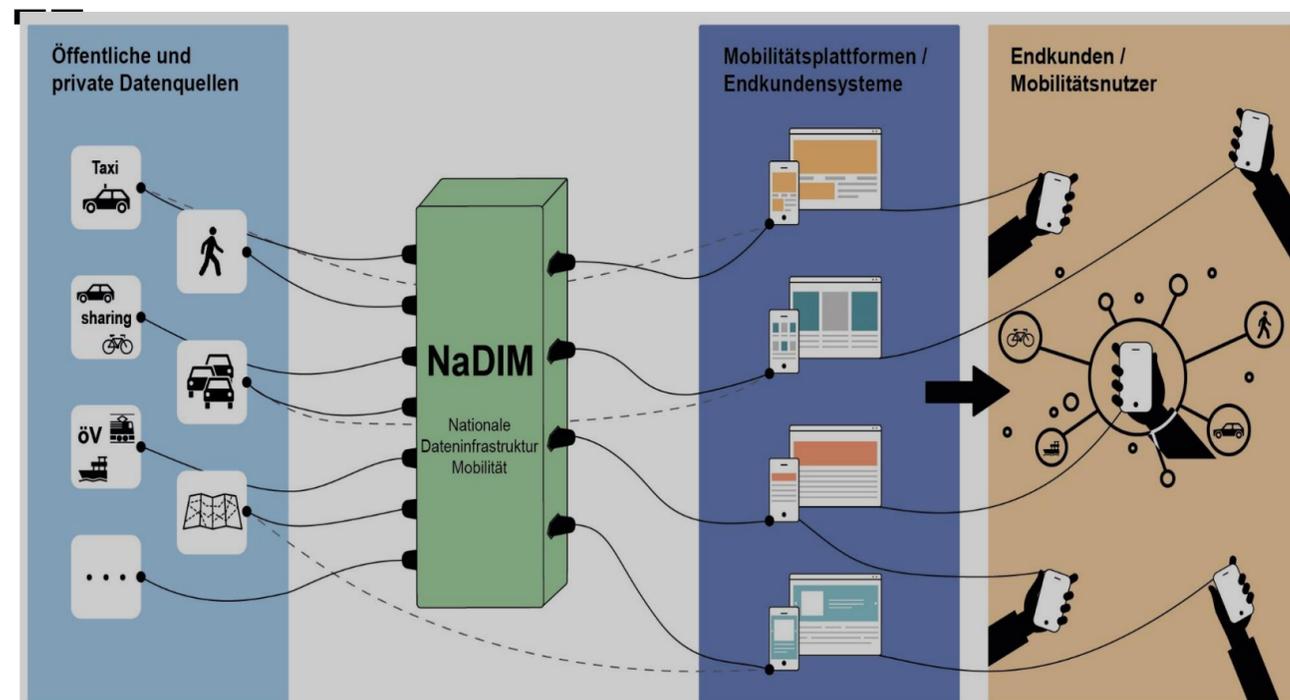
Lokale Ausgestaltung hat Einfluss auf das Funktionieren der VDS:

- **Effizienter Umstieg** zw. Netzhierarchien/Verkehrsmitteln
- **Breites Angebot**, Verfügbarkeit, Takt: ÖV (Fern- Regional- und Ortsverkehr), Fuss / Velo, div. Sharing-Angebote
- **Gute Organisation**, Orientierung, Zugänglichkeit, kurze Wege
- Städtebauliche Gestaltung, Integration in Stadtstruktur, VDS als Entwicklungsschwerpunkte, **Kristallisationspunkte** der Entwicklung, z.B. Emmenbrücke
- **Mehrwert**, Attraktivität durch Einkauf, Dienstleistungen ect.
- **Digitale Technologien** für intermodale Wege von Tür-zu-Tür, Reisezeit / Kosten / minimales Umsteigen



Digitale Verkehrsdrehscheiben?

Vernetzte Mobilität erleichtert intermodales Reisen



Grundidee NADIM (Quelle: BAV)

NADIM («**Nationale Datenvernetzungsinfrastruktur Mobilität**») als Service-Public-Angebot des Bundes:

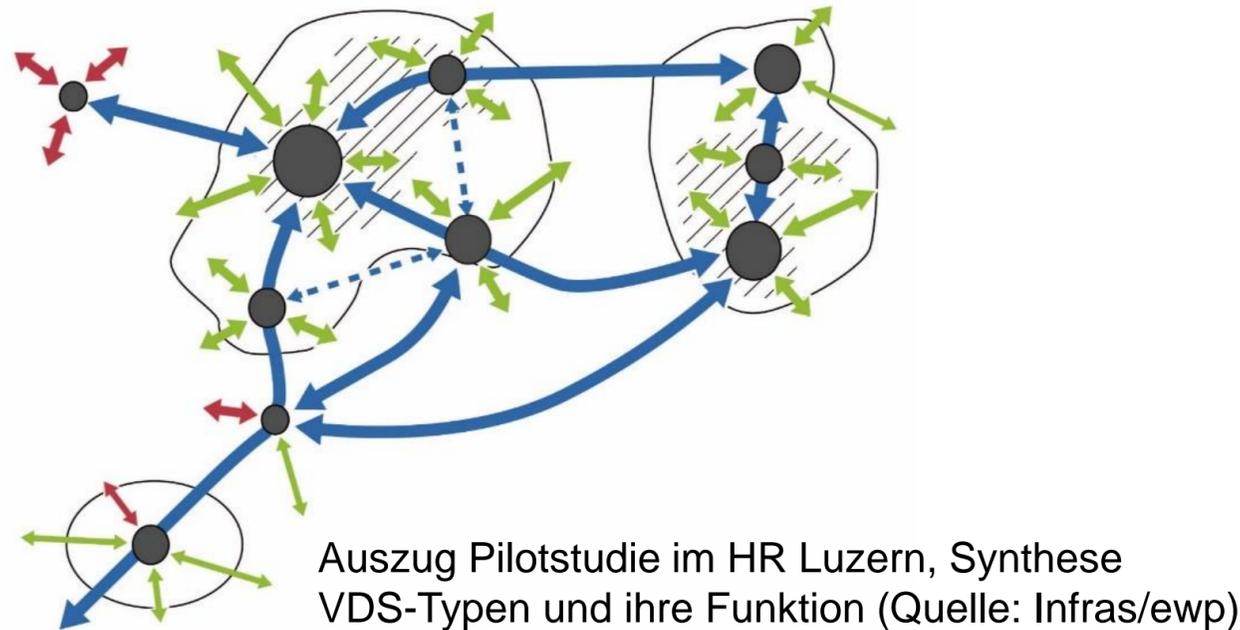
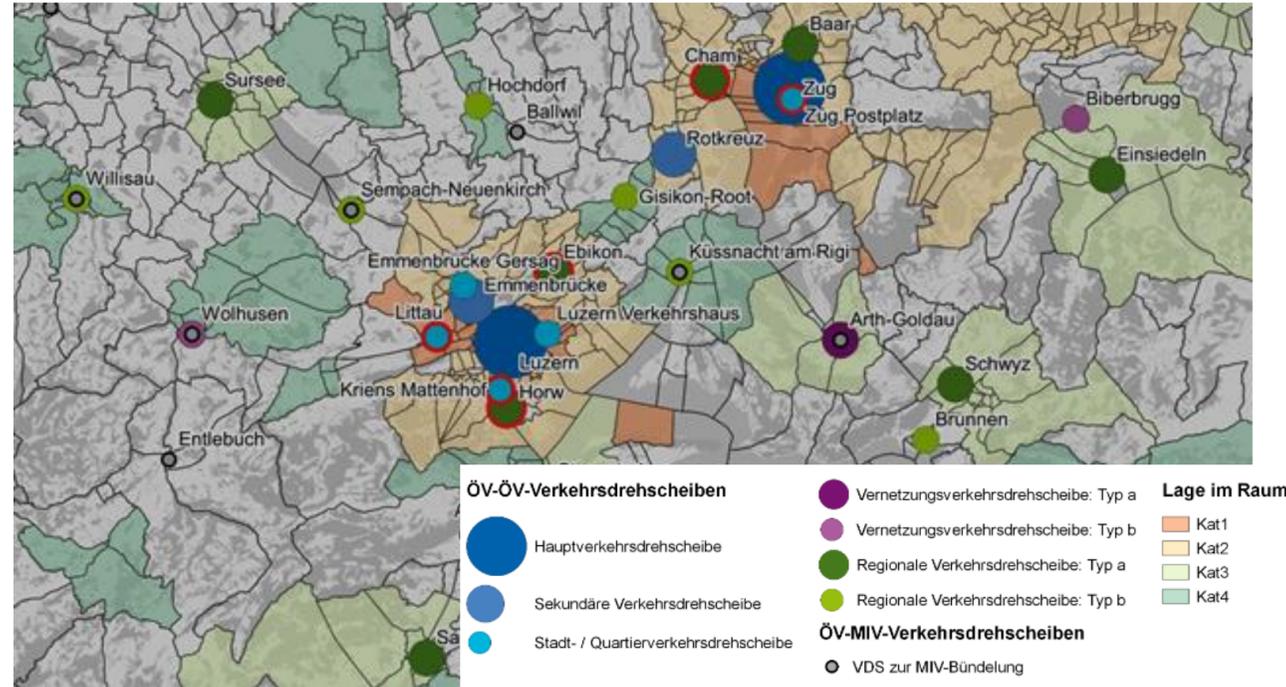
Z.B. **Mobility-as-a-Service** (MaaS), Online-Reservation: Mehrwert für Reise «von Tür zu Tür»

Potentialanalyse (2020)

- **Verlagerung von MIV auf ÖV ~0.8%** (~Bahn 2000):
 - 1,13 Mrd. Personen-Kilometer/J = 84'000 Personen/J zu 37 km/Tag
 - Erhöhung Besetzungsgrad bei Personenwagen
- Absolutes Verlagerungspotential beachtlich
- Höchstes Potenzial bei Freizeitwegen (Zentren)
- **Volkswirtschaftliche Wirkung: ~1,3 Mrd. CHF/J**



Erkenntnisse Studien: Pilot Handlungsraum Luzern

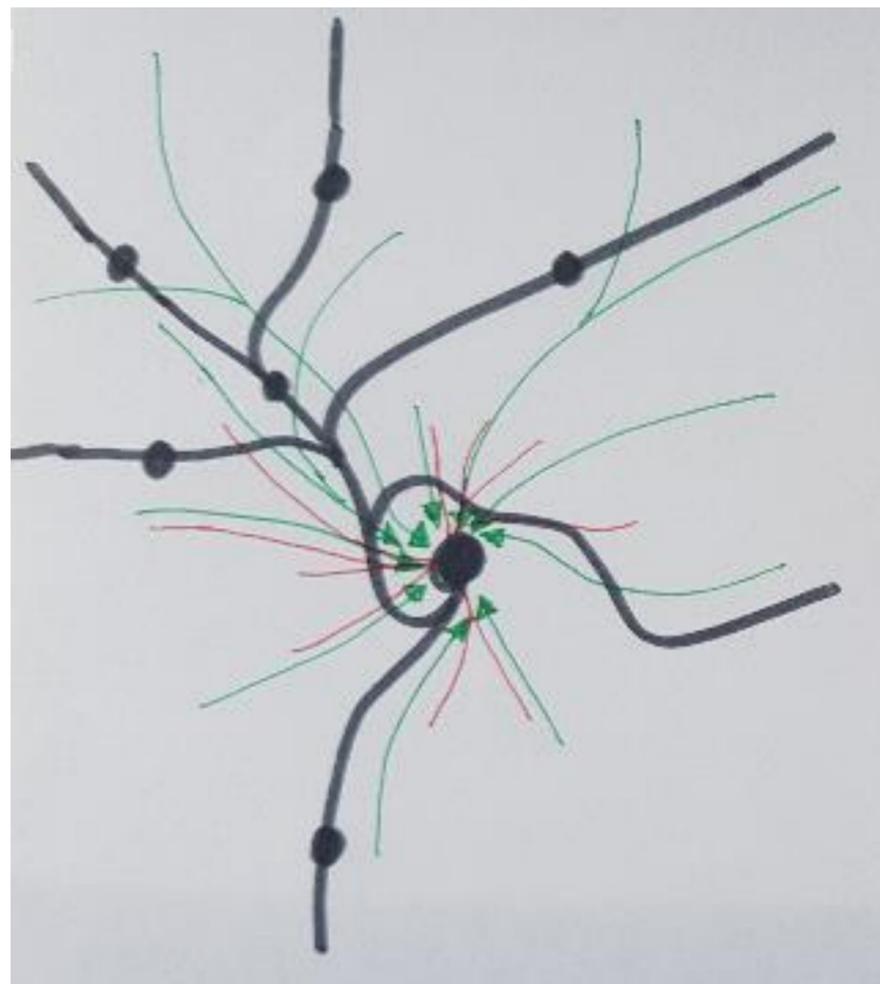


- **Fokus: Verortung und Typisierung** von VDS auf konzeptioneller Ebene
- **Erste Ergebnisse:**
 - Typen sehr ähnlich zum Sachplan Verkehr
 - Anforderungen und Potentiale pro Typ definiert
 - Nationale und regionale Betrachtungsweise nötig
 - Planungsakteure koordinieren VDS mit Netzen in Planungsinstrumenten (AP, KRIP...)
 - Methodik anwendbar auf andere Handlungsräume (quantitative Kriterien zu Verkehr/Lage/Nutzerpotential; qualitative Bereinigung)



Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) als zeitgemässer Hub

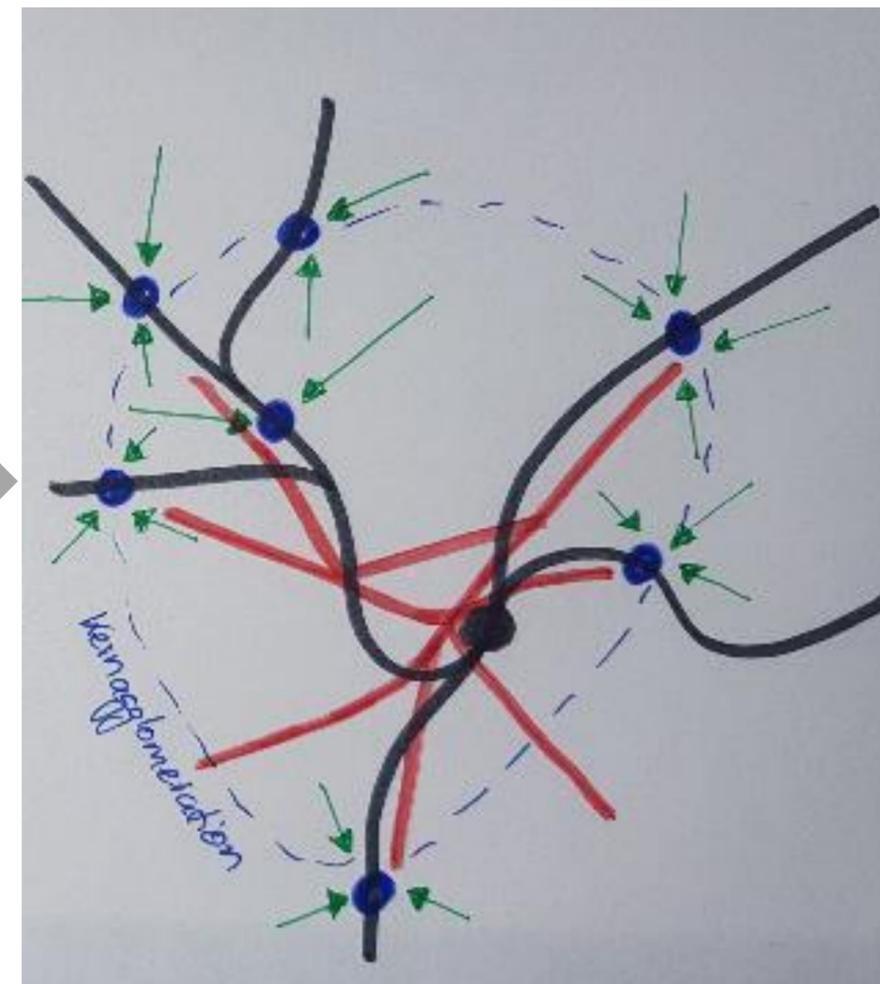
Bis ca. 2016



Stark radiale Ausrichtung des öV-Netzes auf den Bahnhof Luzern (Quelle: Verkehrsverbund Luzern)

Entwicklung im Gang

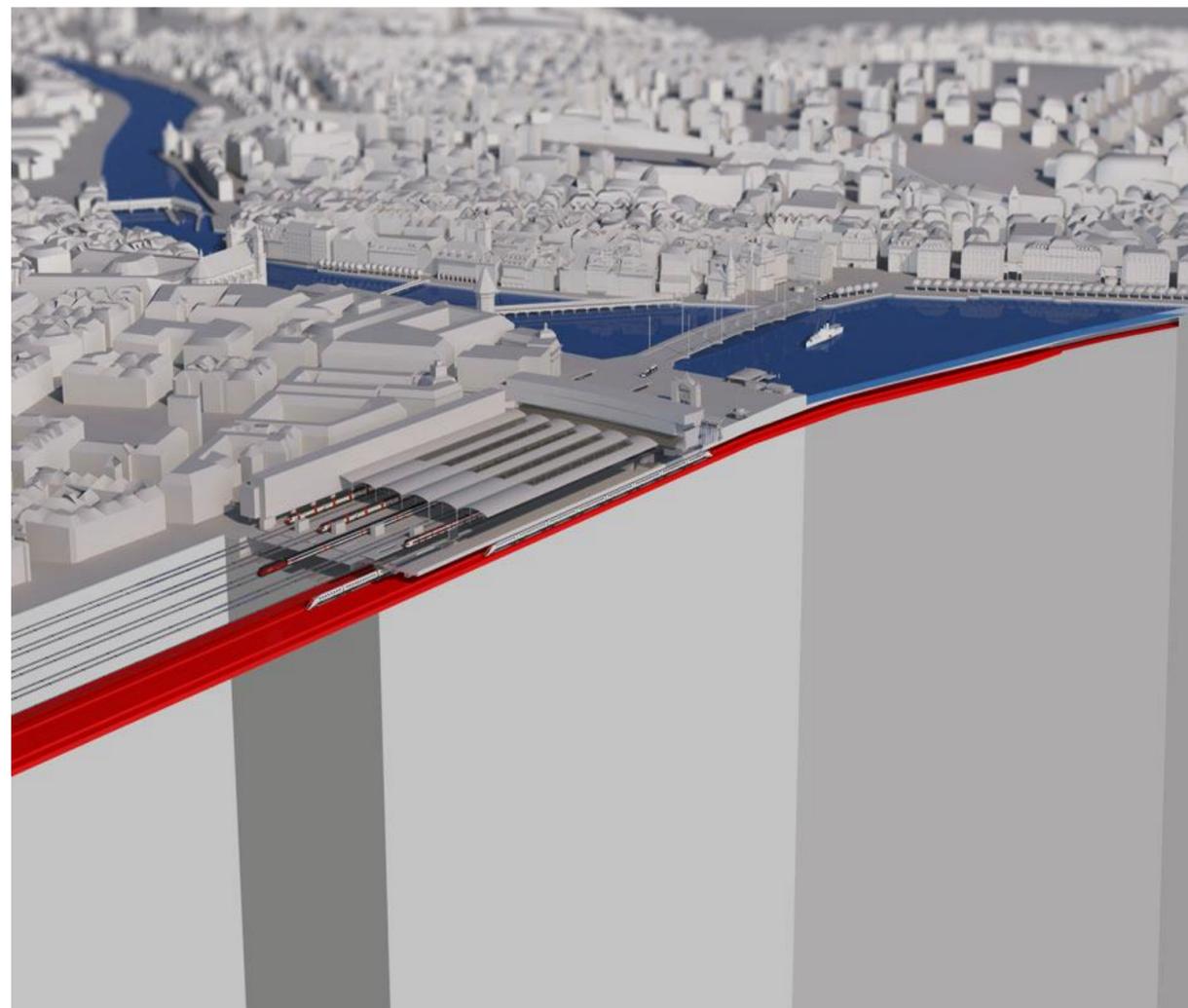
Zielbild



Konsequente Verknüpfung Bus und Bahn sowie regionale und städtische Linien, z.T. Tangentialverbindungen (Quelle: Verkehrsverbund Luzern)



Was wird bei der Planung DBL beachtet?



Modell Durchgangsbahnhof Luzern (Quelle: Kanton Luzern)

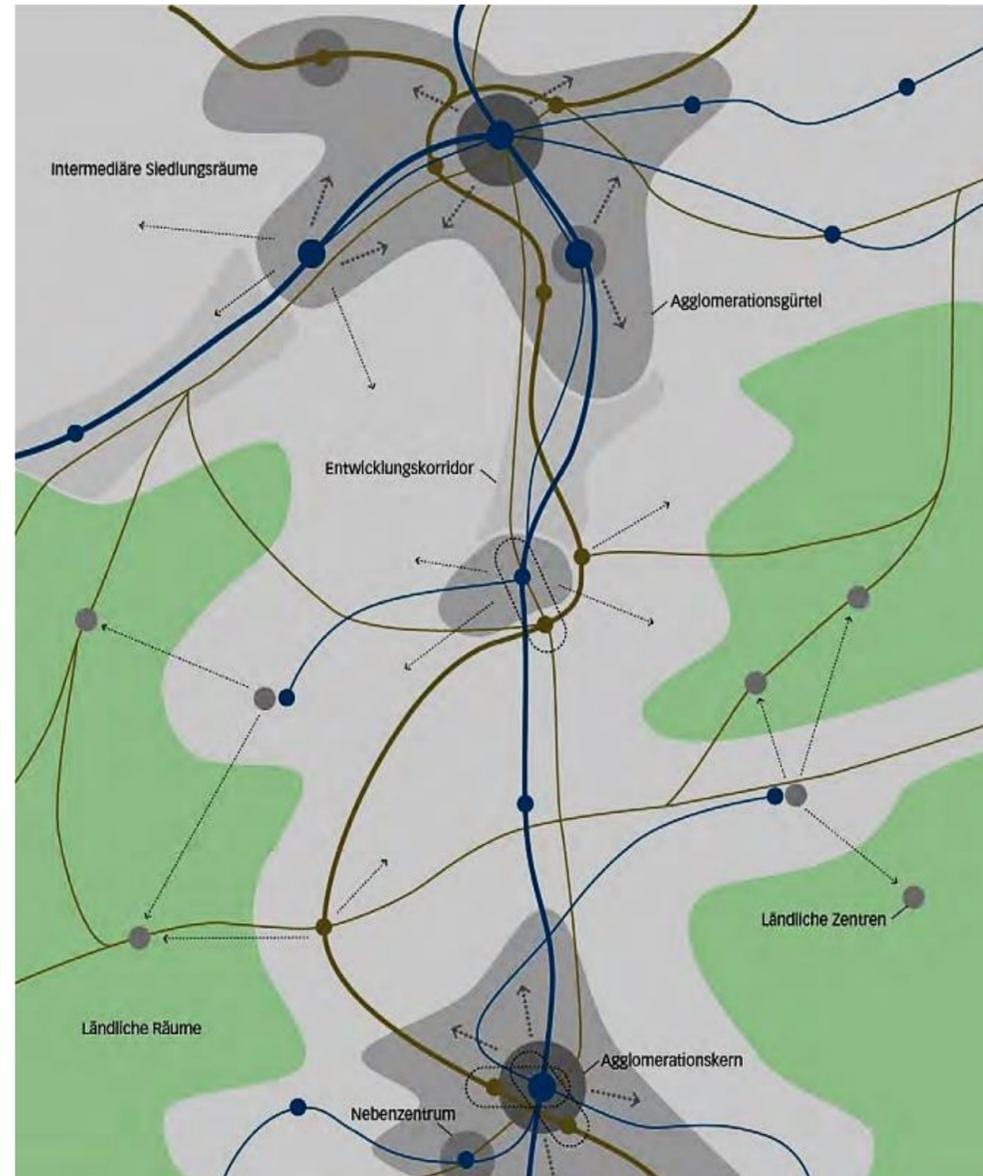
Entscheidend für funktionierendes Verkehrssystem:
Verkehrsträger-übergreifende integrale Planung der Staatsebenen zu VDS im Handlungsraum, **fachlich, politisch abgestimmt:**

- ZuMoLu und Verkehrsperspektiven (Kanton), Testplanung (Stadt), Überlegungen zu Bahn+Bus 2040 (VVL), Projektierung (SBB) > städtische VDS!
- Zusammenspiel zw. öffentlichen/privaten Akteuren (Knotenorganisation Durchgangsbahnhof)
- **Vernetzen** von verschiedenen Zentren/VDS direkt, häufig/schnell durch Bahnangebot
- **Modale Verlagerung** durch ausreichende Kapazitäten im Bahnsystem
- Gezielte Impulse: gewünschte **Siedlungsentwicklung**



Hubs in der Landschaft?

Was ist hier zu beachten?



Verschiedene Typen von Drehscheiben, je nach Lage und Funktion (Quelle: Sachplan Verkehr, Teil Programm, ARE 2021)

Insgesamt 5 verschiedene Typen von Drehscheiben, nach SPV, unterschieden durch Lage, Funktionen, Anforderungen:

Relevant im **ländlichen Kontext**:

- 3 Typen: Drehscheibe eines regionalen Knotens (z.B. Sursee), MIV-Bündelung Drehscheibe, Kleine dezentrale P+R (z.B. Willisau) / B+R
- Möglichst **frühzeitiges Umsteigen** vom MIV auf ÖV/andere Verkehrsträger ermöglichen !

Auch hier:

- **Gemeinsame Stossrichtungen** suchen im Handlungsraum
- **Strategische Ebene** der Verkehrsträger-übergreifenden bestehenden Netze, wichtig ist Zusammenspiel
- **Konkret**: lokale Situierung, Einbettung, Organisation