

Regionale P+R und B+R

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 regionaler P+R und B+R ein und zeigt einige gute Beispiele.

Inhalt

1. Kurzbeschreibung	1
2. P+R-Konzept Kanton Aargau und P+R-Anlage Mellingen-Heitersberg	4
3. P+R/B+R-Strategie Kanton Waadt	7
4. AP5 Wil, P+R-Lütisburg (SG)	9
5. Genf, Fondation des Parkings	11
6. P+R-Strategie Kanton Thurgau	12
7. Erkenntnisse	13
8. Literatur	15

- Sie sollen den MIV aus Gebieten mit schlechter ÖV-Anbindung oder geringer Bevölkerungsdichte so quellennah wie möglich abfangen, die Erreichbarkeit der Zentren gewährleisten und die betroffenen Gemeinden vom unnötigen MIV-Verkehr entlasten.
- Ihre Lage im ÖV- und Strassen- und Velonetz sowie zu den Siedlungsgebieten, die Dimensionierung, Reisezeitverhältnisse Schiene/Strasse, Betriebsmodalitäten und die Umsteigebedingungen sind zentrale Fragen, die vor Umsetzung geklärt werden müssen. Die tatsächliche Wirksamkeit von regionalen P+R zur Erreichung der verkehrs- und raumplanerischen Ziele hängt stark von allen diesen Faktoren ab.
- B+R wird bei allen P+R-Anlagen konzeptionell mitgedacht.

1. Kurzbeschreibung

Zielgruppen

- Kantone
 - Regionale Planungsorganisationen
 - Verkehrsverbünde
 - ÖV-Unternehmen
 - Gemeinden
- Verkehrsdrehscheiben (VDS) weisen je nach Kategorie, Lage und Grösse unterschiedliche Funktionen für die Verknüpfung der Verkehrsmittel auf. Dieses Merkblatt widmet sich den Zielen, Massnahmen und möglichen Effekten von Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen («P+R- und B+R-Anlagen») an ÖV-Haltestellen und Bahnhöfen.
- Regionale P+R und B+R in periurbanen und ländlich geprägten Gebieten sind strategische Schnittstellen zwischen dem motorisierten Individualverkehr (MIV), dem Veloverkehr und dem öffentlichen Verkehr (ÖV).

Raum- und verkehrsplanerische Bedeutung

- Regionale P+R- und B+R-Anlagen verbessern die Verbindung zwischen städtischen und ländlichen Gebieten und sind somit ein Hebel für den Zusammenhalt zwischen unterschiedlichen Teilen der Kantone. Insbesondere durch die stark gestiegene Verbreitung von E-Bikes in Schweizer Haushalten erweitert sich das Einzugsgebiet markant.
- Die Anlagen tragen zu einer zweckmässigen und haushalterischen Raumnutzung und zu einer Verringerung der durch den MIV verursachten Belastungen in sensiblen Zentrumsgebieten bei. Ausserdem tragen sie dazu bei, den für Parkplätze in Stadtzentren reservierten Raum zu optimieren, sodass dieser für qualitativ hochwertigere, umfassendere und an den Klimawandel angepasste Nutzungen gebraucht werden kann, u. a. auch für Flächen für ÖV-Fahrstreifen und Veloinfrastruktur.
- Dezentrale und strategisch günstig gelegene P+R-Anlagen, die sich in unmittelbarer Nähe der Ausgangsorte von MIV-Fahrten befinden, tragen dazu bei, die von diesen insgesamt zurückgelegten Kilometer zu reduzieren. Anlagen am Stadtrand können zusätzliche Fahrten verursachen und indirekt zur Zersiedelung beitragen.

Akteure und Prozesse

- Vielfach übernehmen die Kantone die strategische Planung und Steuerung mittels Richt- und Gesamtverkehrsplanung. Regionale Planungsverbände – falls vorhanden – präzisieren Standorte in den regionalen Richtplänen, und Gemeinden setzen sie bau- und zonenrechtlich um.
- Verkehrsunternehmen oder Gemeinden sind meist Betreiber von P+R-Anlagen und setzen integrierte Tarifsysteme zwischen ÖV und Parkierung um. Privatakteure können unter Umständen mit dem operativen Betrieb bestimmter Anlagen beauftragt werden oder ein eigenständiges Angebot betreiben, wenn dieses in die Gesamtstrategie des Kantons passt.
- Eine interkommunale Zusammenarbeit mit benachbarten Gemeinden und Städten, Kantonen oder (im Falle von Grenzregionen) mit Nachbarländern ist zentral, da viele Personen zwischen mehreren Kantonen, Regionen oder gar Ländern pendeln (z. B. Zürich–Aargau, Thurgau–St.Gallen, Vaud–Genève, von Süddeutschland nach Basel ...).
- Regionale P+R sind Teil einer integrierten Strategie zur Steuerung der Verkehrsnachfrage und Verkehrsmittelwahl und werden zunehmend in kantonalen sowie teilweise in regionalen/kommunalen Richtplänen verankert. Die Rolle der Anlagen muss bereits in der Gesamtverkehrsplanung geklärt und auf andere Planungsgrundsätze abgestimmt werden.
- In mehreren aktuell gültigen kantonalen Richtplänen wird betont, dass P+R dann vorgesehen bzw. ausgebaut werden sollen, wenn die ÖV-Erschliessung in der Feinverteilung ungenügend ist. Das P+R-Angebot ist somit ergänzend zum Angebotsstandard des ÖV zu verstehen. Das Schliessen von ÖV-Angebotslücken soll weiterhin Priorität haben vor dem Ausbau von P+R.
- B+R-Anlagen und das damit verknüpfte Velowegnetz sind in der Richtplanung zu berücksichtigen.
- Mehrere Kantone arbeiten auch zusammen mit Gemeindeverbänden oder Agglomerationsverbänden.
- Regionale P+R können auch eine temporäre Übergangslösung darstellen, bis eine dauerhaft bessere ÖV-Anbindung erreicht wird.
- Die regionalen P+R-Anlagen müssen eng mit den Richtplänen, den Parkplatzstrategien (insbesondere in den Stadtzentren der Kernstädte), mit Strategien zur Förderung der aktiven Mobilität und den Agglomerationsprogrammen abgestimmt werden.
- Entscheidend ist auch eine vorausschauende Abstimmung zwischen der Raumstruktur, dem ÖV-Angebot und der Nachfrageentwicklung.
- Durch die Einbettung in die übergeordnete Planung können regionale P+R einen Beitrag zur Entlastung der Zentren und zur Stärkung der regionalen Entwicklungsschwerpunkte leisten.

Herausforderungen und Einsatzgrenzen

- P+R-Anlagen haben eine unterstützende Funktion innerhalb einer multimodalen Verkehrspolitik. Die Realisierung von B+R in Abstimmung mit dem Velonetz ist – in Abhängigkeit der Siedlungsstruktur – immer mitzubetrachten und oft kostengünstiger.
- **Neukunden ÖV:** Insbesondere auto-affine Bevölkerungsgruppen können mit P+R-Angeboten für die kombinierte Mobilität und die regelmässige ÖV-Nutzung gewonnen werden. Dies schafft Spielraum für gewisse verkehrslenkende Massnahmen, die an typischen Zielorten in Agglomeration teils schwierig umzusetzen sind.
- Die Auswirkungen der baulichen Anlagen auf die Flächennutzung müssen im Sinne des haushälterischen Umgangs mit dem Grund und Boden (ökonomisch und ökologisch) berücksichtigt werden.
- **Komplexität für Gemeinden:** Die Umsetzung regionaler P+R bringt – je nach Aufgabenteilung mit Kantonen und Bahnunternehmen zusätzliche Aufgaben bei Finanzierung, Betrieb und Unterhalt. Gerade kleinere Gemeinden stossen dabei oft an ihre Grenzen. Die Vorteile haben i. d. R. Personen aus anderen politischen Gemeinden. Entsprechend wichtig ist eine gesamtregionale Planung.
- **Notwendigkeit kantonalen Unterstützung:** Kantonale Fachstellen sollen Gemeinden fachlich und finanziell unterstützen, damit die Planung langfristig gesichert ist.
- **Belastungen im Alltag:** Neue P+R-Anlagen können zu Mehrverkehr, Lärm oder Nutzungskonflikten in den betroffenen Standortgemeinden führen (Zufahrtstrassen, Parkieranlagen). Solche Effekte sind frühzeitig in die Planung einzubeziehen. Mittels B+R-Anlagen können Belastungen für die betroffenen Gemeinden reduziert werden, vorausgesetzt, sie sind sicher und attraktiv ans Velowegnetz angebunden.
- **Veloverkehr:** Die Anbindung von B+R-Anlagen an das Velonetz erfolgt über das Strassennetz. Die Attraktivität dieser Anlagen hängt also davon ab, wie gut man sie erreichen kann und ob sie gut in ein Netz aus sicheren, direkten und durchgehenden Radwegen eingebunden sind, die bis zu den Orten führen, von denen die geplanten Fahrten ausgehen. Auch die B+R-Anlagen selbst sollen gängigen Anforderungen gerecht werden (z. B. ausreichende Anzahl Abstellplätze, Beleuchtung, Sicherungsmöglichkeiten, Überdachung, geringe Entfernung zum Perron, etc.).
- **Rolle bei «entgegengesetzten Verkehrsströmen»:** P+R-Anlagen werden bisher in den meisten Fällen für Pendelfahrten auf dem Arbeitsweg und in Richtung der Stadtzentren konzipiert, während ihre Rolle bei entgegengesetzten Verkehrsströmen, insbesondere für Besuchende, touristische Aufenthalte oder auch dezentrale Arbeitsplätze, nach wie vor wenig geplant und integriert ist.

Erfolgsfaktoren

- **Schaffung sinnvoller nicht-verkehrlicher Nutzungen an P+R-Anlagen:** An P+R-Anlagen sollten je nach örtlichen Gegebenheiten auch weitere Nutzungen angesiedelt werden, wie etwa Dienstleistungen und Einrichtungen für den täglichen Bedarf angeboten werden. Somit können weitere Anreize zur Nutzung der kombinierten Mobilität geschaffen werden, insbesondere für typische Wegeketten mit mehreren Aktivitäten je Fahrt. Es ist sicherzustellen, dass nicht-verkehrliche Nutzungen zonenkonform sind, vor allem von den Dimensionen her angemessen sind.
- **Alle Mobilitätsformen mitdenken:** Auch wenn P+R-Anlagen primär für den motorisierten Individualverkehr und das Umsteigen auf den ÖV geplant werden, müssen andere Mobilitätsformen (Zubringerbusse, Velo- und Fussverkehr) in der Gesamtplanung und in Projekten immer mit einbezogen werden, um eine sinnvolle Priorisierung der Anordnung aller Funktionen im Verhältnis zu den zentralen Umsteigeanlagen sicherzustellen.
- **Veloverkehr:** Erfolgsfaktoren für die Nutzung von B+R ist die komfortable Abstellanlage (s. Kapitel 1.3) und Anbindung.
- **Kantonale Strategie und Finanzierung:** Die Kantone sollten die Gemeinden fachlich und finanziell unterstützen, und damit Planung und Betrieb von verkehrlich sinnvoll ausgewählten und dimensionierten Anlagen inklusive einer integrierten Tarifierung und Einbettung in Routing- und Fahrgastsystem langfristig gesichert sind.
- **Interkommunale Koordination und Zusammenarbeit:** Da P+R über Gemeindegrenzen wirken, braucht es abgestimmte Strategien und faire Lastenverteilungen zwischen Gemeinden und regionalen Planungsverbänden. Auch hierbei spielen die Kantone eine zentrale Rolle, zumal sie neben dem ÖV auch für das kantonale Strassennetz verantwortlich sind.
- **Neue Mobilitätsformen und Automatisierung:** Neue Angebote und technische Entwicklungen wie Bikesharing, autonomes Fahren, Carpooling und On-Demand-Services können einen grossen Einfluss auf die Nutzung von P+R haben, die vorausschauend mitgedacht werden müssen.
- **Städtebauliche und landschaftsarchitektonische Integration:** Diese Integration muss sorgfältig erfolgen, um die Bahnhofsbereiche aufzuwerten und die Qualität der Böden zu erhalten, insbesondere da noch viele P+R auf der grünen Wiese errichtet wurden.

2. P+R-Konzept Kanton Aargau und P+R-Anlage Mellingen-Heitersberg

Das Beispiel Kanton Aargau steht beispielhaft für eine bereits länger wirksame kantonsweite Strategie mit pragmatischem Ansatz, die verkehrliche und raumplanerische Ziele berücksichtigt und verbindliche Vorgaben für Gemeinden sowie eine klare Finanzierungsstrategie ausweist. Die Anlage in Mellingen-Heitersberg dient als Anschauungsbeispiel, wie das Thema P+R in die allgemeine Bahnausbaustrategie integriert und eine Opportunität genutzt wurde.

Ausgangslage

Der Bahnhof Mellingen-Heitersberg liegt an der Bahnstrecke Zürich–Olten und wurde im Zusammenhang mit der Bahn 2000 und der Einführung der neuen S-Bahn-Linie S11 im Jahr 2004 eröffnet. Er dient seither als wichtige regionale Schnittstelle zwischen motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Verkehr für die umliegenden Gemeinden.

Die P+R-Anlage befindet sich an der nördlichen Seite. Es stehen insgesamt 165 Autoabstellplätze zur Verfügung. Für Elektrofahrzeuge stehen zwei Ladestationen zur Verfügung. Die Bezahlung erfolgt über eine App. Die Parkgebühren betragen 7 Franken pro Tag, 70 Franken pro Monat oder 700 Franken pro Jahr. Ergänzend dazu sind rund 108 Veloabstellplätze vorhanden, welche an der Südseite des Bahnhofs direkt an der kantonalen Veloroute angeordnet sind.

Zum ergänzenden Infrastrukturangebot zählen eine Tankstelle mit integriertem Shop mit langen Öffnungszeiten (beinahe wie Betriebszeiten SBB), Bancomaten sowie eine Mobility-Carsharing-Station.

Akteure

- Kanton (Bauherrschaft und Finanzierung bis zu 50 %)
- SBB (Teilfinanzierung P+R und Velo-Abstellplätze, Betrieb und Unterhalt der Bahnhofstestelle und des P+R)
- Gemeinde Mellingen (Teilfinanzierung Velo-Abstellplätze)
- Weitere umliegende Gemeinden (anteilmässige Finanzierung für den Bau der Verkehrsdrehscheibe)

Planungsgrundsätze Kanton Aargau für P+R-Anlagen

- Der Kanton Aargau verfügt über ein umfassendes P+R-Konzept, wobei der Bau sowie die Bewirtschaftung in der Kompetenz der Transportunternehmen liegt (i. d. R. SBB/ Aargau Verkehr AG (AVA)) bzw. Gemeinden.
- Der Kanton hat alle Bahnstrecken entweder in eine «P+R-Achse» oder in eine Achse «zur Förderung von flächeneffizienten Mobilitätsformen» eingeteilt. Bei letzterer ist auf den Ausbau von P+R generell zu verzichten. Dennoch soll für jeden Bahnhof eine Einzelfallabschätzung erfolgen.
- Der Kanton Aargau verfügt über eine dezentrale Siedlungsstruktur. Entlang der Strecke Zürich – Olten (also entlang der Achse «Förderung von flächeneffizienten Mobilitätsformen») befinden sich mehrere Kernstädte des Kantons. Die Siedlungsdichte ist deutlich höher als entlang der «P+R-Achse». Somit ist auch ein breiteres ÖV-Angebot sowohl in



Bild 1: Lageplan Bahnhof Mellingen-Heitersberg. P+R befindet sich oben links, B+R unten neben dem Wald (Quelle: swisstopo).



Bild 2: Überdachte B+R-Anlage am Gleis in Richtung Aarau/Olten (Quelle: Forum Velostation Schweiz).



Bild 3: Die P+R-Anlage befinden sich oben im Bild (Quelle: badenregio.ch).

den Kernstädten mit den urbanen Räumen wie auch auf den Zulaufachsen vorhanden.

- Der Kanton Aargau versucht, P+R-Anlagen möglichst nah an den Verkehrsquellen anzuordnen, um die Verkehrsleistung der mit der Massnahme angestrebten kombinierten Fahrten im MIV kurz zu halten und die im ÖV möglichst lang.

Entstehungsgeschichte VDS Mellingen-Heitersberg

- Der Kanton Aargau hat sich bereits früh für die Errichtung einer P+R in Mellingen-Heitersberg engagiert, da nicht alle Gemeinden am Rohrdorferberg mit dem Bus angebunden werden konnten.
- Die Bauherrschaft für Bahnstationen und auch P+R-Anlagen wird üblicherweise von den Bahninfrastrukturbetreibern übernommen. Mellingen Heitersberg stellt hierzu eine organisatorische Ausnahme dar, da die Bauherrschaft der Kanton übernahm. Seitdem hat der Kanton Aargau das Thema P+R strategisch vorangetrieben. Im Jahr 2010 wurde im kantonalen Umsetzungskonzept eine Beurteilung von P+R-gereigneten Bahnhöfen durchgeführt. Das Konzept des Kanton Aargau strebt eine dezentrale Anordnung der P+R-Anlagen im ländlichen Raum an. Auch aktuell finanziert der Aargau geeignete P+R-Anlagen mit bis zu 50 % der Bau- summe. Die restlichen Kosten tragen in der Regel die Gemeinde und/oder das Transportunternehmen, in deren Ge-

meindegebiet, bzw. an deren Strecke die Anlage zu liegen kommt.

- Bereits ein Jahr nach der Eröffnung lag die Auslastung der Parkierungsanlage bei über 50 %, im Jahr 2012 erreichte sie rund 80 %. Untersuchungen zeigen, dass vier von fünf abgestellten Fahrzeugen aus den umliegenden Gemeinden stammen. Dies verdeutlicht die regionale Bedeutung des Bahnhofs als Zubringerstandort und als funktionale Schnittstelle zwischen dem MIV und dem übergeordneten Bahnnetz.

Erfolgsfaktoren Mellingen-Heitersberg

- Das Einzugsgebiet der Bahnhaltestelle umfasst die Schnittstelle zum Rohrdorferberg (ländlich geprägten Raum zwischen Reuss und Heitersbergkette). Durch das Umsteigen in Richtung Limmattal/Zürich an der Haltestelle Mellingen-Heitersberg anstelle wie früher in Baden hat sich die Reisezeit um ca. 15 bis 30 Minuten verkürzt.
- Zentraler Faktor ist «das Fehlen» von konkurrierenden Nutzungen im Umfeld der P+R-Anlage. Dadurch wird die P+R-Anlage nicht durch Fremdnutzungen (wie z.B. Einkaufen) belegt.
- In Mellingen-Heitersberg besteht heute mit der S11 ein Halbstundentakt in Richtung Zürich und Aarau. Anfänglich wurde die S11 (damals S3) im Stundentakt in Betrieb genommen. Ab 2018 konnte der Halbstundentakt zur Hauptverkehrszeit eingeführt werden.

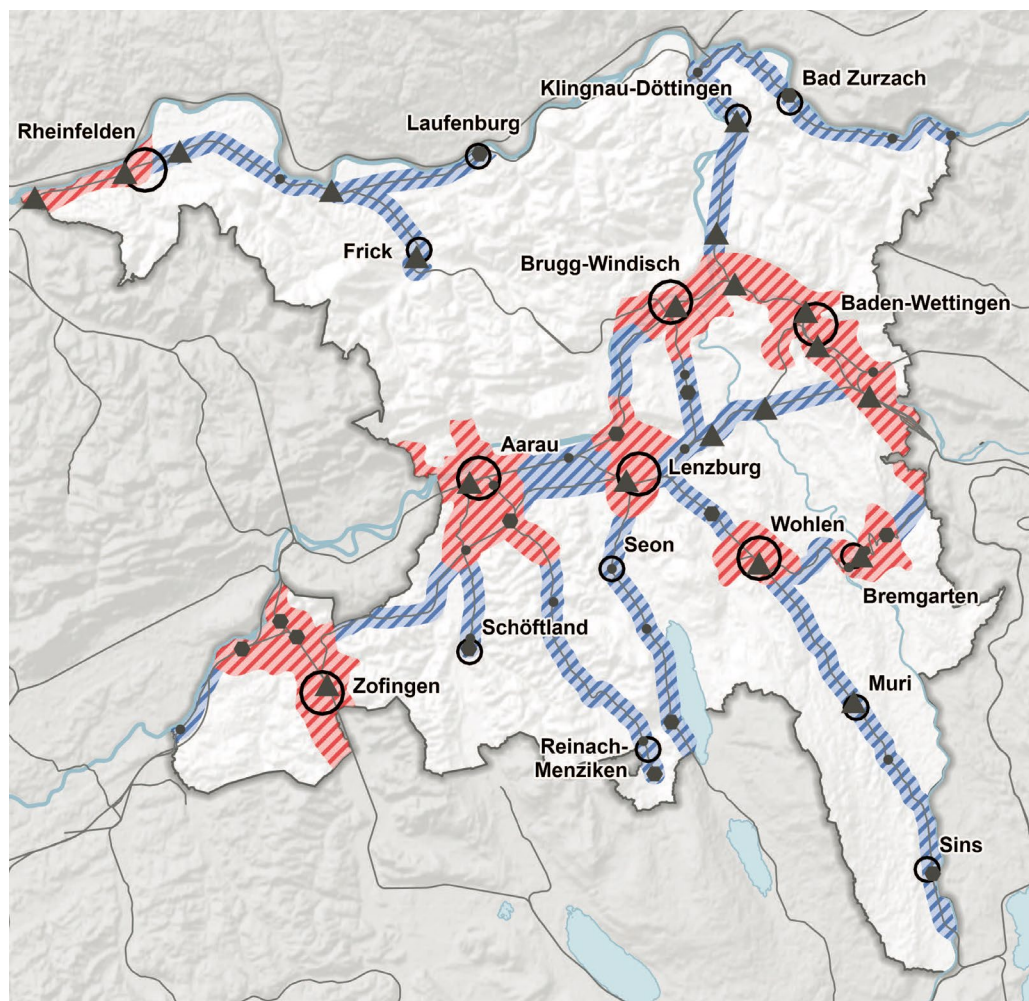


Bild 4: Übersicht der zu fördernden P+R-Achsen im Kanton Aargau (Quelle: BVU AG).

- Die regionale Finanzierung ist in diesem Fall gelungen, weil die gesamte Region von deutlich kürzeren Reisezeiten ins Limmattal und nach Zürich profitieren konnte. Als Alternative für die Gemeinden ohne Busanbindung wurde der Zugang zur Bahn mit der grossen P+R-Anlage ermöglicht. Aus diesen Gründen waren alle Gemeinden bereit, nach einem speziellen Finanzierungsschlüssel mitzufinanzieren.

Hinweise zur Übertragbarkeit

Der Kanton Aargau verfolgt ein Konzept der dezentralen Anordnung der P+R-Anlagen auf dem Kantonsgebiet. Das Konzept führt dazu, dass im Kanton Aargau agierende Organisationen durch den Kanton fachlich und finanziell unterstützt werden. Dies führt dazu, dass im Kanton Aargau im ländlichen Raum wohnhafte Personen i. d. R. neben dem Busangebot im ländlichen Raum auch ein entsprechendes P+R-Angebot vorfinden und auch entsprechend nutzen können (z. B. bei fehlenden Abend- und Nachtangeboten beim Bus).

Finanzierung

- **Gemeinsame Finanzierung:** Projekt wurde gemeinsam von Kanton, Gemeinden und SBB getragen.
- **Kanton Aargau:** Hauptfinanzierer über Verwaltungs- und Strassenrechnung; Beiträge an Bahnanlagen, Bushof, P+R, B+R und Kantonsstrasse.
- **Gemeinden:** Beteiligung über gemeinsamen Beitragsperimeter, solidarische Mitfinanzierung aufgrund regionaler Bedeutung.
- **SBB:** Übernahmen Investitionsfolgekosten, Betrieb und Unterhalt der Bahnanlagen und P+R-Anlage; Bewirtschaftung durch SBB.
- **Bund:** Keine direkte Investition, Die Bahninfrastruktur sowie das ÖV-Angebot auf Bahn und Bus werden vom Bund finanziert.

Gemeinde	Distanz zum Bahnhof	Busanschluss garantiert?	Beitrag je Gemeinde*
Baden (Rütihof)	1,4 km	Ja	508 000 CHF
Fislisbach	2,4 km	Ja	1 186 000 CHF
Mellingen	1,3 km	Ja	1 011 000 CHF
Niederrohrdorf	3,3 km	Ja	590 000 CHF
Oberrohrdorf	4,7 km	Ja	819 000 CHF
Baden (Dättwil)	3,5 km	Nein	213 000 CHF
Bellikon	8,4 km	Nein	53 000 CHF
Fischbach-Gös.	7,2 km	Nein	50 000 CHF
Künten	6,9 km	Nein	60 000 CHF
Niederwil	6,3 km	Nein	88 000 CHF
Remetschwil	6,0 km	Nein	70 000 CHF
Stetten	4,6 km	Nein	63 000 CHF
Tägerig	3,4 km	Nein	96 000 CHF
Wohlenschwil	2,9 km	Nein	101 000 CHF
Birmenstorf	4,9 km	Nein	92 000 CHF
Total Gemeinden			5 000 000 CHF
Beteiligung Investitionskredite, gemeinsamer Beitragsperimeter			
Kanton Aargau (gesamt)			6 000 000 CHF
Umbau bzw. Verlegung Strasse, Kreisel, Bushof, Bau der P+R-Anlage			
SBB			2 900 000 CHF
Übernahme Investitionsfolgekosten, Betrieb und Unterhalt Bahnanlage, Bewirtschaftung			
GESAMTINVESTITIONSKOSTEN			13 900 000 CHF

* auf CHF 1000 gerundet. Annäherung.

Tabelle 1: Vereinfachte Aufschlüsselung der Finanzierung zum Bau des Bahnhofs Mellingen-Heitersberg.

3. P+R/B+R-Strategie Kanton Waadt

Die P+R/B+R-Strategie des Kantons Waadt steht beispielhaft für ein stark datenbasiertes und systematisches Vorgehen mittels Potentialermittlung auf Kantonsebene, Zuordnung zu Haltestellen, Umrechnung in Nachfrage und Dimensionierung. Dabei wurden P+R/B+R-Strategien für alle Regionen des Kantons erarbeitet. Dabei stellte sich heraus, dass P+R nur an schlecht mit dem ÖV erschlossenen Gebieten geeignet ist. Zudem regelt es Rollen, Finanzierung und Bewirtschaftungsgrundsätze (wie etwa die Tarifstruktur und Mehrfachnutzungen), was eine koordinierte und effiziente Umsetzung durch Regionen, Gemeinden und Transportunternehmen ermöglicht.

Ausgangslage

- Die P+R/B+R-Strategie ist Teil der kantonalen Strategie für die Entwicklung der VDS und auf die Förderung der intermodalen Mobilität ausgerichtet.
- P+R-Anlagen dienen Pendlerinnen und Pendlern als Zubringer zum ÖV-Hauptnetz, deren Wohnort nur unzureichend (Taktung über 30 min) durch ÖV erschlossen ist.
- Der Kanton Waadt betrachtet P+R als Bestandteil eines multimodalen Verkehrssystems, das Umsteigen erleichtert und die Umweltbelastung durch Verkürzung der MIV-Wege reduziert.
- Grundlage der Planung ist eine regionale Betrachtung pro Bezirk, mit klar definierten Planungssperimetern und aufeinander abgestimmter Methodik.
- **Die kantonale Strategie ist in zwei Bereiche gegliedert:** regionale Planung von P+R und B+R sowie Ausgestaltung der Bahnhofsumfelder.

Ziele

- Förderung der ergänzenden Nutzung verschiedener Verkehrsmittel und Stärkung der Verknüpfung zwischen MIV und ÖV.
- Sicherstellung einer bedarfsgerechten Verteilung und Dimensionierung der P+R/B+R-Angebote.
- Gewährleistung, dass P+R-Anlagen prioritär von Pendlerinnen und Pendlern mit eingeschränkter ÖV-Erschliessung genutzt werden und keine konkurrenzierende Nutzung der Anlage besteht.
- Verbesserung der Effizienz des gesamten Verkehrsnetzes durch gezielte Planung und Bewirtschaftung.
- Unterstützung der Gemeinden und regionalen Planungsverbänden bei der strategischen Umsetzung von P+R im Einklang mit den Agglomerationsprogrammen.

Planungs- und Steuerungsprinzipien

- P+R-Plätze sind für Personen reserviert, die keine gute ÖV-Erschliessung am Wohnort haben.
- Die Standorte sollen möglichst quellennah und vor den Stauzonen liegen, um den ÖV-Anteil zu maximieren.
- Eine sinnvolle und koordinierte Tarifierung und Bewirtschaftung von P+R und lokalem Parkraum sind zwingend.
- Der Kanton unterstützt nur jene Projekte, die den kantonalen Interessekriterien entsprechen und in die regionalen Planungen integriert sind.

Akteure und Finanzierung

- Die DGMR (Direction générale de la mobilité et des routes) ist federführend und stellt methodische sowie finanzielle Unterstützung bereit.
- Regionale Planungsverbände sind für die Studien verantwortlich und koordinieren die Planung und Dimensionierung der P+R/B+R-Anlagen.
- Bauherren sind Gemeinden und Transportunternehmen. Sie sind für den Betrieb und die Bewirtschaftung zuständig.
- Der Kanton subventioniert bis zu 50 % der Studien und Umsetzungsprojekte, sofern er es als von kantonalem Interesse sieht.
- Eine zusätzliche Finanzierung kann über Agglomerationsprogramme des Bundes erfolgen. Dafür gelten ergänzend die Förderbedingungen des Bundes. Auch hierbei koordiniert und unterstützt der Kanton die Gemeinden und die Bahnen.

Arbeitsmethode

Die kantonale Planung folgt einer einheitlichen (zur besseren Vergleichbarkeit) und datenbasierten Methodik. Sie beginnt mit einer Bestandsaufnahme von Angebot und Nachfrage. Anschliessend werden Pendlerströme, Erschliessungsqualitäten und Parkplatzverfügbarkeiten analysiert. Auf dieser Grundlage wird das Nutzungspotenzial pro Gemeinde und Haltestelle ermittelt. Der Prozess wird durch regionale Lenkungs- und Fachgruppen begleitet, in denen Kanton, regionalen Planungsverbänden, Gemeinden und Transportunternehmen vertreten sind.

Je nach Zentralität der jeweiligen P+R-Anlage ist die Tarifierung unterschiedlich hoch. In dünn besiedelten Gebieten kann die Nutzung günstig oder gar kostenlos sein, während in urbanen Gebieten ein deutlich höherer Tarif zum Zuge kommt. Dies dient der Steuerung der Auslastung sowie ist Anreiz, möglichst quellenah vom Auto auf den ÖV umzusteigen.

- **Phase 1:** Schätzung des P+R-Potenzials pro Gemeinde anhand von Pendlerströmen (Quelle-Ziel), ÖV-Erschliessungsqualität am Quelleort und Parkplatzangebot am Zielort.
- **Phase 2:** Zuordnung des Nachfrage-Potenzials zu passenden Haltestellen gemäss Erreichbarkeit, Strassennetz und Einzugsgebiet.
- **Phase 3:** Umrechnung in theoretische Nachfrage je Standort mittels eines «Taux de capture» (Erfassungsgrad).
- **Phase 4:** Dimensionierung und Machbarkeit baulicher Anlagen nach Flächenverfügbarkeit, Verträglichkeit vor Ort, Gesamt-Priorität und regionaler Bedeutung. Danach erfolgt die Erstellung eines Umsetzungsprogramms.

Ergebnisse und Wirkung

- In allen Bezirken des Kantons liegen inzwischen regionale P+R-Konzepte vor. Insgesamt wurden potenziell rund 1400 neue P+R- und 9000 B+R-Plätze im Kanton identifiziert. Die Strategie erlaubt eine gezielte Steuerung des Ausbaus, fördert einheitliche Qualitätsstandards und verbessert die Kohärenz zwischen Planung, Finanzierung und Betrieb.
- Trotz des Erfolgs legt der Kanton Waadt Wert darauf, dass P+R ein Faktor unter vielen ist, um die nachhaltige Mobilität zu fördern. Zahlreiche weitere Massnahmen sowie ein integriertes Gesamtkonzept auf der Basis eines gut ausgebauten ÖV sind die Grundlage für den Erfolg von P+R.

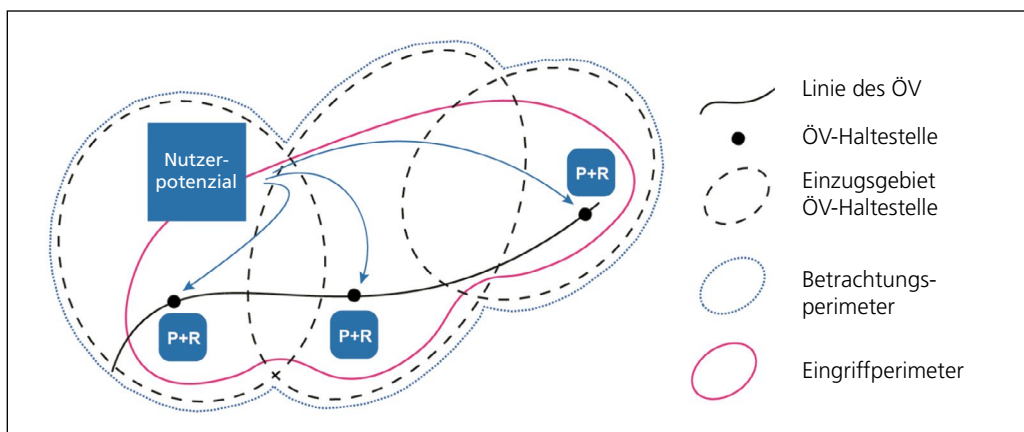


Bild 5: Zuordnung des P+R-Nutzerpotenzials auf die Haltestellen des ÖPNV-Netzes zum Planungshorizont (Quelle: DGMR Vaud).

4. AP5 Wil, P+R-Lütisburg (SG)

Lütisburg eignet sich als Verkehrsdrehscheibe, weil der Standort im ländlichen Raum nahe der Quellen der MIV-Nachfrage liegt und gleichzeitig über ein ausgebautes ÖV-Angebot in Richtung Wil und oberes Toggenburg verfügt. Die Zufahrtsstrecken in die Kernstadt sind zu Spitzenzeiten überlastet, während die Parkraumverfügbarkeit begrenzt ist – dadurch entsteht ein klarer Vorteil für den frühzeitigen Umstieg von MIV auf ÖV. Das AP5 Wil weist Lütisburg deshalb als geeignete ÖV-MIV-Drehscheibe aus und bestätigt hohe Bedeutung im regionalen Gesamtsystem.

Kurzbeschreibung

- **ÖV-MIV-Drehscheibe mit klarer Funktion:** Lütisburg wird als P+R-Standort weiterentwickelt, um den gebündelten Umstieg von ländlichen Gebieten auf den Bahnkorridor Wil sicherzustellen. Das bestehende Angebot entspricht den Vorgaben eines Halbstundentakts in Spitzenzeiten und damit den Kriterien einer leistungsfähigen Drehscheibe.
- **Gezielte Angebotsentwicklung:** Das AP5 Wil definiert Lütisburg als prioritären Standort für den Ausbau kombinierter Mobilität mit ausreichend P+R-Plätzen, ausgebauten Veloabstellplätzen und regional harmonisierten Tarifen.
- **Lenkungswirkung statt Überangebot:** Während Bazenhaid bewusst nur ein Minimalangebot erhält und in Wil/Uzwil keine zusätzlichen P+R vorgesehen sind, wird Lütisburg als zentraler Knoten im untergeordneten Netz gestärkt, ohne ein Überangebot zu schaffen.

Akteure

- **Gemeinde Lütisburg:** Führt die Drehscheibe als federführende Stelle und verantwortet Ausbau, Betrieb und lokale Integration des P+R-Standorts. Sie spielt eine zentrale Rolle bei der Umsetzung der regionalen Konzepte zur kombinierten Mobilität und der AP5-Massnahme.
- **SBB:** Zuständig für Bahnhofsinfrastruktur, Abstimmung der Angebotsplanung und Umsetzung von Qualitätsanforderungen im Bereich ÖV-MIV-Umstieg. Die SBB ist Partnerin bei der Planung und Realisierung der P+R-Erweiterungen und B+R-Aufwertung.
- **Kanton St. Gallen:** Die Konzepte zur kombinierten Mobilität des Kantons Thurgau bilden die Grundlage für die Kategorisierung und Priorisierung der Drehscheibe. Zudem wirken die kantonalen Richtpläne sowie regionale Zielbilder (z. B. Wil/Uzwil als Zentren) unmittelbar auf die Ausgestaltung der Massnahme.

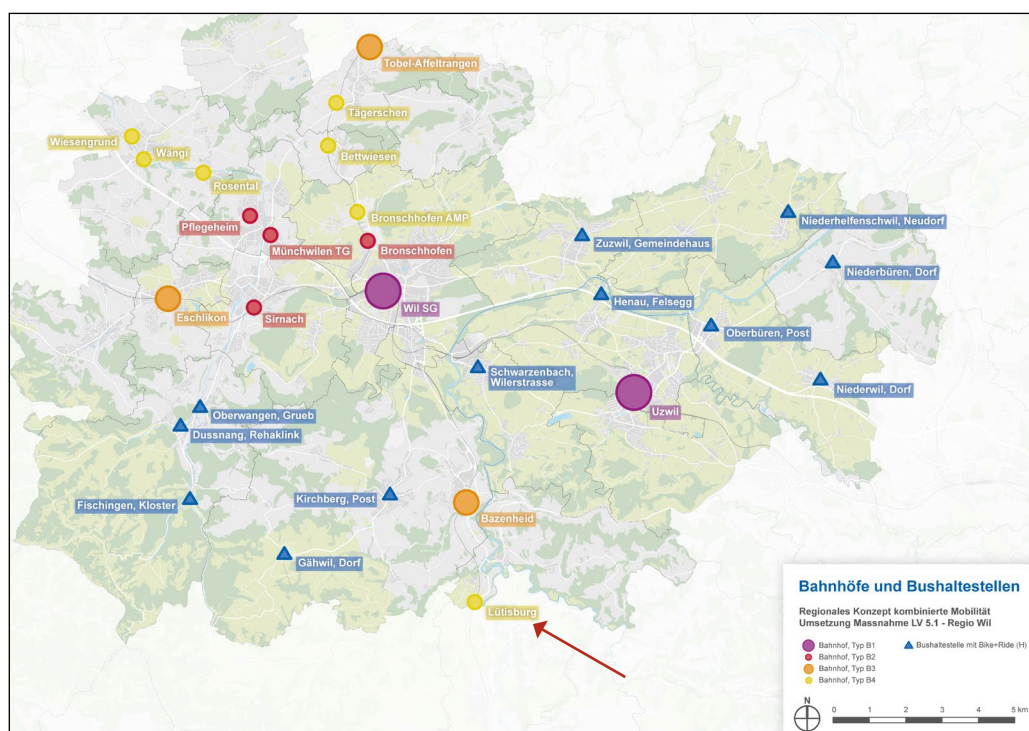


Bild 6: Typisierung der Bahnhöfe und Haltestellen Region Wil. P+R Lütisburg mit Pfeil gekennzeichnet (Quelle: Studie Kombinierte Mobilität).

Erfolgsfaktoren

- **Günstige Lage im Verkehrsnetz:** Lütisburg liegt an der Nahtstelle zwischen kompakten Siedlungsräumen und ländlichen Gebieten und übernimmt damit eine wichtige Bündelungsfunktion für den MIV-Verkehr. Zudem befindet sich die geplante P+R-Anlage ausserhalb des Siedlungsgebiets mit Anschluss zur Hauptstrasse.
- **Attraktives Bahnangebot:** Mit häufigen und direkten Verbindungen nach Wil erfüllt der Bahnhof wesentliche Kriterien des Sachplans Verkehr und der regionalen Zielbilder.
- **Hohe Entlastungswirkung:** Durch die Bündelung am richtigen Ort kann die überlastete Zufahrtsachse nach Wil entlastet und die Auslastung des ÖV gesteigert werden.

Hinweise zur Übertragbarkeit

- **Prinzip «Bündeln statt Verteilen»:** Lütisburg zeigt, dass P+R dort auszubauen ist, wo die Verkehrsströme früh und effizient gebrochen werden können.
- **Starke Systemeinbettung:** Die übertragbare Stärke liegt in der konsequenten Orientierung an regionalen Konzepten und Teilstrategien, wodurch P+R-Angebote nicht isoliert, sondern abgestimmt entwickelt werden.
- **Klare Kriterien erleichtern Priorisierung:** Die Einteilung der Drehscheiben in ÖV-ÖV, ÖV-MIV und MIV-MIV sowie die Betrachtung von Chancen und Risiken schafft ein robustes Bewertungsraster für andere Regionen.
- **Rolle der Tarife:** Harmonisierte, angemessene P+R-Tarife verhindern Fehlanreize und sichern die langfristige Funktionalität: Ein Grundsatz, der in allen Agglomerationen anwendbar ist.



Bild 7: Luftbild Bahnhof Lütisburg (Quelle: swisstopo).

5. Genf, Fondation des Parkings

Mit der Fondation des Parkings (FdP) schuf der Kanton Genf bereits 1969 eine integrierte Institution zur Umsetzung der Parkraumpolitik als Instrument der Verkehrssteuerung geschaffen. Der Kanton hat die Aufgaben der Standortbestimmung, Dimensionierung, Tarifierung, Finanzierung und Betrieb zusammengefasst. Das betrifft P+R und die gesamte sonstige öffentliche Parkierung. Diese Art der Organisation ist bisher einzigartig in der Schweiz und hat entsprechenden Modellcharakter. Die FdP entwickelt ihre Angebote weiter in Richtung Mobilitätsdrehscheiben, in Genf «pôles de mobilité» genannt.

Kurzbeschreibung

- Der Kanton Genf gilt als Sonderfall, da dort grosse Parkplätze von der FdP reguliert werden. Diese Art der Verwaltung ist an sich von Interesse, unabhängig davon, ob die P+R-Anlagen in diesem Gebiet einen regionalen Charakter haben oder nicht. 2022 verwaltete die FdP:
- Ca. 5500 Parkfelder verteilt auf 22 P+R-Anlagen im Kanton Genf.
- Zählt man weitere Parkhäuser sowie die Strassenparkierung dazu, sind es fast 33 000 Parkfelder.
- Ca. 250 Motorradstellplätze an mehreren Parkhäusern, darunter auch P+R. Zählt man weitere Parkhäuser sowie die Strassenparkierung dazu, sind es ca. 2400 Motorradstellplätze.
- Ca. 350 Parkfelder sind mit einer Ladeinfrastruktur für EV ausgestattet. Ziel ist es, bis 2027 1000 Parkfelder mit Ladeinfrastruktur auszustatten.
- Die FdP integriert das Velo zunehmend als zentrales Element nachhaltiger Mobilität, insbesondere über gesicherte Velostationen. An diesen Hubs werden Bikesharing-Velos (klassische, elektrische und auch Cargovelos) gebündelt angeboten.
- Die FdP verfolgt im Auftrag des Kantons Genf das Ziel, den Wechsel vom Auto auf kombinierte Mobilitätsformen zu erleichtern und die Umsteigezeiten zu verkürzen.
- Besonders am Beispiel Lancy-Bachet wird sichtbar, wie Velo- und ÖV-Angebote räumlich konzentriert und klar ausgeschildert werden, um ein intuitives, multimodales Nutzererlebnis zu schaffen.
- Das System bindet Velos zudem in digitale Angebote ein, welche ÖV, On-Demand-Dienste und Bikesharing in einer Oberfläche zusammenführt. Damit wird das Velo im System der FdP nicht nur als Ergänzung, sondern als vollwertiges Element urbaner Mobilität positioniert.

Erfolgsfaktoren

- Die FdP wurde als öffentlich-rechtliche Stiftung gegründet, um die zunehmenden Parkierungsprobleme in der wachsenden Stadtregion zu bewältigen. Ihr gesetzlicher Auftrag lautete, Parkierungsanlagen zu planen, zu bauen und zu betreiben, um die Erreichbarkeit des Zentrums zu sichern. Gleichzeitig soll der öffentliche Raum entlastet werden.
- Im Zuge der Massenmotorisierung Jahren folgte eine intensive Ausbauphase mit neuen Parkhäusern, der Einführung von Parkraumbewirtschaftung und ersten P+R-Anlagen in der Agglomeration. Die frühzeitige Gründung der FdP während der Wachstumsphase des Autoverkehrs erlaubte es, konsistente Instrumente zu schaffen.

Hinweise zur Übertragbarkeit

- Die Übertragbarkeit des Organisationsmodells ist generell gegeben. Grundlage für eine Anwendung an anderen Standorten ist eine Gesamtverkehrsstrategie, bei der die Bewältigung des Themas Parkierung und P+R eine zentrale Rolle spielen sollen.
- Die Bündelung der Aufgaben könnte es auch anderen Kantonen ermöglichen, die Aufgabenfelder ÖV-Angebotsplanung, ÖV-Tarif, Parkierungstarife und kombinierte Mobilität logisch und stringent zu bewältigen.

6. P+R-Strategie Kanton Thurgau

Die P+R-Strategie des Kantons Thurgau ist dezentral aufgestellt und hat einen Fokus auf Pendler- bzw. Alltagsverkehre nach ausserhalb des Kantons und damit auch sogar nach ausserhalb der Schweiz.

Ausgangslage

- Der Kanton Thurgau hat eine dezentrale Siedlungsstruktur, wobei sich die meisten Zentren an den Kantonsgrenzen befinden. Die Verkehrsströme bewegen sich oft an grössere Städte ausserhalb des Thurgaus.
- Im Kanton Thurgau bestehen an rund 80 % der Bahnhöfe P+R-Anlagen mit insgesamt ca. 2000 Stellplätzen. Pro P+R stehen ca. 35 Plätze zur Verfügung. Teilweise existieren unmarkierte Parkierungsflächen, welche nicht die definierten Qualitätskriterien für P+R vorweisen, aber dennoch für P+R genutzt werden.
- Die Auslastung liegt im Mittel bei rund 50 %, mit grossen Unterschieden zwischen urbanen und ländlichen Standorten.

Akteure und Finanzierung

- Die strategische Verantwortung liegt bei der Abteilung Öffentlicher Verkehr des Kantons Thurgau. Für den Kanton hat das Konzept nur einen empfehlenden Charakter. Verantwortlich für die Umsetzung sind die Bahnunternehmen und Gemeinden.
- Der Kanton unterstützt mit Investitionsbeiträgen P+R mit regionaler Bedeutung, während die Gemeinden immer Betrieb/Unterhalt übernehmen.

Trend- und Bedarfsanalyse

- Zunehmende Pendlerverflechtungen über Kantons- und Landesgrenzen stärken die Rolle von Park+Ride als Bindeglied zwischen MIV und ÖV.
- Die fortschreitende Elektrifizierung fordert Ladestellen an P+R.
- Dichtere ÖV-Taktungen und digitale Anwendungen (Echtzeitinfos, Buchungssysteme, Shared-Mobility) steigern die Attraktivität von P+R.

Zielbild

Ziel ist ein flächendeckendes und quellennahes P+R-Netz, das die polyzentrische Struktur des Kantons unterstützt. P+R soll den Umstieg vom MIV auf den ÖV erleichtern und die Hauptverkehrsachsen entlasten. Einheitliche Tarifmodelle und Bewirtschaftungssysteme sollen die Nutzung vereinfachen. Im Vordergrund steht die Optimierung der Bestandsanlagen. Zunächst wurde der Bestand aller Anlagen mittels Objektblättern erfasst und bewertet. Anschliessend wurden Trends, Pendlerströme und Raumentwicklungsprozesse analysiert. Auf dieser Basis wurden Zielangebote pro Bahnhof sowie Qualitätsstandards definiert, anhand derer der Handlungsbedarf ermittelt werden kann (siehe Bild 8).

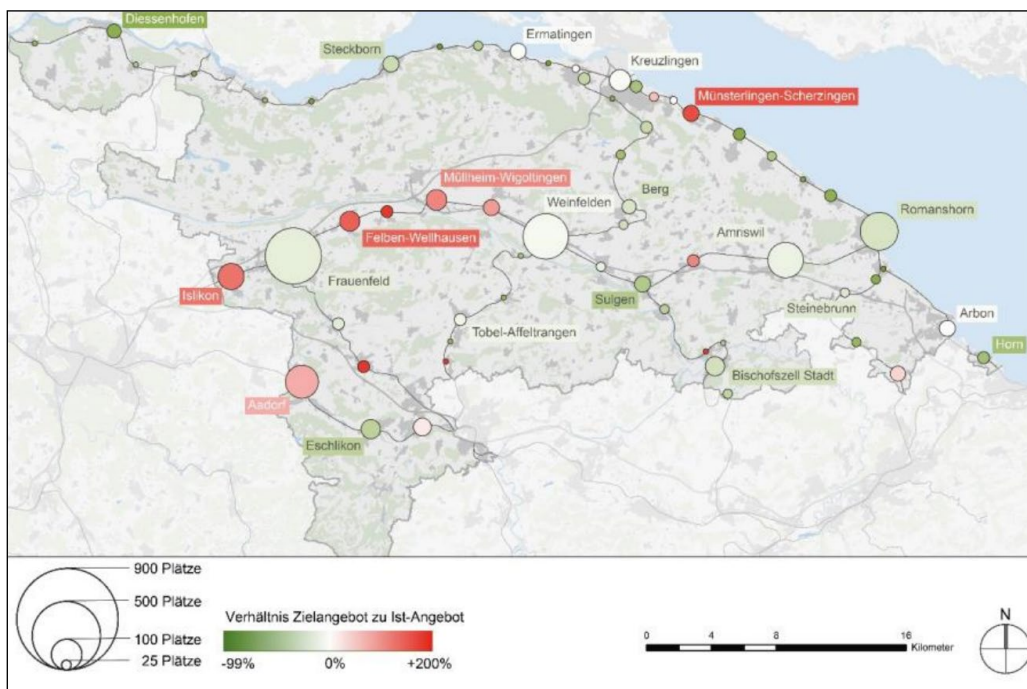


Bild 8: Handlungsbedarf Bahnhöfe Park+Ride im Kanton Thurgau (Quelle: Abteilung öffentlicher Verkehr Kanton Thurgau).

7. Erkenntnisse

- **Kooperation und gemeinsame Verantwortung:** Der Erfolg regionaler P+R-Anlagen hängt von einer engen kommunalen Zusammenarbeit ab. Nur durch abgestimmte Konzepte, koordinierte Umsetzung und gemeinsame Finanzierung kann ein konsistentes Angebot entstehen. Kantone und regionale Planungsverbände müssen hierbei eine moderierende und koordinierende Rolle übernehmen und alle betroffenen Gemeinden und ÖV-Betriebe frühzeitig einbinden.
- **Frühzeitige Klärung der Finanzierung:** Investitions- und Betriebskosten sind vor der Umsetzung gemeinsam zwischen Gemeinden, Kanton, regionalen Planungsverbänden, ÖV-Betrieben und weiteren Akteuren abzustimmen. Nur so kann ein tragfähiges Finanzierungsmodell entstehen.
- **Standortwahl und Gestaltung:** Die Lage der Anlage im Verhältnis zu anderen Nutzungen und zum Bahnzugang ist entscheidend für Funktionalität und Akzeptanz. Auch Dimensionierung, Mehrfachnutzung (z. B. Tag/Nacht oder Wochenendnutzung) und Bauweise (ebenerdig, mehrstöckig, unterirdisch) müssen im Hinblick auf Kosten, Zugänglichkeit und Gestaltung sorgfältig geprüft werden.
- **Gesamtverkehrliche Einbettung:** P+R-Anlagen dürfen nicht isoliert geplant werden. Sie müssen Teil einer übergeordneten Gesamtverkehrsstrategie sein, die den ÖV sowie den Veloverkehr stärkt und den MIV nicht zusätzlich fördert. Eine alleinige Fokussierung auf die Parkierung am Bahnhof birgt das Risiko, zusätzliche MIV-Fahrten zu erzeugen oder bestehende ÖV-Angebote zu schwächen.
- **Miteinbezug des Velos:** Die Kombination Velo und ÖV soll bevorzugt kombiniert werden, wenn die Entfernung zum Zielort zu gross ist, um sie allein mit dem Velo zurückzulegen. Deshalb sind B+R-Anlagen an das Velonetz mittels möglichst direkter, sicherer und attraktiver Infrastruktur anzubinden. Insbesondere soll die Verkehrsführung auf diesen Routen so getrennt wie möglich vom MIV geführt werden. Für die B+R sollten einheitliche Qualitätskriterien eingeführt werden, wie z. B. Schutz vor Diebstahl, Vandalismus und Witterungseinflüssen, ebenerdige Zugänge, etc. Darüber hinaus sollen auch neue Mobilitätsformen mitgedacht werden.
- **Vermeidung negativer Nebeneffekte:** Ohne koordinierte Planung können P+R-Anlagen zu unerwünschtem Mehrverkehr in Standortgemeinden führen oder Einnahmen im regionalen Busverkehr reduzieren. Zudem kann ein übermässig subventioniertes Angebot in Konflikt zu städtebaulichen Zielen wie Nachverdichtung, sonstige Aufwertungen oder Wertsteigerungen von Liegenschaften geraten.
- **Zukunftsfähige Technologien und Automatisierung:** Entwicklungen wie autonomes Fahren und automatisierte Parkierungssysteme werden den Bedarf und die Gestaltung von P+R-Anlagen verändern. Automatisierte Fahrzeuge könnten potenziell die Nachfrage nach klassischen P+R-Angeboten reduzieren.
- **Kriterien für die Erfolgsmessung von P+R-Anlagen:**
 - Reduktion der MIV-Fahrleistung
 - Verringerung des Stellplatzbedarfs in den Zentren
 - Steigerung des ÖV-Anteils im Modal Split: Ergänzend sind Flächeneffizienz, städtebauliche Verträglichkeit und Verkehrswirkungen im Umland zu berücksichtigen. Aufgrund des hohen Platzverbrauchs sind andere Nutzungen vor P+R vorzuziehen.
- **Kriterien für die Erfolgsmessung von B+R-Anlagen:**
 - Erhöhung der Velo-Fahrleistung im Vergleich zur MIV-Fahrleistung
 - Auslastung der B+R
 - Angebotsnutzung von Bikesharing
 - Modal-Split
- **Abgestimmte Standortplanung zwischen Stadt und Umland:** Eine P+R-Strategie muss gemeinsam von Kantonen bzw. Regionalplanungsstellen mit Städten und Umlandgemeinden entwickelt werden. Nur so lassen sich Zielkonflikte vermeiden – etwa, wenn Vorteile in den Zielgebieten (Innenstädten) durch Nachteile in den Standortgemeinden überkompensiert werden.
- **Integration städtebaulicher Qualität:** Neben funktionalen Aspekten sind Gestaltqualität, Fussgängerfreundlichkeit und Aufenthaltsqualität integraler Bestandteil erfolgreicher P+R-Anlagen. Diese sollen nicht nur Verkehrsanlagen sein, sondern auch architektonisch und baukulturell anspruchsvoll sein. Vorzugsweise werden bereits versiegelte, jedoch nicht mehr genutzte Bahnareale peripherer Bahnhöfe genutzt, sofern diese zur Verfügung stehen.
- **Kombiticket P+R und ÖV:** Die Gebühren als Kombiticket Parkierung + ÖV-Billett soll nicht teurer sein als das Parkieren im relevanten regionalen Zentrum, welches Hauptziel der betrachteten Fahrten ist. Es sei auch darauf hingewiesen, dass das Risiko bei P+R-Anlagen darin besteht, dass die Gemeinde Infrastrukturkosten übernimmt, die vom Nutzer nicht gedeckt werden. P+R-Anlagen stellen damit in allen bekannten Fällen eine indirekte Subventionierung des Autos dar.
- **Kombiticket B+R und ÖV:** Um die Attraktivität des Velos weiter zu steigern, ist die Einführung von Kombitickets und Abos B+R, Bikesharing und ÖV zu prüfen. Dies setzt voraus, dass die B+R-Anlagen sowie das Bikesharing eine attraktive und geschützte Infrastruktur anbieten und systemtechnisch in den Swisspass integriert sind.

Zusammenfassung/Wichtigste Punkte

- **Rolle regionaler P+R/B+R-Anlagen:** Regionale P+R-Anlagen verknüpfen MIV und ÖV vor allem in peri-urbanen und ländlichen Räumen. Sie fangen den MIV möglichst quellen-nah ab und sichern die Erreichbarkeit der Zentren durch pe-riphere Gebiete. Sie können so zur Entlastung sensibler Ge-biete beitragen – vorausgesetzt, Standort, Dimensionierung und Betrieb sind sorgfältig gewählt.
- **Einbettung in Raum- und Verkehrsplanung:** P+R/B+R wirken nur, wenn sie klar in Richtpläne, Gesamtverkehrspla-nung, Parkplatzstrategien, Agglomerationsprogramme und Velonetze integriert sind. Kantone und regionale Planungs-organisationen, Verkehrsunternehmen und die jeweiligen Standortgemeinden müssen gemeinsam Standorte, Rollen, Tarifierung und Finanzierung festlegen.
- **Lernbeispiele aus Kantonen und Regionen:** Aargau (de-zentrale P+R-Achsen), Waadt (datenbasierte Potenzial- und Dimensionierungsmethode), Genf mit der Fondation des Parkings (integrierte Parkraumorganisation), Wil/Lütisburg (Bündeln statt Verteilen) und Thurgau (flächendeckendes, pendlerorientiertes Netz) zeigen, wie klare Strategien, Rol-len und Finanzierung robuste P+R/B+R-Systeme ermögli-chen.
- **Zentrale Erkenntnisse für die Praxis:** Erfolgversprechend sind: interkommunale Kooperation und faire Kostenteilung, abgestimmte Standort- und Tarifpolitik, Einbindung des Ve-los (inkl. Kombitickets) und konsequente Erfolgskontrolle (MIV-Fahrleistung, ÖV-Anteil, Auslastung). Gleichzeitig gilt es P+R/B+R als Baustein einer Gesamtverkehrsstrategie zu verstehen.

8. 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](#)

Quellen zu den Beispielen zu regionalen P+R und B+R

Allgemeine Quellen

- Umweltbundesamt (2020): [Vertiefende Analyse der Vor- und Nachteile von P+R](#)
- Kanton Zürich, Amt für Verkehr AFV (2017): [Bedeutung des P+R-Angebots im Kanton Zürich](#)

Kanton Aargau

- Kanton Aargau, BVU (2021): [Umsetzungskonzept Kombinierte Mobilität](#)
- Kanton Aargau, GVK Ostaargau (2025): [Massnahmenblatt BB09 MIV/ÖV-Verkehrsdrehscheiben](#)
- Kanton Aargau, BVU: Botschaft 02.241
- Forum Velostation (2022): [Finanzierung von Velo-Abstellanlagen in der Schweiz: Möglichkeiten und Beispiele](#)
- Baden Regio: [Haltestelle Mellingen Heitersberg #212](#)

Kanton Waadt

- Kanton Waadt, DGMR (2019): [La planification régionale des parkings d'échange pour voitures \(P+R\) et pour vélos \(B+R\): document de cadrage et orientations sur les prestations attendues](#)

P+R Lütisburg

- ewp AG, AREG Kanton St. Gallen (2022): [Initialisierungsstudie Verkehrsdrehscheiben Kanton St. Gallen, Synthesebericht](#)
- Regio Will (2025): [Agglomerationsprogramm Wil 5. Generation, Teil 1 Bericht](#)
- Regio Will (2025): [Agglomerationsprogramm Wil 5. Generation, Teil 2 Massnahmenband](#)

Kanton Genf

- Fondation des Parkings (2024): [Rapport de Gestion 2024](#)
- Forum Bikesharing Schweiz (2025): [Infoletter Juni 2025](#)

Kanton Thurgau

- Kanton Thurgau (2022): [Konzept Kombinierte Mobilität, Leitfaden zur kombinierten Mobilität an Bahnhöfen und Bushaltestellen](#)