SBB CFF FFS

Fachinput Verkehrsdreh-scheiben.

Agglo Obersee, 11.06.2025

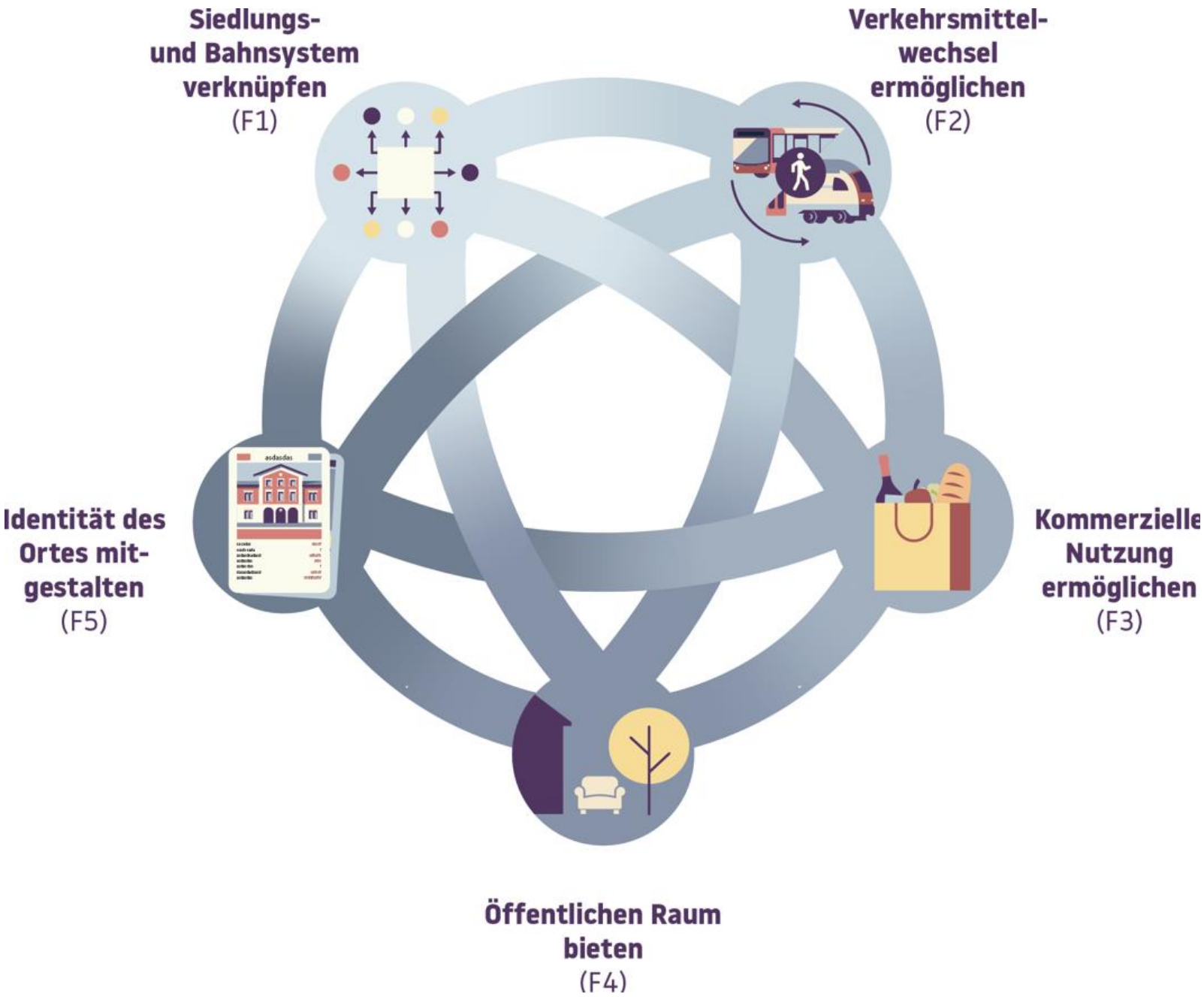
Philippe.stadler_benz@sbb.ch

TAXI
SHARE
SBB CFF FFS
VELOSTATION
FIGARO
BAR
BAR
FIORI

TAXI
SHARE

SBB CFF FFS

SBB CFF FFS
VELOSTATION
FIGARO
BAR


Siedlungs- und Bahnsystem verknüpfen (F1)
Verkehrsmittel-wechsel ermöglichen (F2)
Kommerzielle Nutzung ermöglichen (F3)
Öffentlichen Raum bieten (F4)
Identität des Ortes mit-gestalten (F5)

Verkehrsdrehscheiben – Ein Zusammenwirken von Ebenen mit unterschiedlichen Perspektiven.

Typologie Verkehrsdrehscheiben und Zuordnung der Standorte aus Fachsicht

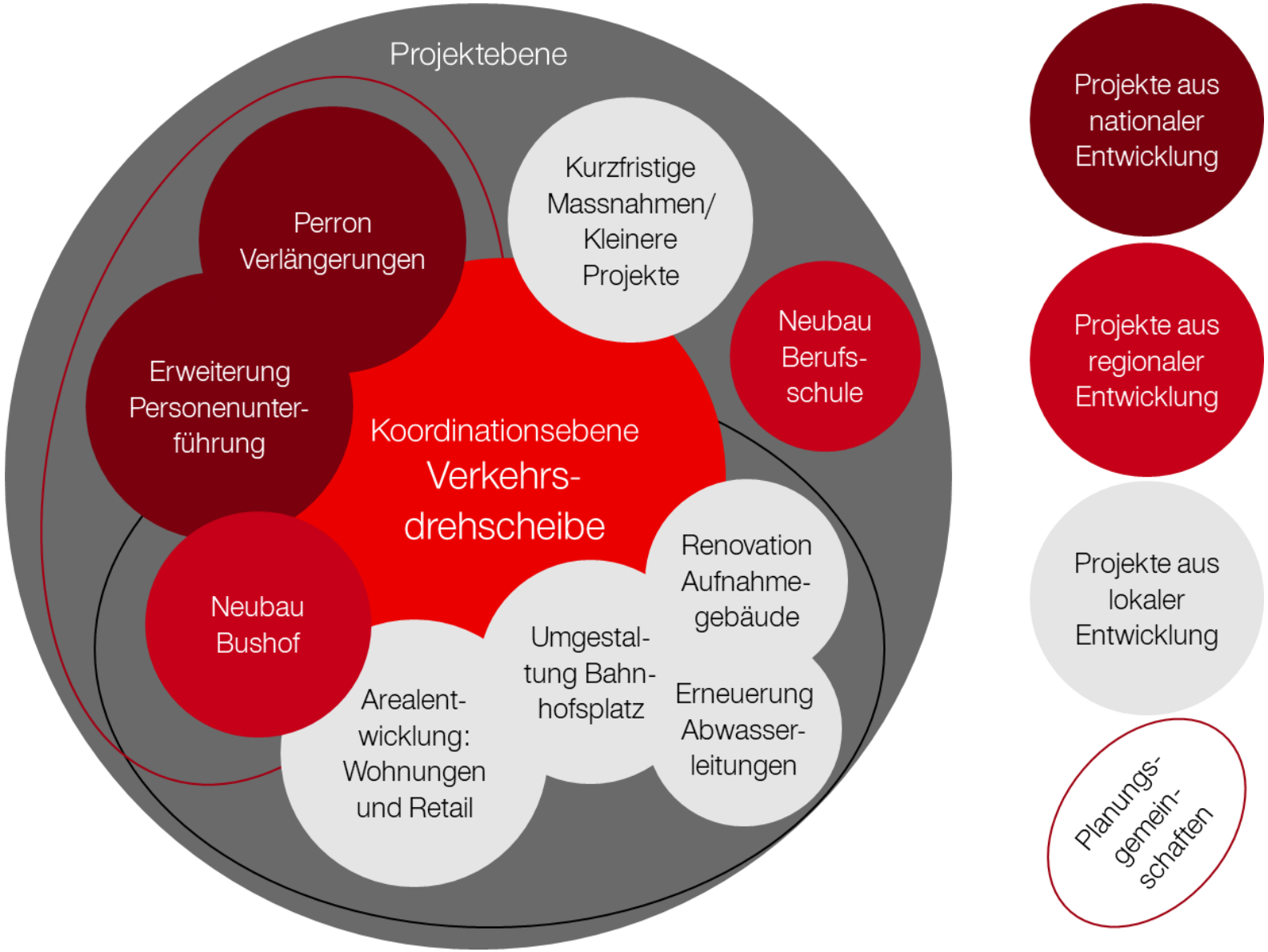
Vereinbarungen und definierte Massnahmen

Langfristige
Nationale Entwicklung
Koordination der regionalen Entwicklungen und frühzeitiges Erkennen von Entwicklungspotenzialen in der Mobilitäts- und Arealentwicklung

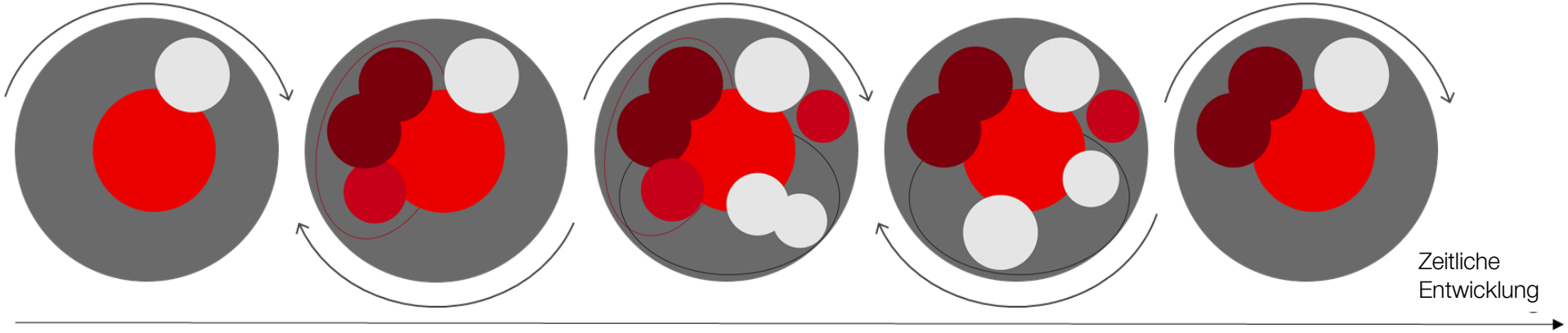
Mittel- bis langfristige
Regionale Entwicklung
Abstimmung von Raum- und Mobilitätsplanung und Koordination der kantonalen und lokalen Entwicklungen

Kurz- bis mittelfristige
Lokale Entwicklung und Umsetzung
Optimale Transformation des Standortes und verbindliche Abstimmung der Interessen der lokalen Akteur*innen

Politische Umsetzbarkeit, Finanzierbarkeit und technologische Machbarkeit


Projektebene
Perron Verlängerungen
Kurzfristige Massnahmen/ Kleinere Projekte
Neubau Berufs-schule
Erweiterung Personenunter-führung
Koordinationsebene
Verkehrs-drehscheibe
Neubau Bushof
Renovation Aufnahme-gebäude
Umgestal-tung Bahn-hofsplatz
Arealent-wicklung: Wohnungen und Retail
Erneuerung Abwasser-leitungen
Projekte aus nationaler Entwicklung
Projekte aus regionaler Entwicklung
Projekte aus lokaler Entwicklung
Planungs-gemein-schaften

Rollende Koordination.



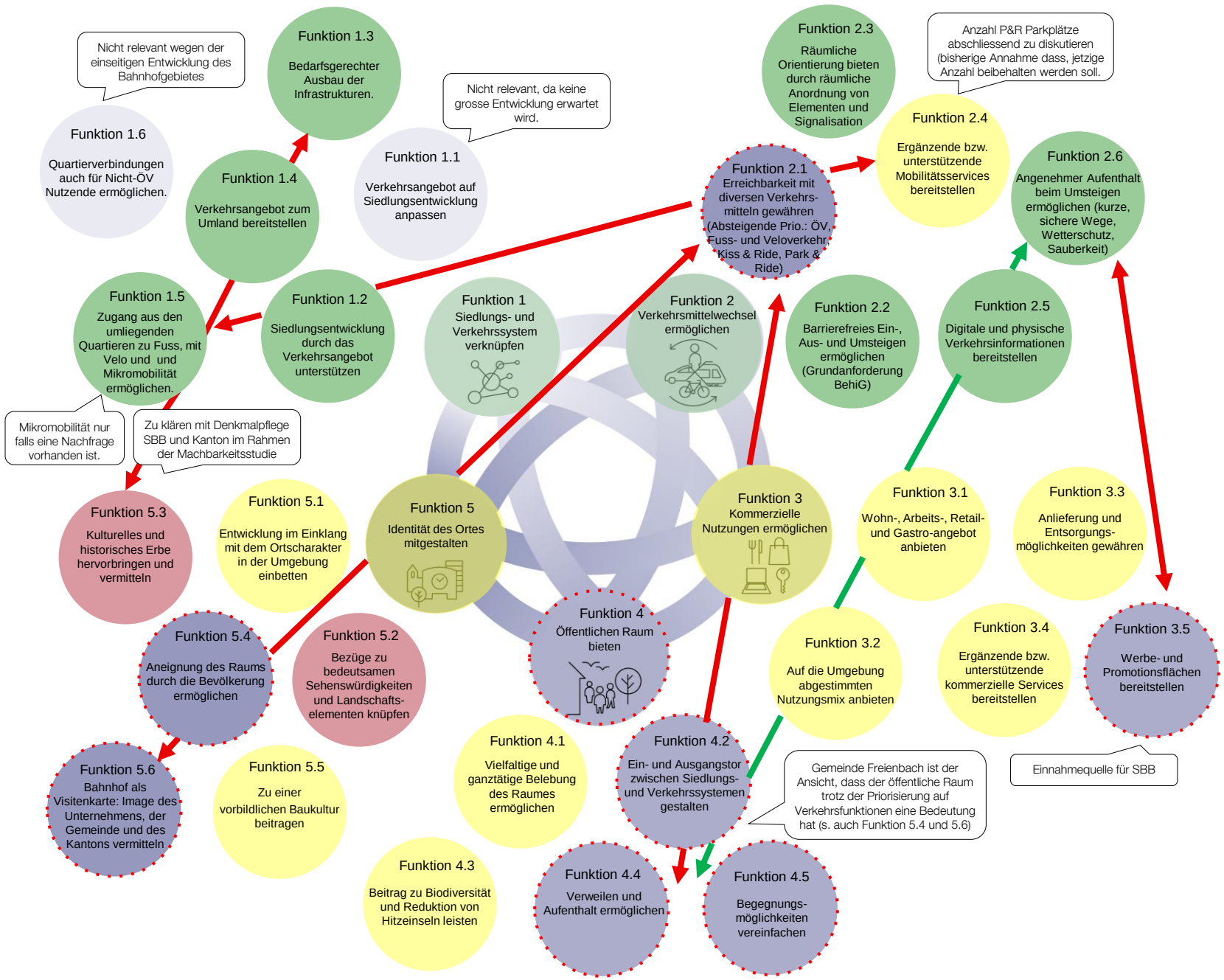
Priorisierung Funktionen Verkehrs-drehscheibe

Prämissen
- Eine Priorisierung der Funktionen wird notwendig, weil wir von knappen Platzverhältnissen ausgehen.
- Bahn- und Busverkehr sind gleichwertig zu betrachten.
- Wir wollen auch für kreative Lösungen und solche ausserhalb des Perimeters offen bleiben.
- Der zukünftige Entwicklungsbedarf der Verkehrssysteme muss berücksichtigt werden.
- Die Planung in der Machbarkeitsstudie ist nur so tief wie notwendig durchzuführen.

Gemeinsame Interessen
- Das Zusammenspiel der Verkehrsträger liegt im gemeinsamen Fokus.

Priorisierung
- Die SBB priorisiert an diesem Standort die Verkehrsdrehscheibe höher als eine Immobilienentwicklung.

Mögliche Zielkonflikte zwischen den Funktionen
- Zwischen der Führung des Busverkehrs auf der neuen Bahnstrasse, sowie der Ausgestaltung des Bushof und dem Bahnhof als Visitenkarte bzw. dem öffentlichen Raum vor dem Bahnhof.
- Zwischen Abstellflächen und Flächen für Zirkulation sowie Verbindungen.



- Erwünscht
- Nice-to-have
- Unerwünscht
- Basismodell
- Unterschiedliche Ansichten
- Mögliche Zielkonflikte
- Mögliche Synergien

Co-Creating.

Dimensionierung Mobilitätsflächen an Bahnhöfen aus Mobilitätssicht			
Mettmenstetten	**VDS-Typ**	**VII**	05.03.2025

Reisende	2023	2050
SimbaBahn (Ein-/Aussteiger DTV)	2'410	1'558

Modalsplit Bahnzugang aus SimbaMobi	2023	2050
Fussgänger:innen	72%	72%
Velo	9%	9%
P+Rail	4%	4%
Kiss&Ride	9%	12%
OV (Bus)	6%	3%
Andere	0%	0%
	100%	100%

Anzahl Nutzende (Quell-Ziel-Reisende)	2023	2050
Fussgänger:innen	1'728	1'120
Velo	107	67
P+Rail	52	31
Kiss&Ride	208	185
OV (Bus)	156	52
Andere	0	0
Total	**2'251**	**1'455**

Inputs aus Studien	2020	2030	2050	Bewertung Raumtyp	Bewertung Auslastun
Velo Bahnkund:innen					
Velo Nutzungen am Bhf zusätzlich					
P+Rail Studie (auch Carsharing-Potential)					

Dimensionierung aus Mobilitätssicht	Auslastung)	2050	Bemerkungen
Fussgänger:innen	1'728	1'120	Mehr als zwei Drittel der Bahnkund:innen kommen zu Fuss zum Bahnhof. Entsprechend ist es wichtig, dass diesen genügend Fläche zusteht.
Velo	216 / 61%	216	Heutige Anlage ist einstöckig und durchschnittlich ausgelastet. Heutige Anzahl an Velo-Plätzen sollte 2050 unter Annahme gleichbleibender Velo-Modalsplit (9%) weiterhin genügen. Seit Januar 2024 unterstützt der Kanton Zürich Gemeinden mit einem Förderprogramm die Erstellung der Anlagen. Mettmenstetten wäre eine beitragsberechtigte Gemeinde. Voraussetzungen siehe Website zh.ch "Förderprogramm "Bike & Ride"-Anlagen.
P+Rail	98 / 42%	98	Aus Raumplanungssicht (bei Mettmenstetten handelt es sich um eine periurbane Gemeinde mittlerer Dichte) wäre ein Ausbau vetretbar. Unter Annahme eines gleichbleibenden P+Rail Modalsplits bei gleichzeitiger Abnahme der Nutzendenzahlen sollte die heutige Anzahl an P+Rail Plätzen, deren Auslastung seleten höher als 50% beträgt, genügen. Ein Ausbau ist enstprechend nicht empfehlenswert.
Kiss&Ride / Taxis / Autonome Autos	k.A.	1-3	Gemäss Planungshilfe Verkehrsdrehscheiben, S. 103 / Überlegungen Zielbild Mobilität; Minimum mit dem aus SimbaMobi prognostizierten Modalsplit für Kiss&Ride und Maximum der im Rahmen vom Projekt «Zielbild Mobilität 2050+» angenommenen 30% an flexiblem Verkehr.
Carsharing	1	1	Mindestens ein Sharing-PP pro 20'000 Raumnutzende. Ein Mobility-Standort ist direkt neben dem Bahnhof.
Bus			
Andere			

1. Fussverkehr

2. Bus/Tram

3. Velo, 4. E-Bike, 5. Velosharing

6. On-Demand

7. Kiss and Ride

8. Carsharing

9. Taxi

10. Mikromobilitätsharing

11. P+Rail

Shelf Space Management für die Bahn: Sichtbarkeit und Zugänglichkeit sicher-stellen.