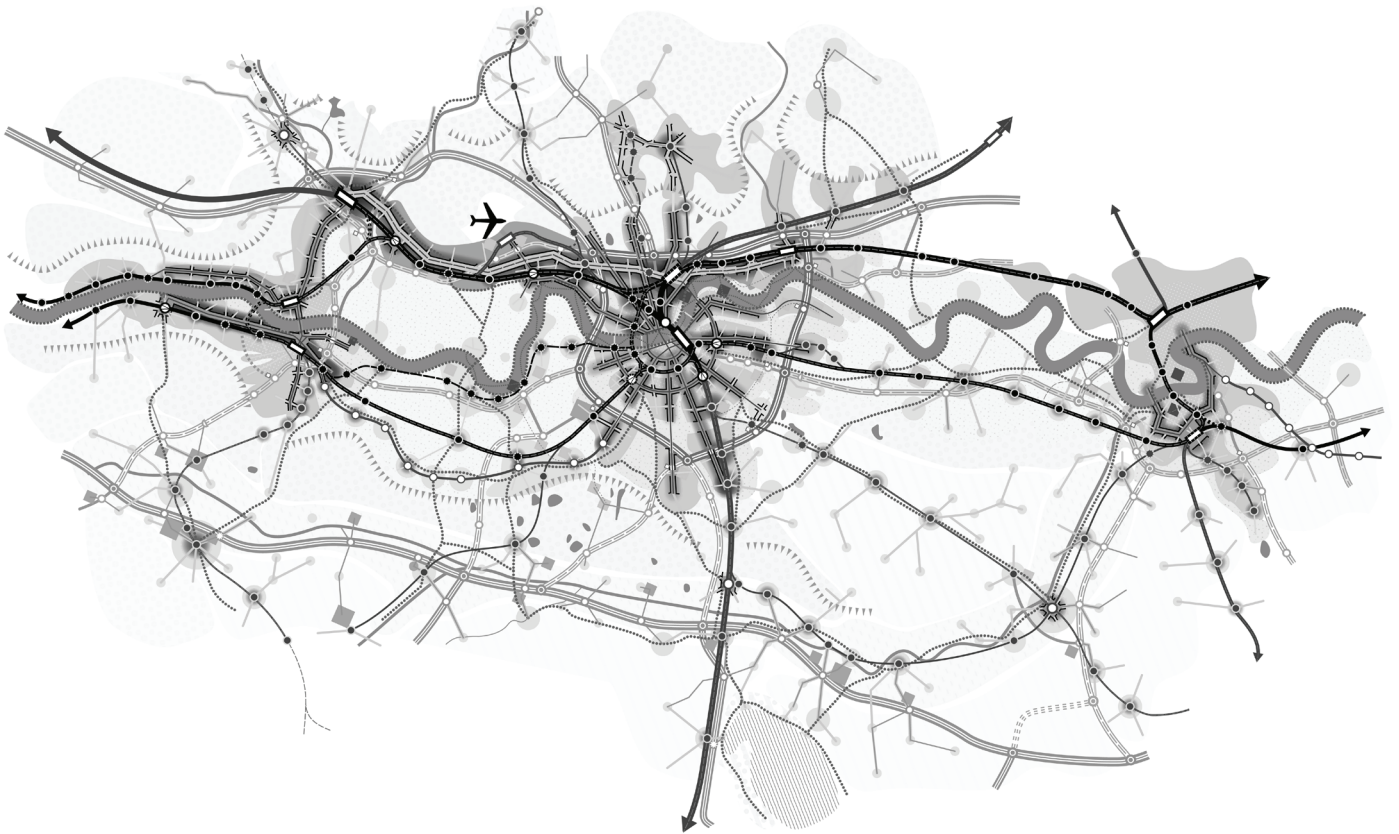


# Wie verkehrt die Agglomeration?

Comment se déplace(r dans) l'agglomération ?





**Einleitung** → 04

Introduction → 06

**Veranstaltungen  
und Referate** → 08

Manifestations et  
présentation

**Synthese** → 59

Synthèse → 67

# Einleitung

In der Schweiz konzentrieren sich die Bevölkerung und der Arbeitsplätze in den Agglomerationen: 75% der Bevölkerung lebt in Agglomerationen und 80% arbeitet dort. In ihnen liegen auch die meisten Freizeit-, Kultur-, Dienstleistungs- und Einkaufsangebote. Folglich konzentriert sich der der Alltagsverkehr auf und in den urbanen Gebieten.

Die Agglomerationen haben sich im 20. Jahrhundert stark verändert, die Städte haben sich flächenmässig stark ausgedehnt. Während die historischen Städte durchmischte und kompakte Strukturen waren, die den damaligen Verkehrsmitteln (zu Fuss, dann das Velo und später der öffentliche Verkehr) entsprachen, führte die motorisierte individuelle Mobilität zu einer starken Ausbreitung der Urbanisierung. Zunächst als «Brei» rund um die Kernstädte (urban sprawl), dann immer weiter in den ländlichen Raum von den historischen Zentren entfernt. In Wechselwirkung mit der Siedlungsentwicklung wurden die Verkehrssysteme sowie die öffentlichen Räume auf die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs angepasst. Diese Entwicklungen wurden durch die fortschreitende Motorisierung sowie den Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen gefördert, schaffte aber gleichzeitig eine Abhängigkeit von der individuellen motorisierten Mobilität.

Mit diesen Entwicklungen sahen und sehen sich die Agglomerationen mit grossen Herausforderungen für die Weiterentwicklung des Verkehrssystems sowie der Aufwertung der öffentlichen Räume konfrontiert. Einerseits müssen die öffentlichen Räume als Stadträume zurückgewonnen und das Verkehrssystem effizienter werden. Es besteht ein Bedarf, die Angebote des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs auszubauen, um die Funktionalität des Verkehrssystems zu gewährleisten. Dies erfordert neben Fachwissen auch beträchtliche finanzielle und personelle Mittel. Andererseits müssen Lösungen gefunden werden, die oft über die konventionellen Prozesse und administrativen Grenzen hinausgeht und eine institutionelle Zusammenarbeit auf mehreren Ebenen erfordern, die komplex und herausfordernd ist.

Diese Herausforderungen sind nicht neu und der Bund finanziert bereits seit 2007 über das Programm Agglomerationsverkehr Verkehrsprojekte in den Agglomerationen mit, unter der Bedingung, dass die Agglomerationen eine koordinierte Strategie

gie zwischen Siedlung, Freiraum und Verkehr entwickeln und die regionale Zusammenarbeit in funktionalen Räumen verstärken. Die Herausforderungen sind also schon länger erkannt, aber die Antworten sind immer spezifisch und ortsabhängig.

Mit der Veranstaltungsreihe „Wie verkehrt die Agglomeration?“, die von Oktober 2022 bis November 2023 stattfand, wollte die Schweizerische Vereinigung der Mobilitäts- und Verkehrsfachleute (SVI) Lösungen, Ansätze und Herausforderungen im Zusammenhang mit der Verkehrs- aber auch Stadtplanung in den Agglomerationen zur Diskussion stellen. An 11 Veranstaltungen sprachen über 20 Referenten über verschiedene Themen und Herausforderungen. Die Referate werden in dieser Dokumentation zusammengefasst. Basierend auf den Inhalten der Referate sowie den anschliessenden Diskussionen hat die SVI eine Synthese verfasst. Sie kann als aktuelles Wissen über den Agglomerationsverkehr, als auch als Postulat für dessen künftige Ausrichtung und Gestaltung verstanden werden.

Wir möchten an dieser Stelle allen danken, die sich für die Durchführung dieser Veranstaltungsreihe und die Erarbeitung der Dokumentation mit Synthese eingesetzt haben: den Vorstandsmitglieder (Carsten Hagedorn und Benoît Ziegler) sowie den Regionalgruppenverantwortlichen (Christian Hasler, Ostschweiz; Stefanie Kraus und Patrizia Truniger, Zürich ; Jacqueline Stutz und Christian Ferres, Zentralschweiz; Natascia Morenzoni, Svizzera Italiana; Oliver Jacobi, Nordwestschweiz; Stefanie Ledergerber, Lutz Willms, Pascal Gamper und Chris Kollascheck, Bern; Jean-Marc Dupasquier und Lucile Develey, Romandie) für die Organisation der Veranstaltungen. Unser besonderer Dank gilt auch den Referentinnen und Referenten für ihre engagierten und qualitativ hochwertigen Vorträge. Und last but not least möchten wir auch den Teilnehmerinnen und Teilnehmern der Veranstaltungen danken, die mit ihren Diskussionsbeiträgen zu einer vertieften Auseinandersetzung über das Thema Mobilität und Verkehr in den Agglomerationen beigetragen haben.

Abschliessend hoffen wir, dass diese Zusammenfassung den zahlreichen Personen, die in der Entwicklung einer guten Koordination von Siedlung, Freiraum und Verkehr innerhalb der Agglomerationen aktiv sind, Grundlagen und Inspirationen liefert, um letztendlich ein urbanes System zu entwickeln, das die Lebensqualität in den Vordergrund stellt.

Im Namen des Vorstands

Rupert Wimmer und Benoît Ziegler

# Introduction

En Suisse, la plus grande part de la population et des emplois se concentre dans les agglomérations, nous sommes 75% à y vivre et même 80% à y travailler. C'est également dans ces agglomérations que se trouvent la plupart des offres de loisir, de culture, de services et d'achat. C'est donc dans ces aires urbaines que se réalisent la plus grande partie de nos déplacements.

Les agglomérations ont connu une évolution considérable durant le 20<sup>ème</sup> siècle avec une croissance très forte des aires urbaines. Si les villes historiques étaient des formes urbaines compactes, mixtes et continues, en adéquation avec les moyens de transport de l'époque (la marche puis le vélo et plus tard les transports publics), l'expansion de la mobilité individuelle motorisée a entraîné un fort étalement de l'urbanisation, d'abord en « tache d'huile » en continuité des secteurs bâtis puis dans les zones rurales, de plus en plus loin des centres historiques. En conséquence, les systèmes de transport et les espaces publics ont été adaptés aux besoins du transport individuel motorisé. Ces évolutions ont été favorisées par la motorisation croissante et le développement des infrastructures de transport, et ont parallèlement créé une dépendance à la mobilité individuelle motorisée.

Avec ces développements, les agglomérations se sont trouvées et se trouvent toujours confrontées à des défis majeurs pour le développement du système de transport et la requalification des espaces publics. D'une part, les espaces publics doivent être reconquis en tant qu'espaces urbains et le système de transport doit devenir plus efficace. Il est notamment nécessaire de développer l'offre en matière de déplacements à pied, à vélo et en transports publics afin de garantir la fonctionnalité du système de transport, ce qui nécessite des savoirs pointus et des ressources financières et humaines considérables.

D'autre part les réponses à trouver dépassent très souvent les processus conventionnels et le cadre administratif existant. Cela nécessite des collaborations institutionnelles à plusieurs échelles, ce qui est tout à la fois complexe et stimulant.

Ces enjeux ne sont pas nouveaux et la Confédération cofinance depuis 2007 déjà, au travers du programme trafic d'agglomération, des projets de transport dans les agglomérations, à la condition que ces dernières développent une stratégie coor-

donnée entre transport, urbanisation et espaces non-bâti et renforcent les collaborations transversales dans les espaces fonctionnels. Les problèmes sont donc identifiés depuis longtemps, mais les réponses sont toujours spécifiques et dépendantes du lieu.

Avec le cycle de conférence « comment se déplace(r) dans l'agglomération ? », qui s'est déroulé d'octobre 2022 à novembre 2023, l'association suisse des spécialistes en mobilité et transport SVI a souhaité mettre en discussion des solutions, des approches et des défis liés à la planification des transports dans les agglomérations. Lors de 11 manifestations, plus de 20 intervenants ont évoqué des thèmes et enjeux variés. Ces exposés sont résumés dans le présent document. Sur la base des contenus des exposés ainsi que des discussions qui ont suivi, la SVI a rédigé une synthèse qui peut être considérée comme l'état des connaissances actuelles sur le trafic d'agglomération et une réflexion sur son orientation et son organisation à venir.

Nous tenons à remercier ici les personnes ayant œuvré à la mise en place de ce cycle de conférence ainsi qu'à la rédaction de cette synthèse : les membres du comité (Carsten Hagedorn et Benoît Ziegler) ainsi que les responsables des groupes régionaux (Christian Hasler, Suisse orientale ; Stefanie Kraus et Patrizia Truniger, Zurich ; Jacqueline Stutz et Christian Ferres, Suisse centrale ; Natascia Morenzoni, Svizzera Italiana ; Oliver Jacobi, Suisse du Nord-Ouest ; Stefanie Ledergerber, Lutz Willms, Pascal Gamper et Chris Kollascheck, Berne ; Jean-Marc Dupasquier et Lucile Develley, Suisse romande) pour l'organisation des manifestations. Nous remercions également tout particulièrement les intervenants pour leurs exposés engagés et de haute qualité. Enfin, nous tenons à remercier les participantes et participants aux manifestations qui, par leurs interventions, ont contribué à une discussion approfondie sur le thème de la mobilité dans les agglomérations.

Pour conclure, nous espérons que cette synthèse donnera quelques bases et inspirations aux nombreuses personnes actives du développement de la bonne coordination de la mobilité et de l'urbanisation au sein des agglomérations pour, in fine, développer un système urbain privilégiant la qualité de vie.

Au nom du comité de la SVI

Benoît Ziegler et Rupert Wimmer

# 1

## Agglomerationsverkehr: Fakten und Lösungsansätze

Trafic d'agglomération : faits et approches

Zentrale Erkenntnisse der ARE-Grundlagenstudien	→ 12
Tieftempo auf Hauptachsen Stadt St.Gallen	→ 14
In den Agglomerationen Mobilität mit Qualität schaffen	→ 16
Strassen als Stadträume verstehen, planen, bauen und betreiben	→ 18
Factsheet des Schweizer Städteverband	→ 22
Velopotential in Agglomerationen	→ 24

# 2

## Siedlung und Verkehr abstimmen

Coordonner urbanisation et transport

Herausforderungen im Planungsprozess für ein Entwicklungsgebiet Niderfeld	→ 28
Begehung Greencity/Zürich Manegg	→ 30
Comment se déplace l'Ouest lausannois ?	→ 32
Verkehrspolitischer Gradient Bern Länggasse Wasseramt Gäu	→ 34

# 3

## ÖV-Entwicklung in Agglomerationen

Développement des transports publics dans les agglomérations

Das Herzstück Basel - das fehlende Glied im trinationalen Bahnverkehr	→ 38
Tangentialverbindungen in Agglomerationen	→ 40
Modalsplit Ziele und der Beitrag des öffentlichen Verkehrs	→ 42
L'évolution de la desserte ferroviaire et du rôle d'une gare comme Renens	→ 46

# 4

## Beispiele von Verkehrsmassnahmen und Trägerschaften

Exemples de mesures de transport et d'organisme responsable

Neue Rheinbrücke im 3Land: Warum und für wen?	→ 50
Les espaces publics du projet Rayon Vert	→ 52
Wie bindet man Gemeinden aus drei Nationen in eine koordinierte Agglo-Verkehrsplanung ein?	→ 54



# Agglomerations- 1 verkehr: Fakten und Lösungsansätze

Trafic d'agglomération:  
faits et approches

## Zentrale Erkenntnisse der ARE-Grundlagen- studien

Rund 75% der Schweizer Bevölkerung wohnt mittlerweile in Agglomerationen, und rund 80% der Erwerbstätigen arbeiten in diesen Räumen. In den letzten 20 Jahren war aber eine starke Zunahme der Erwerbstätigen zu verzeichnen, die ausserhalb ihrer Wohngemeinde arbeiten. Dies führt letztlich auch zur starken Konzentration der Pendlerströme auf die Agglomerationsräume. In der Abendspitze überlagern sich die Verkehrsströme unterschiedlicher Zwecke (Arbeit, Einkaufen, Freizeit – wobei der Wegzweck «Arbeiten» dominiert) und führen zu Stausituationen. Die Auswirkungen der Siedlungsentwicklung und die daraus generierten Verkehrsströme sind je nach Agglomeration sehr unterschiedlich. In der Initialstudie des ARE (Schnittstellen im Übergangsbereich nationaler, regionaler und lokaler Netze in Agglomerationen; 2020) wurde eine Typisierung der Agglomerationen vorgenommen, für welche wiederum spezifische Herausforderungen und Handlungsansätze abgeleitet wurden. Folgende vier Typen von Agglomerationen wurden definiert:

- Grosse Agglo mit starker Kernstadt (Typ 1)
- Kleinere Agglo mit zentraler Kernstadt (Typ 2)
- Agglo mit mehreren Kernen (Typ 3)
- Urbane Stadt im ländlichen Umfeld (Typ 4)

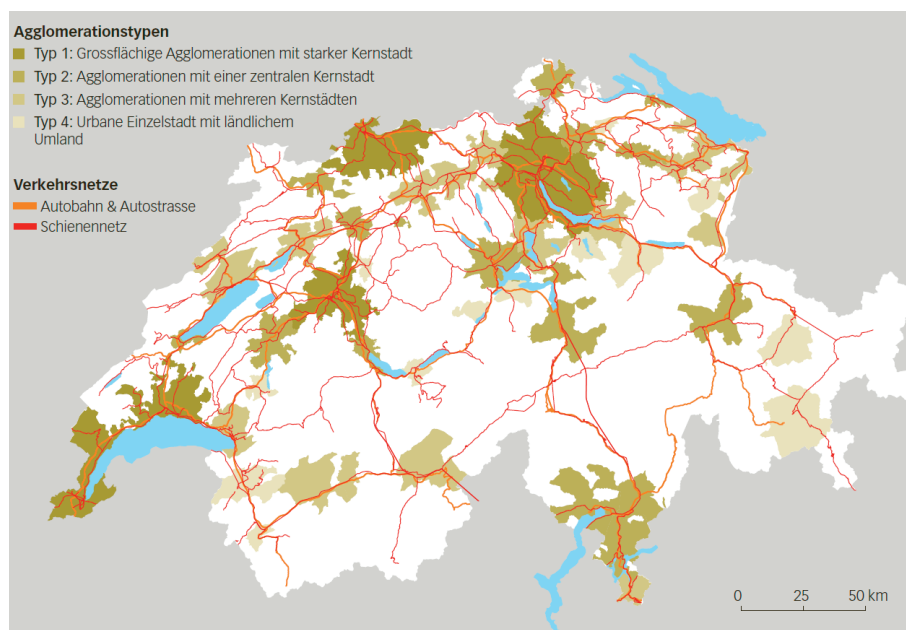


Abbildung: Übersichtskarte mit Agglomerationstypen

Die Initialstudie war Startpunkt für die Studienreihe «Gestaltung der Mobilität in Agglomerationen» des ARE, auf die eine Reihe von Vertiefungsstudien zur Thematik folgte. Derzeit ist eine Studie zur Förderung des Veloverkehrs in kleinen und mittleren Agglomerationen in Arbeit. Zusätzlich befindet sich das Programm zur Förderung von Verkehrsdrehscheiben in Umsetzung.

Nachfolgend werden einige zentrale Erkenntnisse aufgeführt, die im Rahmen dieser Studien bekräftigt bzw. belegt werden konnten:

- Die Stärkung der polyzentrischen Siedlungsstruktur mit ausgewogener wirtschaftlicher Entwicklung ist zentral für den Abbau der Lastrichtungen und damit für die Reduktion der Verkehrsüberlastungen an den Schnittstellen der nationalen, regionalen und lokalen Verkehrsnetze.
- Kernstadt und (urbaner) Gürtel besitzen eine besondere Bedeutung für die Lösung der Überlagerungen und Schnittstellen bei den Verkehrsnetzen.
- Denkbare «Hebel», um den MIV zu entlasten, sind die Förderung von Subzentren mit ÖV-Drehscheiben im Agglogürtel, eine gezielte Förderung des Veloverkehrs im Gürtel und in der Kernstadt, die Parkraumpolitik sowie das Verkehrsmanagement inkl. einer Optimierung der Netzhierarchien.
- In den Kernstädten und urbanen Gürtel ist der ÖV auszubauen, u.a. auch mit Tangentiallinien, welche die Kernstädte entlasten. Bei dispersen und tangentialen Wegbeziehungen abseits der Kernstädte, sollen unterschiedliche Formen des «gebündelten Transports» (z.B. Fahrgemeinschaften) sowie die kombinierte Mobilität gefördert werden.
- Die ÖV-Affinität am Zielort (z.B. Arbeitsplatz, Einkaufszentrum, Freizeiteinrichtung) ist tendenziell wichtiger für die Verkehrsmittelwahl als diejenige am Startort (Wohnung).
- Die Schaffung von Verkehrsdrehscheiben zur Verbindung von «Stadt und Land» ist essentiell.
- Begleitende Massnahmen zur Verlagerung vom MIV auf den ÖV und damit zur Entlastung der leistungskritischen Schnittstellen sind das Verkehrs- und Parkraumanagement, die Förderung neuer Technologien (Mobility as a Service) und die enge Zusammenarbeit der Akteure.

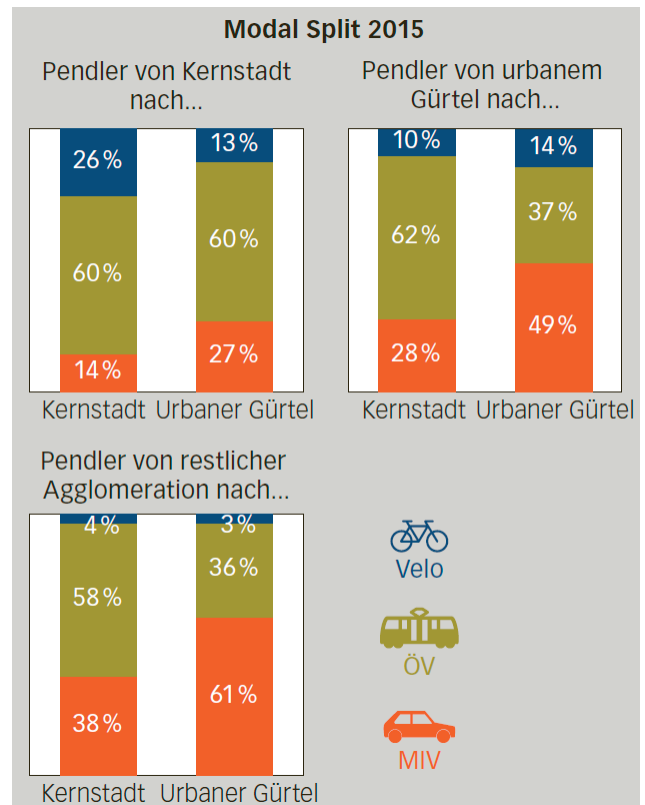


Abbildung: Verkehrsmittelwahl der Pendler in der Agglomeration Bern

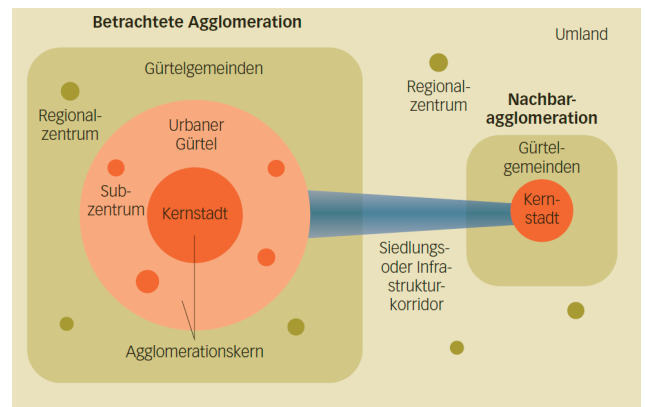


Abbildung: Abstrakte Darstellung der verschiedenen Wegbeziehungen innerhalb einer Agglomeration sowie mit ihrem Umland und benachbarten Agglomerationen

# Tieftempo auf Hauptachsen Stadt St.Gallen

## Einleitung

Bis vor wenigen Jahren war die Thematik der Reduktion der signalisierten Geschwindigkeit gegenüber «Generell 50» insbesondere auf Quartierstrassen relevant. Insbesondere im Zusammenhang mit Strassenlärmproblemen werden nun auch Geschwindigkeitsreduktionen auf dem übergeordneten Stadtstrassennetz geprüft. Im Rahmen des Projekts «Tieftempo auf Hauptachsen» überprüften daher Kanton und Stadt alle Kantonsstrassen und Gemeindestrassen 1. Klasse auf dem Gebiet der Stadt St.Gallen bezüglich der Machbarkeit und Zweckmässigkeit von Temporeduktionen.

Im Rahmen von Lärmsanierungsprojekten haben die Strasseneigentümerinnen und -eigentümer unter anderem Lärmschutzmassnahmen an der Quelle oder auf dem Ausbreitungsweg zu prüfen. Zu den Massnahmen an der Quelle zählt auch die Geschwindigkeitsreduktion (z.B. Tempo-30 statt Tempo-50). Der Massnahmenentscheid ist anhand einer Interessenabwägung vorzunehmen. So bewirkt die Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo-30 (anstatt generell Tempo-50) zwar eine spürbare Lärmreduktion, es kann aber gleichzeitig zu unerwünschten Effekten, wie beispielsweise zu Fahrzeitverlängerungen für die auf dem Abschnitt verkehrenden Busse des öffentlichen Verkehrs führen. Es ist daher im Einzelfall zu prüfen, ob die Geschwindigkeitsreduktion zweck- und verhältnismässig ist und auch rechtlich umgesetzt werden kann. Die Auswirkungen dieser Massnahme sind dabei nicht nur punktuell, sondern für das gesamte Strassennetz zu betrachten. Eine solche Betrachtungsweise bedingt ein Gesamtkonzept.

## Erarbeitung Tieftempokonzept auf Hauptachsen

Das Gesamtkonzept bezüglich abweichender Höchstgeschwindigkeiten auf dem übergeordneten Strassennetz nimmt eine Beurteilung der Streckenabschnitte vor und bildet den Zielzustand des Temporegimes ab. Damit wird geklärt, auf welchen Strassenabschnitten unter Berücksichtigung des restlichen Strassennetzes sowie einer Gesamtabwägung (Verkehrsplanung, Lärmschutz, ÖV-Abwicklung, Sicherheit, Strassenraum, etc.) von den generellen Höchstgeschwindigkeiten im Grundsatz abgewichen werden kann.

Für die Erarbeitung dieses Tieftempokonzepts war eine interdisziplinäre Herangehensweise erforderlich. Die eigentliche Fachplanung bzw. Erarbeitung des Tieftempokonzepts erfolgte in den Jahren 2021 und 2022 durch externe Fachleute. Diese Projektarbeit wurde durch ein Projektteam von Kanton und Stadt begleitet. Zudem wurde die Thematik in einem Sounding-Board mit Vertreterinnen und Vertretern der Vereinigten Quartiervereine sowie der Verkehrsverbände diskutiert.

Der entsprechende Berichts-Entwurf wurde vom Stadtrat und der Regierung am 13. September 2022 zustimmend zur Kenntnis genommen und zur Mitwirkung freigegeben. Die Vernehmlassung fand vom 12. Oktober 2022 bis 30. November 2022 statt. Die entsprechenden Rückmeldungen werden nun beurteilt und unter Kenntnis dieser Rückmeldungen der definitive Bericht erstellt

## Ergebnisse (Stand Vernehmlassung)

Gemäss den Ergebnissen der konzeptionellen Abklärungen orientiert sich die Umsetzungsstrategie daran, wie mit dem geringsten finanziellen Aufwand der grösste Nutzen generiert werden kann. Dementsprechend soll Tempo-30 auf den dafür geeigneten Abschnitten auf dem übergeordneten Netz der Stadt St. Gallen, wie nachführend aufgeführt, stufenweise eingeführt werden.

### Stufe 1 Tempo-30 nachts (fast) flächendeckend

In der Stufe 1 soll Tempo-30 in der Nacht zwischen 22.00 und 06.00 Uhr auf dem gesamten innerstädtischen Strassennetz (ausgenommen Winkeln) mit Blick auf den Lärmschutz eingeführt werden. Damit kann mit geringem finanziellem Aufwand ein erheblicher Nutzen erzielt werden. Für den Busverkehr fallen dabei keine Zusatzkosten an, weil die Einhaltung der Fahrpläne während der Nachtstunden auch mit reduzierten Geschwindigkeiten unkritisch ist.

Für die Umsetzung braucht es an jeder Kreuzung entsprechende Verkehrssignale (Signale Höchstgeschwindigkeit 30 km/h mit ergänzender Angabe der Zeitperiode 22-06 Uhr).

### Stufe 2 Tempo-30 dort, wo keine Folgekosten anfallen

In der Stufe 2 werden diejenigen Strassen einbezogen, auf denen Tempo-30 tagsüber zu keinen Folgekosten im Busverkehr führt. Dies betrifft einzelne Abschnitte der Teufener Strasse, der St.Georgen-Strasse, der St. Josefen-Strasse, der Splügenstrasse, der Felsenstrasse und der Gottfried-Keller-Strasse. Um Ausweichverkehr auf untergeordnete Strassen zu vermeiden, werden in diesem Schritt auch Parallelrouten einbezogen, wie etwa die Schönaustrasse. Einzelne Lücken zwischen den vorgesehenen Tempo-30-Abschnitten werden einbezogen, sodass auf den durchgängigen Strassenzügen eine einheitliche Signalisation eingeführt werden kann.

### Stufe 3 Tempo-30 auf Strassen mit gutem Kosten-Nutzen-Verhältnis

In der Stufe 3 sollen diejenigen Strassen berücksichtigt werden, auf denen zwar mit Folgekosten für den Busbetrieb zu rechnen ist, aber insgesamt ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis zu erwarten ist. Dies betrifft einzelne Abschnitte der St.Jakob-Strasse, der Langgasse, der Fürstenlandstrasse, der Oberstrasse und der Speicherstrasse. Auch hier werden Parallelrouten wie die Müller-Friedberg-Strasse oder die Oberstrasse einbezogen, um Ausweichverkehr zu vermeiden.

### Stufe 4 Tempo-30 auch auf der Zürcher und Rorschacher Strasse

Der letzte Umsetzungsschritt von Tempo-30 betrifft die Abschnitte der Zürcher und Rorschacher Strasse, auf denen aus Lärmschutzgründen die Notwendigkeit und Wirksamkeit nachgewiesen wurde. Einzelne Lücken zwischen diesen Abschnitten werden geschlossen, kurze isolierte Abschnitte aber aus der Temporeduktion «entlassen». Auch hier werden Parallelrouten einbezogen, um Ausweichverkehr in die Quartiere zu vermeiden. Die Umsetzung soll mit geplanten Ausbausritten des Busverkehrs, die auf den vorgesehenen Routen aus Gründen der Fahrplanstabilitäten oder Kapazitätsausbauten notwendig sind, abgestimmt werden.

## Terminplan

Derzeit befinden sich die Massnahmen erst auf Stufe Konzept. Es folgt eine mehrjährige Umsetzungsphase in vier Etappen, in der sich auch Verzögerungen infolge Rechtsmittelverfahren ergeben können.

Ausgehend von den Ergebnissen des Tieftempokonzepts sind für die betreffenden Strassenabschnitte anschliessend die konkrete Umsetzung einzeln zu prüfen, die notwendigen Verkehrsgutachten sowie Verkehrsanordnungen zu erstellen und schliesslich die Umsetzung vorzunehmen.



Veranstaltung: 05.04.2023, Olten  
«In den Agglomerationen Mobilität mit Qualität schaffen»

# In den Agglomerationen Mobilität mit Qualität schaffen

Die urbanen Agglomerationen in der Schweiz sind von Bevölkerungswachstum, von Siedlungsentwicklung nach innen und teilweise auch von Arbeitsplatzwachstum geprägt. Im Zuge dieses Verdichtungsprozesses verändert sich auch die Mobilität. An diesem Anlass präsentierte der Städteverband in Zusammenarbeit mit der SVI 10 Grundsätze für die Planung einer qualitativ hochwertigen Mobilität.

Thomas Marbet, Präsident der Gastgeberstadt Olten, begrüßte rund 50 Teilnehmende aus Verwaltung, Politik und Wissenschaft zu einem Austausch über die Mobilität in Agglomerationen. Er lobte die Organisation des Anlasses durch den SSV und die SVI in Olten. Rupert Wimmer, Co-Präsident der SVI, betonte die Bedeutung der Agglomerationen, in denen 75% der Schweizer Bevölkerung leben und 80% arbeiten. Städteverbandspräsident Anders Stokholm erklärte, dass Agglomerationen zentrale Lebens- und Wirtschaftsräume sind und daher im Fokus von Planung und Politik stehen. Der Städteverband trägt als urbane Stimme auf Bundesebene und als Austauschplattform für seine Mitglieder zur Lösung gemeinsamer Herausforderungen bei.



Referent: Paul Schneeberger (Foto: SSV)

Angesichts des Klimawandels, Bevölkerungswachstums und der Innenverdichtung ist ein «Weiter so» bei der Mobilität nicht möglich. Der heutige Mobilitätsmix mit hohem Energie- und Flächenverbrauch ist keine Option für die Zukunft. Paul Schneeberger, Historiker und Raumplaner, betonte in seiner Einführung die Notwendigkeit der Innenentwicklung. Eine höhere Menschen-dichte führt zu mehr Verkehr, weshalb eine Umverteilung des öffentlichen Raums zugunsten von Aufenthaltsqualität und Grünflächen notwendig ist. Parallel dazu muss der Verkehr effizienter und verträglicher werden. Schneeberger formulierte zehn Grundsätze für eine qualitativ hochwertige Mobilität, die menschen-, klima- und bodenfreundlich sowie mit der Siedlungs- und Landschaftsentwicklung verzahnt ist. Die zehn Grundsätze wurden von Paul Schneeberger anhand von konkreten Beispielen dargestellt:

---

Paul Schneeberger, Raumplaner / Historiker  
Markus Maibach, Infrac  
Carsten Hagedorn, OST /  
Rupert Wimmer, Tiefbauamt Stadt Zürich

- Direktere Wege für die sanfte Mobilität schaffen
- Grosse Verkehrswege von «Mauern» zu «Brücken» machen
- Strassenraum multifunktional verstehen
- Angemessene Geschwindigkeiten definieren
- Fossile Energien aus dem motorisierten Verkehr verbannen
- Öffentliche Nahverkehrsmittel an der Dichte ausrichten
- Grössere Agglomerationsbahnhöfe zu Haltepunkten von Fernzügen machen
- Beim Wohnen, Arbeiten und Einkaufen Wege für die sanfte Mobilität vereinfachen
- Verschiedene Mobilitätsformen vernetzen
- Wirtschaftsverkehr immer mitberücksichtigen

Rupert Wimmer und Carsten Hagedorn von der SVI sprachen über den Grundsatz «Strassenraum multifunktional verstehen». Der Fokus lag auf der integralen Gestaltung des Strassenraums, die oft auf Widerstand in der Bevölkerung stösst, besonders bei Geschwindigkeitsreduktionen oder Veränderungen bei der Parkierung. Projekte wie «Brings uf d'Strass» in Zürich und temporäre Durchfahrtsverbote in Bozen und Birsfelden zeigen flexible Nutzungen des Strassenraums. Psychologische Aspekte sind wichtig, da Menschen bestandsorientiert sind. Veränderungen erfordern interdisziplinäre Zusammenarbeit. Das Verkehrssystem ist dynamisch und zusätzliche Einwohner erzeugen mehr Verkehr. Es ist wichtig, Freiräume für zukünftige Gestaltungen zu schaffen und von Zielen statt Massnahmen auszugehen. Ein integraler Strassenraumentwurf benötigt einen klaren Planungsprozess und flexible Handhabung von Normen und Standards. Agglomerationen sollten sich an der Wirkung orientieren, nicht an den Massnahmen selbst.



Referent Rupert Wimmer (Foto: SSV)

Markus Maibach, Geschäftsleiter Bereich Verkehr bei INFRAS, stellte die aktuellen und künftigen Herausforderungen des Wirtschaftsverkehrs in Agglomerationen vor. Der Güterverkehr wird in den kommenden Jahrzehnten voraussichtlich stärker wachsen als der Personenverkehr, hauptsächlich getrieben durch den Online-Handel und die Verdichtung. Schweizer Städte stehen bereits vor Herausforderungen wie knapper Fläche, überlasteter Infrastruktur, Lärmgrenzwertüberschreitungen und gefährdeten Lieferketten. Eine vielschichtige Strategie ist notwendig: Vermeiden, Verlagern, Verbessern und Vernetzen. Technologische Fortschritte haben CO<sub>2</sub>-freie Antriebe wie Batterien und Wasserstoff hervorgebracht, die Diesel ersetzen könnten. Wichtig ist die effiziente Feinverteilung der Logistik. Konzepte in Zürich und anderen Städten zielen darauf ab, Waren möglichst CO<sub>2</sub>-frei gebündelt mit der Bahn oder Gross-LKWs zu City-Hubs und von dort CO<sub>2</sub>-frei zu Mikro-Hubs zu transportieren, um die Ware von dort CO<sub>2</sub>-frei fein zu verteilen. Pilotprojekte wie «SalüBox» in Zürich und «SmartBox» in Basel sind Beispiele für solche Mikro-Hubs.

Die öffentliche Hand sollte im Bereich des Wirtschaftsverkehrs Ansprechpersonen in der Verwaltung bereitstellen und einen regelmässigen Dialog mit dem Privatsektor führen. Ein funktionierender Datenaustausch ist zentral. Effizienz kann durch mehrstöckige Mischnutzung der Fläche erreicht werden. Wichtig ist, frühzeitig Flächen für zukünftige Nutzungen zu sichern.

Monika Litscher, Vize-Direktorin des SSV, betonte, dass wir uns noch in einer Lernphase befinden und sowohl erfolgreiche als auch gescheiterte Beispiele vorgelegt werden sollten. Rupert Wimmer hob die Bedeutung des Austauschs zwischen SVI-Mitgliedern hervor und betonte, dass offenes Sprechen über das Scheitern wichtig ist, um voneinander zu lernen.

# Strassen als Stadträume verstehen, planen, bauen und betreiben

## Erfahrungen und Ausblick

### Kurzer historischer Rückblick

Mit der Massenmotorisierung nach dem 2. Weltkrieg wurde der Beruf des Verkehrsingenieur etabliert. Stadträume, die vorgängig durch den Stadtbaumeister entworfen wurden, wurden neu nach den Anforderungen des sich stärker verbreitenden Motorfahrzeugverkehrs (Mfz) geplant und konzipiert.

In den 50er und 60er Jahren war es gesellschaftlicher Konsens, Strassen und Plätze gemäss den Anforderungen des Autoverkehrs zu projektieren und zu bauen. In der Schweiz wurden die Autobahnen bis in die Zentren der grossen Städte geplant und teilweise auch realisiert. Es gab Pläne, die Stadt entsprechend den Bedürfnissen des motorisierten Individualverkehrs zu gestalten. Diese basierten auf städtebaulichen Ideen (Stichwort «Charta von Athen»), die die Überwindung der hygienisch und sozial problematischen Strukturen des 19. Jahrhunderts zum Ziel hatten. Aus rückblickender Sicht wurden diese Pläne glücklicherweise nur zum Teil umgesetzt.



*Pläne für das Bellevue / Sechseläutenplatz sowie die Autobahn im Bereich Sihlpost in Zürich aus den 1960er Jahren (Quelle: Tiefbauamt des Kantons Zürich)*

Nach dem Bericht des Club of Rome «Die Grenzen des Wachstums» und der aufkommenden Umweltbewegung hat ein teilweises Umdenken in der Verkehrsplanung stattgefunden. Ab den 1970er und vor allem 1980er wurden in den Stadtzentren Fussgängerzonen eingerichtet, Dorfzentren umgestaltet und aufgewertet und die Quartiere verkehrsberuhigt. Dies hat vor allem in den Städten dazu geführt, dass diese als Wohnort aufgewertet werden konnten, die Stadtflucht gestoppt und jüngere, gut ausgebildete und besser verdienende Personen wie auch Familien die Stadt als Wohnort wiederentdeckt haben. Die Kernstädte verzeichnen seit den 1980er Jahren wieder ein Bevölkerungswachstum, das in den letzten 40 Jahren anhält und sich sogar in den letzten Jahren verstärkt.



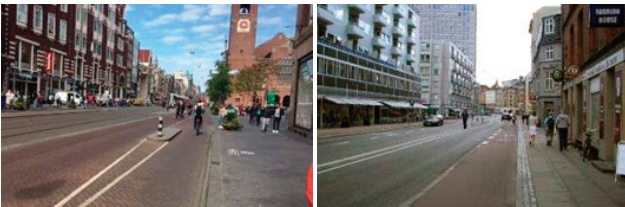
*Aufwertung der Stadtzentren (Delémont) und Verkehrsberuhigung in den Quartieren (Zürich) führen zu einer Stärkung der Städte als Wirtschafts- und Wohnstandorte (Fotos: Rupert Wimmer)*

Beginnend in den 1990er Jahren und vor allem seit den 2000er Jahren gibt es verstärkt Bestrebungen auch die Hauptstrassen insbesondere in Orts- und Quartierzentren aus städtebaulicher Sicht aufzuwerten und in ihrer Funktion als Orts- und Quartierzentren zu stärken. Gemäss dem Koexistenz Ansatz konnten zahlreiche Hauptverkehrsstrassen umgestaltet werden und die Orts- und Quartierzentren entsprechend als Wirtschaftsort und Ort der Identität gestärkt werden. Die Verbindungsfunktion der Strassen wurde dadurch nicht beeinträchtigt, es ist gelungen «place of stay» und «streets of flow» zusammenzuführen.



Gemäss dem Ansatz der Koexistenz statt Dominanz konnten zahlreiche Orts- und Quartierzentren umgestaltet und in ihrer Funktion aufgewertet werden (Wabern, Wolfurt (A)) (Fotos: metron)

In den letzten 10 Jahren ist der Ruf nach Verkehrstrennung wieder stärker geworden. Insbesondere aus Überlegungen der Veloförderung wird gefordert, dass der Veloverkehr gemäss dem holländischen und dänischen Vorbild separat vom Mfz-Verkehr geführt werden muss, um die subjektive Sicherheit der Velofahrende zu erhöhen und damit mehr Menschen zum Velofahren zu bringen. Lösungen nach dem Koexistenzprinzip sind daher nicht nur in der Politik, sondern auch unter Fachleuten in Verruf geraten.



Aus Überlegungen der Veloförderung ist der Ruf nach Verkehrstrennung in den letzten Jahren wieder stärker geworden (Amsterdam, Kopenhagen) (Fotos: Rupert Wimmer)

## Aktuelle Herausforderungen

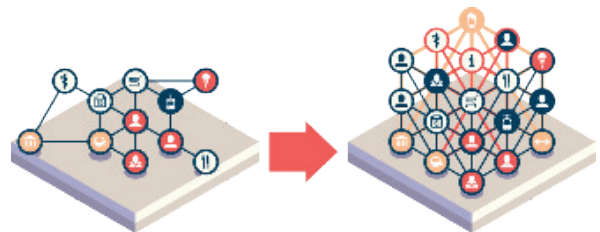
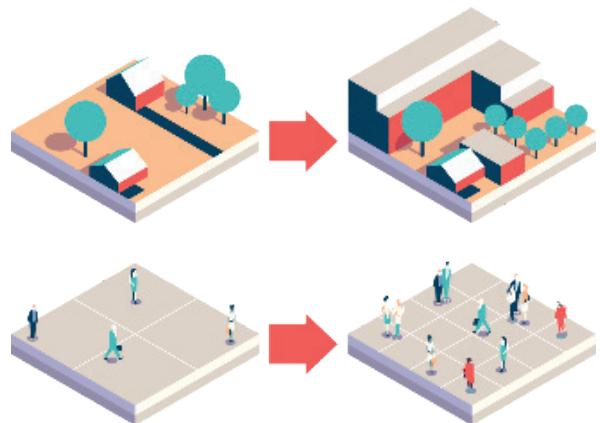
Die Schweiz prosperiert und wächst. Das Wachstum findet primär, wie im Raumkonzept Schweiz angestrebt, in den Agglomerationen statt. In den Agglomerationen wohnen rund drei Viertel der Bevölkerung, diese bilden die Treiber der wirtschaftlichen Entwicklung der Schweiz.

Mit dem Wachstum und der vom Raumplanungsgesetz geforderten Innenentwicklung sind verschiedene Herausforderungen für die Agglomerationen und Städte verbunden:

- Die Innenentwicklung führt nicht nur zu einer baulichen Verdichtung, sondern auch zu einer höheren

Nutzungsichte sowie zu einer Zunahme der räumlichen Interaktionen. Gleichzeitig schreitet der demografische Wandel voran und die Gesellschaft wird vielfältiger und bunter.

- Die Klimaerwärmung ist nicht nur eine globale Herausforderung, sondern stellt auch Anforderungen zur Hitzeminderung und weiteren Klimaanpassungsmassnahmen im Siedlungsgebiet, die sowohl auf privaten als auch öffentlichen Flächen umgesetzt werden müssen.
- Die Anforderungen an den öffentlichen Raum nehmen quantitativ und qualitativ zu. Mehr Menschen wollen sich auf den Strassen und Plätze bewegen, sich begegnen und aufhalten. Gleichzeitig nimmt auch das Ruhebedürfnis vor Strassenlärm zu.
- Das Wachstum der Kernstädte und Agglomeration und die sich verändernden Mobilitätsbedürfnisse führen zu einer stärkeren Verkehrsnachfrage der Bevölkerung und Wirtschaft. Die steigende Nachfrage muss befriedigt werden, wobei der Strassenraum beschränkt und nicht erweitert werden kann.
- Parallel steigt das Bedürfnis der Bevölkerung nach Mitwirkung und Aneignung. Die Menschen wollen ihre Umgebung mitgestalten.



Die Innenentwicklung führt neben der baulichen Verdichtung auch Nutzungsichte so-wie Dichte an sozialen Interaktionen (Folgen der Innenentwicklung für den Verkehr und die Planungsprozesse (Dezember 2018, SVI 2015/003), Nr. 1647)

Das Nationale Forschungsprogramm NFP 65 (Urbane Qualität für Stadt und Umland, Wehrli-Schindler B., 2015) hat aufgezeigt, dass der qualitativ gestaltete öffentliche Raum ein entscheidender Faktor ist, damit die Innenentwicklung bei der Bevölkerung auf Akzeptanz stösst.

## Ziele

Aus diesen Herausforderungen lassen sich folgende Ziele komprimiert zusammenfassen:

- Das Verkehrssystem muss effizienter und siedlungsverträglicher werden. Das heisst, die Mobilitätsbedürfnisse müssen möglichst mit effizienten Verkehrsmitteln abgedeckt werden. Der Personenverkehr ist noch stärker auf den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr zu verlagern. Gleichzeitig müssen die Belastungen durch den Verkehr durch angepasste Geschwindigkeiten und eine Dekarbonisierung weiter reduziert werden.
- Strassen und Plätze müssen qualitativ hochwertig weiterentwickelt und gestaltet werden. Der öffentliche Raum muss zugunsten von Aufenthalt und Grün sowie Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr umverteilt werden. Die Flächen, die in den letzten Jahrzehnten dem Auto zur Verfügung gestellt wurden, müssen für die Menschen zurückgewonnen werden.
- Auch der Güter- und Wirtschaftsverkehr muss effizienter und siedlungsverträglicher werden. Hier müssen neue Kooperationen zur Verringerung der gefahrenen Kilometer gesucht werden und siedlungsverträglichere Fahrzeuge genutzt werden. Die Dekarbonisierung der Fahrzeugflotte ist anzustreben.

## Integraler Strassenraumentwurf

Der Lösungsansatz für die Transformation der Stadträume und Mobilität ist der integrale Strassenraumentwurf, der die städtebaulich-gestalterischen, die verkehrlich-funktionalen, die Sicherheits- und Umwelanforderungen zusammenführt. Dass dies möglich ist, zeigen viele unterschiedliche und erfolgreiche Beispiele im In- und Ausland. Dass es eine Herausforderung bleibt, zeigt der Planungsalltag.



*Strassenräume, in denen die städtebaulich-gestalterischen sowie die verkehrlich-funktionalen Funktionen zusammengeführt wurde (Allschwil, Horw; Fotos: metron)*

Die Grundsätze und das Vorgehen für den integralen Strassenraumentwurf sind in der deutschen Richtlinie für die Anlage von Stadtstrassen (RASt 06) sowie im Schweizer Leitfaden für den Entwurf von Hauptverkehrsstrasse innerorts (SNG 640 303) zusammengefasst.

- Strassenraumentwurf ist eine interdisziplinäre Aufgabe, wobei eine Fachperson den Lead übernehmen und die unterschiedlichen Interessen zu einem Gesamtprojekt zusammenführen muss. Das Ganze ist mehr als die Summe der Einzelteile.
- Der spezifische Entwurf ist aus der örtlichen Situation heraus zu entwickeln. Dies setzt eine Auseinandersetzung mit dem Strassenraum, seiner Geschichte, seiner Umgebung sowie seiner Einbindung in die Verkehrsnetze voraus.
- Der Verkehr ist als dynamisches System zu verstehen, die Verkehrsangebote beeinflussen die Nachfrage. Die Leistungsfähigkeit des Mfz-Verkehrs darf nicht der bestimmende Faktor sein. Verkehrlenkung und -management sind integrale Bestandteile des Entwurfes.
- Strassenraumplanung ist ein co-kreativer Entwurfsprozess mit dem Ziel, die unterschiedlichen Anforderungen in einem Gesamtprojekt zusammenzuführen. Die Lösung muss sich an den Wirkungen statt an den Massnahmen orientieren. Der Ruf nach den massgeblichen Prioritäten verhindert integrale Lösungen.
- Strassenraumentwurf ist auch ein Suchen nach neuen, ortsspezifischen Lösungen. Mit Versuchen und provisorischen Lösungen können diese getestet, Erfahrungen gesammelt und innovative Ansätze entwickelt werden.

Der Entwurfsprozess ist ein klassischer planerischer Ansatz. Aus einer umfassenden Bestandsaufnahme und Analyse (Städtebau, öffentlicher Raum, Verkehr, Soziologie, Wirtschaft, Umwelt, etc.) inklusive Beobachtung werden die Qualitäten und Defizite, kurz der Handlungsbedarf, abgeleitet. Aus der Analyse können die spezifischen Ziele formuliert werden. In einem iterativen Entwurfsprozess nähert sich die entwerfende Person über das Variantenstudium der Bestvariante an. Am besten wird der Entwurfsprozess durch eine adäquate Mitwirkung begleitet, um die Zielkonflikte auszuhandeln und eine Konsenslösung anzustreben. Nach der Umsetzung wird mit einer Wirkungskontrolle die Zielerreichung überprüft.

Diese Aufgabe setzt ein umfassendes Rollenverständnis der entwerfenden Person voraus: Neben ihrer Expertise «Strassenraumentwurf» ist sie verantwortlich für das Projektmanagement, vertritt durch ihre Fürsprache die «leisen» Interessen und ist verantwortlich für Kommunikation, Moderation und Mediation.



8-Stufen Modell des Changeprozesses nach Kotter J. (Quelle: <https://blog.hubspot.de/sales/kotter-8-stufen-modell>)

Vielfach können Versuche und temporäre Umgestaltungen helfen, um neue Lösungen zu testen, Erfahrungen zu sammeln und damit Ängste vor Veränderungen abzubauen. Positive Erfahrungen helfen, die unentschlossene Mehrheit für eine Lösung zu gewinnen und durch positive Bilder, Veränderungen anzustossen.

- Nach einem Verkehrsversuch mit einer Tempobeschränkung auf 100 km/h tagsüber in Natura-2000-Gebieten in den Niederlanden sprachen sich 60% der Bevölkerung für eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf 90 km/h tagsüber auf Autobahnen aus.
- Die versuchsweise Einführung von Tempo 30 zeigte in zahlreichen Fällen (Wabern, Zug, etc.), dass die befürchteten negativen Auswirkungen ausblieben und der Verkehr langsamer, stetiger und sicherer rollte.
- Nachdem die Seineufer nur in den Sommermonaten als Aufenthalts- und Flaniermeilen umgestaltet wurden, stehen sie mittlerweile das ganze Jahr über Zufussgehenden, Velofahrenden Erholungssuchenden zur Verfügung.



Der Umbau des Seineufers in Paris ist ein gelungenes Beispiel für eine schrittweise Rückeroberung des öffentlichen Raumes für die Öffentlichkeit und die Menschen

## Schlussfolgerungen

Die Städte und Agglomerationen stehen vor grossen Herausforderungen, denen durch eine konsequente Planung begegnet werden muss. Folgende Erfolgsfaktoren können genannt werden:

- Horizontale Zusammenarbeit:  
Die Abstimmung Siedlung, Freiraum und Verkehr ist Gebot der Stunde. Diese kann nur durch eine interdisziplinäre Zusammenarbeit und die Planung in funktionalen Räumen erreicht werden.
- Vertikale Zusammenarbeit:  
Die Strategien müssen integral und umsetzungsorientiert formuliert werden. Sie müssen anschließend in Konzepten auf Quartier- und Korridorebene übersetzt und schlussendlich in Strassenbauprojekten konsequent umgesetzt werden. Dies ist in den Verwaltungsorganisation und Prozessen entsprechend zu verankern.
- Konsequente Umsetzung  
Wichtige strategische Ansätze attraktiver Stadträume sowie einer siedlungsverträglichen Mobilität sind und bleiben:
  - Nahmobilität (Stadt der kurzen Wege) fördern
  - Verkehrsnachfrage auf den Umwelt- und Effizienzverbund verlagern
  - Verkehr verlangsamen und verstetigen  
Diese Ansätze müssen konsequent in Konzepten, Planungen und Projekten umgesetzt werden.
- Angebotsorientierte Planung  
Der Strassenraum ist konsequent zugunsten von Aufenthalt, Klimaanpassung und Grün sowie Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr umzuverteilen. Da eine Addition der Nutzungsansprüche im begrenzten Strassenraum nicht möglich ist, sind Lösungen gemäss dem Koexistenzprinzip mit Nutzungsüberlagerungen anzustreben. Voraussetzung hierfür ist, den Verkehr als dynamisches System zu verstehen sowie angepasste Geschwindigkeiten einzuführen.
- Multiple Umsetzung  
Um die notwendige Transformation von Stadtraum und Mobilität möglichst zeitnah zu erreichen, braucht es eine multiple Strategie:
  - Umsetzung in Strassenbauprojekten mit Vorstudien
  - Umsetzung mit einfachen signalisatorischen und Markierungsmassnahmen im bestehenden Strassenraum
  - Kleine bauliche, signalisatorische und Markierungsmassnahmen in sogenannten Expressprojekten
  - Pilote, Verkehrsversuche und temporäre Umgestaltungen

# Factsheet des Schweizer Städteverband

## In den Agglomerationen Mobilität mit Qualität schaffen

Autor: Paul Schneeberger

Die urbanen Agglomerationen in der Schweiz sind von Bevölkerungswachstum, von Siedlungsentwicklung nach innen und teilweise auch von Arbeitsplatzwachstum geprägt. Im Zuge dieses Verdichtungsprozesses verändert sich auch die Mobilität. Um nicht einfach den heutigen, von einem grossen Energie- und Flächenverbrauch geprägten Mobilitätsmix fortzuschreiben, formuliert der Schweizerische Städteverband (SSV) zehn Grundsätze für die Planung einer qualitativ hochwertigen Mobilität in diesen heterogenen Gebieten. Unter qualitativ hochwertig versteht er eine Mobilität, die menschen-, klima- und bodenfreundlich sowie mit der Siedlungs- und Landschaftsentwicklung verzahnt ist.

Die zehn Grundsätze sollen politisch Verantwortliche und Planende in den urbanen Agglomerationsstädten und -gemeinden als Arbeitshilfe dienen, um den angestrebten Wandel zu gestalten.

Die Grundsätze orientieren sich an den vier Wirkungsebenen Vermeiden bzw. Reduzieren, Verlagern, Verträglich gestalten und Vernetzen und an der Prämisse, dass grundsätzlich kurze Wege anzustreben sind: 15 Minuten zu Fuss, mit dem Velo oder dem öffentlichen Verkehr für Einkauf und Erholung. Sie werden auf die spezifischen Bedürfnisse und Herausforderungen jener Städte und Gemeinden zugeschnitten, die gemäss der Definition des Bundesamts für Statistik (Bfs 2014) städtische Agglomerationsgemeinden sind.



### Qualität in der Mobilität heisst:

- Die Mobilität schafft eine Balance zwischen Erreichbarkeit und Verträglichkeit, sie ist der Siedlungsentwicklung angepasst, und sie ist flächen- und energieeffizient organisiert.
- Das Verkehrssystem lädt die Menschen ein, sich umweltfreundlich und platzsparend fortzubewegen.





Um das in den Agglomerationen zu erreichen, empfehlen sich die folgenden Schritte:

- 1. Direktere Wege für die sanfte Mobilität schaffen:**  
Im Zuge der Verdichtung sind sichere und direkte Wege für die sanfte Mobilität zu schaffen, innerhalb von und zwischen den Gemeinden. Durch sie lassen sich Umwege vermeiden, und sie laden dazu ein, zu Fuss zu gehen und Velo zu fahren.
- 2. Grosse Verkehrswege von «Mauern» zu «Brücken» machen:**  
Menschen zu Fuss und mit dem Velo müssen Hauptstrassen einfacher überqueren können. Durch Einhausungen oder grosszügige Unterquerungen von Auto- und Eisenbahnen lassen sich neue, verbindende Lebensräume schaffen. Bahnhöfe und Autobahnanschlüsse sind zu multifunktionalen Orten weiterzuentwickeln (neue Pole).
- 3. Strassenraum multifunktional verstehen:**  
Strassen können temporär auch als Begegnungsräume genutzt werden, an Markttagen oder an Sonntagen. Oder Autoparkplätze können in warmen Jahreszeiten zu Veloparkplätzen werden.
- 4. Angemessene Geschwindigkeiten definieren:**  
Der motorisierte Verkehr ist innerorts sicher, risiko- und lärmarm und in einer Weise abzuwickeln, in der sich Auto- und Velofahrende sowie zu Fuss Gehende auf Augenhöhe begegnen. Auf Quartierstrassen ist Tempo 20 oder 30 Standard, auf Hauptstrassen wird Tempo 30 zur Norm und Tempo 50 zur Ausnahme.
- 5. Fossile Energien aus dem motorisierten Verkehr verbannen:**  
Fahrzeuge ohne Verbrennungsmotoren tragen dazu bei, die Mobilität klima- und menschenfreundlich zu gestalten. Voraussetzung für ihren Durchbruch sind vor allem Lademöglichkeiten. Der öffentliche Raum wird aber nur als Ultima Ratio für die Ladeinfrastruktur zur Verfügung gestellt.
- 6. Öffentliche Nahverkehrsmittel an der Dichte ausrichten:**  
Wo die Verkehrsströme gross sind, empfehlen sich Linien des öffentlichen Verkehrs, die im Strassenraum priorisiert sind – auch auf Tangenten. Wo Quartiere nicht dicht bebaut sind, können flexible Angebote geeigneter sein als Linien.
- 7. Grössere Agglomerationsbahnhöfe zu Haltepunkten von Fernzügen machen:**  
Grössere Agglomerationsbahnhöfe werden in der Regel nur von S-Bahnen bedient. Wenn hier auch Regio-Express- oder Interregio-Züge anhalten, macht das die Bahn attraktiver.
- 8. Beim Wohnen, Arbeiten und Einkaufen Wege für die sanfte Mobilität vereinfachen:**  
Je einfacher es ist, zu Fuss zu gehen, Velo zu fahren, den öffentlichen Verkehr zu benützen und Autos zu mieten, desto weniger Parkplätze sind nötig. Ihre Anzahl ist der reduzierten Bedeutung des Autos anzupassen.
- 9. Verschiedene Mobilitätsformen vernetzen:**  
Da aus der Monomobilität des Autos mit zunehmender Verdichtung eine diverse, aus verschiedenen Verkehrsträgern bestehende Mobilität wird, ist ihre kluge Vernetzung essenziell – physisch mit Verkehrsdrehscheiben und digital über Apps.
- 10. Wirtschaftsverkehr immer mitberücksichtigen:**  
Gewerbliche Mobilität ist essenziell für unser Leben. Entsprechend ist sie bei der Mobilitätsentwicklung immer mitzudenken und es sind dafür geeignete Umlade- und Parkierungsmöglichkeiten vorzusehen.

# Velopotential in Agglomerationen

Im Rahmen der Mitgliederversammlung des SVI gaben uns drei Referent\*innen Einblicke in ihre Erfahrungen im Zusammenhang mit dem aktuellen Schwerpunktthema. Stephanie Stotz berichtete von den Aktivitäten der Stadt Bern im Bereich der Veloförderung. Mit dem Masterplan der Stadt Bern ist eine planerische Grundlage gelegt, um die Umsetzung zu starten. Dabei hat sich die Stadt Qualitätszeile gesetzt. Das Veloangebot solle ohne Hindernisse für alle zugänglich und nutzbar sein ohne jedoch die Sicherheit zu vernachlässigen. Durch Befragungen konnte die unterschiedliche Akzeptanz von verschiedenen Massnahmen analysiert werden und die Ergebnisse in die Standards überführt werden. Besonders bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und bei Knoten sind gute Lösungen für den Velo- wie auch den Fussverkehr gefragt. Stephanie Stotz präsentierte dazu die Lösungen, welche die Stadt Bern anstrebt und realisiert. Die Veloparkierung ist ein Thema in welchem insbesondere die Städte gefragt sind. Durch den steigenden Nutzungsdruck an idealen Lagen wird der Platz für die Parkierung zunehmen knapp. Die Stadt Bern steuert mit dem Ausbau und Neubau von hochwertigen Velostationen aktiv dagegen.

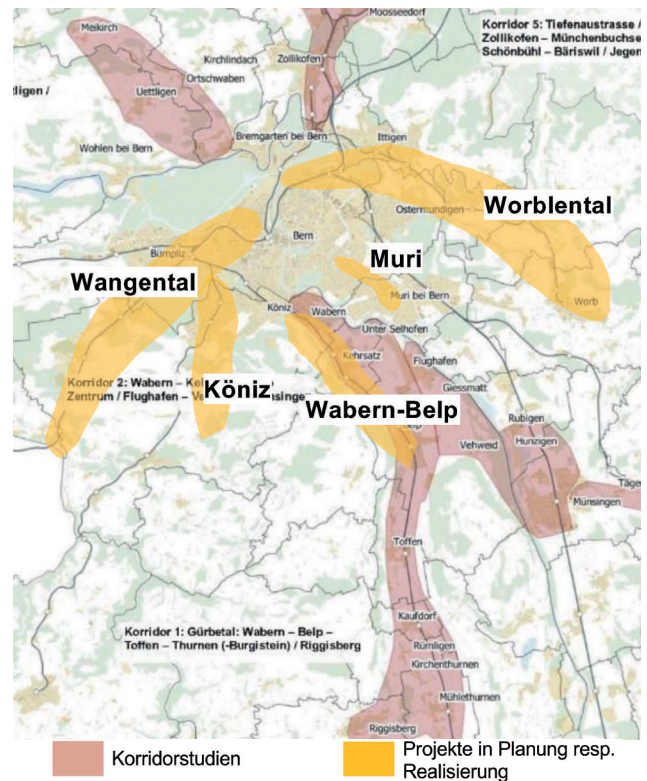


---

Stefanie Stotz (Fachstelle Fuss- und Veloverkehr Stadt Bern)  
Thomas Wüthrich (Oberingenieurkreis II Kanton Bern)  
Julian Baker (Kontextplan AG)

Thomas Wüthrich berichtete von den Aktivitäten des Kantons. Mit der Festlegung von Korridoren für Vorrangrouten ist der Weg für die Veloförderung durch den Kanton vorgespurt. Die Regionalkonferenz hat mit Unterstützung des Kantons für fünf solche Korridore Studien erarbeitet, welche mögliche Linienführungen und Massnahmen für ein qualitativ gutes Veloangebot aufzeigt. Zudem hat der Kanton auch selbst Studien ausgelöst um Vorrangrouten zu realisieren. Im Zusammenhang mit Massnahmen an den Kantonsstrassen konnten bereits verschiedene Abschnitte erstellt und in Betrieb genommen werden. Auch wird versucht mit einfachen Massnahmen das Velofahren auf Kantonsstrassen angenehmer und sicherer zu gestalten.

Julian Baker gab einen Überblick aus der Sicht von Projektverfassenden. Er legte den Fokus seines Referats auf das Velopotenzial. Er zeigte auf, wie sich das Velopotenzial zusammensetzt. Einerseits unter dem Aspekt der Zahlen – wie gross ist es. Und andererseits welche Personengruppen in Frage kommen. Dabei spielen die verschiedenen Anspruchsgruppen mit eigenen Bedürfnissen eine grosse Rolle. Jede Gruppe soll mit geeigneten Massnahmen dazu animiert werden das Velo zu nutzen. Um die breite Masse, also die sogenannten «Interessierten» aufs Velo zu bringen sind hochwertige Infrastrukturen für alle notwendig. Die Qualität und Durchgängigkeit von Veloinfrastrukturen sind ein zentrales Element um gute Veloförderung zu betreiben. Dabei spielt es keine Rolle wie die Infrastruktur benannt wird, sondern vielmehr, dass sie gebaut wird.



Projekt in Planung und Realisierung

### Nicht interessiert

Ca. **15-30%** der Bevölkerung  
„No way, no how“

### Interessiert

**60-70%** der Bevölkerung

Bevorzugen **getrennte Veloinfrastruktur** oder **verkehrsberuhigte Quartierstrassen**. Haben hohe Anforderungen an das subjektive Sicherheitsgefühl und fahren gar nicht, wenn die Infrastruktur nicht diesem entspricht. Fahren lieber auf dem Trottoir auch wenn ein Radstreifen vorhanden ist.

### Selbstsichere

**5-10%** der Bevölkerung

Bevorzugen **separierte Infrastruktur**, aber sind auch auf Radstreifen sicher unterwegs.

### Starke und Furchtlose

**2-5%** der Bevölkerung

Fühlen sich im Mischverkehr sicher und benutzen auch Strassen ohne Radstreifen.



**Hoch**

Anforderungen an Infrastruktur

**Tief**

Anspruchsgruppen und deren Sicherheitsanforderungen an die Veloinfrastruktur



# **Siedlung und Verkehr abstimmen**

**2**

Coordonner  
urbanisation et  
transports

Veranstaltung: 21.06.2023, Zürich  
«Gebietsentwicklung und Mobilitätsplanung  
zwischen Stadt und Agglomeration am  
Beispiel Greencity»

# Begehung Greencity/Zürich Manegg

## Teil der Stadt oder der Agglomeration

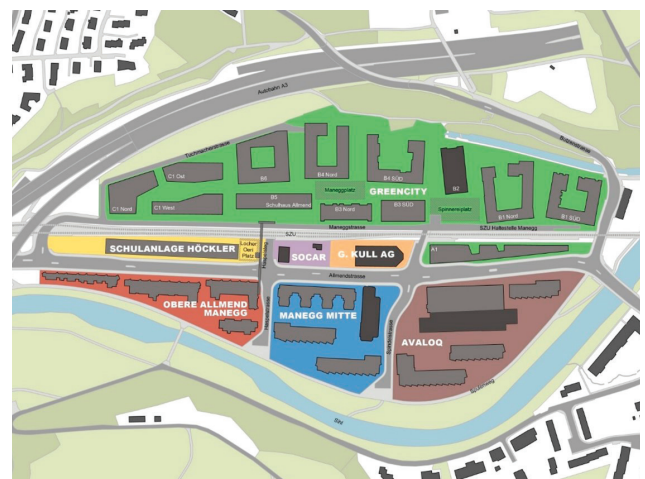
Ab 1905 produzierte die «Papierfabrik an der Sihl» während rund 100 Jahren an dieser Stelle. Die Produktion wurde kontinuierlich erweitert, in den 1970er Jahren arbeiteten rund 500 Menschen in der Fabrik bis diese im Jahr 2000 den Betrieb einstellte.

Im Anschluss wandelt sich das Quartier vom Industriegebiet zu einem neuen, qualitätvollen Wohn- und Arbeitsort. Seit 2017 wurden nach und nach die Wohnhäuser bezogen und Dienstleistungs- und Gewerberäume sowie eine neue Schule in Betrieb genommen.

Die Greencity oder der Stadtteil Manegg befindet sich im Stadtkreis 2 der Stadt Zürich und gilt als erste 2000-Watt-Siedlung der Schweiz.

Aufgrund der topografischen Lage am Stadtrand und der verkehrlichen Einbettung wirkt das Quartier etwas isoliert: im Norden und Osten wird das Quartier durch die Autobahn und die lückenhafte Lärmschutzwand begrenzt. Im Westen durchquert die Sihltalbahn das Quartier und erhält mit der parallel führenden Kantonsstrasse eine starke bauliche Zäsur. Im Süden begrenzt die stark befahrene Butzenstrasse die Quartiersinsel.

Auf dem Weg in und von der Stadt fährt man sowohl mit der S-Bahn sowie mit dem Velo an dem 8-spurigen Autobahnabschnitt entlang. Beim Anblick der einschneidenden Verkehrsinfrastrukturen beschleicht einem in Greencity angekommen das Gefühl, sich nun in der Agglomeration zu befinden.



Übersichtsplan

## Verkehrskonzept abgestimmt auf die 2000-Watt-Ziele?

Das Quartier Manegg war schon immer gut an den ÖV angeschlossen. Greencity hat einen eigenen S-Bahnanschluss, der während der Spitzenzeiten im 10min-Takt bedient wird. Innerhalb von 10min ist man ohne Umsteigen am Zürich HB. Der Bus zum Bahnhof Wollishofen bedient die Manegg im 7.5min-Takt.

Mit der Entwicklung des Quartiers wurden entlang der Allmendstrasse und in die Stadt Zürich neue Velowege erstellt. Die Lücke der direkten Veloverbindung Sihltal <> Zürich wurde somit geschlossen und die attraktive Veloverbindung wird sowohl von den Bewohnerinnen und Bewohnern des Quartiers sowie aus und in das Sihltal rege genutzt.

Die Planung für Greencity sieht insgesamt 1'500 Veloabstellplätze im gesamten Quartier vor. Der Hauptteil wurde innerhalb der Gebäude umgesetzt. Im Aussenraum selbst hat es an regelmässigen Standorten verteilt Veloabstellplätze, die überwiegend gut belegt sind.

Das Quartier wurde mit einem reduzierten Parkplatznachweis für die Nutzungen geplant. So geht man von 0.7 Parkfelder pro Wohneinheit aus, die überwiegend in Tiefgaragen untergebracht wurden. Die Oberfläche des Quartiers ist autofrei und darf nur durch den Anlieferverkehr mit absenkbaren Pollern und mit vorheriger Anmeldung befahren werden.

Die hohen Parkgebühren haben lenkende Wirkung und sorgen bei Besuchenden für Kritik.

Die Vorgabe bei der Planung zur Umsetzung der 2000-Watt-Ziele und Erstellung von «nur» 0.7 Parkfelder pro Wohneinheit wurde in den Tiefgaragen umgesetzt. Ursprünglich waren auch autoarme Nutzungen vorgesehen, die bei der Umsetzung von Parkfeldern mittels eines Mobilitätskonzeptes von der vorgegeben Parkplatzzahl hätten abweichen können. Auch Fahrtenmodelle wären möglich gewesen, um eine reduzierte Anzahl Parkfelder umsetzen zu können. Diese Steuerungsinstrumente kamen in keiner der Baufelder zur Anwendung.

Zu Beginn der Wohnungsvermietungen im Jahr 2017 hatten die Verwaltungen noch Schwierigkeiten die Parkplätze zu vermieten. Die Nachfrage war geringer als das Angebot. Mittlerweile bestehen lange Wartelisten für die Tiefgaragenplätze. In der gesamten Siedlung gibt es zudem lediglich ein Mobilityfahrzeug für die insgesamt 3'000 Bewohnenden des Quartiers. Zusätzliche Sharing-Fahrzeuge wären wünschenswert und könnten den Parkierungsdruck resp. die hohe Anzahl an Privatfahrzeugen evtl. reduzieren und somit das Ziel der 2000-Watt-Siedlung noch mehr unterstützen.

## Fazit

Das Konzept der ersten 2000-Watt-Siedlung überzeugt aus verkehrsplanerischer Sicht nur bedingt. Die Massnahmen für die ÖV- und Velonutzung wurden konsequent umgesetzt. Die Nutzung von Privatfahrzeugen bleibt aber weiterhin relativ attraktiv.



Allmendstrasse Richtung Süd



Allmendstrasse Richtung Nord



Spinnereiplatz mit Absenkbaren Pollern



Maneggplatz



Die neue Fussgängerüberführung über die Strecke der Sihltalbahn wurde direkt über die Allmendstrasse erweitert.

## Comment se déplace l'Ouest lausannois ?

Lors de la manifestation du 20 septembre 2023, trois intervenants ont évoqué trois facettes d'un même enjeu : la transformation des systèmes de transports et des espaces publics urbains dans les couronnes d'agglomération et plus précisément dans un centre secondaire d'agglomérations. Le premier exposé, synthétisé ci-dessous, a montré comment l'ouest lausannois est en train de modifier profondément la manière de planifier son territoire et ses transports. La seconde présentation a porté sur l'évolution de la desserte ferroviaire de la gare de Renens (voir la synthèse en page 42). Le troisième exposé a rappelé le rôle majeur des espaces publics, surtout dans les interfaces multimodales, dans la construction d'une mobilité efficace (voir la synthèse en page 52).

### L'ouest lausannois en bref et la naissance du SDOL

L'ouest lausannois est constitué de 8 communes accueillant, en 2022, 80'000 habitants et 60'000 emplois. Son développement a été massif durant les dernières décennies avec, notamment, 20'000 emplois supplémentaires depuis 2000. Ce développement s'est appuyé sur les grandes infrastructures de transport apportant d'une part une accessibilité phénoménale mais impliquant d'autre part un fort impact sur le paysage urbain.

Cette croissance va continuer puisque le territoire comprend 3 sites stratégiques cantonaux de développement d'activité ainsi que 4 campus de formation très dynamiques (EPFL, UNIL, HES.SO, HESAV) accueillant déjà plus de 30'000 étudiants.



*L'Ouest lausannois avec la présence des grandes infrastructures de transport et accueillant trois sites stratégiques d'importance cantonale*

Ce développement urbain considérable a engendré, à la fin du 20<sup>ème</sup> siècle une situation insatisfaisante : des chantiers permanents et peu coordonnés et une croissance de la mobilité essentiellement basée sur les transports individuels motorisés impliquant nuisances et impacts sur l'environnement. Une convention signée en 2001 entre les Communes et le Canton relative aux transports dans l'Ouest lausannois a initié une nouvelle dynamique de collaboration entre les collectivités publiques et permis une évolution importante de la planification des transports. En 2003, le bureau du Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL) ouvre à Renens.

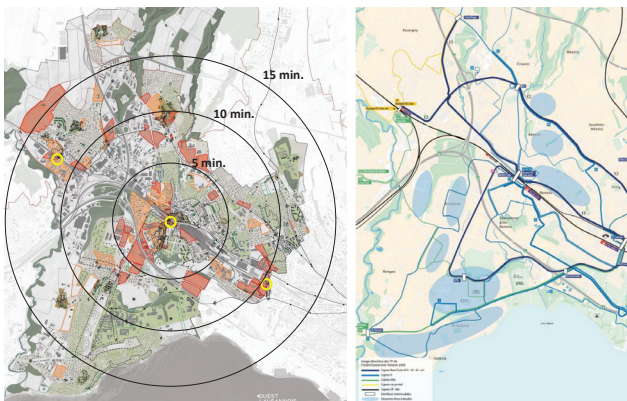
Depuis cette date, le SDOL a mené de nombreuses études de planification dans les domaines des transports, de la planification territoriale et des espaces publics, avec notamment pour but de définir la vision spatiale de l'ouest lausannois pour le projet d'agglomération Lausanne-Morges et d'identifier les mesures de transport y relatives.

### Une nouvelle étape : le plan directeur intercommunal

En 2021, un nouveau plan directeur intercommunal, élaboré par les 8 Communes du SDOL est entré en vigueur. Ce document comprend une vision territoriale axées sur 7 orientations stratégiques, dont la 7<sup>ème</sup> vise à : « Garantir l'accessibilité tout mode à l'ensemble du territoire et accélérer le report modal vers la mobilité douce et les transports collectifs. ».

La vision spatiale préconise une densification ciblée dans les lieux bien accessibles en transports collectifs et offrant un bon maillage de cheminements piétons et cyclables.

Le réseau de mobilité s'organise autour de la gare de Renens qui devient une plateforme multimodale majeure pour tout le territoire. Ce changement de rôle nécessite de nombreuses mesures pour augmenter la capacité de transport, mais également améliorer massivement la qualité d'accueil des espaces publics urbains.



La gare de Renens, au cœur de l'Ouest lausannois et comme nœud du réseau de transport public

Parmi les nombreuses mesures étudiées ou réalisées, on peut notamment citer :

- La reconstruction du passage sous-voie de la gare de Renens et la construction de la passerelle de franchissement des voies «Rayon vert»
- La réalisation progressive d'un réseau d'axes forts de transports publics avec :
  - La construction d'axes forts bus
  - La construction d'une ligne de tram reliant Lausanne à l'ouest lausannois
  - Une future augmentation de la capacité du métro m1



Illustration des aménagements prévus pour les axes forts bus

- Une refonte du réseau de bus visant à répondre à la demande et à améliorer la qualité de l'offre
- Une évolution progressive de la gestion du réseau routier visant à mettre à profit le réseau supérieur (autoroute) et à mettre en place un système d'accessibilité par poches. Des adaptations de jonctions autoroutier et de nouvelles jonctions sont envisagées.
- En complément, les réseaux routiers locaux font l'objet de tranquillisation et d'abaissement des vitesses permettant une meilleure cohabitation entre les usagers, une amélioration de la sécurité une diminution des nuisances.
- Le développement des réseaux piétons et cyclables avec notamment la réalisation de nouveaux franchissements et de cheminements en site propre.



Exemples de mesures de mobilité douce réalisées dans l'Ouest lausannois

Veranstaltung: 23.11.2023, Olten  
«Wie verkehrt das Gäu?»

# Verkehrspolitischer Gradient Bern-Länggasse - Wasseramt - Gäu

Interessierte waren eingeladen, sich bereits am Nachmittag am Bahnhof in Oensingen zu treffen. Von dort startete die Genussfahrt mit dem Bus durch den südlichen Teil des Gäus, womit dieses verkehrlich hautnah miterlebt werden konnte. Vom Bahnhof Oensingen aus ging es über die dem Gäu angehörigen Gemeinden Kestenholz, Niederbuchsiten, Neuendorf, Härkingen und Egerkingen zum Bahnhof Olten. Während der nördliche Teil des Gäus gut an das Schienennetz (S-Bahn und IC) angebunden ist, verkehrt im südlichen Teil nur eine Buslinie. Die eher untergeordnete Rolle des ÖV und des Veloverkehrs spiegelt sich in der Dominanz des MIV wider, welcher den Bezirk prägt. Der Bahnhof Olten als Endpunkt der Linie 505 wurde fahrplanmässig ohne Verspätung erreicht.

Sechs Teilnehmende besuchten die Veranstaltung vor Ort in Olten. Der Referent Bernardo Albisetti erläuterte den politischen Einfluss auf verkehrliche Projekte und verdeutlichte so die zwei Gegensätze Bern und Gäu. So werden in Gemeinden im Raum Bern eher klimafreundliche Verkehrsmassnahmen befürwortet und umgesetzt als in ländlicher gelegenen Gemeinden mit intensiver MIV Nutzung (Himmel und Hölle?). Dies zeigt sich am Beispiel einer Überbauung in Kappel SO, wo für 68 Wohnungen 125 Parkplätze zur Verfügung gestellt werden. Im Gegensatz dazu entsteht in Niederscherli BE eine Überbauung mit 130 Wohnungen und nur 65 Parkplätzen! Anhand des Mobilitätsquintetts Wasseramt zeigte Herr Albisetti aber auch positive Beispiele auf. Dort schlossen sich die fünf Gemeinden Zuchwil, Derendingen, Biberist, Kriegstetten und Gerlafingen zusammen, um Massnahmen für ein langfristig robustes Gesamtmobilitätskonzept zu erarbeiten (Zeithorizont 2040). Die Teilnehmerzahl liess einen intensiven Austausch und eine angeregte Diskussion zu dem Thema zu. Herzlichen Dank an Bernardo Albisetti für das spannende Referat.

---

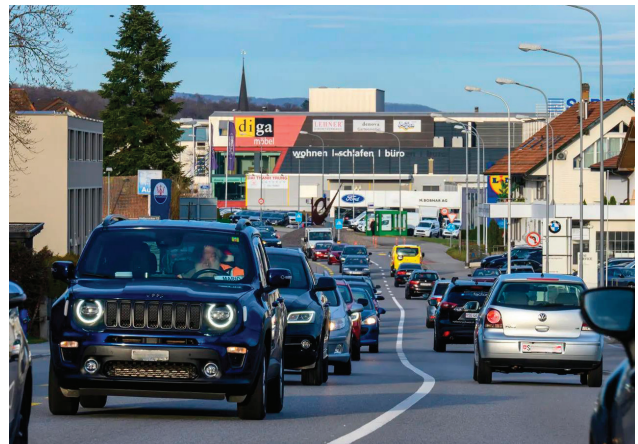
Bernardo Albisetti, ehem. Departementssekretär des Bau- und Justizdepartementes des Kantons Solothurn



Start zur Genussfahrt durch das Gäu; Quelle: [www.bus.bild.de](http://www.bus.bild.de) vom 29.11.2023



Himmel und Hölle?



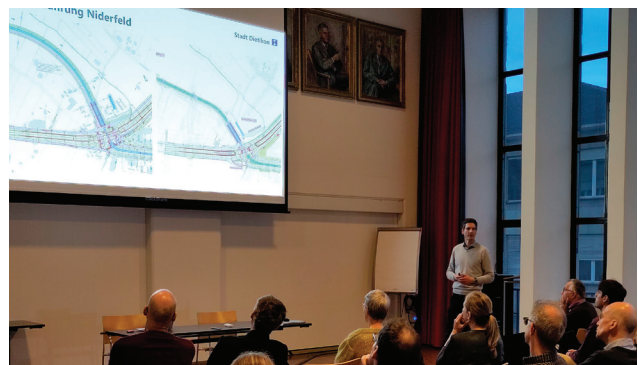
Veranstaltung: 23.03.2023, Zürich  
«Herausforderungen im Planungsprozess  
für ein Entwicklungsgebiet»

# Herausforderungen im Planungs- prozess für ein Entwicklungsgebiet Niderfeld

Am Beispiel des Niderfelds, des grössten zusammenhängenden Entwicklungsgebiets im Limmattal, diskutierten Vertreter:innen der Standortgemeinde Dietikon und des Kantons Zürich sowie die beauftragte Verkehrsplanerin, wie die Abstimmung von Siedlungsentwicklung und der Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen in der Planungspraxis funktionieren. Dabei zeigten sich zu Beginn starke Kontroversen und am Schluss die Hoffnung, dass man nun im Kanton Zürich auf dem richtigen Weg ist.

Die Kantonsstrasse entlang des Niderfelds wurde 2022 umgestaltet, ohne Bezug zu nehmen auf das 2018 im Quartierplanverfahren ausgearbeitete Erschliessungskonzept. Die Abstimmung auf die Bedürfnisse der Stadt aus der Vorstudie war nicht ins Vorprojekt eingeflossen, da Vorstudien und Vorprojekte bis 2021 von verschiedenen Departementen ausgearbeitet wurden - nach unterschiedlichen Zielsetzungen. Das Tiefbauamt des Kantons war durch Vorgaben verpflichtet, sich bei Strassenprojekten nur auf den eigenen Strassenraum und grösstmögliche Kosteneinsparungen zu konzentrieren. Den Quartieranschluss hätte die Stadt daher vollumfänglich selber finanzieren müssen, was innerhalb der vorgegebenen Entscheidungsfrist nicht möglich war.

Dank der neuen Verwaltungsstruktur ist die Kontinuität in der Planung von Strassen nun gewährleistet. Und die vormals starke Abgrenzung zwischen kommunaler und kantonaler Planung ist einem neuen gesamtheitlichen Planungsverständnis gewichen. Das neue Tiefbauamt plant von Fassade zu Fassade und bezieht die Gemeinden in den Planungsprozess mit ein. Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist aber nach wie vor kein Selbstläufer. Um die verschiedenen Planungsprozesse wie Quartierplanverfahren und Strasseninstandsetzungen zu koordinieren, ist Umsicht und Querdenken bei den Projektleiter:innen und eine vorausschauende aktive Zusammenarbeit aller Akteur:innen erforderlich.



*Eindruck aus der Veranstaltung*

---

Ulrike Huwer, Basler & Hofmann  
Severin Lüthy, Leiter Stadtplanungsamt  
Julian Baker (Kontextplan AG)  
Sandro Turcati, Verkehrsingenieur, Tiefbauamt Kanton Zürich





# ÖV-Entwicklung 3 in Agglomerationen

Développement  
des transports  
publics dans les  
agglomérations

# Das Herzstück Basel - das fehlende Glied im trinationalen Bahnverkehr

Durch das im Einstiegsreferat genannte Wachstum von ca. 140'000 Einwohnern und 90'000 Beschäftigten bis 2040 wird die Nachfrage im ÖV deutlich wachsen. Auf längere Frist wird gar eine Verdoppelung der ÖV-Nachfrage prognostiziert.

Der Regionalverkehr in der Agglo Basel sieht heute wie folgt aus:

- 7 Regionalverkehrsachsen
  - Sackbahnhöfe in Basel SBB / Basel Badischer Bahnhof
  - Keine Durchbindungen (umsteigen nötig)
  - Beschränktes grenzquerendes Angebot
  - Mehrheitlich 30' Takt
- Keine wirkliche S-Bahn!

Das Zielkonzept für die trinationale S-Bahn mit Herzstück umfasst:

- Durchmesserlinien, die jeweils zwei Korridore verbinden (also attraktive Durchbindungen aus allen Korridoren)
- Durchgangsbahnhöfe in Basel SBB / Basel Badischer Bahnhof
- Anbindung des Flughafens an die 4 Hauptkorridore mit direkter S-Bahn Linie
- ausgebautes, grenzquerendes Angebot
- zusätzliche Haltepunkte
- 15' Takt in den Korridoren; 5'-10' Takt im Zentrum

Die Schlüsselinfrastruktur (oder eben das «Herzstück») um aus der heutigen Situation das neue Angebot zu ermöglichen sind die (unterirdischen) Verbindungen der drei Basler Bahnhöfe: Basel SBB, Basel Badischer Bahnhof und Basel St. Johann.

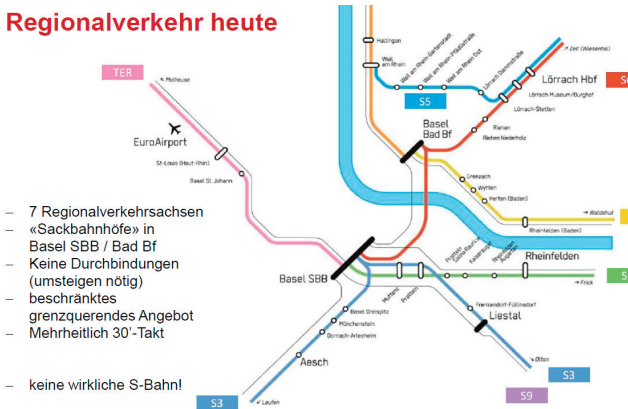
Die grossen baulichen Herausforderungen sind:

- Unterquerung Rhein
- Koordination mit neuem Rheintunnel der Autobahn im gleichen Perimeter
- Neue Bahnhöfe unter der gebauten (Alt-)Stadt
- Tiefbahnhöfe unter bestehenden Bahnhöfen

- Unterirdische Eisenbahntunnel-Verzweigungen  
→ Wurde alles schon mal an anderen Orten realisiert, das Herzstück ist technisch machbar.

Nun gilt es die nationale Politik in allen drei Ländern vom Herzstück Basel, dem fehlenden Glied im trinationalen Bahnverkehr zu überzeugen und die Finanzierung zu sichern.

**Regionalverkehr heute**



- 7 Regionalverkehrsachsen «Sackbahnhöfe» in Basel SBB / Bad Bf
- Keine Durchbindungen (umsteigen nötig)
- beschränktes grenzübergehendes Angebot
- Mehrheitlich 30'-Takt
- keine wirkliche S-Bahn!

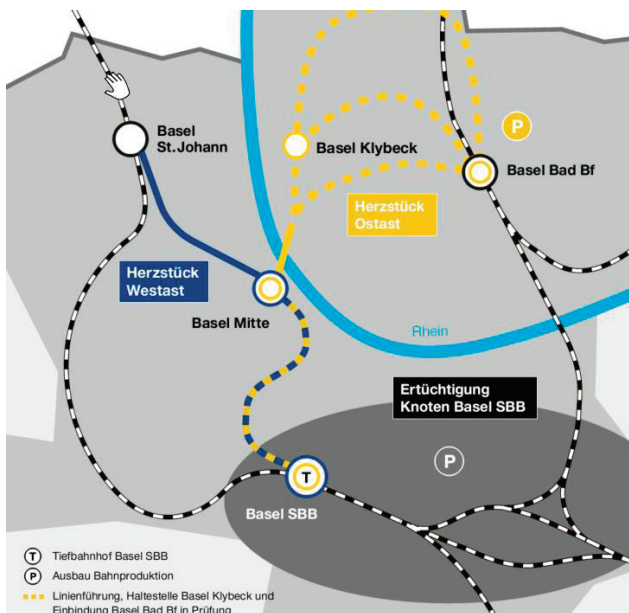
Regionalverkehr heute

**Angebotskonzept für trinationale S-Bahn**



- 7 Regionalverkehrsachsen
- Durchgangsbahnhöfe in Basel SBB / Bad Bf
- attraktive Durchbindungen
- ausgebautes, grenzübergehendes Angebot
- zusätzliche Haltepunkte
- Mehrheitlich 15'-Takt
- Echte, trinationale S-Bahn!
- Schlüsselinfrastruktur: Das Herzstück

Angebotskonzept für trinationale S Bahn



Mengengerüst

**Ausbau bestehender Bahnhöfe (3)**

- Basel SBB
- Basel Badischer Bf (tief hoch)
- Basel St. Johann

**Tunnelstrecken (ca.6 km)**

- ein -/ zweispurig

**Neue Halteketten (16 St.)**

- Basel SBB (tief)
- Basel Badischer Bf
- Basel St. Johann
- Basel Mitte
- Basel Klybeck

**Neue Bahnhöfe (2)**

- Basel Mitte
- Basel Klybeck\*

**Portale, Zuläufe (3)**

- Wolf (zu Basel SBB)
- Rankhof (zu Basel Bad Bf)
- St. Johann

# Tangential- verbindungen in Agglomerationen

## Ziel

Auf kurzen und mittleren Distanzen lässt sich das grösste Potenzial zur Verlagerung verorten und somit auch ein Beitrag zur Erreichung der langfristigen Klimastrategie 2050 der Schweiz realisieren. Tangentiallinien können einen Beitrag ein dieses Ziel zur Verlagerung liefern (und nicht einfach mehr Verkehr zu generieren). Insbesondere, weil bei dem Freizeitverkehr (nicht primär auf das Zentrum ausgerichtet) der ÖV-Anteil im Moment noch relativ tief ist. Weiter sollen/können Tangentialverbindungen Zentrums-knoten entlasten.

## Situation im Kanton Bern (bezogen auf Tangentiallinien)

In der Agglomeration Bern und Biel sind bereits verschiedene Tangentiallinien erfolgreich im Betrieb. Die Linien weisen mehrheitlich gute Frequenzen auf. Zu kämpfen haben wir mit der Betriebsstabilität. Wir planen weiterhin die gezielte Einführung von Tangentiallinien, meistens mittels Versuchsbetriebe (3 bis 4 Jahre). Vertieft habe ich die Studie zur «Tangente Bern Nordwest» vorgestellt. Hier läuft bis am 27. März die Mitwirkung. Die Studie läuft unter Federführung der Region Bern Mittelland.

## Erfolgsfaktoren für Tangentiallinien:

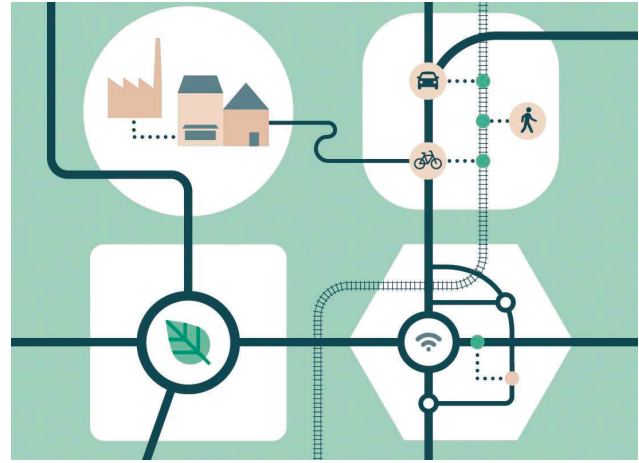
Linienführung: Gestreckte und genügend periphere Linienführung mit möglichst wenig Umwegen

- Geschwindigkeit: Busse müssen zügig vorankommen (ÖV-Bevorzugung und/oder ÖV-Spuren). Die Fahrzeiten im Vergleich zu den Verbindungen via Zentrum müssen mindestens gleichwertig oder kürzer sein
- Verknüpfung: Tangentialverbindung sollen optimal mit den radialen Hauptverkehrslinien verknüpft werden (Umsteigebeziehungen Bahn- und Busnetz und Netzwirkung)
- Potential: Erschliessung und Verknüpfung von Gebieten mit einer hohen Wohn- und/oder Arbeitsplatzdichte

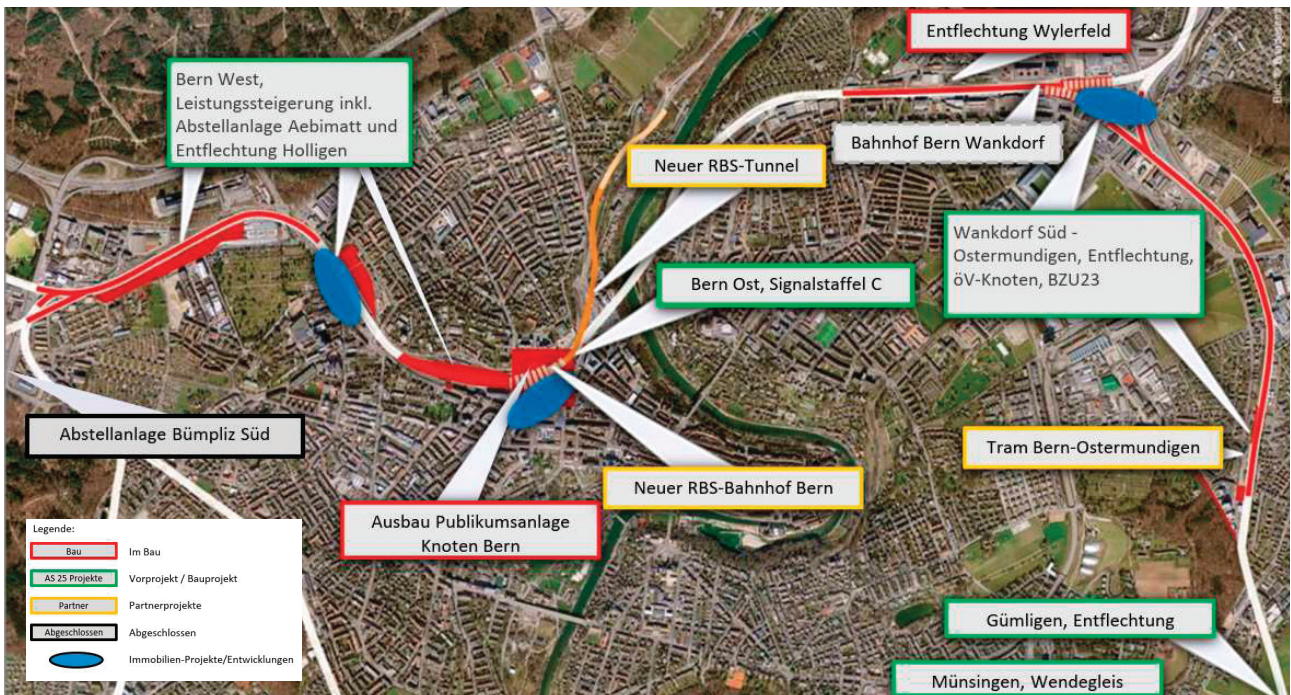
## Herausforderungen für Tangentiallinien:

- Verkehrlicher Konflikt mit Radiallinien: Linien verlaufen häufig quer zu starkbelasteten Radiallinien, welche z.B. bei Lichtsignalanlagen bevorzugt werden.
- Abwägung zwischen Peripher oder Zentrumsnah: eine zentrumsnahe Linienführung hat in der Regel nur geringe Auswirkungen auf dem Reisezeitgewinn. Bei einer sehr peripheren Linienführung wird jedoch meistens zu wenig Potenzial angefahren. Hier braucht es eine Abwägung/suchen nach dem Optimum.

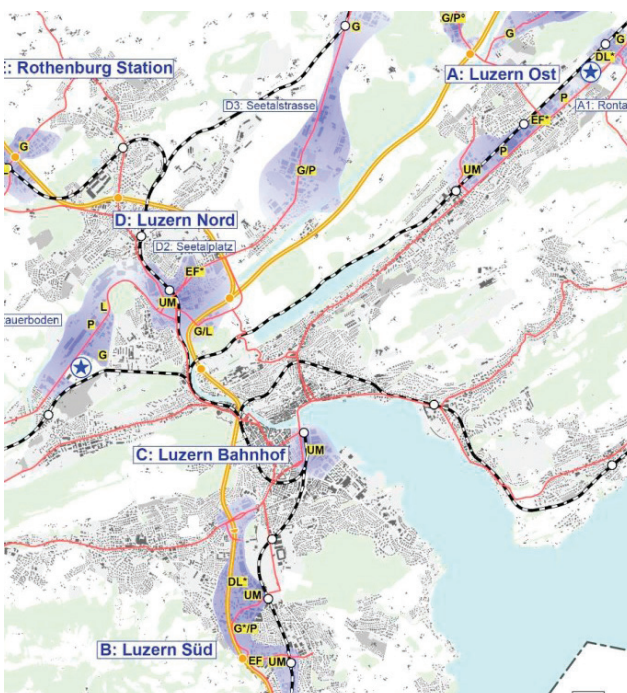
- Spannungsfeld Takt – Nachfrage: das Taktangebot (Angebotsstufen) bestimmt in Kanton Bern die Vorgaben an den Kostendeckungsgrad und Minimal- und Zielwerte zur Nachfrage.
- Entlastungswirkung Zentrums-knoten: es ist noch zu wenig erforscht, inwiefern Tangentiallinien im Einzelfall wirklich den Zentrums-knoten entlasten. Dieses Thema wäre eigentlich sehr interessant für eine Masterarbeit oder so etwas.



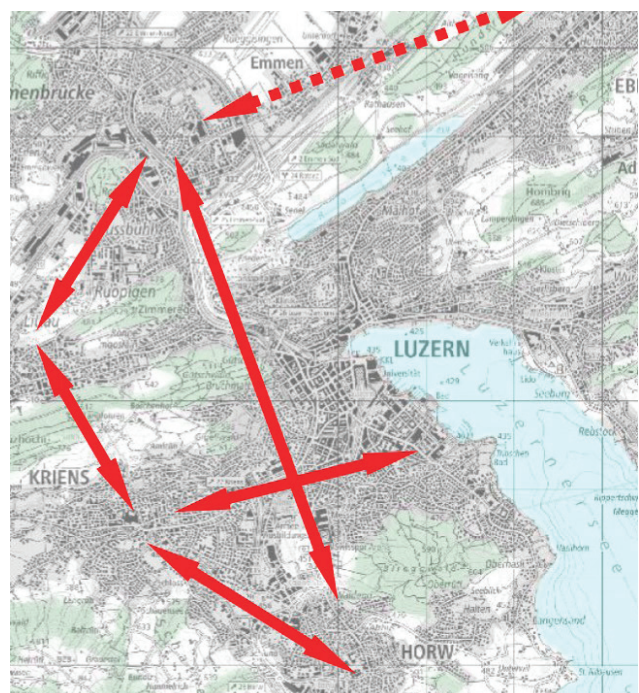
4V-Strategie: Verlagern



Übersichtsplan Bahntangenten-Projekte



Entwicklungsschwerpunkte in der Agglomeration Luzern



Netzstruktureller Handlungsbedarf, Luzern

## L'évolution de la desserte ferroviaire et du rôle d'une gare comme Renens

Lors de la manifestation du 20 septembre 2023, trois intervenants ont évoqué trois facettes d'un même enjeu : la transformation des systèmes de transports et des espaces publics urbains dans les couronnes d'agglomération et plus précisément dans un centre secondaire d'agglomérations. Le premier exposé a montré comment l'ouest lausannois est en train de modifier profondément la manière de planifier son territoire et ses transports (voir la synthèse en page 30). La seconde présentation, synthétisée ci-dessous, a porté sur l'évolution de la desserte ferroviaire de la gare de Renens. Le troisième exposé a rappelé le rôle majeur des espaces publics, surtout dans les interfaces multimodales, dans la construction d'une mobilité efficace (voir la synthèse en page 52).

### L'histoire de la gare de Renens

La gare de Renens a été inaugurée en 1856, à la suite de la mise en service de la ligne de train Lausanne-Bussigny-Yverdon. Quelques années plus tard, la gare de triage de Lausanne prend place à côté de la gare de Renens.

Au début du 20ème siècle la gare de Renens est ainsi bordée d'une gare de triage et dessert les communes de Renens, Crissier, Écublens et Chavannes-près-Renens qui ne totalisent que 3'200 habitants.

En 1960, la population de ces communes est passée à 18'000 habitants, puis, en 2000, à 39'000 habitants. En 2009, ce sont 43'000 personnes qui vivent dans les mêmes communes. En 1970, L'Université de Lausanne et l'École polytechnique fédérale de Lausanne se sont implantées sur les terrains d'Ecublens générant un flux majeur passant par Renens dès l'ouverture du métro en 1991.

La gare, quant à elle n'a pas fondamentalement évolué. En 2001, un collectif composé d'habitants, d'autorités et de personnalités locales examine la gare de Renens et effectue une visite à pied des alentours. Les usagers de la gare jugent celle-ci « peu attrayante, vieillotte et vétuste », le passage sous-voie est qualifié de « triste et peu attrayant ». Les voyageurs qui passent du train au métro doivent faire un détour de plus de 200m en raison de l'unique passage sous-voie, et le terminal de la gare se trouve au sud des voies, alors que le centre-ville de Renens est au nord.



*Vues du seul accès au quai avant la rénovation de la gare*

## La desserte ferroviaire jusqu'en 2024

Lors de la mise en service de Rail 2000 et l'introduction de la cadence demi-heure entre Genève et Lausanne, en décembre 2004, l'offre ferroviaire à la gare de Renens se compose des trains ci-dessous. L'offre est surtout orientée sur le niveau régional, mais avec l'arrêt d'un train grande ligne.

- 1 IR Genève-Aéroport – Sion (60')
- 1 RE Genève – Lausanne, 7 arrêts (60')
- 5 lignes du RER Vaud par heure

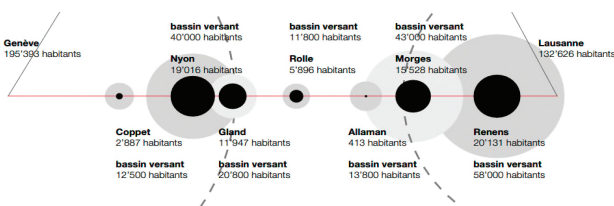
En 2013, pour faire passer plus de trains entre Lausanne et Genève sans infrastructure supplémentaires, l'offre ferroviaire doit être restructurée. Le train IR Genève – Brigue ne s'arrêtera plus à Renens et est remplacé par un RE. Cette évolution suscite une réaction forte des autorités locales et des Hautes écoles en raison de la perte de la liaison avec l'aéroport de Genève.

## Planification de l'offre 2035

La gare de Renens n'était donc desservie jusqu'en 2024 que par des trains d'échelle régionale. Pour la planification de l'horaire PRODES 2035, le Canton de Vaud a cherché à faire reconnaître par la Confédération le rôle plus important de la gare de Renens pour envisager l'arrêt de trains grandes lignes. Les arguments suivants ont été avancés :

- Porte d'entrée de l'ouest Lausannois, constitué de 8 communes avec un poids de population et emplois plus important que les villes de Morges et Nyon par exemple
- La présence des Hautes écoles : « une ville » de 33'000 clients
- Une poursuite importante de la croissance d'ici à 2035 (accueil de l'équivalent de la population et des emplois de la ville de Morges en 20 ans)
- Une plateforme multimodale important pour tout le réseau TP urbain.

Le potentiel de la gare de Renens pour déléster la gare de Lausanne a été reconnu pour la planification de l'offre.



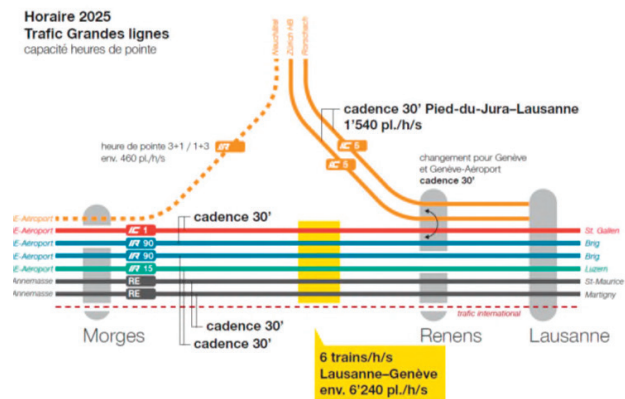
Poids de population des gares du tronçon Genève-Lausanne

## Une évolution majeure et en partie inattendue : l'horaire 2025

En raison de la forte croissance du nombre de trains et de passagers en Suisse Romande, de la présence de nombreux travaux sur le réseau et d'une ponctualité insuffisante, un nouvel horaire a été développé visant à assurer une plus grande robustesse du système ferroviaire. La nouvelle structure d'offre implique que les IC de la ligne du pied du Jura circulent tous depuis Yverdon en direction de Lausanne. Les voyageurs pour Genève doivent changer de trains à Renens. Pour assurer le transport de ceux-ci, les trains IC1 s'arrêtent nouvellement à Renens.

La gare de Renens dispose donc, nouvellement de 6 trains grandes lignes par heure en plus de l'offre régionale existant précédemment.

L'horaire 2025, développé pour d'autres raisons constitue ainsi une opportunité majeure pour l'amélioration de la desserte ferroviaire de l'ouest lausannois.



La nouvelle structure de l'offre (horaire 2025), avec l'arrêt de 6 trains grandes lignes par heure

## La modernisation de la partie ferroviaire de la gare

Un important chantier de modernisation est entrepris en gare de Renens pour la rendre compatible avec son rôle d'interface multimodale de l'ouest lausannois.

- 2015 : Début des travaux
- 2017 : Mise en service nouveau passage inférieur
- 2018 : Nouveau quai pour le m1
- 2019 : Mise en conformité du quai 3 (prolongement des quais à 420 mètres, rehaussement à 55 cm) pour les personnes à mobilité réduite ou avec poussettes (accès plain-pied aux trains)
- 2020 : Mise en conformité des quais 1 et 2
- 12.2020 : Mise en service de la gare
- 2022 : Bâtiment voyageurs rénové
- 2024 : Mise en service du quai commun avec t1

# Modalsplit Ziele und der Beitrag des öffentlichen Verkehrs

## Ausgangslage

Vierorts in der Schweiz spielt das Ziel einer nachhaltigen Modalsplit Veränderung in den verkehrspolitischen Zielsetzungen eine wichtige Rolle in der Verkehrspolitik. So auch in den strategischen Planungsinstrumenten des Kantons und der Stadt Luzern. Beispielsweise sind im aktuellen ÖV-Bericht des Kantons Luzern (ÖV-Bericht 2023 bis 2026, Planungsbericht Kanton Luzern) eine Steigerung des ÖV-Anteils am Modalsplit von 37 auf 45% im Agglomerationskern und 15 auf 30% im Agglomerationsgürtel als Ziele verankert. In weiteren Planungsinstrumenten sind andere Zahlen in gleicher Richtung zu finden. Doch wie realistisch sind diese Zielsetzungen und mit welchen Massnahmen sind sie erreichbar?

In der Betrachtung der Daten und Statistiken wird schnell klar, dass der Modalsplit alleine nicht tauglich ist um das erklärte Ziel einer MIV-Reduktion zu messen. Es braucht dazu auch die Betrachtung der absoluten Zahlen! Mit einem stark vereinfachten Rechenmodell kann diese Problematik für Luzern veranschaulicht werden (siehe nachstehende Tabelle):

Verkehrsmittel	Ist-Zustand <sup>1</sup>		Mobilität +20% <sup>2</sup>		Modalsplit auf 30% ÖV-Anteil <sup>3</sup>	
	Modalsplit Anteil %	Wege Absolut	Modalsplit Anteil %	Wege Absolut	Modalsplit Anteil %	Wege Absolut
MIV	67%	67	67%	80.4	57	68.4
ÖV	20%	20	20%	24	30	36
FRV	9%	9	9%	10.8	9	10.8
Rest	4%	4	4%	4.8	4	4.8
<b>Wege</b>	<b>100%</b>	<b>100</b>	<b>100%</b>	<b>120</b>	<b>100%</b>	<b>120</b>

<sup>1</sup> Gemäss MZMV 2021

<sup>2</sup> Eigene Schätzung Mobilitätszunahme aufgrund prognostiziertem Bevölkerungswachstums gemäss Kant. Richtplanung

<sup>3</sup> Bi-Modale Verschiebung vom MIV zum ÖV

Tabelle 1: Rechenmodell relative Entwicklung des Modalsplit und absolute Verkehrszunahme (Quelle: eigene Darstellung basierend auf LUSTAT, vereinfacht auf 100 Wege)

Aus dieser Betrachtung lassen sich zwei bemerkenswerte Schlüsse ziehen, die in zukünftigen Mobilitätsdiskussionen in Luzern zu betrachten sind:

- Wächst der Mobilitätskuchen um 20%, wie aufgrund des prognostizierten Wachstums der Bevölkerung (und der Arbeitsplätze) anzunehmen, dann ist das Modalsplit-Ziel für den ÖV zu wenig ambitioniert: Der MIV wird in absoluten Zahlen gemessen trotzdem leicht zu nehmen.
- Gleichzeitig entspricht ein (auf den ersten Blick scheinbar harmloser) um 10% höherer Anteil im Modalsplit für den ÖV in Absoluten Zahlen einer Steigerung der ÖV-Fahrten um 80%: Bei der Betrachtung der Auslastung sowohl der Züge als auch der Busse in der Stadt Luzern reicht der einfache Augenschein um zu erkennen: Das kann im heutigen System nicht verarbeitet werden.

In der Zentralschweiz ist die Situation derzeit auch darum besonders spannend, weil der Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) und die damit verbundenen «Modalsplit-Hoffnungen» gleichzeitig auch eine Verpflichtung für den Standortkanton und -gemeinde sind. Luzern muss mithelfen und das Verkehrssystem so ausrichten, dass der DBL mit der neuen S-Bahn Luzern seine maximale Wirkung entfalten kann. Ein wichtiger Hebel dazu ist ein gut auf den Bahnausbau abgestimmtes Busnetz. Mit der Angebotsstudie «Bus 2040» des Verkehrsverbunds Luzern (VWL) liegt dazu nun das Konzept vor.

## Angebotskonzept Bus 2040

### Der Durchgangsbahnhof Luzern bringt neue Voraussetzungen und Chancen

Bei der Bahn, dem Rückgrat des öffentlichen Verkehrs im Kanton Luzern, ist mit dem Schlüsselinfrastrukturprojekt DBL ein grosser Ausbauschritt ca. im Zeithorizont 2040 geplant. Mit dem DBL resultieren häufigere, schnellere und direktere Verbindungen beim S-Bahn- und Fernverkehr mit markant höheren Beförderungskapazitäten. Der DBL schafft somit neue Voraussetzungen und Chancen für eine bessere Vernetzung und Abstimmung von Bus und Bahn. Dank dem DBL und dem damit einhergehenden Bahnangebot kann die Effizienz des Gesamtsystems ÖV verbessert werden.

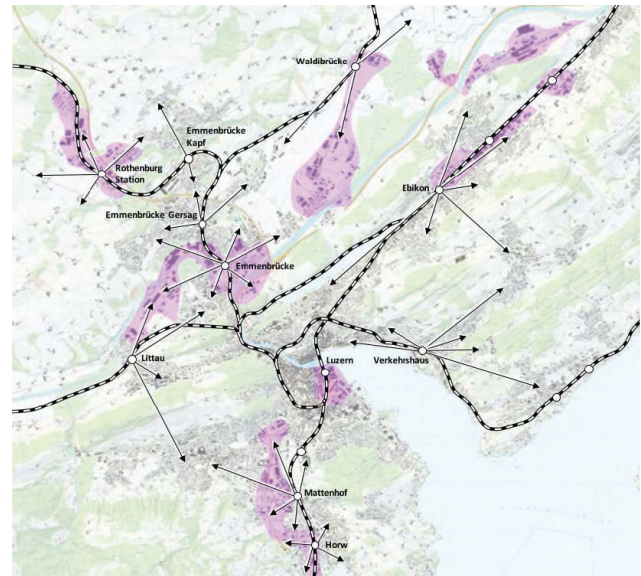
### Strategische Leitplanken für den weiteren Ausbau des öffentlichen Busverkehrs

Mit Bus 2040 wurde ein das Bahnangebot optimal ergänzendes und mit der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abgestimmtes Busangebot für den langfristigen Bahnnetzzustand mit DBL entwickelt. Es deckt auch ein aufwärtskompatibles Übergangskonzept für den Zustand während der rund 10-jährigen Bauphase des DBL ab. Mit Blick auf die Klima- und Mobilitätsziele geht es darum, das Verlagerungspotenzial vom MIV zum ÖV bestmöglich auszuschöpfen. Ein wichtiges Ziel ist beispielsweise die Vernetzung von Bus und Bahn an attraktiven Umsteigehubs, die sich zu multimodalen Verkehrsdrehscheiben weiterentwickeln können. Damit erhöht sich der Gesamtnutzen des DBL. Nebst den strategisch-konzeptionellen Leitplanken für den weiteren Ausbau des öffentlichen Busverkehrs liefert die Studie aber auch wichtige Inputs in die Planungen im Zusammenhang mit den kantonalen und kommunalen Infrastrukturprogrammen sowie künftigen Agglomerationsprogrammen des Kantons Luzern.

## Zielkonzept 2040

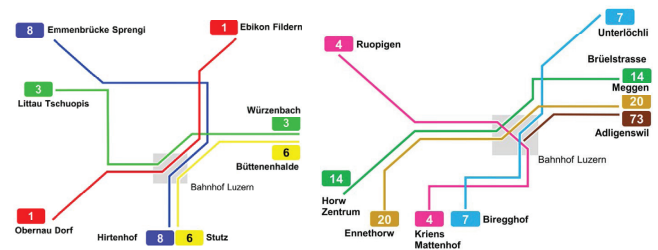
Das Zielkonzept 2040 sieht für die Stadt und Agglomeration Luzern folgende wichtigste strategische Netz- und Angebotsanpassungen vor:

- Stärkung Umsteigeknoten Bahn-Bus und ÖV-Erschliessung ESP  
dezentrale Vernetzung Bus- und Bahnnetz (z.B. Bahnhof Kriens Mattenhof in Luzern Süd, Emmenbrücke in Luzern Nord oder weitere Stärkung des bereits gut ausgebauten Bahn-/Busknotens Bahnhof Ebikon in Luzern Ost) und Erschliessung der kantonalen Entwicklungsschwerpunkte (ESP)



Umsteigeknoten und deren Lage bezogen auf die kantonalen ESP  
(Quelle: Bus 2040, VWL)

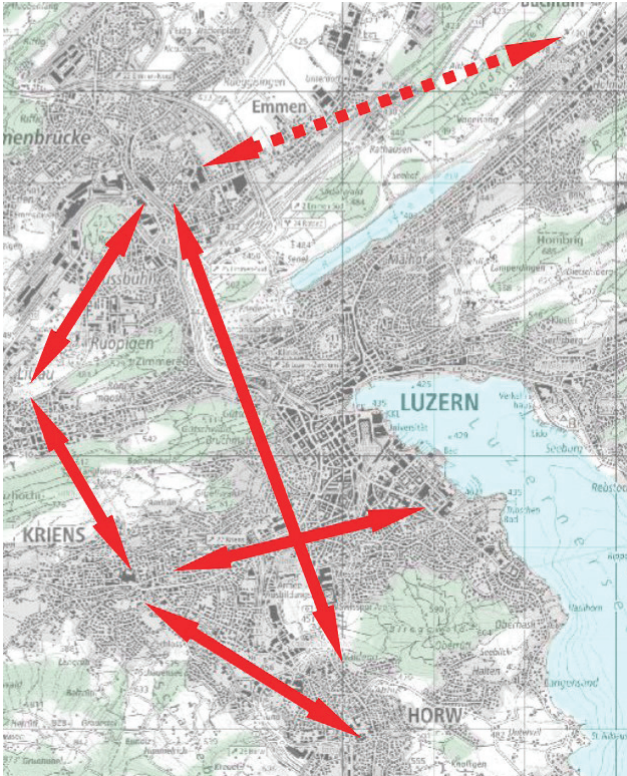
- Neue Durchmesserlinien und Liniendurchbindungen am Bahnhof Luzern z.B. RBus-Linie 3 Littau Tschuopis-Bahnhof-Würzenbach, RBus-Linie 8 Hirtenhof-Bahnhof-Löwenplatz-Kantonsspital-Emmenbrücke Sprengi oder Gelenkbuslinie 4 Ruopigen/Reussbühl-Bahnhof-Hubelmatt-Kriens Mattenhof



Hauptnetz: RBus-Linien

Hauptnetz: Gelenkbuslinien

- Neue Tangentiallinien zur Entlastung des Zentrums z.B. Linie 16 Horw–Kriens–Littau mit Anbindung der Bahnhöfe Horw, Mattenhof und Littau, neue Nord-Süd Tangentiale Emmenbrücke–Mattenhof als Schnellverbindung via Autobahn oder Anbindung Linie 111 am Bahnhof Eschenbach zur Stärkung der Tangente Seetal–Rontal



Neue Tangentiallinien zur Entlastung des Zentrums

- Linienverlängerungen z.B. Verlängerung Linie 4 ab Hubelmatt bis Kriens Mattenhof, Verlängerung Linie 5 in Emmenbrücke via Seetalstrasse bis Waldibrücke und in Kriens ab Zentrum Pilatus zu den Pilatusbahnen oder Verlängerung Linie 6 ab Matthof bis St. Niklausen Stutz) u. a. zur direkten Verbindung von Wohnschwerpunkten mit Arbeitsplatzschwerpunkten
- Neue Busachse Bahnhof Luzern Ost inkl. Bushof Ost zur Entlastung der heute im südlichen Zulauf einzigen Achse Pilatusstrasse, zur Entflechtung der stark zunehmenden Umsteigeströme zwischen Bahn und Bus und als Voraussetzung zur flexiblen Bildung zusätzlicher Liniendurchbindungen

### Ausbau der Businfrastruktur

Damit diese vorgeschlagenen Angebotsausbauten in der Stadt und Agglomeration Luzern realisiert werden können, muss die Infrastruktur für den Busbetrieb weiter ausgebaut werden. Einerseits sind an den Umsteigeknoten teilweise zusätzliche Haltekanten sowie Stand- und Wendepunkte notwendig. Andererseits ist eine konsequente ÖV-Busbevorzugung gerade auf dem Hauptstrassennetz eine wichtige Voraussetzung für einen zuverlässigen und attraktiven ÖV in der Stadt und Agglomeration Luzern und damit Grundvoraussetzung für eine nachhaltige Modal-Split-Verschiebung hin zum ÖV.

## Fazit

Für die Mobilitätswende und einen deutlich ausgebauten öffentlichen Verkehr in Luzern sind mit dem DBL und der darauf abgestimmten Weiterentwicklung des Bussystems wichtige planerische Eckpfeiler gesetzt. Nun wird es in den kommenden Jahren darauf ankommen, dass die notwendigen Infrastrukturmassnahmen für ein attraktives und zuverlässiges Bussystem geschaffen werden können. Dies ist zwingend und dringend notwendig, damit der Bus seiner Rolle als Feinverteiler und Zubringer zur Bahn gerecht werden kann. Weiter ist ein Ausbau der Kapazitäten im Bussystem bereits im Vorfeld des Jahrhundertbauwerks DBL wichtig. Aufgrund der langen Planungs- und Realisierungsfristen mit einer voraussichtlichen Inbetriebnahme in den frühen 2040er Jahren, muss ein ausgebautes Bussystem das Mobilitätswachstum noch lange alleine stemmen können. Damit die gewünschte Mobilitätswende eine Chance auf Erfolg hat braucht es auf kantonaler wie städtischer Ebene auch die richtigen verkehrspolitischen Entscheide. Dies sowohl bzgl. ambitionierter(er) Mobilitätsziele und entsprechender Finanzmittel als auch in den einzelnen Projekten, die einen zuverlässigen ÖV-Betrieb in der Agglomeration sicherstellen sollen (Busspuren etc.).



# Beispiele von Verkehrsmassnahmen und Trägerschaften

4

Exemples de  
mesures de  
transport et  
d'organisme  
responsable

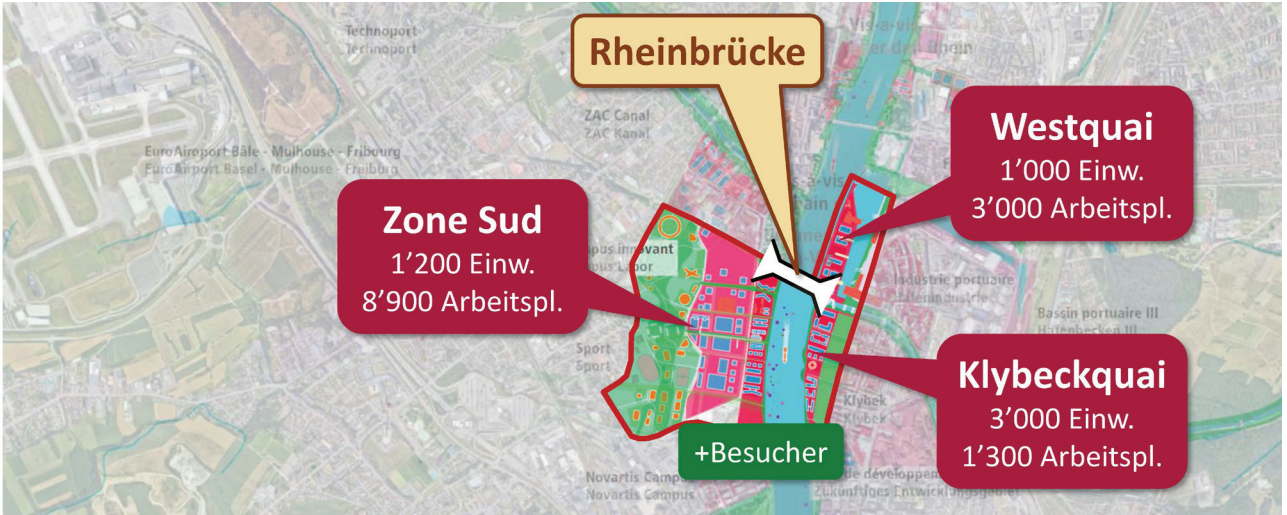
## Neue Rheinbrücke im 3Land: Warum und für wen?

Eine neue Rheinbrücke zwischen Saint-Louis (F) und Basel Kleinhüningen (CH) würde sowohl eine verkehrliche Funktion als auch eine ökologische Vernetzungsfunktion der durch den urbanisierten Rhein getrennten Naturgebiete der Petite Camargue Alsacienne und des südschwarzwäldischen Wiesentals übernehmen müssen.

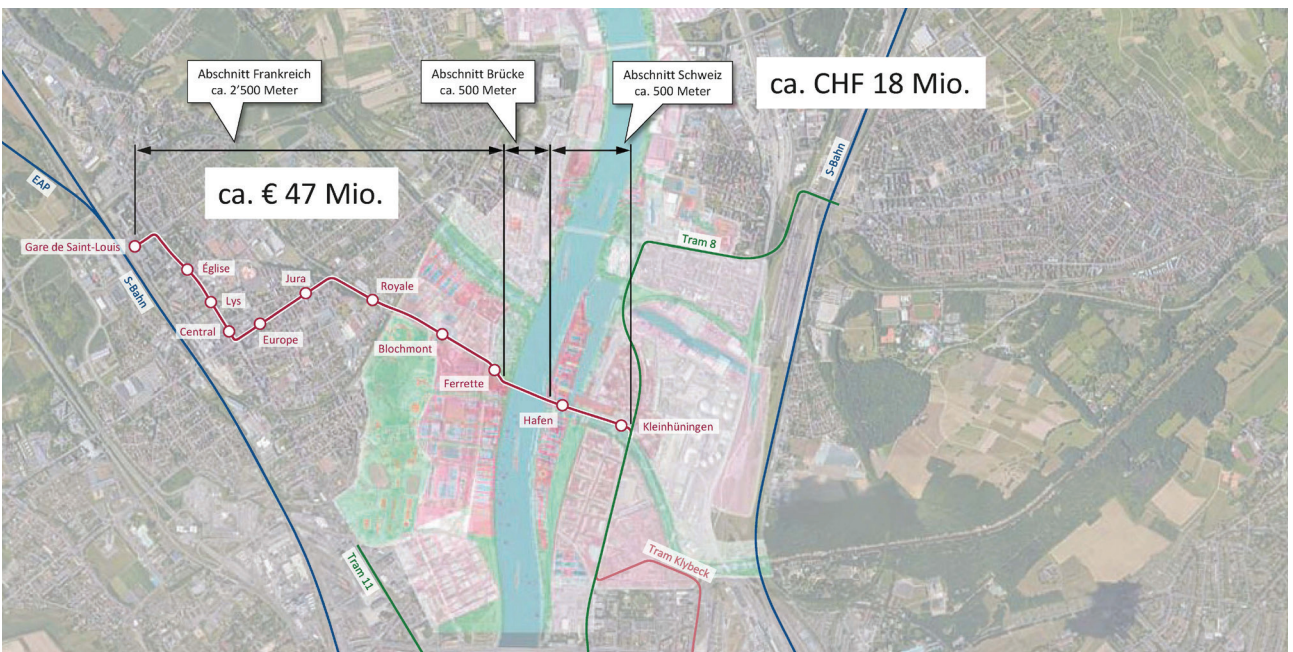
Die französische Seite leidet bereits heute stark unter dem Pendlerverkehr nach Basel, sodass der Nordosten Saint-Louis nicht mit einer attraktiven MIV-Verbindung belastet werden sollte. Auf der Schweizer Seite der Brücke findet eine Transformation des Industriegebiets Klybeck in autoarme Quartiere statt, so dass über die Brücke ebenfalls kein MIV geführt werden soll. Somit wäre eine neue Rheinbrücke im 3Land nur für Tram-, Velo- und Fussverkehr, sowie für die ökologische Vernetzung zu erbauen.

Die Kosten-Nutzen-Analyse zeigt folgendes auf:

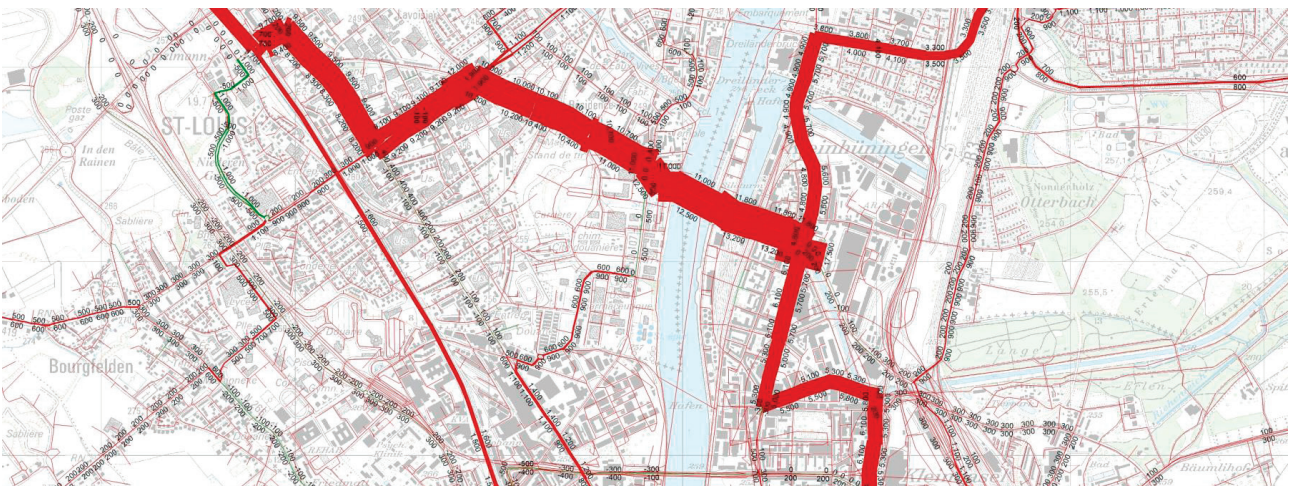
- Aus volkswirtschaftlicher Sicht zeigt sich ein positives Ergebnis bei der Monetarisierung von Kosten und Nutzen. Der Hauptnutzen liegt (wie so oft) in der Verkürzung von Reisezeiten und der Einsparung von Umsteigevorgängen.
- Eine Weiterentwicklung der bestehenden Areale im 3Land ohne Brücke wäre zwar denkbar, dürfte aber bei Weitem nicht die städtebaulichen Qualitäten erreichen wie mit Brücke. Zudem besteht die Gefahr von deutlichem Mehrverkehr auf der Strasse.
- Die Rheinbrücke und das Tram sind kompatibel zur Tramnetzentwicklung und zum Herzstück.
- Aus städtebaulicher, verkehrlicher und ökologischer Sicht werden die an das 3Land verknüpften Erwartungen hinsichtlich der Siedlungsentwicklung mit einer neuen Rheinbrücke am besten erreicht.
- Kostenteiler: für Brücke «politisch» bestimmen, Tram je Land unter Beteiligung Deutschlands.



Kernzonen 3Land mit Rheinbrücke



Neue Rheinbrücke: Tram Saint-Louis – Kleinhüningen



Verkehrliche Wirkungen (ÖV)

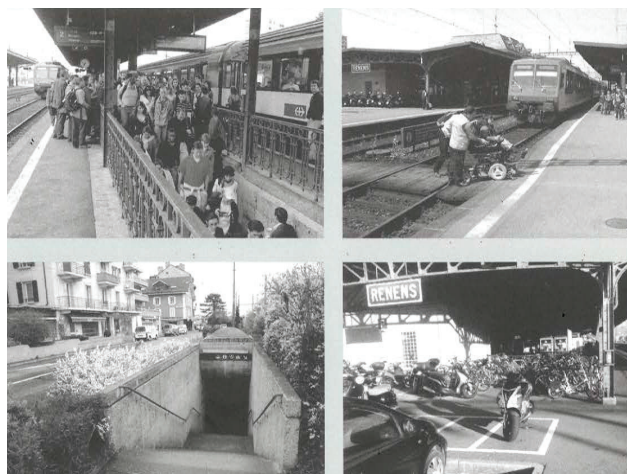
Manifestation : 20.09.2023, Renens  
« Comment se déplace l'ouest lausannois ? »

## Les espaces publics du projet Rayon Vert

Lors de la manifestation du 20 septembre 2023, trois intervenants ont évoqué trois facettes d'un même enjeu : la transformation des systèmes de transports et des espaces publics urbains dans les couronnes d'agglomération et plus précisément dans un centre secondaire d'agglomérations. Le premier exposé a montré comment l'ouest lausannois est en train de modifier profondément la manière de planifier son territoire et ses transports (voir la synthèse en page 30). La seconde présentation a porté sur l'évolution de la desserte ferroviaire de la gare de Renens (voir la synthèse en page 42). Le troisième exposé, synthétisé ci-dessous) a rappelé le rôle majeur des espaces publics, surtout dans les interfaces multimodales, dans la construction d'une mobilité efficace (voir la synthèse en page 52).

### Situation de départ : Une petite gare en marge du nœud de Lausanne

Au début des années 2000, la gare de Renens et ses espaces publics alentours sont insatisfaisants. La ville est coupée en deux par les voies ferrées, le seul passage inférieur est exigu et peu attractif, les infrastructures ne répondent pas aux normes de sécurité et ne suffisent plus à absorber le flux de voyageurs qui gonfle, les places, tant au nord qu'au sud, sont encombrées de véhicules et laissent peu de place aux piétons.



*Photos prises entre 2007 et 2012 (CFF et P. Grütter)*

En 2007, un concours d'architecture et d'ingénierie est lancé par les Communes de Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens et Renens pour :

- Requalification et réaménagement des places attenantes à la gare
- Restructuration de l'interface de transports publics
- Amélioration de la liaison nord-sud

## Projet Lauréat : Rayon vert

Le projet lauréat comprend une nouvelle passerelle offrant un lien urbain entre le nord et le sud des voies ainsi que de nouveaux accès aux quais ainsi qu'une requalification complète des places de la gare nord et sud.



Visualisation du projet lauréat

La passerelle permet l'accès à l'ensemble des quais ferroviaires, au métro m1, au futur tram t1 et aux bus à partir de ce franchissement. Elle garantit la qualité d'un parcours en surface, facilitant l'orientation et la vision des correspondances et offrant des points de vue attractifs sur le site et le paysage. Sur la passerelle, du mobilier permet d'inciter les voyageurs à attendre le train sur la passerelle plutôt que sur les quais.

L'ouvrage fait la part belle au végétal avec la plantation de grands arbres sur les places et la végétalisation des faces de la passerelle.



Photos : Atelier du paysage

Les places nord et sud sont entièrement requalifiées et traitées en zones de rencontre. Les espaces circulés sont limités au strict nécessaire. Les éléments suivants font l'objet d'une attention particulière :

- Des «bandes programmatiques» cherchent à estomper la présence des voiries
- Les plantations sont disposées avec soin de part et d'autre de la passerelle
- Le mobilier est pensé pour être agréable en toutes saisons

- Les couverts s'intègrent harmonieusement à la place
- Le concept lumière est intégré dès le début du projet. Les mâts supportant la ligne aérienne de contact des transports publics sont intégrés dans le concept lumière, permettant d'estomper le côté «massif» de ces éléments techniques nécessaires.

### En résumé : l'espace public au service de la mobilité

Selon les concepteurs, quatre composantes ont permis de développer un projet de qualité permettant de concilier les exigences fonctionnelles et de qualité spatiales :

- Un partenariat sans faille des 4 communes, de l'Etat de Vaud, des TL et des CFF
- Des compétences conceptuelles et techniques complémentaires
- Des riverains et usagers patients
- Une équipe de mandataires investis et soudés
- Un grand nombre d'entreprises et d'ouvriers engagés dans un objectif commun

Il en résulte des espaces publics résolument au service d'une mobilité tournée vers l'avenir.

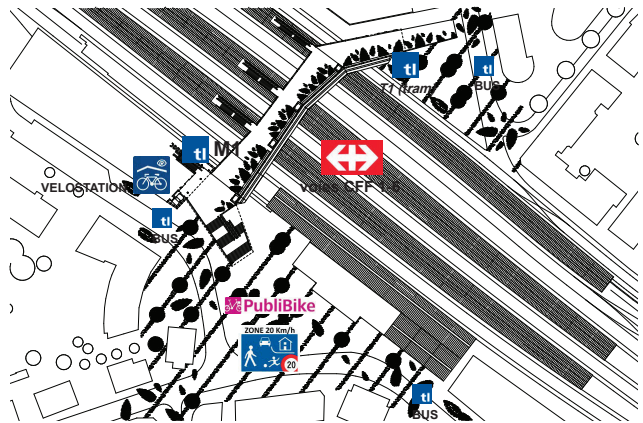


Schéma d'organisation des fonctions de mobilité



Photos de l'interface réaménagée (source : Atelier du paysage ; Michel Bonvin)

# Wie bindet man Gemeinden aus drei Nationen in eine koordinierte Agglo-Verkehrs- planung ein?

3 Länder, 4 Kantone, 2 Landkreise, 168 Kommunen, 3 politische Systeme, 2 Sprachen und ein erwartetes Bevölkerungswachstum von knapp 140'000 Einwohnerinnen und Einwohner sowie 90'000 zusätzliche Arbeitsplätze bis 2040 stellen nur einige der Herausforderungen der Verkehrsplanung in der trinationalen Agglomeration Basel dar.

Verkehrlich zeigt sich die Agglo Basel wie folgt:

- Strassennetz in der trinationalen Agglomeration schon heute sehr überlastet (v.a. Hochleistungsstrassen)
- Hohe Umsteigepotenziale vor allem bei Pendlern:
- Anteil MIV Deutschland <-> Schweiz: = 80%
- Anteil MIV Frankreich <-> Schweiz: = 85%
- 4 von 5 Pendlern könnten den Zug nehmen
- Tram und Busnetz an der Leistungsgrenze
- Dringende Weiterentwicklung der S-Bahn notwendig

Um die dispersen Aufgabenstellungen zu umfassen und länderübergreifend bei den Agglomerationsprogrammen des Bundes mitzumachen, wurde der Verein AGGLO Basel gegründet. Er hat 9 Mitglieder, die mit Ihren Beiträgen die Tätigkeiten des Vereins und die Geschäftsstelle finanzieren. Neben dem Agglomerationsprogramm Basel beherbergt der Verein auch die Trinationen S-Bahn Basel «trireno». Jeder Aufgabenbereich hat eigene Gremien (Politische Steuerungen, Geschäftsleitungen etc.).

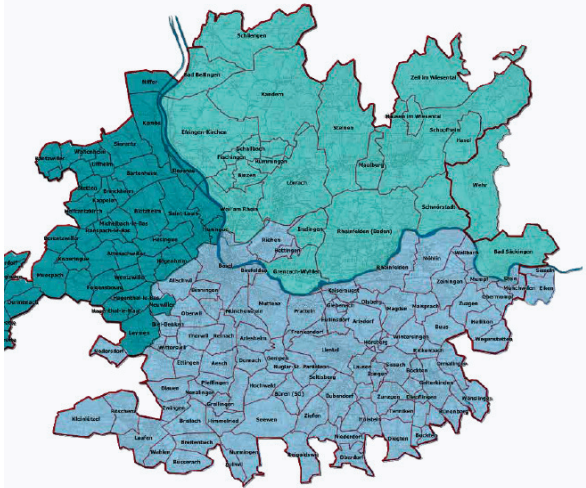
Die Kommunen sind nicht formal in die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel eingebunden. Es gibt aber diverse informelle Möglichkeiten und Wege, um die Kommunen in die Arbeiten des Agglomerationsprogramms zu integrieren.

- Ziel 1: Die übergeordneten Zielsetzungen aus Zukunftsbild (AP) und Richtplänen (CH), Regionalplänen (DE) und SCOT (FR) in den kommunalen (regionalen) Planungen berücksichtigt werden.
- Ziel 2: Die Anliegen der kommunalen Ebene sollen in das AP einfließen und die Qualität und Tiefe verbessern.

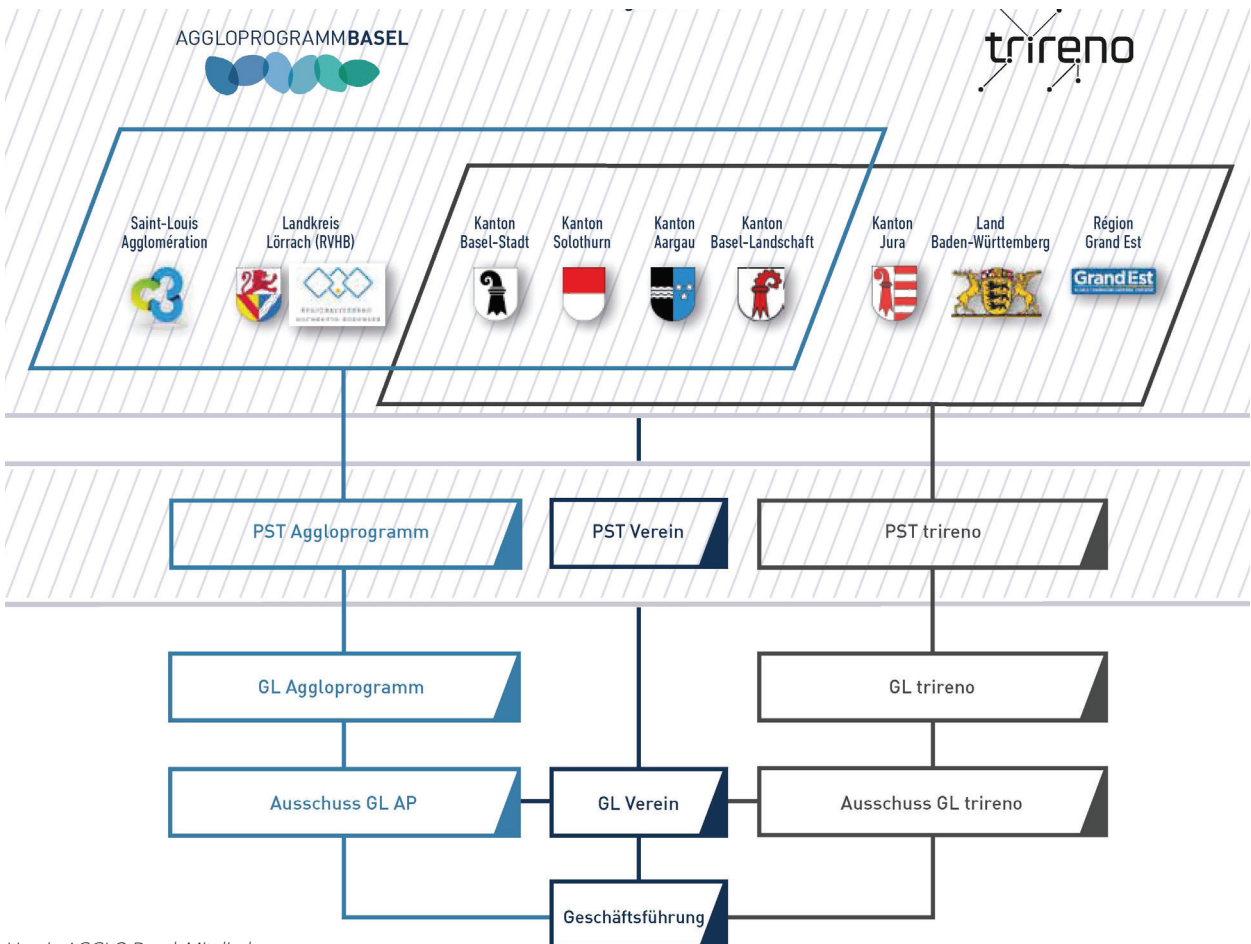
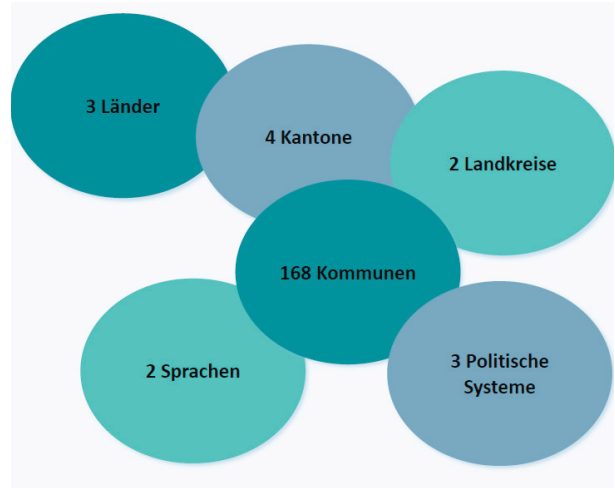
Fazit des Erfolgsmodell AGGLO-BaseL:

- Die Kommunen sind formal nicht in der Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel vertreten. Die Agglomerationsgrösse (AP4: 168 Kommunen, AP5: 178 Kommunen) macht den formalen Einbezug zu schwierig.

- Für Umsetzung des Zukunftsbildes und der Teilstrategien spielen die Kommunen aber eine wichtige Rolle.
- Die Zusammenarbeit mit den Kommunen wird im AP Basel mit drei «Hebeln» angegangen:
  - Korridorprozesse (bottom up)
  - Veranstaltungen (3 Flughöhen in unterschiedlicher Kadenz)
  - Unterstützung bei Umsetzung Projekte aus AP
  - Fördertopf «Ersatzmassnahmen» zur kurzfristigen Mitfinanzierung von kommunalen Projekten mit engem Bezug zum Zukunftsbild des AP
- In den meisten Korridoren arbeiten die Gemeinden heute bereits in überkommunalen Organisationen zusammen.
- AP Basel wirkt in allen Korridoren mit, allerdings unterschiedlich aktiv (passiv oder aktiv, je nach Bedarf).
- Ohne Zusammenarbeit mit den Kommunen hätte das AP Basel nicht die gleiche Qualität (ganz abgesehen von den diversen bereits realisierten kommunalen Verkehrsprojekten).



Perimeter der trilingualen Agglomeration Basel



Verein AGGLO Basel, Mitglieder



# Synthese

## Synthèse



# Synthese

Die Herausforderungen im Verkehr müssen mit einer zwischen den Gemeinden und Kantonen abgestimmten Planung auf Agglomerationsebene gelöst werden

Die Mobilität von Personen und Gütern nimmt keine Rücksicht auf administrative Grenzen. Bereits seit mehreren Jahrzehnten findet Mobilität in funktionalen Räumen statt, die sich über mehrere Gemeinden, Kantone und sogar Länder erstrecken. Die Probleme und Herausforderungen im Bereich der Mobilität reichen von den Kernstädten über die Haupt- und Nebenkernen in der Agglomeration und den dazwischen liegenden Räumen bis hin zu den periurbanen Gebieten. Je nach Fragestellung sind die funktionalen Räume unterschiedlich abzugrenzen.

Um diese Herausforderungen zu bewältigen, ist das Agglomerationsprogramm als Planungsinstrument für die Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Planungsebenen anerkannt und etabliert. In der täglichen Praxis sind die Kontinuität zwischen den Planungsebenen sowie die Abstimmung zwischen allen Akteuren und Akteurinnen der Raum- und Verkehrsplanung jedoch noch nicht systematisch.

—————> Eine mit der Raumentwicklung koordinierte Verkehrsplanung auf Agglomerationsebene ist zwingend und muss weiter gestärkt werden. Die Abgrenzung von «Stadt» und «Land» ist nicht zielführend, da es keine klaren «Grenzen» zwischen diesen beiden Räumen gibt. Nur durch eine verstärkte Zusammenarbeit und Konzepte, die die administrativen Grenzen überwinden, können relevante Antworten für die Mobilität der Zukunft gefunden werden. Eine sowohl institutionelle als auch informelle Zusammenarbeit auf der Ebene funktionaler Räume ist der einzige Garant dafür, dass Lösungen für die konkreten Probleme der Mobilität und der sozioökonomischen Entwicklung gefunden werden. Jede Agglomeration muss eine eigene, regionalspezifische Struktur der Zusammenarbeit entwickeln, die an die gemeindespezifischen und die kantonalen Rahmenbedingungen berücksichtigt. Die Zusammenarbeit muss regelmässig hinterfragt und weiterentwickelt werden, um auf Veränderungen möglichst schnell reagieren zu können.

In den Agglomerationsgürteln ist das Veränderungspotenzial beim Mobilitätsverhalten sowie das Aufwertungspotenzial der öffentlichen Räume am grössten

Die Herausforderungen im Verkehrsbereich sind in den Agglomerationskernen, in Nebenzentren und in sub- und periurbanen Gebieten sehr ähnlich: - begrenzter öffentlicher Raum, Bedarf an qualitativ hochwertigen und vielfältig nutzbaren öffentlichen Räumen, Notwendigkeit der Anpassung an die klimatischen Herausforderungen usw. Trotz der ähnlichen Herausforderungen wurde der öffentliche Raum sehr unterschiedlich gestaltet. Ausserhalb der Zentren bestimmten oftmals ausschliesslich der Anforderungen des motorisierten Individualverkehrs die Gestaltung. Das Verkehrsverhalten hat sich konsequenterweise an diesem geschaffenen Angebot orientiert und der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ist in den Zentren deutlich geringer als im übrigen Agglomerationsbereich. Heute besteht in den Agglomerationen ausserhalb der Zentren ein «Nachholbedarf», um die öffentlichen Räume aufzuwerten und ein weniger vom Auto abhängiges Fortbewegungsverhalten zu fördern.

—————→ Das grösste Potenzial für eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens liegt vor allem in den Agglomerationsgürteln, da dort der Anteil des MIV hoch ist und das Potenzial des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs häufig noch nicht ausgeschöpft sind. Entsprechend orientieren sich in diesen Bereichen der Agglomerationen die Gemeinden an den Zielen und Ansätzen der Verkehrsplanung in den Kernstädten sowie den Haupt- und Nebenkernen. Zur Reduzierung der Verkehrsleistung im MIV in den Agglomerationen müssen daher die finanziellen Mittel und Ressourcen vermehrt in die Bereiche ausserhalb der Kernstädte investiert werden.

## Eine Gesamtvision für die Koordination der Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsentwicklung als Basis für eine nachhaltige Mobilität grundlegend

Das Verkehrsaufkommen ergibt sich aus einem Dreiklang, der die räumliche Verteilung der menschlichen Aktivitäten, das individuelle Verhalten und die verfügbaren Verkehrsangebote umfasst. Eine Massnahme, die nur auf eine der drei Komponenten abzielt, reicht nicht aus, um Lösungen im Verkehrsbereich zu finden. So wird beispielsweise eine "infrastrukturelle" Antwort auf eine Netzüberlastung zu einer räumlichen oder zeitlichen Verschiebung der Probleme führen, ohne den Kern des Problems zu lösen. Die Siedlungsentwicklung in der Agglomeration muss auf den bereits verfügbaren Angeboten des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehr aufbauen.

—————→ Nur eine integrale Betrachtung, die sich mit der Koordination zwischen Raumstruktur und Verkehrsangeboten (und damit der Zugänglichkeit) befasst, ermöglicht es, angemessene Lösungen zu entwickeln. Auf allen Ebenen müssen die Planungen im Bereich Siedlung und Verkehr koordiniert und aufeinander abgestimmt werden von der Agglomeration und der Gemeinde über das Quartier bis hin zur Ebene der Strasse.

Anerkannte Erfolgsfaktoren für eine Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr sind polyzentrische Strukturen, die auf die Netze des übergeordneten öffentlichen Verkehrs abgestimmt sein sollten, , eine Mischung der Nutzungen, die 10-Minuten Nachbarschaften ermöglichen, und eine Ansiedlung von Arbeitsplätzen in fussläufiger Erreichbarkeit von ÖV-Knoten, die gut aus der Agglomeration erreichbar sind.

## Der öffentliche Raum soll über die verkehrliche Funktion hinaus als Ort der Begegnung gestaltet werden

Die in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts beobachteten umfangreichen Stadterweiterungen stützten sich stark auf die individuelle und motorisierte Mobilität. Der öffentliche Raum in den Städten wurde in erster Linie als Fortbewegungsraum betrachtet und vor allem funktional gestaltet. Diese Räume müssen heute umgestaltet und aufgewertet werden, um die Gesamtheit der Fortbewegungsarten, aber auch und vor allem die anderen Aufgaben des öffentlichen Raums im räumlichen Umfeld besser zu integrieren. Diese Entwicklung erfordert erhebliche Mittel, sowohl in finanzieller als auch in planerischer Hinsicht.

—————→ Die Qualität der öffentlichen Räume ist eine grundlegende Komponente für die Entwicklung des Mobilitätsverhaltens in den Agglomerationen. Nur ein öffentlicher Raum, der das Gehen, die Begegnung und den Aufenthalt begünstigt, ermöglicht eine aktive Mobilität der kurzen Wege und der Nähe. Dies gilt sowohl in den Haupt- und Nebenzentren als auch in den Gemeinden im Agglomerationsgürtel. Der öffentliche Raum sollte in erster Linie als sozialer Raum wahrgenommen werden und nicht nur als Raum für die Fortbewegung im engeren Sinne. Seine Funktion als Verkehrsraum muss er in diesem Kontext aber auch erfüllen.

Der öffentliche Verkehr ist das Rückgrat des Verkehrssystems in der Agglomeration, der in der Agglomeration gemeinsam und abgestimmt geplant werden muss.

Der öffentliche Verkehr (ÖV) ist wie der Fuss- und Veloverkehr ein ressourcen- und flächenschonendes Verkehrsmittel. Der ÖV strukturiert die Agglomeration räumlich. Für längere Distanzen in der Agglomeration stellt der ÖV hinsichtlich der Reisezeit eine attraktive Alternative zum eigenen Auto dar. Die wichtigen Haltestellen bilden "Anziehungspunkte" für städtische Funktionen.

—————→ Der öffentliche Verkehr bildet das Rückgrat der räumlichen und verkehrlichen Entwicklung einer Agglomeration. Zur Reduzierung des Autoverkehrs ist eine Weiterentwicklung des ÖV notwendig. Mit neuen Angeboten kann auch die Siedlungsentwicklung gelenkt und strukturiert werden. Der ÖV muss dabei gut in den Stadtraum integriert werden. Ein Ausbau sollte nicht mit Fokus auf die Reduzierung einzelner Fahrzeiten erfolgen, sondern die Weiterentwicklung sollte die Reduzierung der Reisezeiten im Gesamtsystem zum Ziel haben. Entsprechend sollen die Verknüpfungspunkte zu qualitativ hochwertigen multimodalen Schnittstellen ausgebaut werden.

In den grossen Agglomerationen kann die Stärkung des ÖV durch einen Ausbau der Schienennetze (Ausbau des Angebots oder sogar Erweiterung des Netzes) erfolgen, wenn eine gute Verknüpfung mit den lokalen Netzen in qualitativ hochwertigen multimodalen Schnittstellen gewährleistet wird. Eine Erhöhung des Fernverkehrsangebots in den wichtigsten sekundären Bahnhöfen ermöglicht eine Entlastung der zentralen Bahnhöfe. Der öffentliche Verkehr ist als Gesamtsystem zwischen Fernverkehr, S-Bahn und städtischem ÖV zu entwickeln. Das Konkurrenzdenken der einzelnen Transportunternehmen nach ihren Marktgebieten ist im Sinne des Gesamtsystems zu überwinden.

In kleineren Städten sollten die Busnetze so konzipiert werden, dass sie starke Achsen bilden, die auf dem strukturierenden Strassennetz verkehren und hohe Frequenzen bieten.

## Das Potenzial des Fuss und Veloverkehr ist in der ganzen Agglomeration - auch ausserhalb der Zentren - zu nutzen

In den Randgebieten einer Agglomeration spielen Gehen und Radfahren nur eine untergeordnete Rolle. Dabei bieten diese Verkehrsarten ein beträchtliches Entwicklungspotenzial, wenn die entsprechende Infrastruktur und die städtebaulichen und räumlichen Strukturen auf ihre Bedürfnisse zugeschnitten sind. Die Antworten in Bezug auf die Infrastruktur, die Steuerung der Verkehrsströme und die Gestaltung des öffentlichen Raums sind in den einzelnen Gebieten unterschiedlich.

—————→ Die Verkehrsplanung in den Agglomerationen muss der aktiven Mobilität einen hohen Stellenwert einräumen, und zwar in der ganzen Agglomeration. Erst im Netz kann das Potential genutzt werden.

Der Fussverkehr sollte in allen Teilräumen der Agglomeration als Grundlage für die tägliche Fortbewegung gefördert werden. Die Qualität des öffentlichen Raums spielt hierbei eine wichtige Rolle, ebenso wie die Verfügbarkeit von Dienstleistungen, Geschäften und Erholungsmöglichkeiten in der Nähe.

Der Veloverkehr muss in allen Bereichen einer Agglomeration verbessert werden: in den Zentren, zwischen den Zentren und zwischen den Zentren und den Gemeinden im Agglomerationsgürtel.

Es ergeben sich grosse Synergien mit dem öffentlichen Verkehr, da jede ÖV-Fahrt mit einem Fussweg beginnt und endet. Auch bestehen Synergien zwischen öffentlichem und Veloverkehr gemäss dem Achsen-Naben-System.

## Niedrige Geschwindigkeiten sind in vielen Siedlungsbereichen eine sinnvolle Massnahme

Geschwindigkeitsreduktionen in städtischen Gebieten ist eine einfache und effektive Massnahme, die zahlreiche Vorteile in Bezug auf Sicherheit, Benutzerfreundlichkeit, Verringerung der Umweltbelastung - und damit der öffentlichen Gesundheit - und Lebensqualität mit sich bringt. Auch die Risiken sind bekannt, wie z. B. die Auswirkungen auf die für den Betrieb des öffentlichen Verkehrs benötigten Ressourcen, und sollten bereits bei der Planung von Projekten berücksichtigt werden. Trotz all dieser Faktoren bleibt die Akzeptanz von niedrigeren Geschwindigkeiten politisch und gesellschaftlich umstritten.

—————→ Angepasste Geschwindigkeiten in den Agglomerationen sind in vielen Bereichen eine wirksame Massnahme. Um diese Vorteile zu nutzen, müssen Projekte sowohl auf Quartiernetzen als auch auf einigen Hauptachsen entwickelt werden. Jeder Fall ist spezifisch und muss einen eigenen Prozess durchlaufen, der es ermöglicht, eine Diskussion auf der Grundlage konkreter Ziele und nicht nur auf der Basis theoretischer Positionierungen zu führen. Ein Wirkungsmonitoring muss durchgeführt werden, um die Zielerreichung zu dokumentieren.

## Der Güter- und Wirtschaftsverkehr muss integraler Bestandteil der Verkehrsplanung in einer Agglomeration sein

Güterverkehr wurde viele Jahre vernachlässigt und der Transportwirtschaft überlassen. Er ist für die Funktionsfähigkeit von Agglomerationen aber sehr entscheidend. Die Planung des Güterverkehrs umfasst sowohl die Bündelung der Transporte, die Bereitstellung von geeigneten Umschlagplätzen (Hubs) sowohl auf Agglomerations- als auch auf Quartierebene als auch die Gewährleistung der Ver- und Anlieferung der einzelnen Liegenschaften.

—————→ Im dicht bebauten Gebiet sind Anlieferungsmöglichkeiten im öffentlichen Raum sowohl für die Ver- und Entsorgung als auch für den Gewerbeverkehr (Handwerker, etc.) bereitzustellen. Die Planung der Hubstandorte muss in enger Abstimmung mit der Stadtentwicklung erfolgen, die Hub-Standorte städtebaulich gut integriert werden. Der Erfolg einer erfolgreichen Agglomerationslogistik liegt in der horizontalen und vertikalen Kooperation der Gebietskörperschaften und der Transportunternehmungen. Die Verkehrsträger Schiene, Strasse, Luft, Wasser und Leitungen müssen integral und somit aufeinander abgestimmt geplant werden.

# Synthèse

Les problèmes de transports doivent être traités à l'échelle des agglomérations par une planification coordonnée entre les communes et les cantons

La mobilité des personnes et des biens se joue des frontières administratives. Depuis plusieurs décennies déjà, les déplacements se font au sein d'espaces fonctionnels s'étendant sur plusieurs communes, cantons, voire pays. On observe une continuité des problématiques et des enjeux de mobilité depuis les villes centres jusqu'aux territoires périurbains en passant par les centres principaux et secondaires et les territoires intermédiaires.

Pour relever ces défis, le projet d'agglomération est un outil reconnu et établi de planification et de collaboration entre les différentes échelles territoriales. Cependant, dans la pratique quotidienne, la continuité entre les échelles de planification de même que la collaboration entre tous les acteurs et actrices de la planification territoriale et des transports ne sont pas encore systématique.

—————> Une planification des transports coordonnée au développement territorial à l'échelle des agglomérations est nécessaire et doit encore se renforcer. Une délimitation entre « villes » et « campagnes » n'est pas pertinente dans la mesure où il n'existe pas de « frontières » claire entre ces deux mondes. Seule une collaboration accrue et des conceptions dépassant les frontières administratives que des réponses pertinentes peuvent être trouvées pour la mobilité de demain.

Une collaboration tant institutionnelle qu'informelle à l'échelle des espaces fonctionnels est la seule garante de trouver des solutions aux problèmes concrets de mobilité et de développement socio-économique. Chaque agglomération doit développer sa propre structure de collaboration, spécifique à la région, en tenant compte des conditions-cadres spécifiques aux communes et au canton. La collaboration doit être régulièrement questionnée, développée voire adaptée afin de pouvoir réagir le plus rapidement possible aux changements du contexte.

C'est dans les couronnes d'agglomération que le potentiel d'évolution des comportements de mobilité et de valorisation des espaces publics est le plus important

Les défis en matière de transport sont très similaires dans les centres d'agglomérations, dans les centres secondaires et dans les territoires suburbains et périurbains : espace public limité, attentes de la population accrues pour des espaces publics de qualité, nécessité de s'adapter aux enjeux climatiques, etc. Malgré ces défis similaires, les espaces publics ont été conçus de manière très différente. En dehors des centres, l'aménagement a souvent été déterminé exclusivement par les exigences du trafic individuel motorisé. Les comportements de déplacements se sont logiquement orientés en fonction de cette offre et la part des transports individuels motorisés (TIM) est nettement plus élevée dans les couronnes d'agglomération que dans les centres. Aujourd'hui, un certain « rattrapage » est nécessaire dans les couronnes d'agglomération pour requalifier les espaces publics et favoriser des pratiques de déplacement moins dépendantes de la voiture.

—————→ C'est principalement dans les couronnes d'agglomération que réside le plus grand potentiel de transformation des comportements de mobilité car la part des transports individuels motorisés y est la plus grande et que le potentiel des transports publics et de la mobilité douce n'y est souvent pas encore complètement exploité. Pour cela, les collectivités publiques de ces territoires doivent viser les mêmes objectifs de planification des transports que les centres principaux et secondaires. Pour réduire fortement les prestations kilométriques des TIM dans les couronnes d'agglomérations, il est nécessaire d'investir davantage de moyens financiers et de ressources dans ces territoires.

Une vision d'ensemble qui coordonne le développement de l'urbanisation, du paysage et des transports est fondamentale le développement d'une mobilité durable

Les volumes de déplacements découlent d'un triptyque comprenant la répartition spatiale des activités humaines, les comportements individuels et les offres de déplacements disponibles. Une action qui ne vise qu'une seule des trois composantes de ce triptyque ne suffit jamais à trouver des réponses pertinentes en matière de transports. Par exemple, une simple réponse « infrastructurelle » à une situation de saturation de réseaux aura pour effet un report spatial ou temporel de la saturation sans résoudre le fond du problème. Le développement de l'urbanisation dans l'agglomération doit s'appuyer sur les offres déjà disponibles prioritairement les transports publics et la mobilité douce.

—————> Seule une réflexion intégrée et intégrale portant sur la coordination entre structure territoriale et offres de transport (et donc accessibilité) permet de trouver des solutions appropriées. Cette coordination doit être appliquée à toutes les échelles de la planification, depuis l'agglomération et la région jusqu'à celle de la rue en passant par celle du quartier.

Une hiérarchie urbaine polycentrique structurée par les transports publics supérieurs, une mixité des affectations urbaines générant une ville des proximités et une localisation précise des emplois à une distance piétonne des nœuds de transport public d'échelle d'agglomération constituent des facteurs de succès reconnus et permettant une évolution positive des comportements de déplacement.

## L'espace public doit être conçu comme lieu de rencontre et pas uniquement répondre aux fonctions de déplacement

Les extensions urbaines importantes observées durant la seconde moitié du 20<sup>ème</sup> siècle se sont fortement appuyées sur la mobilité individuelle motorisée. L'espace public urbain a été pensé principalement comme espace de déplacement et a été conçu au travers d'une vision principalement fonctionnelle. Ces espaces doivent aujourd'hui être repensés et requalifiés pour mieux intégrer l'intégralité des modes de déplacements, mais aussi et surtout les autres usages de l'espace public en milieu urbain. Cette évolution nécessite des moyens considérables, tant en termes de moyens financiers que de planification.

—————→ La qualité des espaces publics est une composante fondamentale de l'évolution des comportements de déplacements dans les agglomérations. Seul un espace public favorable à la marche, à la rencontre et au séjour permet de pratiquer activement une mobilité faite de courtes distances et de proximité. Ceci que ce soit dans les centres principaux ou secondaires, comme dans les couronnes et périphéries. L'espace public doit être perçu avant tout comme un espace social et non uniquement comme espace de déplacement « stricto sensu ». Il s'agit de trouver un équilibre en fonctionnalité des transports et usages sociaux.

Dans les agglomérations, les transports publics constituent la colonne vertébrale du système de transport et doivent faire l'objet d'une planification concertée et commune à l'échelle de l'agglomération

Les transports publics (TP), en complémentarité avec la mobilité active, sont particulièrement économes en ressources et en espace. Ils jouent un rôle fondamental dans la structuration spatiale des agglomérations. Pour les longues distances, ils constituent une alternative attrayante à la voiture individuelle en termes de temps de trajet. Les arrêts importants et nœuds constituent en outre un « attracteur » pour les fonctions urbaines.

—————→ Les transports publics constituent la colonne vertébrale du développement territorial et des transports des agglomérations. Un développement des offres TP est nécessaire pour réduire les volumes de trafic TIM. De nouvelles offres structurante et bien intégrée dans l'espace urbain permettent de constituer le socle du développement territorial. L'amélioration des TP ne doit pas se concentrer que sur la réduction du temps de parcours d'éléments pris individuellement, mais viser une diminution du temps de trajet de l'ensemble du système. En conséquence, les points de correspondance doivent être améliorés pour devenir des interfaces multimodales de haute qualité.

Dans les grandes agglomérations, ce renforcement peut passer par un développement des réseaux ferroviaires (développement de l'offre, voire extension du réseau) et doit s'accompagner d'une bonne articulation avec les réseaux locaux dans des interfaces multimodales de qualité. Une augmentation de la desserte grande ligne dans les gares secondaires les plus importantes permet un délestage des gares centrales. Les transports publics doivent être développés en tant que système global entre le trafic longue distance, le RER et les transports publics urbains. L'esprit de concurrence des différentes entreprises de transport en fonction de leurs zones de marché doit être surmonté dans l'intérêt du système global. Dans les agglomérations de plus petites tailles, les réseaux de bus doivent être conçus pour créer des axes forts, circulant sur le réseau routier structurant et offrant des fréquences élevées.

Le potentiel des modes actifs est à exploiter dans l'ensemble de l'agglomération, aussi en dehors des centres principaux

Dans les territoires périphériques, la marche et le vélo sont réduits à un rôle secondaire voire marginal. Pourtant ces modes présentent un potentiel de développement considérable si l'infrastructure adéquate et la composition urbaine et spatiale était pensée pour leurs besoins. Les réponses en matière d'infrastructures, de gestion des flux et d'aménagement de l'espace public sont différentes selon les territoires.

—————→ La planification des transports au sein des agglomérations doit donner une haute importance à la mobilité active et ceci dans l'ensemble de l'agglomération. Ce n'est qu'avec l'effet réseau que le potentiel peut être complètement exploité.

Les déplacements à pied doivent être favorisés dans tous les types de territoires de l'agglomération comme base des déplacements quotidiens. La qualité de l'espace public joue ici un rôle prépondérant, tout comme la disponibilité de services, commerces et lieux de déassement de proximité. La mobilité cyclable doit également être améliorée dans toute l'agglomération : dans les centres principaux et secondaires, entre les centres ou encore pour atteindre les centres et depuis les territoires périphériques. Les synergies avec les transports publics sont importantes car chaque trajet en transports publics commence et se termine par un trajet à pied. Le rabattement vers les arrêts de transports publics à vélo est également à développer.

## Les vitesses réduites sont une mesure pertinente dans de nombreux types de territoires urbains

La réduction des vitesses dans les secteurs urbains est une mesure simple et efficace, apportant de nombreux avantages en matière de sécurité, de convivialité, de réduction des nuisances – et donc de santé publique – et de qualité de vie. Les risques sont également connus, comme les effets sur les ressources nécessaires à l'exploitation des transports publics, et sont à prendre en considération dès la planification des projets. Malgré tous, l'acceptation de l'abaissement des vitesses reste politiquement et socialement controversé.

—————→ Les abaissements de vitesses dans les agglomérations restent une mesure efficace dans de nombreux domaines. Pour tirer profit de ces avantages, des projets doivent être développés tant sur les réseaux de quartier que sur certains axes principaux. Chaque cas est spécifique et doit faire l'objet d'un processus spécifique permettant de mener une discussion basée sur des objectifs concrets et non uniquement sur la base de positionnement théorique. Un monitoring des effets doit être mené de manière à documenter l'atteinte des objectifs.

## Le trafic de marchandises et les transports professionnels doivent faire partie intégrante de la planification des transports d'agglomération

Le transport de marchandises a été négligé pendant de nombreuses années et laissé à la branche des transporteurs. Il est pourtant très déterminant pour le bon fonctionnement des agglomérations. La planification du transport de marchandises comprend aussi bien la concentration (optimisation) des flux, la mise à disposition de lieux de transbordement appropriés (hubs) aussi bien au niveau de l'agglomération que du quartier, que la garantie de l'approvisionnement et de la livraison des différents immeubles.

—————→ Dans les zones densément bâties, des possibilités de livraison doivent être mises à disposition dans l'espace public, tant pour l'approvisionnement et l'élimination que pour le trafic professionnel (artisans, etc.). La planification des sites de transbordement doit se faire en étroite collaboration avec le développement urbain et doivent être bien intégrés dans la structure urbaine. Le succès d'une logistique d'agglomération réside dans la coopération horizontale et verticale des collectivités territoriales et des entreprises de transport. Tous les modes de transport de marchandises - le rail, la route, l'air, l'eau ainsi que le réseau de conduites - doivent être planifiés de manière intégrale et coordonnée.

# Veranstaltungen und Übersicht Referate

## Manifestations et vue d'ensemble des exposés

### 2022

26. Oktober, Ittigen  
*Gestaltung von Mobilität in Agglomerationen*

**Zentrale Erkenntnisse der  
ARE-Grundlagenstudien** → 12  
Isabel Scherrer

07. Dezember, virtuell  
*Wie verkehrt die trinationale Agglomeration Basel?*

**Das Herzstück Basel – das fehlende Glied  
im trinationalen Bahnverkehr** → 38  
Marco Galli

**Neue Rheinbrücke im 3Land:  
Warum und für wen?** → 50  
Lutz Ickert

**Wie bindet man Gemeinden aus  
drei Nationen in eine koordinierte  
Agglo-Verkehrsplanung ein?** → 54  
Dr. Patrick Leypoldt

### 2023

06. März, Zollikofen  
*Tangentiallinien in der Agglomeration*

**Tangentiallinien in der Agglomeration** → 40  
Jürgen Mesman  
Roland Haldemann

16. März, St. Gallen  
*Tieftempo auf Hauptachsen*

**Tieftempo auf Hauptachsen Stadt St.Gallen** → 14  
Andreas Kästli / Christian Hasler / Christoph Suter

23. März, Zürich  
*Herausforderungen im Planungsprozess für ein  
Entwicklungsgebiet* → 34

**Herausforderungen im Planungsprozess  
für ein Entwicklungsgebiet am Beispiel  
des Niderfelds**  
Sandro Turcati

**Gebietsentwicklung Niderfeld - Abstimmung  
Verkehr und Siedlungsentwicklung**  
Ulrike Huwer

**Herausforderungen Niderfeld**  
Severin Lüthy

05. April, Olten  
*In den Agglomerationen Mobilität mit Qualität  
schaffen*

**In den Agglomerationen Mobilität mit  
Qualität schaffen** → 16  
Dr. Paul Schneeberger  
Markus Maibach  
Carsten Hagedorn  
Rupert Wimmer

**Strassen als Stadträume - verstehen,  
planen, bauen und betreiben** → 18  
Carsten Hagedorn / Rupert Wimmer

**Factsheet - In den Agglomerationen Mobilität  
mit Qualität schaffen** → 22  
Schweizerischer Städteverband

09. Mai, Bern  
*Velopotential in Agglomerationen*

→ 24

**Dimensionierung hochwertige  
Veloinfrastruktur**

Stephanie Stotz

**Mit Velobahnen das Velopotential in  
Agglomerationen ausschöpfen**

Julian Baker

**Veloförderung endet nicht an der Stadtgrenze**

Tom Wüthrich

21. Juni, Zürich Manegg

**Gebietsentwicklung und Mobilitätsplanung  
zwischen Stadt und Agglomeration am  
Beispiel Greencity**

→ 28

Denise Janes

21. Juni, Luzern

*Beitrag des ÖV an die verkehrspolitischen Zielset-  
zungen in der Agglomeration Luzern*

**Modalsplit Ziele und der Beitrag des  
öffentlichen Verkehrs**

→ 44

Christian Ferres / Roland Haldemann

20. September, Renens und/et Online  
*Wie verkehrt der Westen von Lausanne?*

**Comment se déplace l'Ouest lausannois ?**

Benoît Biéler

→ 30

**L'évolution de la desserte ferroviaire et  
du rôle d'une gare comme Renens**

Julien Niquille

→ 42

**Les espaces publics du projet rayon vert**

Vanessa Réchautier-Zingg

→ 52

23. November, Olten

*Wie verkehrt das «Gäu»?*

**Verkehrspolitischer Gradient**

Bernardo Albisetti

→ 32

**Herausgeber: Schweizerische Vereinigung  
der Mobilitäts und Verkehrsfachleute SVI**

Editeur : Association suisse des spécialistes en  
mobilité et transports SVI

**Redaktion / Rédaction:**  
Carsten Hagedorn, Benoît Ziegler

**Design:**  
TBS Markenpartner Zürich, mrs partner ag

**Produktion / Production:**  
Izabel Lambova, Benoît Ziegler

**Druck und Bindung / Impression et reliure:**  
Brüggl Admedia, Romanshorn

© 2025 SVI  
Heiligkreuzstrasse 5  
9008 St. Gallen  
svi.ch

**Der Tagungsband darf unter Angabe der Quelle  
vollständig oder auszugsweise kopiert und in Unterla-  
gen sowie Berichte eingefügt werden.**

Tout ou partie de ce livre peut être copié et réutilisé  
dans d'autres rapports et documents sous réserve de  
mention de la source.





In der Schweiz konzentrieren sich die Bevölkerung und die Arbeitsplätze in den Agglomerationen: 75% der Bevölkerung lebt in Agglomerationen und 80% arbeitet dort.

Mit der Veranstaltungsreihe „Wie verkehrt die Agglomeration?“, die von Oktober 2022 bis November 2023 stattfand, wollte die Schweizerische Vereinigung der Mobilitäts- und Verkehrsfachleute (SVI) Lösungen, Ansätze und Herausforderungen im Zusammenhang mit der Verkehrs- aber auch Stadtplanung in den Agglomerationen zur Diskussion stellen.

Die Präsentationen der Vortragenden sind in diesem Band zusammengeführt. Die SVI hat eine Synthese für die künftige Mobilitäts- und Verkehrsplanung erstellt.

En Suisse, la plus grande part de la population et des emplois se concentre dans les agglomérations, nous sommes 75% à y vivre et même 80% à y travailler.

Avec le cycle de conférence « comment se déplace(r) dans l'agglomération ? », qui s'est déroulé d'octobre 2022 à novembre 2023, l'association suisse des spécialistes en mobilité et transport SVI a souhaité mettre en discussion des solutions, des approches et des défis liés à la planification des transports dans les agglomérations.

Les présentations des intervenants aux conférences sont regroupées dans le présent volume. Le SVI en propose une synthèse pour le futur de la planification de la mobilité et des transports.