

# Urbane Verkehrsdrehscheiben (ausserhalb von Bahnhöfen)

## Merkblatt mit praktischen Beispielen

Verkehrsdrehscheiben sind Orte, an denen verschiedene Verkehrsträger aufeinandertreffen. Sie fördern das Umsteigen auf das jeweils geeignete Verkehrsmittel. Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) befasst sich bereits seit mehreren Jahren gemeinsam mit Partnern aus verschiedenen Bereichen und Verwaltungsebenen mit diesem Thema. Es veröffentlicht Berichte und hilft dabei, die Akteure zu vernetzen. Dieses Merkblatt geht ausführlich auf die Frage städtischer Verkehrsdrehscheiben ausserhalb von Bahnhöfen ein und zeigt einige gute Beispiele.

### Inhalt

1. Kurzbeschreibung	1
2. Trinationales Gesamtkonzept Basel	3
3. Pully (VD), Val-Vert	6
4. Lausanne Chauderon	7
5. Genf, Pôles de mobilité	8
6. Erkenntnisse	10
7. Literatur	12

## 1. Kurzbeschreibung

### Zielgruppen

- Städte, Gemeinden
  - Lokale Verkehrsunternehmen und Mobilitätsdiensteanbieter
  - Immobilienentwickler
- Urbane Verkehrsdrehscheiben ausserhalb von Bahnhöfen (oft auch «Mobilitätsstationen» oder «Urbane Hubs» genannt, weiter als «Urbane VDS» bezeichnet) sind Orte mit besonders hoher Qualität an Mobilitätsangeboten. Der öffentliche Verkehr (ÖV) fungiert als Rückgrat weiterer Angebote, die für Wegeketten optimiert geplant sind.
- Neben dem ÖV sind Stationen für Veloabstellung, Velo-Sharing oder andere Sharing-Angebote und optional div. Servicedienstleistungen in räumlicher Nähe und leicht auffindbar sowie mit einheitlicher Kundeninformation typische Kennzeichen.

- Urbane VDS können z.B. auch sinnvoll an grösseren Busbahnhöfen, Fernbusterminals oder intensiven Nutzungsschwerpunkten angeordnet werden.

### Raum- und verkehrsplanerische sowie städtebauliche Bedeutung

- Urbane VDS verbessern die Verknüpfung und Zugänglichkeit verschiedener Mobilitätsoptionen und bauen damit die Hürden zur Nutzung des ÖV sowie kombinierter Mobilität ab. Damit können in Städten flächensparsam vielfältige Mobilitätsangebote gemacht werden und im Rahmen einer ganzheitlichen Verkehrsplanung der Bedarf an Parkplätzen im Strassenraum oder bei der Genehmigung neuer Gebäude reduziert werden.
- Urbane VDS werten bestehende Mobilitäts-Dienstleistungen durch koordinierte Standorte auf. Dies gilt für klassische Sharing-Angebote und für weitere Dienstleistungen wie Lieferdienste, Concierge-Services, Coworking-Spaces, etc. Die Drehscheiben können als integrierte Service-Orte für die Bevölkerung, Arbeitnehmende und Besucherinnen und Besucher eines Stadtviertels dienen und die Attraktivität sowie Standortqualität steigern.
- Wichtig ist es dabei, die Ausgestaltung an zentralen und gut sichtbaren Stellen im Rahmen mit einem hochwertigen Design/Architektur sowie aufgeräumten Strassenräumen zum Erlebnis zu machen. Andere Funktionen müssen an diesen Orten de-priorisiert werden, um die Wirkung zu erlauben. Urbane VDS werden damit Treffpunkte im öffentlichen Raum, die sowohl funktional als auch benutzerfreundlich und gut gestaltet sind.

- Urbane VDS tragen zu einer besseren Lebensqualität (soziale Vernetzung, Klima, Frei- und Grünräume, Energieverbrauch, etc.) bei und fördern eine polyzentrische Stadtstruktur. Sie unterstützen kompakte und gemischte Stadtstrukturen im Sinne der qualitativ hochwertigen Innenentwicklung («Stadt der kurzen Wege») und die Entwicklung nach Innen gemäss Raumplanungsgesetz. Sie können und sollen lokale Identifikation ermöglichen.

## Typen von urbanen Drehscheiben ausserhalb von Bahnhöfen

Heute gibt es keine einheitliche VDS-Typologie für unterschiedliche VDS im urbanen Raum jenseits von Bahnhöfen. Folgende typische Einsatz-Möglichkeiten und Situationen werden vorgeschlagen vor Ort zu prüfen.

Typ	Charakteristik, Gebietstyp und typische Angebote
<b>Hochverdichtete Orte und Mischnutzung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Hohe Dichte/Nutzungsdurchmischung mit kurzen Wegen</li> <li>– Multimodale Umsteigepunkte</li> <li>– Dichtes ÖV-Angebot in zahlreiche Richtungen/wichtigen Ziele</li> <li>– Veloabstellung ausreichend dimensioniert</li> </ul>
<b>Stadtplätze mit dichtem Fuss- und Velonetz</b>	Zentrale Plätze mit Aufenthaltsqualität/Erdgeschossnutzungen <ul style="list-style-type: none"> <li>– Fokus auf aktive Mobilität, geringer MIV-Anteil</li> <li>– Velostationen am Platzrand, nahe ÖV-Haltestellen</li> <li>– Nähe zu bestehenden Dienstleistungen absichern</li> </ul>
<b>Arbeitsplatzschwerpunkte</b>	Produktionsstandorte, Bürostandorte, Mischnutzungen <ul style="list-style-type: none"> <li>– Gute ÖV-Anbindung, Veloinfrastruktur</li> <li>– Absicherung Vorhandensein Geschäfte, Dienstleistungen, Restaurants, Cafés zur Vermeidung von Fahrten am Mittag</li> </ul>
<b>Reine Wohnquartiere (dezentrale Lagen)</b>	Dominant Wohnnutzung, teils auch geringere Dichte <ul style="list-style-type: none"> <li>– ÖV-Anbindung mindestens in Richtung Zentrum, plus X</li> <li>– Velo-Station, Diverse Sharing-Angebote</li> <li>– Hochwertige Gestaltung Mobiliar, Auffindbarkeit sichern</li> </ul>
<b>Urbane VDS bei publikumsintensiven Einrichtungen</b>	Stadien, Arenen, Messen, Einkaufszentren dezentral <ul style="list-style-type: none"> <li>– Temporär sehr hohe Auslastung, saisonal stark variiert</li> <li>– Flexible Steuerung im Event- und ÖV-Management</li> <li>– Gross dimensionierte Veloabstellung sicherstellen, Sharing untergeordnet</li> <li>– Nähe zu Ausgängen im Verhältnis zu Autoparkplätzen bevorzugt absichern</li> </ul>

Tabelle 1: Typen unterschiedlicher VDS ausserhalb von Bahnhöfen.

## Akteure

- Städte, Agglomerationen und Verkehrsunternehmen teilen sich die Gesamtverantwortung für Planung, Bau, Finanzierung, Instandhaltung und Betrieb. Die Federführung kann lokal abgestimmt werden.
- Anbieter von Shared-Mobility-Angeboten sowie andere Dienstleister (Logistik, Nahversorgung etc.) werden als Partner beteiligt.
- Weitere Akteure: private Akteure (z.B. grosse Unternehmen, Quartiervereine, etc.) nach Bedarf und lokaler Situation
- Beauftragte: Verkehr, Stadtplanung, Architektur, Gestaltung öff. Raum

## Planungsprozesse

Die Entwicklung von urbanen VDS stützt sich auf verschiedene Instrumente, die je nach Ebene unterschiedliche Rollen übernehmen. Sachplan Verkehr und kantonale Richtpläne schaffen Planungssicherheit. Auf Umsetzungsstufe sichern Nutzungspläne, Masterpläne und Sondernutzungspläne die notwendigen Flächen und konkretisieren die räumliche Ausgestaltung von urbanen VDS. Ergänzend bündeln und koordinieren Agglomerationsprogramme wichtige Massnahmen und stellen zugleich Finanzierungsbeiträge bereit.

Kommunale Instrumente wie Fuss- und Veloverkehr-Netzpläne, Entwicklungskonzepte und Leitbilder, Parkplatzkonzepte und Parkplatzverordnungen sowie die Netzplanung der Verkehrsbetriebe liefern wichtige Grundlagen für urbane VDS, besitzen jedoch keine gleich hohe Verbindlichkeit wie Richt- oder Nutzungspläne. Insgesamt zeigt sich: Planungssicherheit, Flächensicherung und Finanzierung entstehen erst durch das abgestimmte Zusammenspiel sämtlicher Instrumente.

## 2. Trinationales Gesamtkonzept Basel

Das trinationale Gesamtkonzept Basel wurde ausgewählt, da es eine interessante Methodik zur Planung multimodaler Verkehrsdrehscheiben im Rahmen eines Agglomerationsprogramms aufzeigt. Es verbindet nationale Vorgaben, regionale Planungen und trinationale koordinierte ÖV-Strategien und ist direkt auf die Anforderungen des Agglomerationsprogramms 5 (AP5) ausgerichtet. Die Typisierung, Verortung und Qualitätsanforderungen schaffen einen klaren, übertragbaren Rahmen für urbane VDS ausserhalb klassischer Bahnhöfe. Besonders wertvoll ist das Beispiel für Agglomerationen mit komplexen Governance-Strukturen.

### Ausgangslage

- **Einbettung ins Agglomerationsprogramm:** Das Gesamtkonzept Multimodale Drehscheiben («MMD») ist vollständig in die Logik des AP5 Basel eingebettet. Es dient der Weiterentwicklung bestehender Aussagen zu MMD und schliesst methodische Lücken früherer Generationen.
- **Erweiterter Perimeter:** Der Perimeter umfasst die gesamte Agglomeration mit Gemeinden in der Schweiz, Deutschland und Frankreich, mit heterogenen Ausgangsbedingungen bei Raumtypen, ÖV-Dichte und Planungsinstrumenten.
- **Bestehende Grundlagen:** Das Konzept stützt sich auf zahlreiche Fachgrundlagen wie Sachplan Verkehr, VöV-Planungshilfe und Potenzialstudie P+R Agglomeration Basel.

### Akteure

- **Bund:** ARE, ASTRA, BAV und BAFU als Bewilligungsbehörde und Finanzierung über die Agglomeration Basel.
- **Agglomeration Basel:** Dient als federführende Koordinationsstelle. Als Projektleitung ist Agglo Basel für die trinationale abgestimmte Methodik, Prozessführung und die Ableitung der Qualitätsanforderungen verantwortlich. Diese Rolle ist zentral, da das Konzept über kommunale und kantonale Grenzen hinauswirkt.
- **Kantone:** Basel-Stadt, Baselland, Aargau sowie die relevanten deutschen und französischen Staatsebenen.

### Erfolgsfaktoren Trinationales Gesamtkonzept Basel

- **Methodische Klarheit und Systematik:** Die erarbeitete Typologie erlaubt eine funktionale und raumtypenspezifische Zuordnung von MMD.
- **Kohärenz:** Das AP5 dient als wichtige Grundlage, sodass MMD-Standorte und weitere Mobilitätsangebote gemeinsam gedacht werden und im AP5 weiterentwickelt werden.
- **Qualitätsanforderungen als Steuerungsinstrument:** Die typenspezifischen Qualitätsanforderungen decken Nutzerbedürfnisse (Wege, Orientierung, Wohlbefinden) systematisch ab. Dies stärkt die vergleichbare Qualität urbaner Drehscheiben im gesamten Agglomerationsraum.

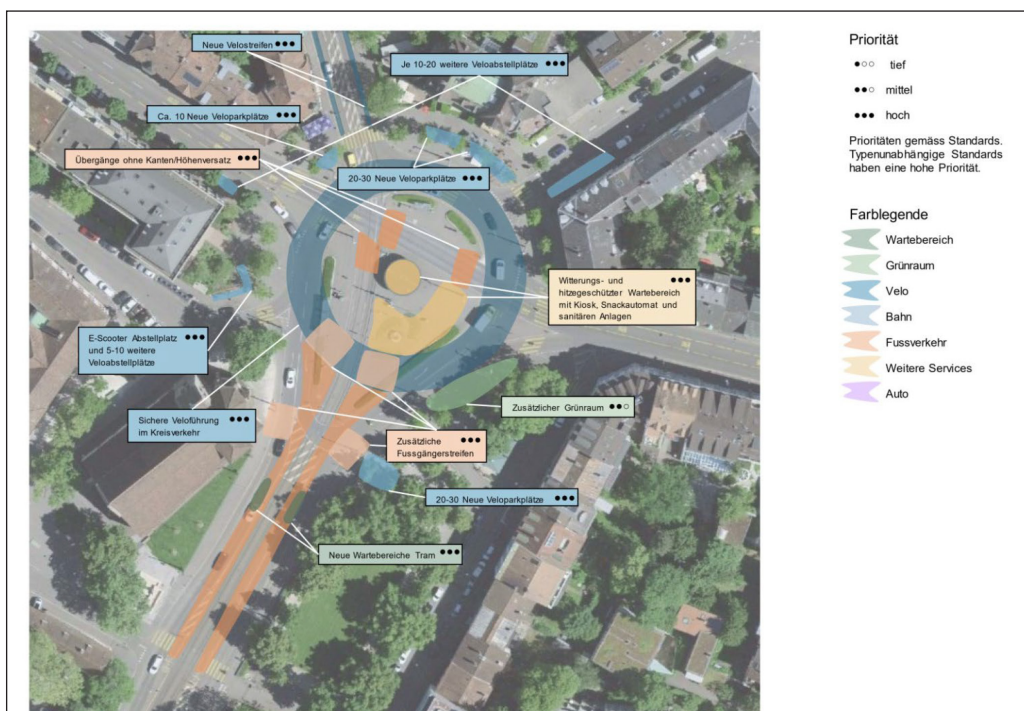


Bild 1: Konzeptskizze zu künftigen Anpassungen an der urbanen VDS Wettsteinplatz (Quelle: AggloBasel).

## Hinweise zur Übertragbarkeit

- **Direkte Anschlussfähigkeit für AP-Prozesse:** Das Konzept zeigt, wie sich MMD im Rahmen eines AP systematisch verorten, typisieren und qualitativ definieren lassen. Dieser Ansatz lässt sich 1:1 auf andere Agglomerationen übertragen.
- **Flexibilität:** Obwohl hochstrukturiert, bleibt die Methode auf unterschiedliche Raumtypen, Governance-Strukturen und ÖV-Dichten anpassbar. Besonders wertvoll ist dies für Regionen mit komplexen oder grenzüberschreitenden Planungsbedingungen.
- **Zukünftige AP-Generationen:** Die Ergebnisse können als Prüfrahmen, Qualitätscheck oder Ausgangspunkt für projektbezogene Vertiefungen dienen. Auch für urbane Drehscheiben ausserhalb von Bahnhöfen liefert das Konzept übertragbare Anforderungen an Wegequalität, Vernetzung und Auswahl multimodaler Angebote.

## Hinweise zur Funktion über gegebenenfalls längeren Zeitraum

- **Langfristige Abstimmung mit Angebotsentwicklung 2040:** Da die MMD-Verortung direkt auf die modellierten ÖV-Angebote 2040 abgestimmt ist, bleibt das Konzept auch über mehrere AP-Zyklen hinweg stabil und dient als strategischer Langfristrahmen.
- **Rolle bei Siedlungs- und Netzentwicklung:** MMD stärken über längere Zeiträume die Raumstruktur durch verbesserte Knotenfunktionen, die Integration neuer Mobilitätsformen und die Reduktion des motorisierter Individualverkehr (MIV)-Anteils. Dies fördert langfristig innenentwicklungsorientierte Strategien. Zudem entlasten sie zentrale Bahnhöfe.
- **Adaptierbarkeit an künftige Infrastrukturprojekte:** Das Konzept berücksichtigt bereits wichtige langfristige Projekte, wodurch künftige Standortverschiebungen oder Funktionsänderungen antizipiert werden. Die MMD behalten dadurch eine robuste Rolle als systemische Bausteine des regionalen Verkehrsnetzes.

## Verkehrliche Ziele und Ambitionen

- Basel verfolgt das übergeordnete Ziel, seine innerstädtischen ÖV-, Velo- und Fussverkehrsnetze optimal zu verknüpfen und dadurch den MIV weiter zu reduzieren.
- Urbane VDS sollen kurze Wege, schnelle Umstiege und hohe Aufenthaltsqualitäten ermöglichen. Ambition ist, Tram- und Busangebote mit hoher Taktfolge durch sichere Querungen und Velofördermassnahmen zu stärken und Stadtteilzentren als multimodale Zugangspunkte zum ÖV zu etablieren.
- Die Drehscheiben unterstützen die strategische Ausrichtung Basels als «Tram First»-Stadt und sind zentrale Elemente zur Erreichung der Klimaziele im Verkehr.

Funktion MMD	Typenunabhängige Anforderungen	Typenabhängige Anforderungen
<b>Umsteigeort</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Kurze, sichere, barrierefreie Wege</li> <li>– Gute Orientierung</li> <li>– Hohe Pünktlichkeit Busankunft</li> <li>– Witterungsgeschützte Wartebereiche</li> <li>– Taxi, Ruftaxi</li> <li>– Anbindung an Fusswegnetz</li> <li>– Anbindung an Velonetz</li> <li>– Bedarfsgerechte Veloparkierung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Sharing-Angebot Mikromobilität</li> <li>– Car-Sharing-Angebot</li> <li>– Kiss+Ride (bringen/abholen)</li> </ul>
<b>Aufenthaltort</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Hohe objektive und subjektive Sicherheit</li> <li>– Minimale Verpflegung</li> <li>– Sanitäre Einrichtungen</li> <li>– Geringe Immissionen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Einkaufsgelegenheiten in/um MMD</li> <li>– Gastronomisches Angebot</li> <li>– Alltägliche Services</li> <li>– Kunst- und Kulturwerte</li> </ul>
<b>Zentrumsort</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>– Hohe städtebauliche Qualität im Umfeld</li> <li>– Aufwertung Freiräume um MMD</li> </ul>

Tabelle 2: Gliederung Qualitätsanforderungen (Quelle: AggloBasel).

## Umsetzungsstand Konzept

- Viele Massnahmen sind über Jahrzehnte schrittweise realisiert worden: Aufwertungen von Plätzen, Neuorganisation der Tramknoten, Fuss- und Velovorzugsrouten sowie lokale Umsteigebeziehungen.
- Die Grundidee eines verknüpften, städtebaulich gestalteten ÖV-Systems ist heute weitgehend umgesetzt, jedoch nicht vollständig harmonisiert.

## Herausforderungen

- Basel steht vor mehreren strukturellen Herausforderungen. Die hohe bauliche Dichte und der knapp verfügbare Strassenraum führen zu Zielkonflikten zwischen Trampriorisierung, Aufenthaltsqualität, Lieferlogistik und stark wachsendem Veloverkehr.
- Gleichzeitig erschweren unterschiedliche Zuständigkeiten (Mobilität, Städtebau, Basler Verkehrs-Betriebe (BVB)/Basel-land Transport (BLT), Quartiere, Gewerbe) eine konsistente und iterative Weiterentwicklung der Drehscheiben. Für Sharing-Angebote fehlen vielfach geeignete Abstellräume oder definierte Zonen, was deren Integration verkompliziert.

## Konkrete Projekte

Zu den wichtigsten Projekten zählen:

- **Aeschenplatz-Transformation:** Stärkung ÖV/Velo und neue Platzorganisation
- **Barfüsserplatz-Aufwertung:** Aufenthaltsraum, sichere Fussquerungen, bessere ÖV-Zugänge
- **Schifflande/Claraplatz:** Verknüpfung Tram-Bus-Velo, Aufwertung der öffentlichen Räume
- **Quartierknoten wie Spalentor:** Verbesserung der Veloinfrastruktur und Neugestaltung der Haltestellen
- Integration neuer Sharing-Angebote im öffentlichen Raum

## Finanzierung

- Die Finanzierung erfolgt primär durch den Kanton Basel-Stadt (Mobilitäts- und Städtebaubudgets), zumindest auf Gemarkung Basel.
- Ergänzend tragen BVB/BLT Mittel für Haltestellen, Barrierefreiheit und ÖV-Infrastruktur bei.
- Für Platz- und Strassenraumprojekte, Fuss- und Veloverkehrsprojekte sowie Projekte an Verkehrsdrehscheiben können Beiträge aus Agglomerationsprogrammen eingesetzt werden.
- Sharing-Anbieter finanzieren die eigene Infrastruktur selbst oder über Kooperationsvereinbarungen.
- Private Eigentümer beteiligen sich punktuell an Umgestaltungen im direkten Umfeld.

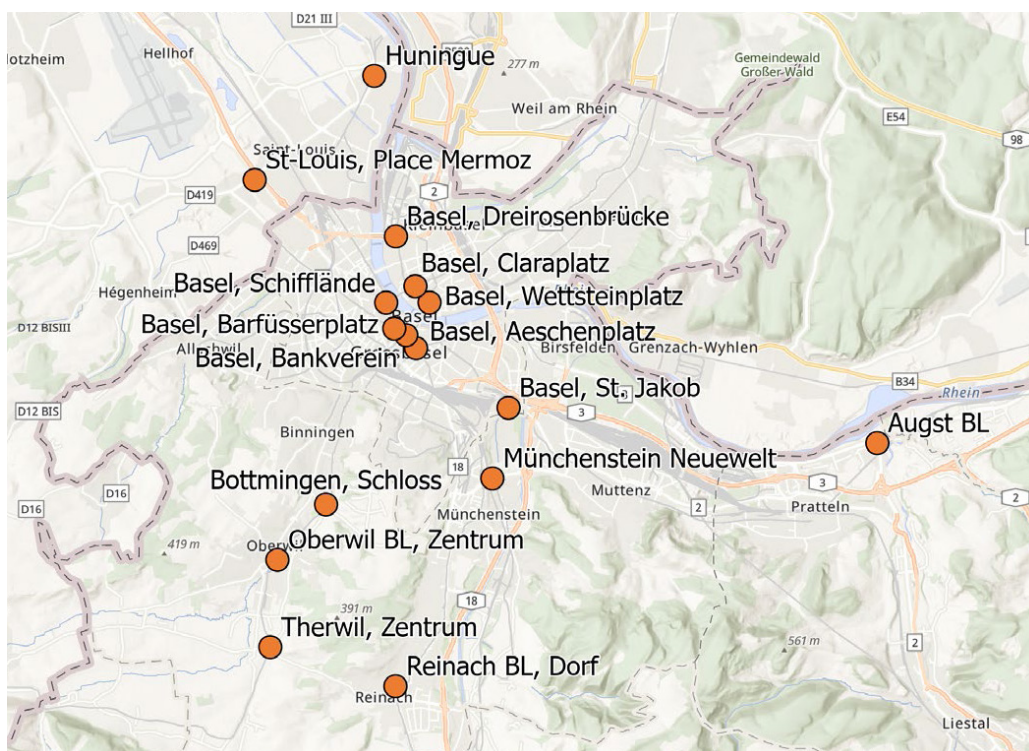


Bild 2: Kartographische Darstellung von urbanen Lokaldrehscheiben (Quelle: AggloBasel).

### 3. Pully (VD), Val-Vert

Val-Vert zeigt, dass schon an einem mittelgrossen Stadteingang eine städtebaulich integrierte und leistungsfähige Verkehrsdrehscheibe entstehen kann, wenn Bus Rapid Transit (BRT), Fuss- und Veloverkehr im Rahmen einer Gesamtkonzeption verknüpft werden.

#### Ausgangslage

- **Multimodale Aufwertung einer Hauptstrasse:** Der Boulevard de la Forêt und die bestehende Haltestelle Val-Vert wurden 2012 umfassend umgestaltet, um die Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr zu erhöhen und die Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit des ÖV zu stärken.
- **Einführung eines BRT:** Die Umgestaltung ist Teil des regionalen Netzes der «Axes forts», welches das leistungsfähige Rückgrat des ÖV in der Agglomeration Lausanne stärkt (Buslinien 7, 47, 48 und 67).
- **Transformation zur urbanen Verkehrsdrehscheibe:** Der frühere einfache Busknoten wurde in eine moderne multimodale Schnittstelle weiterentwickelt. Neben der Bushaltestelle befinden sich dort auch ein Taxiangebot, Veloabstellflächen, WC-Anlagen und hochwertig gestaltete Aufenthaltsbereiche.

#### Akteure

- Gemeinde Pully (Federführung)
- Transports publics lausannois tl
- Kanton Waadt und Bund: Kofinanzierung über das Agglomerationsprogramm Lausanne-Morges (PALM) 2012
- Bevölkerung sowie Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer: Enge Abstimmung und partizipative Aushandlung von Landabtretungen

#### Erfolgsfaktoren Pully

- **Einbettung in eine übergeordnete ÖV-Strategie:** Die Anbindung an das Netz der «Axes forts» sichert hohe Angebotsqualität. Bus-Priorität im Betrieb und macht Val-Vert zu einem klar positionierten ÖV-Knoten.
- **Städtebaulich und funktional Gestaltung:** Hochwertige Materialien, klare Wegeführung, Veloabstellanlagen, Möblierung und charakteristische Bepflanzung verbinden Infrastrukturfunktion mit Aufenthaltsqualität.
- **Soziale Akzeptanz:** Der intensive Dialog mit Anwohnenden ermöglichte ein breit abgestütztes Projekt mit Genehmigung fast ohne Einsprachen.

#### Hinweise zur Übertragbarkeit

- **Mobilität und Aufwertung des öffentlichen Raums:** Die Kombination aus ÖV-Optimierung und gestalterischer Aufwertung des Strassenraums ist ein skalierbarer Ansatz für Gemeinden verschiedener Grössen.
- **Partizipation:** Frühe Information, transparente Verfahren und individuelle Lösungen mit Grundeigentümerschaften reduzieren Konflikte und erhöhen die politische und gesellschaftliche Umsetzungsfähigkeit.



Bild 3: Gestaltung urbane VDS Val-Vert, Pully (Quelle: Ville de Pully).

## 4. Lausanne Chauderon

Das Projekt Lausanne Chauderon verdeutlicht, dass Verkehrsdrehscheiben des öffentlichen Verkehrs vor allem eine wichtige städtebauliche Komponente haben. Durch eine angemessene Integration in das bauliche Umfeld können Drehscheiben ihr volles Potenzial entfalten.

### Ausgangslage

Im Rahmen der neuen Metrolinie m3 und zweier Buslinien mit hohem Serviceniveau (BHNS) als Ergänzung zum bestehenden Bahnhof der Lausanne-Echallens-Bercher (LEB) wird die Place Chauderon zu einem echten Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs umgestaltet.

Die Umgestaltung ist nicht nur ein Projekt des öffentlichen Verkehrs, sondern vor allem eine städtebauliche Massnahme. Der motorisierte Individualverkehr nimmt derzeit einen grossen Teil des öffentlichen Raums ein. Durch die Bauarbeiten wird der Raum neu aufgeteilt und allen Verkehrsträgern gerechter zugeweiht.

Das Projekt umfasst die Neugestaltung der Place Chauderon, der Avenue de Beaulieu sowie der Avenue d'Echallens und der Avenue de Morges. Die Place Chauderon wird für den motorisierten Individualverkehr gesperrt und erhält entversiegelte, begrünte und schattige Flächen. Gleichzeitig wird eine direkte unterirdische Verbindung zur neuen Tramhaltestelle Port-Franc geschaffen, wodurch die Verbindung zwischen dem Flon und dem Platz erheblich verbessert wird.

### Akteure

- Stadt Lausanne (Federführung)
- Kanton Waadt
- Transports lausannois tl
- LEB

### Erfolgsfaktoren Lausanne Chauderon

- **Attraktive Stadtgestaltung:** Eine hochwertige Gestaltung erhöht die Lebensqualität, macht den Ort einladend und trägt dazu bei, dass der Verkehrsdrehscheiben als identitätsstiftender städtischer Raum wahrgenommen wird.
- **Intuitiver Übergang zwischen oberirdischen und unterirdischen Bereichen:** Ein klarer und barrierefreier Zugang vom place Chauderon zum unterirdischen Bereich erleichtert die Orientierung und gewährleistet ein einheitliches Nutzungserlebnis.
- **Kurze und direkte Wege:** Die kurzen Entfernungen zwischen LEB, m3, BHNS und Strassenbahn erhöhen die Attraktivität der Umsteigemöglichkeiten und fördern eine effiziente multimodale Mobilität.
- **Vielfältige Nutzung und unterirdische Bereiche:** Angenehm temperierte und gut gestaltete Geschäfte und unterirdische Räume erhöhen die Funktionalität und beleben die Drehscheibe über ihre reine Mobilitätsfunktion hinaus.
- **Sicherheit und gute Beleuchtung:** Eine helle und gleichmässige Beleuchtung ohne Schattenbereiche stärkt das Sicherheitsgefühl und fördert eine rege Nutzung zu verschiedenen Tageszeiten.

### Hinweise zur Übertragbarkeit

Das Beispiel Chauderon zeigt, wie Städte in komplexen Situationen rein technische Verkehrsdrehscheiben dank einer langfristigen Vision, hohen Anforderungen an Bedienfreundlichkeit und Gestaltung sowie einer ganzheitlichen Planung in urbane Mobilitätszentren verwandeln können, die der Bevölkerung zugutekommen.

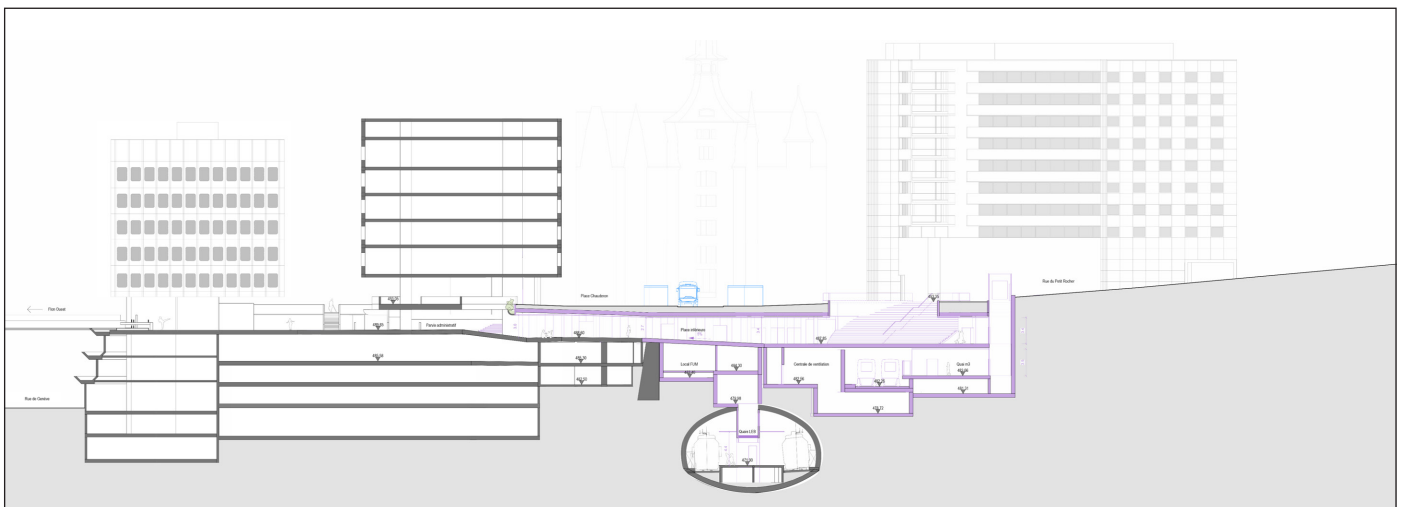


Bild 4: Querschnitt Lausanne-Chauderon (Quelle: Ville de Lausanne).

## 5. Genf, Pôles de mobilité

Dieses Beispiel eignet sich besonders gut, weil die Pôles de Mobilité gezielt ausserhalb klassischer Bahnhofsbereiche entstehen und dort verschiedene Verkehrsträger (ÖV, Sharing, Velo, Logistik) räumlich und visuell integriert werden. Dadurch zeigt Genf exemplarisch, wie auch bahnhofsferne Standorte zu vollwertigen, urbanen Verkehrsdrehscheiben mit hoher Intermodalität weiterentwickelt werden können.

### Ausgangslage

- **Fragmentierte Mobilitätslandschaft:** In Genf befinden sich verschiedene Verkehrsträger (Bahn, Tram, Bus, Bikesharing (VéloPartage, Carvelo), Carsharing (Mobility), urbane Mikrologistik sowie Parking/P+R) ohne räumlich-systematische Integration. Dies führte zu unklaren Orientierungssituationen und limitierten intermodalen Nutzungsmöglichkeiten.
- **Herausforderung erste/letzte Meile:** Trotz dichtem ÖV-Netz blieb der intermodale Zugang (insb. Sharing) unzureichend sichtbar.
- **Zielsetzung:** Mit den neuen «Pôles de Mobilité» wird eine klare räumliche, visuelle und funktionale Integration aller Verkehrsträger geschaffen, um intermodale Wegketten zu stärken, den ÖV-Zugang zu verbessern und multimodale Lebensstile zu fördern.
- **Konzept:** Einführung einer verkehrsträgerübergreifenden stationären Signalistik, welche identische Icons, Farbcodes und räumliche Standards an allen Mobilitätsknoten definiert.

### Akteure

- Kanton Genf
- Gemeinden
- Pôle métropolitain du Genevois français
- Transportunternehmen: Transports publics genevois (TPG), CFF, Léman Express
- Mobilitätsdienstleister: VéloPartage, Mobility, Carvelo, HéliLéman
- Logistikakteure: WeChip, OVO
- Weitere: Diverse Grundeigentümer sowie die Stiftungen Modus und Nomads

### Prozess / Zeitrahmen

- **Projektstart:** Entwicklung im europäischen Forschungsprojekt SUM Seamless Shared Urban Mobility (Horizon Europe, 2023–2026).
- **Iteratives Vorgehen:** Enge Zusammenarbeit zwischen Kanton, Gemeinden, ÖV-Unternehmen und Mobilitäts-/Logistikdiensten ermöglicht schnelle Anpassung und Skalierung des Konzepts.
- **Meilensteine Deployment:**
  - 12/2023: Erstinstallation in Lancy-Bachet Gare
  - 2024: Aufbau von 6 weiteren Pôles de Mobilité
  - 2025: Installation von 14 weiteren Standorten
  - 2026–2029: ca. 10 neue Pôles pro Jahr

### – Verankerung in Planung:

- Plan d'actions des transports collectifs (PATC) 2024–2028
- Plan d'actions des mobilités actives (PAMA) 2024–2028
- Plan d'actions du transport professionnel (PATPRO) 2024–2028
- Feuille de Route Mobilités Pendulaires
- Feuille de route pour les mobilités Canton-Ville de Genève
- Agglomerationsprogramm 5 (2028–2032)

### – Weiterentwicklung:

- Projekt inclusiveSpaces (Horizon Europe, 2024–2027): Entwicklung eines inklusiveren Designs.
- PMZI (2025–2026): Installation weiterer Pôles in Industriezonen inkl. urbaner Logistik und Covoiturage, finanziert durch Fondation Modus.
- INTERREG MULTRAN GG (2025–2028): Installation weiterer Pôles, insb. im Grenzgebiet CH-FR.



Bild 5: Kurze Wege erleichtern das Umsteigen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln und steigern deren Attraktivität (Quelle: tpg).

## Nutzung / Nachfrage

- Die systematische Erhebung der Nutzung erfolgt im Rahmen des Projekts SUM (laufend, bis Mai 2026).
- Erwartete Erkenntnisse: Intermodale Wege, Rolle der neuen Signalistik, Nutzungsfrequenzen verschiedener Sharing-Angebote, Nachfrageentwicklung an unterschiedlichen Standorttypen.
- Die Ergebnisse werden ab Projektende (2026) zur Weiterentwicklung der Skalierung eingesetzt und in die strategischen Planungsinstrumenten integriert.

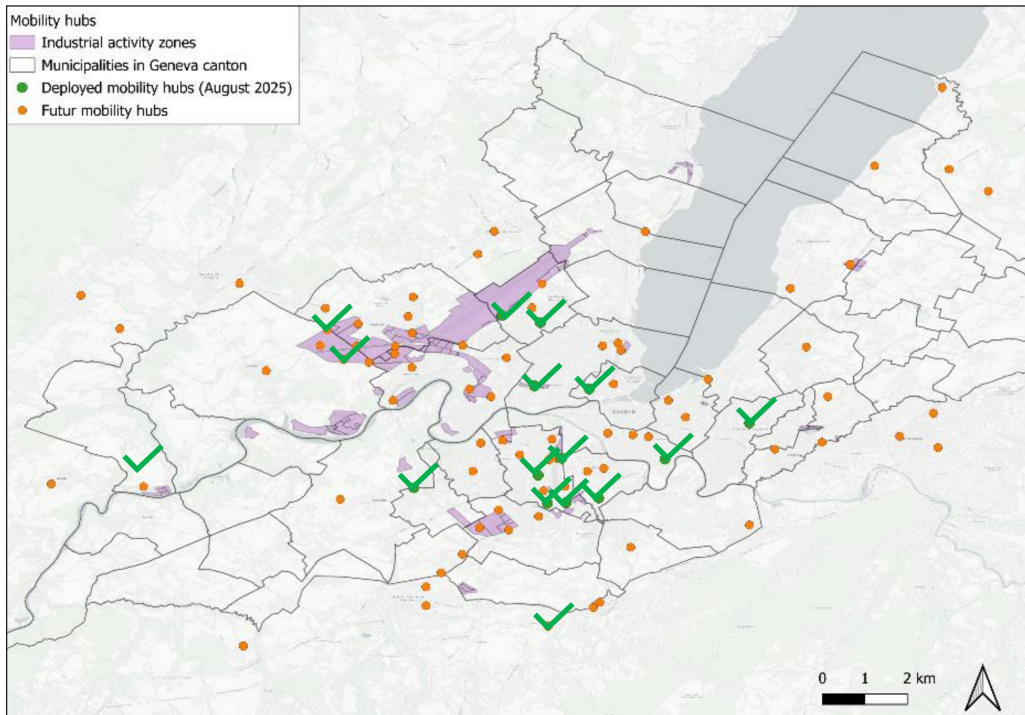


Bild 6: Geplante und bereits realisierte «Pôles de mobilités» im Raum Genf (Quelle: tpg).

**PÔLE DE MOBILITÉ**

---

**Lancy-Bachet**

Choisissez le mode de transport qui vous convient  
Choose your preferred transport mode

	<b>Léman Express</b> Train urbain et régional		
	<b>Transports publics genevois</b> Tram & bus		
	<b>Donkey Republic</b> Vélos en libre-service		
	<b>Vélostation</b> Stationnement vélos		
	<b>Carvelo</b> Vélos cargos en libre-service		
	<b>Mobility</b> Autopartage		
	<b>P+R</b> Parc relais		

Bild 7: Signalistik (Quelle: tpg).

## 6. Erkenntnisse

- **Strategische Planung:** Urbane Verkehrsdrehscheiben sind ein wichtiges Instrument für Städte und öffentliche Verkehrsunternehmen bei zur Erreichung der Nachhaltigkeits- und Mobilitätsziele sowie bei der Erhöhung der Qualität und Sichtbarkeit für bestehende Angebote im ÖV und Sharing.
- **Koordination mit anderen Planungsbereichen:** Die strategische Planung muss eng mit der Raumplanung, der Stadtentwicklung und Fachkonzepten wie der Gestaltung öffentlicher Räume, Fuss- und Velokonzepten und Sharing-Angeboten koordiniert werden, um nur einige wichtige Schnittstellen zu nennen.
- **Stadt- und netzweite Vision:** Die Einhaltung von Bau-normen und die Verwendung standardisierter Verfahren (Tiefbau, Bau von Trassen für den öffentlichen Verkehr, Gestaltung und Massnahmen zur Landschaftsarchitektur usw.) sind von entscheidender Bedeutung.
- **Digitale Darstellung der Dienstleistungen:** Schweizer Städte und öffentliche Verkehrsunternehmen sollten ihre Bemühungen für die digitale Integration von Tarif-, Ticket- und Fahrgastinformationssystemen fortsetzen und in Zukunft auch bei der räumlich-baulichen Umsetzung an Urbanen VDS im Sinne einer kundenfreundlichen Durchgängigkeit enger zusammenarbeiten.

### Herausforderungen bei der Umsetzung

- **Flächenknappheit und Nutzungskonflikte:** Urbane VDS müssen in dicht genutzten Räumen funktionieren, in denen viele Ansprüche um begrenzte Fläche konkurrieren, wie etwa Veloparkierung, Logistik sowie Frei- und Grünflächen. Dies erschwert eine städtebaulich und verkehrlich hochwertige Gestaltung.
- **Planen im Bestand unter komplexen Rahmenbedingungen:** Rechtliche Vorgaben (z.B. Lärm- und Denkmalschutz), bestehende Überbauungen, die Topografie, etc. machen Anpassungen anspruchsvoll und müssen unter laufendem Betrieb berücksichtigt werden. Gleichzeitig müssen kurzfristige Chancen genutzt werden, ohne die langfristige Strategie zu gefährden.
- **Heterogene Akteure und divergierende Interessen:** Quartierbevölkerung, Gewerbe, Verkehrsbetriebe, Verwaltung und Politik, Stadtplanung und Architektur verfolgen unterschiedliche Ziele, was zu Zielkonflikten und (unter Umständen) zu nicht zielführenden Kompromisslösungen führt. Fehlende Ressourcen für Partizipation und Kommunikation können die Akzeptanz erschweren und verwässern die Wahrnehmung der qualitativen Verbesserung der Lebens- und Begegnungsräume.
- **Institutionelle Hürden und lange Zeiträume:** Die Zusammenarbeit zwischen der Stadtentwicklung, Verkehrs- und Freiraumplanung sind oft unzureichend koordiniert, während finanzielle und zeitliche Restriktionen konsistente Lösungen erschweren. Projekte dauern dadurch häufig lange und benötigen intensive Abstimmung.

### Erfolgsfaktoren generell

- **Klare strategische Leitidee:** Erfolgreiche urbane VDS haben ein verbindliches Zielbild, das verkehrliche Funktion, Aufenthaltsqualität und Rolle im Quartier definiert und die Stadt der kurzen Wege unterstützt.
- **Hochwertige Gestaltung und Aufenthaltsqualität:** Begrünung, Schatten, Wasser, Beleuchtung und attraktive Erdgeschoss schaffen sichere und angenehme Orte, die mehr sind als reine Transiträume.
- **Netzorientierung und gute Verknüpfung:** Drehscheiben funktionieren als Teil eines übergeordneten Netzes und verbinden effizient Fuss-, Velo- und ÖV-Angebote. Dadurch entstehen kurze und robuste Alltagswege, wo sich diverse Nutzungen in bestehende Wegeketten eingliedern und so unnötige Fahrten reduzieren.
- **Früher Einbezug relevanter Stakeholder und iterative Planung:** Stakeholderbeteiligung, Vor-Ort-Analysen und ggf. Pilotprojekte erhöhen die Qualität und ermöglichen Lernen. Konstantes Monitoring macht Erfolge sichtbar und stärkt die Legitimation für künftige Projekte.
- **Klare Rollen und gesicherte Betriebsmodelle:** Definierte Zuständigkeiten, Betriebsregeln und nachhaltige Finanzierungsmechanismen stellen sicher, dass urbane VDS effektiv geplant, realisiert und betrieben werden können.
- **Nachfrageorientierte flankierende Massnahmen:** Die tatsächliche Nutzung der über Schnittstellen bereitgestellten Mobilitätsangebote hängt stark von der Ausgestaltung der Rahmenbedingungen ab. Insbesondere ein konsequentes Management des öffentlichen und privaten Parkierungsangebots ist ein zentraler Hebel.

## **Erfolgsfaktoren spezifisch**

- **Verbindliche Zielbilder und Typologien:** Urbane VDS brauchen klar definierte Funktionen, Qualitätsansprüche und Prioritäten, die in strategischen Planungsinstrumenten verankert sind.
- **Bessere planerische Integration:** Erfahrungen zeigen, dass eine kohärente Einbettung von (allen Arten von) Drehscheiben in Stadt- und Quartierentwicklung sowie in Richt- und Verkehrsplanung zur Qualität und Funktionsfähigkeit beitragen kann. Dies kann Aspekte wie Flächenverteilung, Aufenthaltsqualität sowie – je nach Kontext – auch Fragen des Betriebs, des Unterhalts oder der Tarifgestaltung betreffen.
- **Stärkere Koordination zwischen Fachbereichen:** Erfahrungen zeigen, dass eine frühzeitige und fachübergreifende Abstimmung zwischen beteiligten Akteuren – insbesondere zwischen verschiedenen Staatsebenen und Planungsbereichen (z.B. Mobilität, Stadtplanung, Biodiversität, Klima, etc.) – dazu beitragen kann, Zielkonflikte früh zu klären und integrierte Lösungen zu ermöglichen. In diesem Zusammenhang kann auch die frühe Einbindung relevanter Organisationen (Verkehrsunternehmen, Pro Velo, etc.) sinnvoll sein.
- **Verbesserte Datengrundlagen und Monitoring:** Kantone, regionale Planungsverbände und Gemeinden benötigen bessere Datengrundlagen zu Nutzungsströmen, zum Bestand sowie zur projizierten Wirkung. Darüber hinaus benötigen sie entsprechende Mechanismen zur laufenden Erfolgskontrolle.
- **Klare Regelungen und neue Finanzierungsmodelle:** Nutzungsregeln für Sharing, Velos und Ladezonen sowie tragfähige Finanzierungsformen, etwa via Parkraumbewirtschaftung oder Mehrwertabschöpfung, sind notwendig, um hochwertige Drehscheiben umzusetzen.

## **Zusammenfassung / wichtigste Punkte**

- **Urbane Verkehrsdrehscheiben:** Funktion und Mehrwert Urbane VDS bündeln ÖV, Velo, Sharing und Services an gut sichtbaren Standorten und senken so die Hürden für kombinierte Mobilität. Sie schaffen qualitativ hochwertige Umsteigepunkte und erhöhen die Attraktivität sowie Sichtbarkeit bestehender Mobilitätsangebote.
- **Raumplanerische und städtebauliche Bedeutung:** Sie reduzieren den Flächenbedarf für den MIV, fördern die Stadt der kurzen Wege und werten Quartiere durch Aufenthaltsqualität, Begrünung und klare Gestaltung auf. Urbane VDS sind zugleich Mobilitäts- und Stadträume, die soziale und ökologische Ziele unterstützen.
- **Planung, Akteure und Prozesse:** Die Umsetzung erfordert ein enges Zusammenspiel von Städten, Verkehrsunternehmen, Sharing-Anbietern, Raumplanung, Architektur und privaten Akteuren. Planungssicherheit entsteht erst durch die abgestimmte Nutzung von Sachplan Verkehr, Richtplänen, Nutzungsplanungen und Agglomerationsprogrammen.
- **Herausforderungen in der Umsetzung:** Beengte Flächen, Nutzungskonflikte, bestehende Bebauungen, divergierende Interessen und institutionelle Hürden erschweren die Realisierung. Besonders anspruchsvoll sind Betrieb im Bestand, fehlende Sharing-Flächen sowie langwierige Entscheidungs- und Abstimmungsprozesse.
- **Erfolgsfaktoren für hochwertige urbane VDS:** Klar definierte Zielbilder, hochwertige Gestaltung, kurze Wege, gute Orientierung und starke Netzverknüpfung sind entscheidend. Erfolgreiche Projekte setzen auf frühzeitige Partizipation, belastbare Daten und Monitoring, klare Rollenverteilung, nachfrageorientierte flankierende Massnahmen sowie gesicherte Betriebs- und Finanzierungsmodelle.

# 7. Literatur

## Weiterführende Literatur

### Verkehrsdrehscheiben generell

- Bundesamt für Raumentwicklung ARE: [Verkehrsdrehscheiben – Gute Beispiele aus der Schweiz und dem Ausland \(ARE 2021\)](#)
- Bundesamt für Raumentwicklung ARE: [Verkehrsdrehscheiben, Erkenntnisse aus verschiedenen Grundlagenstudien, Synthesebericht \(ARE 2023\)](#)
- Bundesamt für Raumentwicklung ARE: [Gestaltung von Mobilität in Agglomerationen: Parkraummanagement \(ARE 2021\)](#)
- Espace Suisse: [Verkehrsdrehscheiben: fünf Stossrichtungen für Planende | EspaceSuisse \(2025\)](#)
- FSU: [COLLAGE 2/25 Mobilitätshubs](#)
- Kanton Luzern (2025): [Verkehrsdrehscheiben Kanton Luzern, Konzeptstudie](#)
- Kanton Luzern (2025): [Verkehrsdrehscheiben Kanton Luzern, Handbuch](#)
- Lajo AG: [Verkehrsdrehscheiben Grundlagenstudien](#)
- Quartierhubs: [Arbeitshilfe Kanton Aargau](#)
- Verband öffentlicher Verkehr VöV: [Verkehrsdrehscheiben – eine Planungshilfe für lokale Akteure \(VöV 2023\)](#)

### Veloverkehr und Verkehrsdrehscheiben

- Bundesamt für Strassen ASTRA: [Veloverkehr](#)
- Bundesamt für Strassen ASTRA: [Handbuch Veloparkierung](#)
- Bundesamt für Strassen ASTRA/Forum Velostation: [Leitfaden Velostationen](#)
- Bundesamt für Strassen ASTRA/Forum Bikesharing: [Veloverleihsysteme](#)
- Kanton Zürich: [Förderung Bike & Ride-Anlagen](#)

### Weitere generelle Literatur

- Bundesamt für Raumentwicklung ARE: [ÖV-Güteklassen](#)
- [Mobilitätsfonds Kanton Basel-Stadt](#)
- SVI: [Gesamtverkehrliche Erschliessungsqualitäten](#)
- Umweltbundesamt (2020): [Vertiefende Analyse der Vor- und Nachteile von P+R](#)

## Quellen zu den Beispielen zu urbanen Verkehrsdrehscheiben

### Allgemeine Quellen

- IRAP Institut für Raumentwicklung (2022): [Quartierhubs in Gemeinden](#)
- Stadt Zürich: [Konzept urbane VDS](#)

### Basel, Trinationales Gesamtkonzept Basel

- Aggloprogramm Basel (2024): [Trinationales Gesamtkonzept Multimodale Drehscheiben AP5, Bericht Phasen I und II](#)

### Pully (VD), Val-Vert

- Lausanne-Morges Est-lausannois: [Val Vert © Ville de Pully](#)

### Lausanne, Chauderon

- Lausanne-Morges Est-lausannois: [Rapport d'activités 2020](#)
- Lausanne-Morges Est-lausannois: [Mesures de mobilité](#)
- Martin Gauthier, Ville de Lausanne (2025): [Place Chauderon, une interface de transport et milieu urbain](#)

### Genf

- SUM: [Seamless Shared Urban Mobility](#)
- inclusiveSpaces: [Inclusive Spaces](#)
- TPG: [Pôles de mobilité à Genève](#)