



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Bundesplanungen

Raumerschliessung und Gesamtverkehr

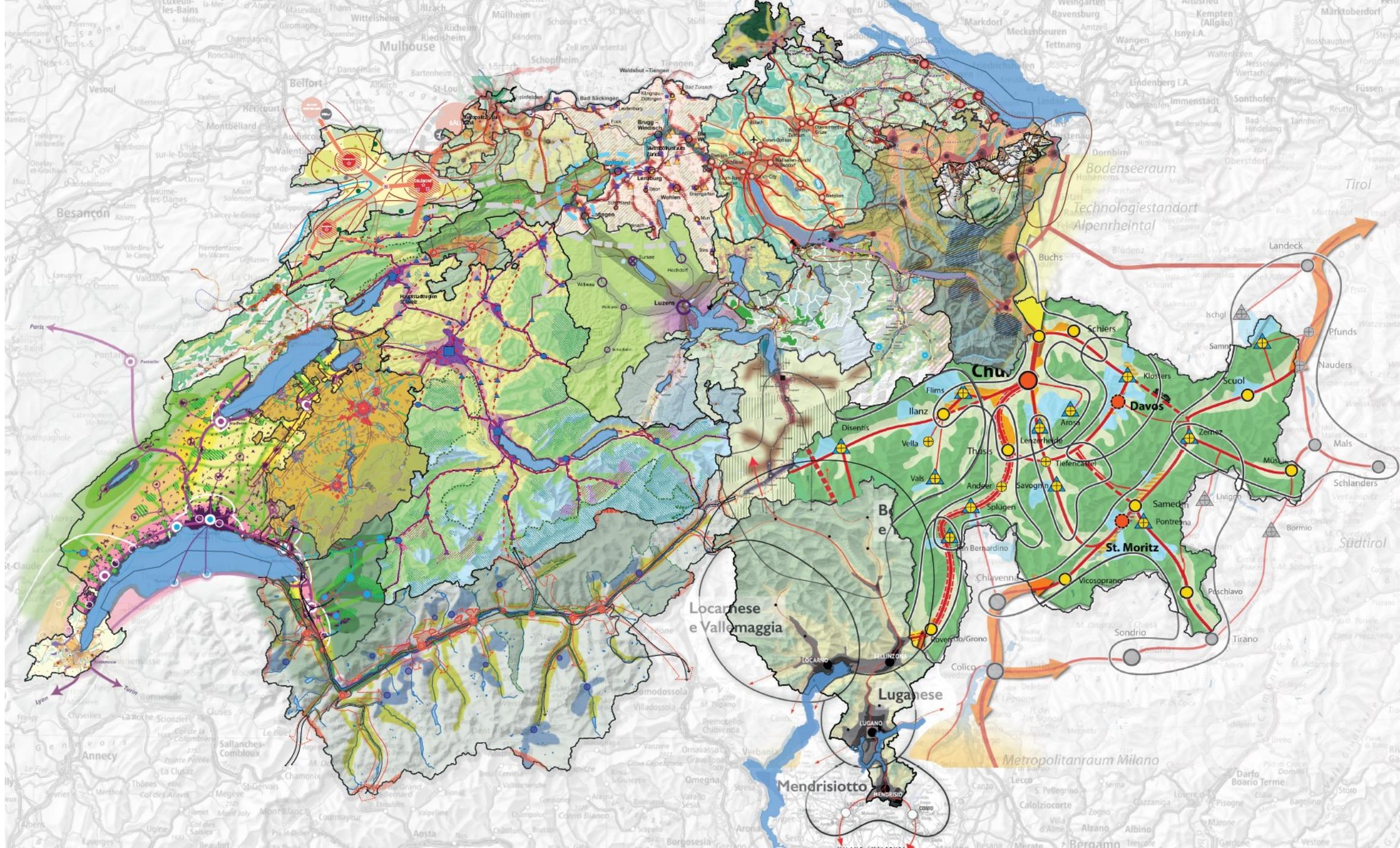
Welche Planungsparameter stehen im
Vordergrund?

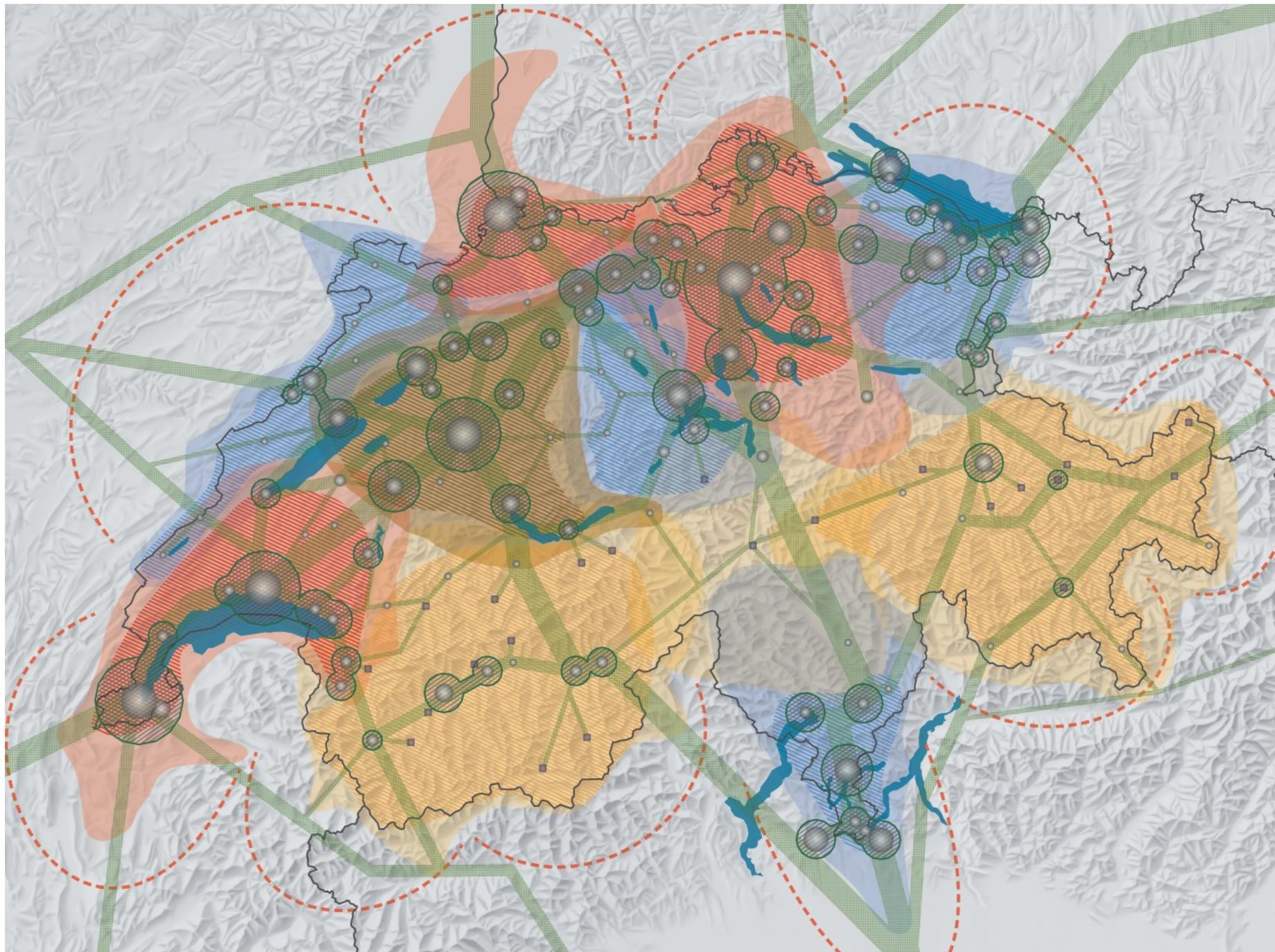
Lena Poschet ARE

SVWG Forum I Bern 2. Mai 2024



Raumkonzepte der Kantone





Strategie 1

Handlungsräume bilden und das polyzentrische Netz von Städten und Gemeinden stärken

- Polyzentrische Raumentwicklung fördern
- Stärken stärken, nicht überall alles
- In funktionalen Räumen zusammenarbeiten
- Räumliche Abstimmung mit Europa sicherstellen

Räumlich differenzierte Handlungsansätze

In Handlungsräumen planen (innerer / erweiterter Bereich)

- Grossstädtisch geprägte Handlungsräume

Metropolitanräume

Hauptstadtregion Schweiz

- Klein- und mittelstädtisch geprägte Handlungsräume

- Alpine Handlungsräume

Bestehende Kooperationen
in funktionalen Räumen ausbauen

Partnerschaften zwischen den grossstädtisch
geprägten Handlungsräumen fördern

Partnerschaften zwischen den Städten
und Agglomerationen fördern

Ländliche Zentren und alpine Tourismuszentren
untereinander und mit den Städten vernetzen

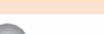
Grenzlage besser nutzen

Ausgangslage

Metropolitane, grossstädtische, mittelstädtische,
kleinstädtische und ländliche Zentren

Zentren von grossen alpinen Tourismusgebieten

Agglomerationen





Übersicht

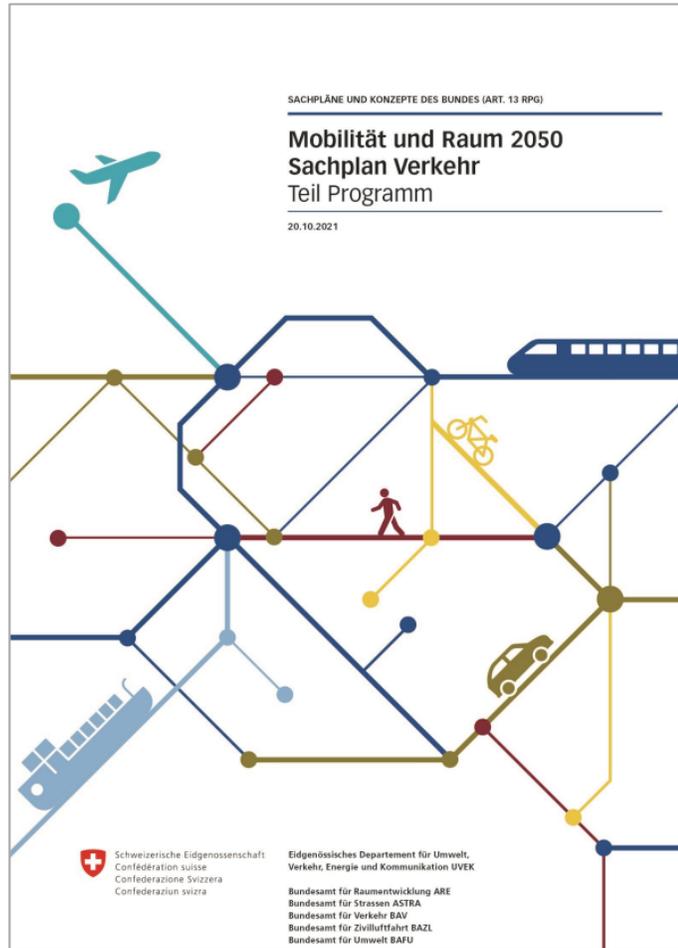
- Mobilität und Raum 2050 – Sachplan Verkehr Teil Programm
- Verkehrsperspektiven - Raum
- Agglomerationsprogramme - Fonds



Mobilität und Raum 2050

Teil Programm Sachplan Verkehr

Sachplan Verkehr, Teil Programm, 2021



Rahmen für die langfristige Entwicklung des gesamten schweizerischen Verkehrssystems im Einklang mit Raum- und Umweltaspekten.

Sachpläne nach Raumplanungsgesetz sind das wichtigste Raumplanungsinstrument des Bundes



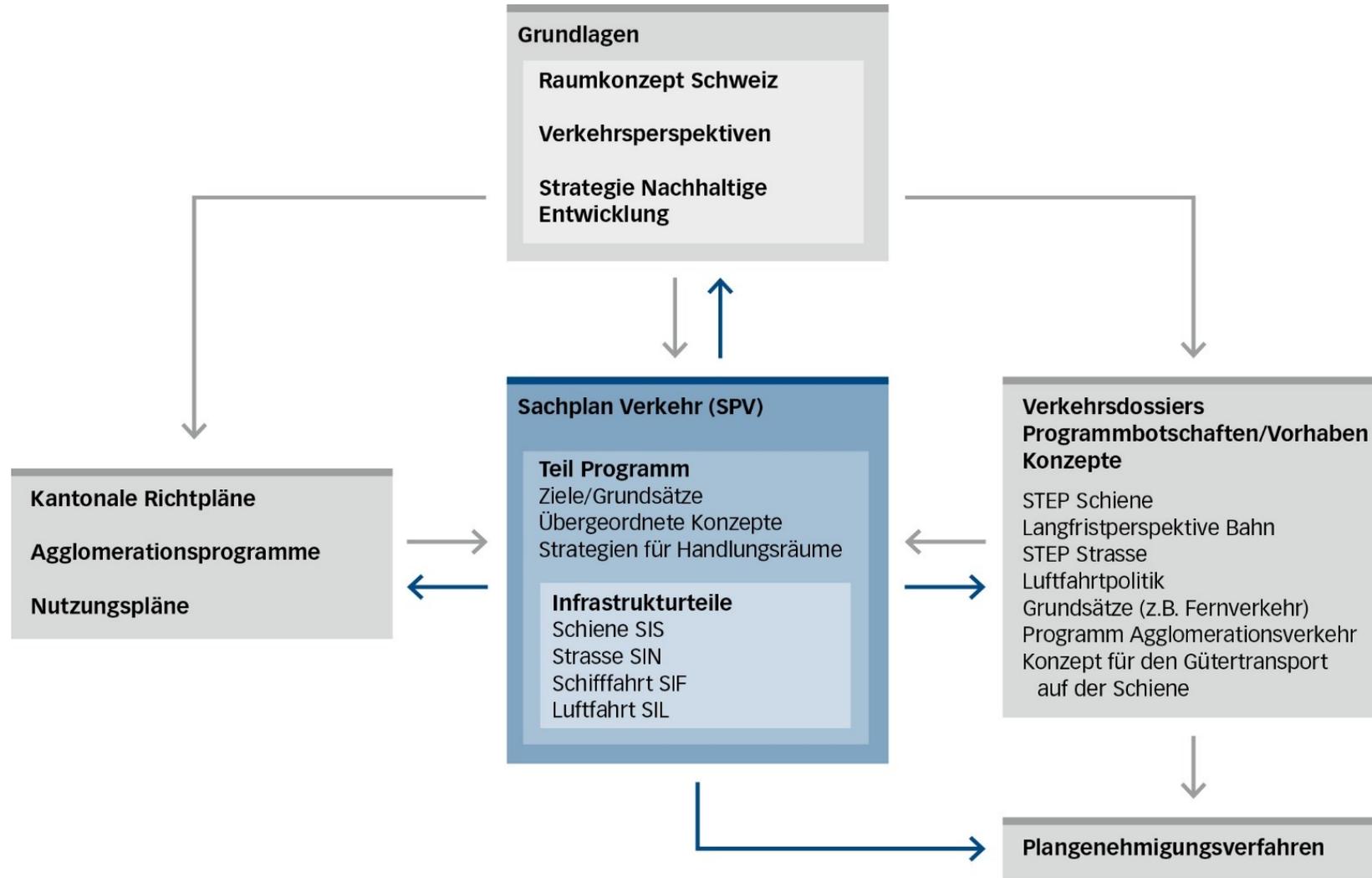
Mobilität und Raum 2050

- **Verbindliches** Planungsinstrument.
- **Verkehrsträgerübergreifende** Grundlage für die Koordination zwischen Raumentwicklung, Umwelt und Verkehrsinfrastrukturen von nationaler Bedeutung bildet.
- Wird in den **langfristigen Perspektiven** für die Bahn und die Nationalstrassen berücksichtigt.
- Grundlage für die **Überprüfung der kantonalen Richtpläne**.
- Unterstützt Bund, Kantone und Gemeinden die Abstimmung von Raum, Umwelt und Verkehr **gemeinsam und bestmöglich** zu tun.



Einbettung in die Instrumente

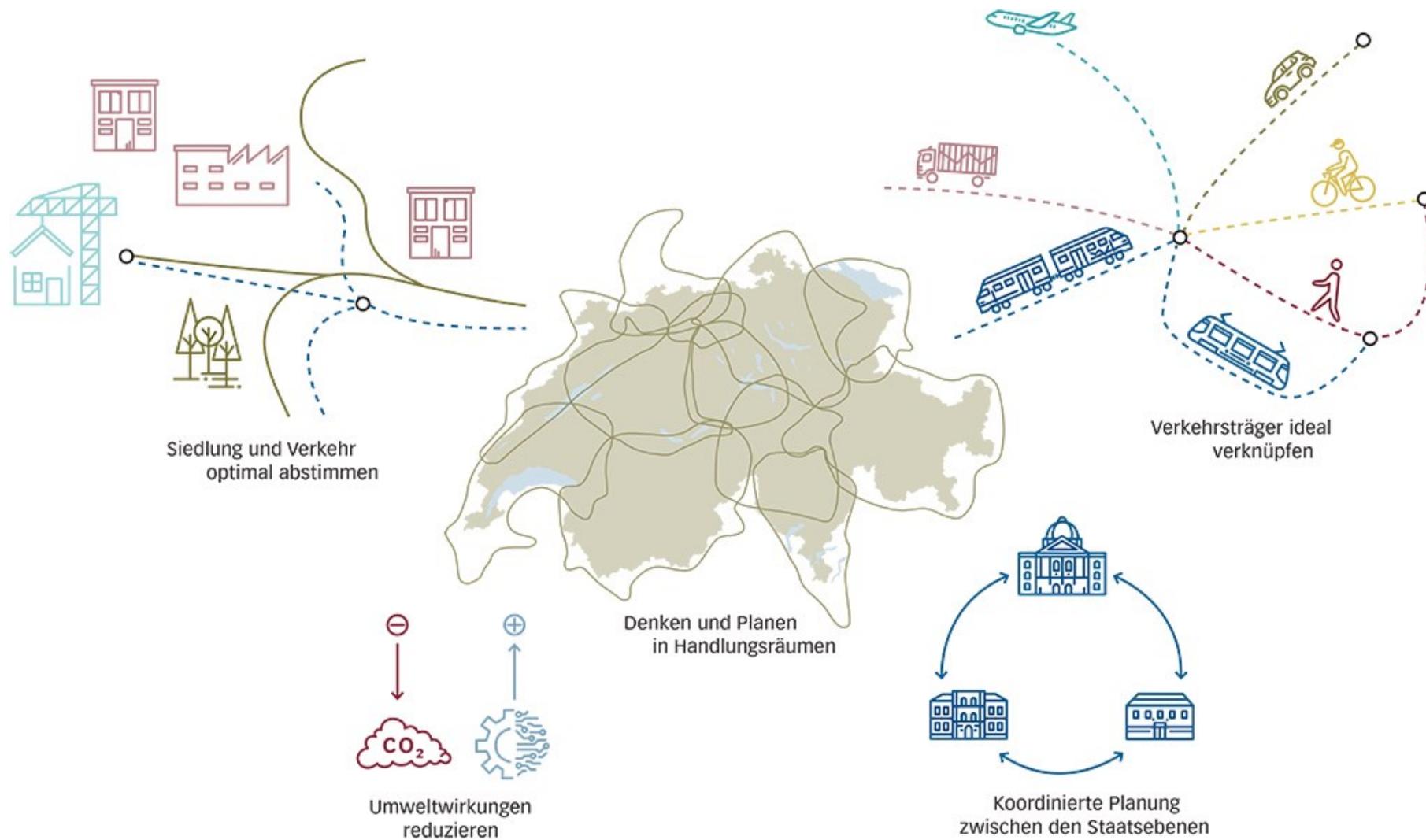
Sachplan Verkehr, Teil Programm, 2021





Zielbild Mobilität Raum und Umwelt

Sachplan Verkehr, Teil Programm, 2021

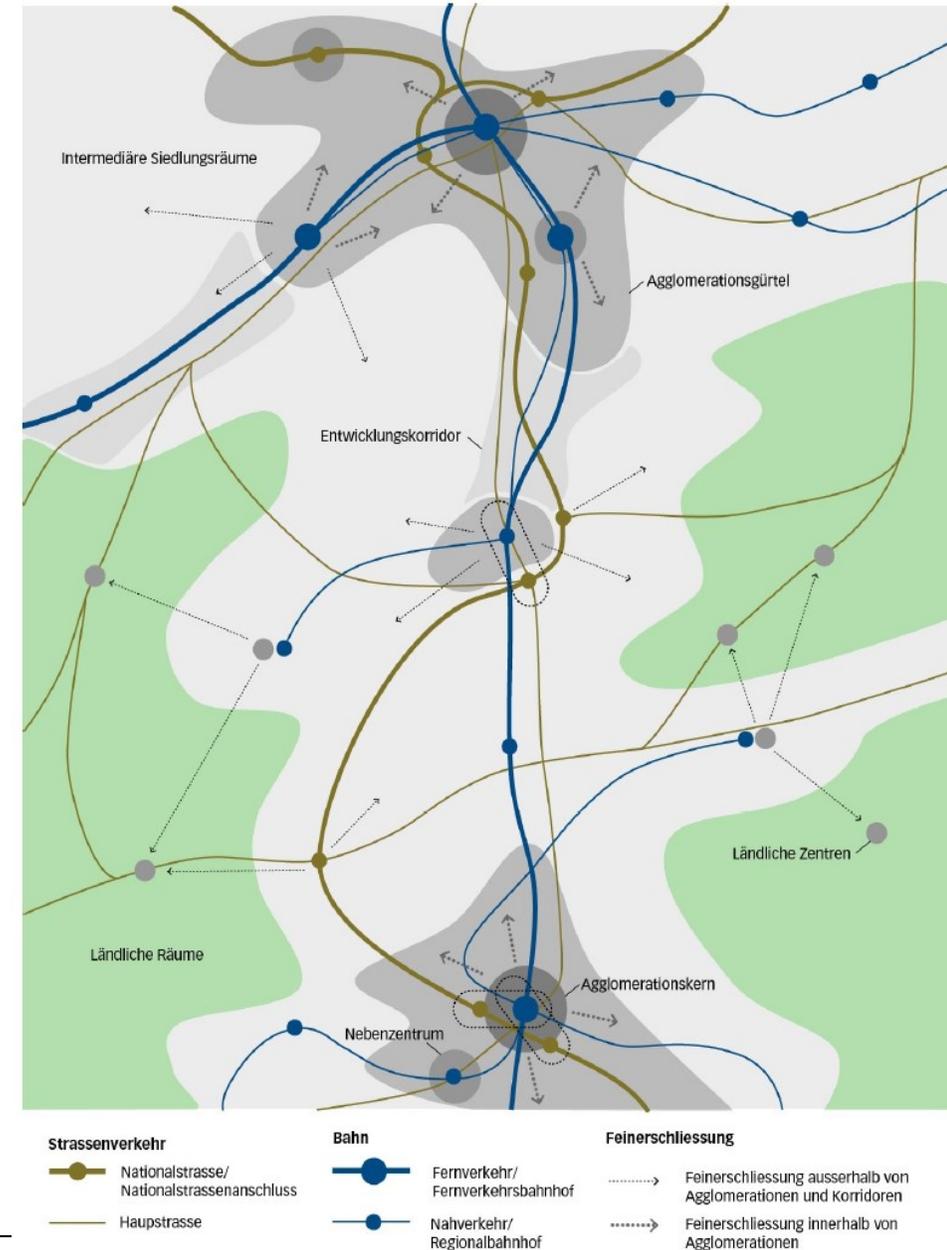
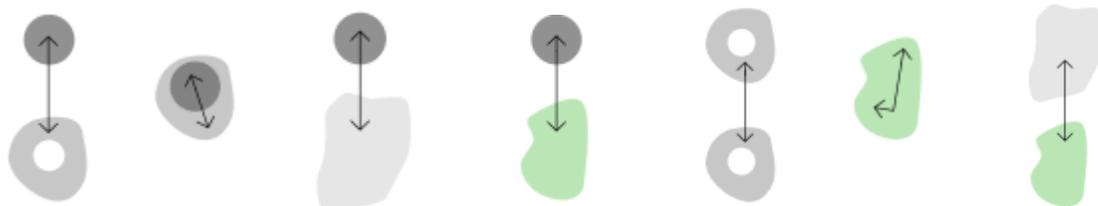




Grundsätze und Zielsetzungen

Verkehrsinfrastrukturen werden zweckgerecht und effizient eingesetzt :

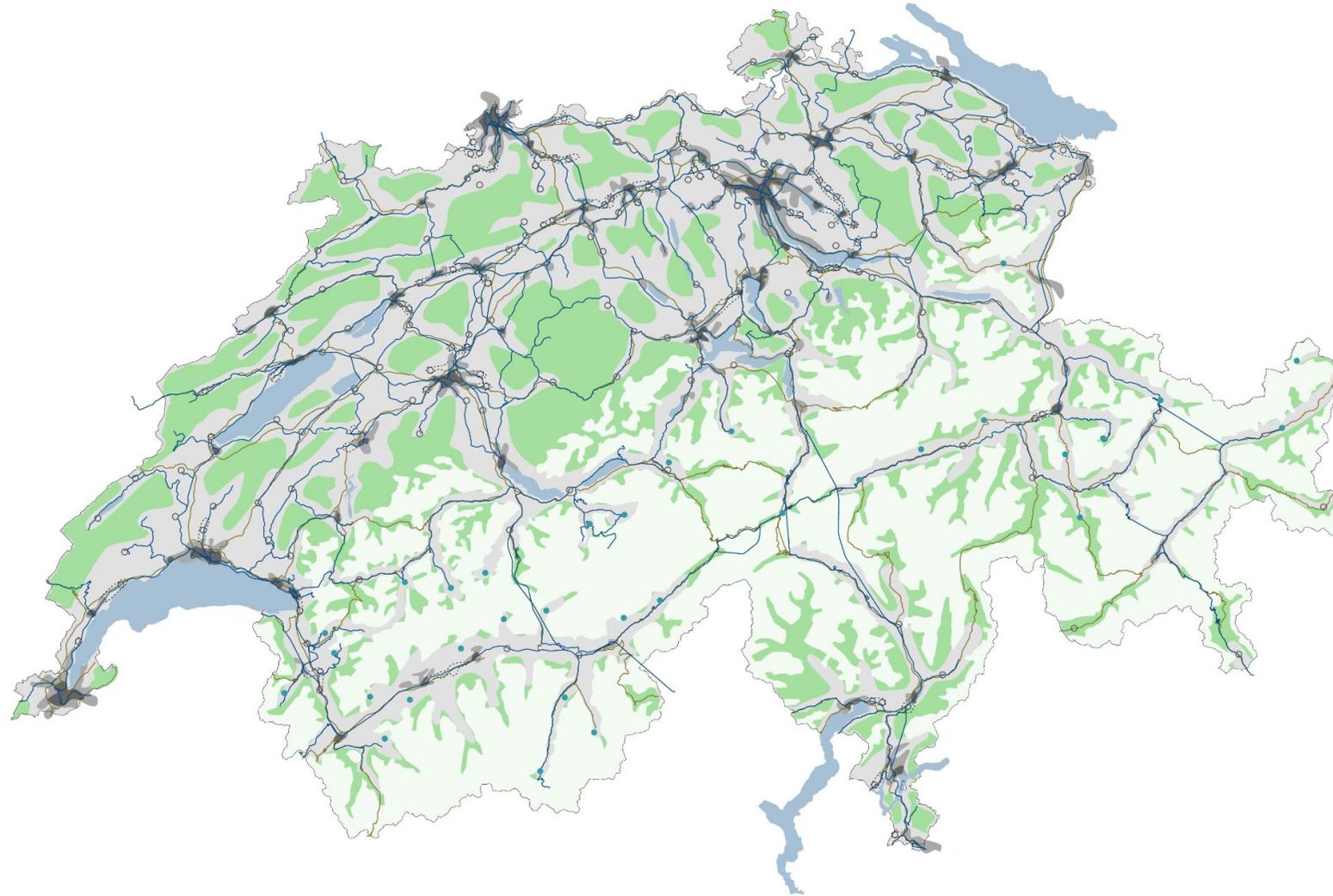
- Verknüpfung der Verkehrsträger zu intermodalen Wegeketten (Mensch und Mobilität im Zentrum)
- Bundesinfrastrukturen unterstützen im Verbund mit den nachgelagerten Netzen die gewünschte räumliche Entwicklung
- Raumtypen sind ihrer Funktionalität entsprechend erschlossen





Basiskarte der gewünschten Raumentwicklung

Sachplan Verkehr, Teil Programm, 2021



Raumtypen

- Agglomerationskern
- Agglomerationsgürtel und übrige urbane Räume
- Intermediäre Siedlungsräume
- Ländliche Räume
- Alpine unproduktive Flächen
- ⋯ Entwicklungskorridore

Zentren

- Regionale und ländliche Zentren
- Tourismus Zentren

Verkehrsinfrastruktur

- Bahn
- Haupt-/Nationalstrasse



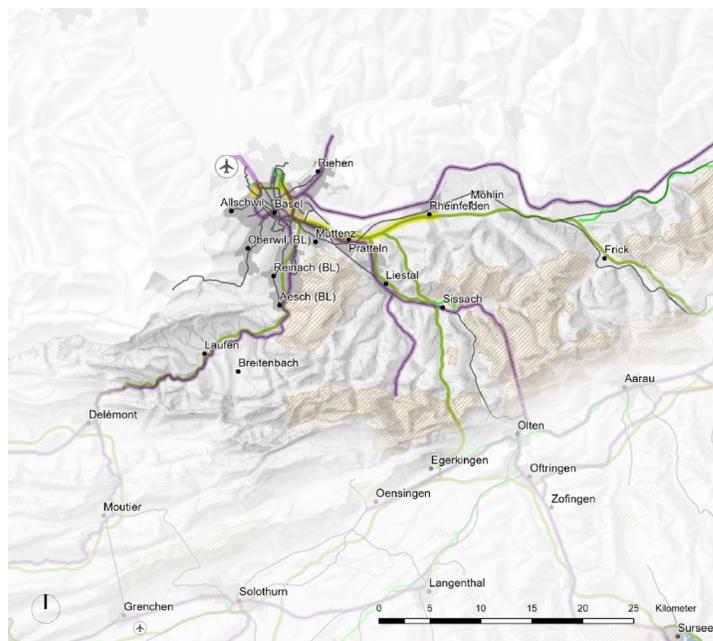
Zusammenarbeit und gemeinsame Grundlagen

- Die Infrastrukturplanung findet zwischen den Verkehrsträgern wie auch zwischen den Staatsebenen abgestimmt statt. Auch in Zusammenarbeit mit privaten Akteuren.
- Raumentwicklung und Verkehrsinfrastruktur- und Angebotsentwicklung gehen Hand in Hand.
- Die Schnittstellen zwischen den Infrastrukturplanungen des Bundes und den Agglomerationsprogrammen werden laufend koordiniert.
- Sachpläne des Bundes und kantonale Richtpläne sind abgestimmt.



Konkretisierung in Handlungsräumen

Sachplan Verkehr, Teil Programm, 2021



- Achsen mit Kapazitätserweiterung Schiene
- Achsen mit Kapazitätserweiterung Strasse
- Schiennetz
- Nationalstrassen
- Hauptstrassen
- Landesflughafen
- Regionaflughafen
- BLN

Ausgangslage

ÖV⁴⁹

Handlungsbedarf

Die S-Bahn Basel stösst an ihre Leistungsgrenzen. Abhilfe kann deren Ausbau innerhalb des städtischen Gebietes des Metropolitanraums schaffen, wobei im Fokus Kapazitätserweiterungen und neue Haltepunkte stehen («Herzstück»). Dieser Ausbau dient dazu, den ÖV noch leistungsfähiger zu machen und den Modal-Split insbesondere auch in den peripheren Regionen des Metropolitanraums zugunsten des ÖV zu verschieben. Allerdings soll dadurch keine generelle Erreichbarkeitsverbesserung in den peripheren Gebieten ausserhalb der Agglomerationsräume und Entwicklungsachsen erfolgen, um der Zersiedlung keinen weiteren Vorschub zu leisten.

Pendlereinzugsgebiete insbesondere in F sind nicht überall hinreichend mit dem ÖV erschlossen. Auch aufgrund der zahlreichen zentrumsnahen Parkplätze überwiegt beim Quell-/Zielverkehr nach wie vor der MIV.

Stossrichtung

Eine Verkehrsnetzplanung über die Landesgrenzen ist erfolgt. Es gilt nun das trinationale Angebotskonzept, das den ÖV in der gesamten Region fördert, mit dem Ziel die Stärkung des ÖV-Angebots auch nach F und D auch im Rahmen der Agglomerationsprogramme umzusetzen. Dieses ist mit weiteren Lenkungsmaßnahmen wie die Förderung von P+R im ausländischen Teil der Agglomeration zu begleiten.

Ein effizientes trinationales S-Bahnsystem mit Durchbindungen ermöglicht die Vernetzung der Arbeitsplatzgebiete entlang der Bahnachsen und eine bessere Erschliessung der Innenstadt Basels. Zudem ist das städtische Tramnetz zu optimieren, welches als Subsystem das trinationale S-Bahnsystem ergänzt. Die Fahrplanstabilität des strassengebundenen ÖV ist sicherzustellen.

Güterverkehr

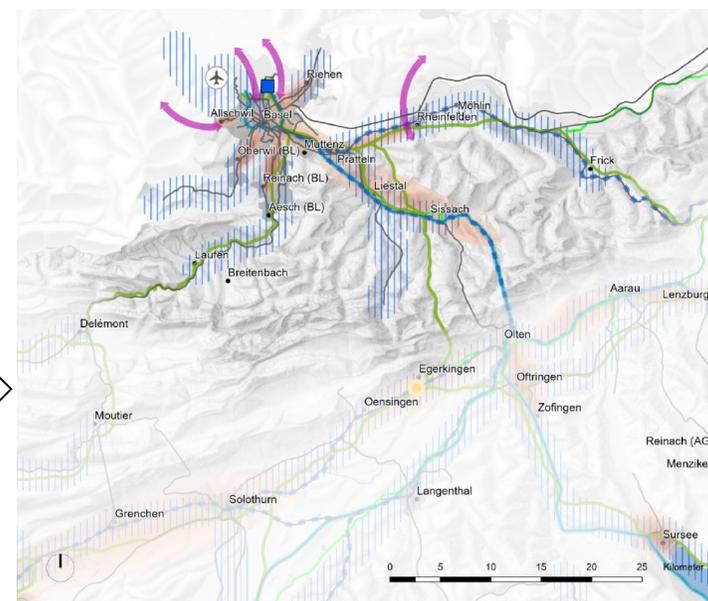
Handlungsbedarf

Durch die angestrebte Innenentwicklung in urbanen Räumen erhöht sich der Druck auf Güterumschlags- und Logistikflächen in diesen Gebieten und die erforderlichen Anlagen werden zunehmend in peripherere Regionen verdrängt. Dies führt zu verlängerten Transportwegen und, durch die zunehmende Verlagerung von Transportleistungen auf die Strasse, zu einer Entbündelung der Güterverkehrsströme und damit zu einer höheren Belastung des Strassennetzes.

Stossrichtung

Das Bündelungspotenzial der verschiedenen Verkehrsträger wird genutzt, um Güter gebündelt und effizient möglichst nahe zu den Endverbraucherinnen und Endverbrauchern zu transportieren. Die dafür erforderlichen Umschlagflächen sowohl auf der Verlade- wie auch Entlade-seite sind planerisch und grundeigentümerverbindlich zu sichern. In diesem Kontext ist die Anbindung der Rheinschiff-fahrt an den Gateway Basel-Nord von zentraler Bedeutung. Über diesen wird die Versorgung und die Import/Export Verkehre führen. Der Kleinhühner Hafen wird zurückgebaut.

Eine leistungsfähige multimodale Verbindung zum Ausland



- Koordination trimodaler Güterumschlag
- grenzüberschreitende Förderung ÖV Modal Split
- Übergeordnete ÖV-Achsen mit Güterverkehr
- Übergeordnete ÖV-Achsen mit internationalem Personenverkehr
- Gebiete mit besonderem Potenzial zur Erhöhung des ÖV-Anteils
- Umgang mit erhöhten Nutzungsansprüchen an die Infrastruktur (inkl. Übergänge zwischen Nationalstrassen und dem nachgelagerten Strassennetz)
- Schiennetz
- Nationalstrassen
- Hauptstrassen
- Landesflughafen

räumliche Verortung



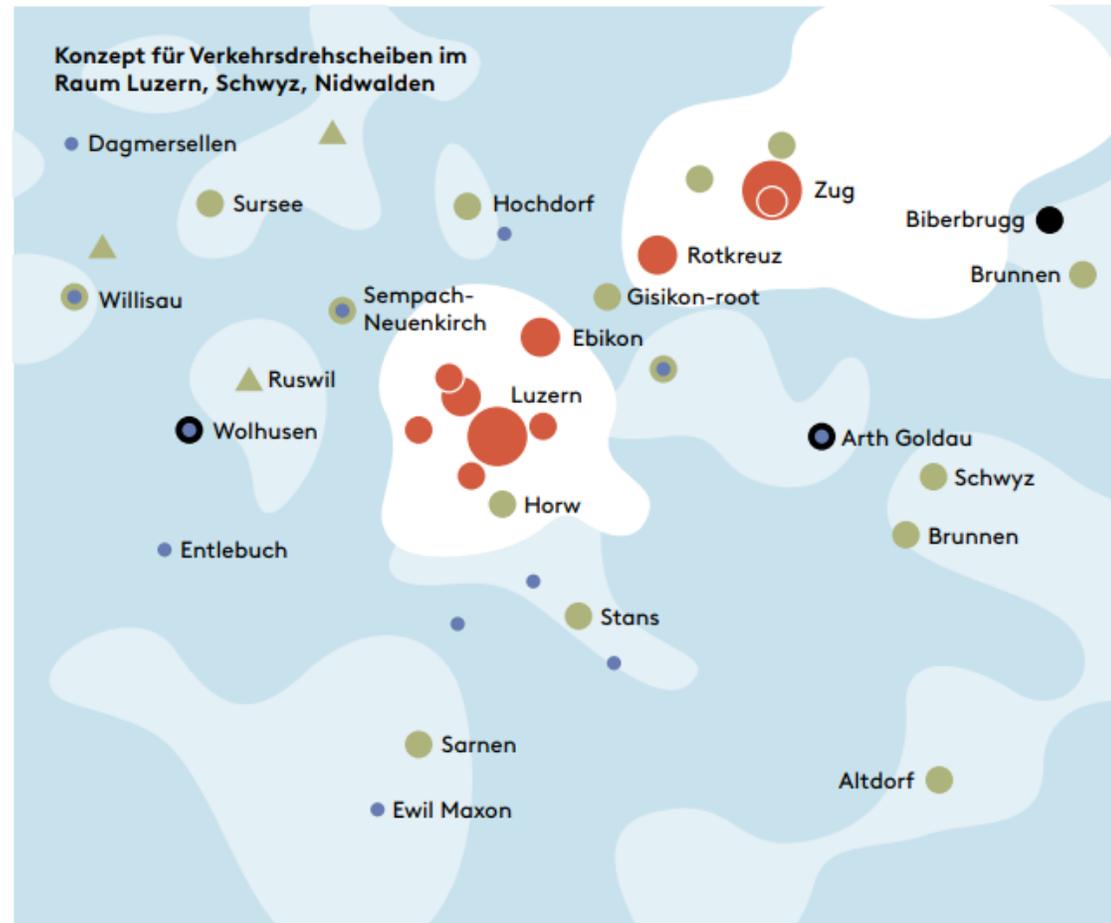
Was wurde schon erreicht?

- Etablierung einer gemeinsamen Diskussion zu handlungsraumspezifischen Ausgangslagen und Herausforderungen
- Objektive Handlungsraumbetrachtung (und damit Vergleichbarkeit)
- Kenntnis der jeweiligen Haltungen (wo besteht Konsens, wo bestehen differierende Haltungen?)
- «Gemeinsamer Nenner» zu Stossrichtungen konnten in den Handlungsraumstrategien festgehalten werden
 - ▶ Die Handlungsräume als Planungs- und Handlungsebenen haben sich soweit bewährt – z.B. auch bei Diskussionen zu Raum und Angebot bei Bahn 2050.



Fokus Verkehrsdrehscheiben

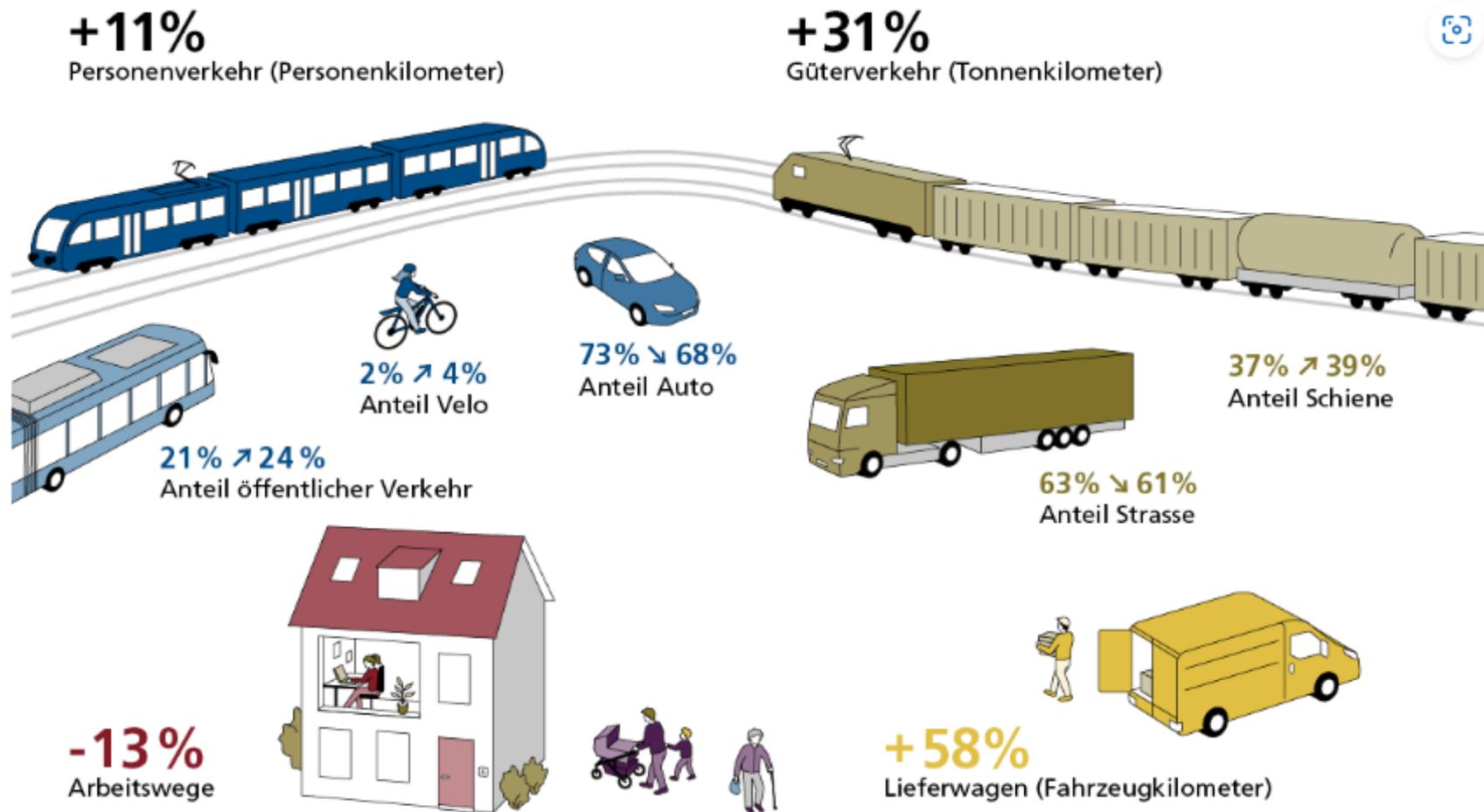
- Erreichbarkeit verbessern
- Effizientes Umsteigen
- Integration von Mobilitätsangeboten



- ÖV-ÖV-Verkehrsdrehscheiben**
 - Hauptverkehrsdrehscheibe
 - Sekundäre Verkehrsdrehscheibe
 - Stadt-/Quartierverkehrsdrehscheibe
 - Vernetzungsdrehscheibe
 - Regionale Verkehrsdrehscheibe
 - ▲ Regionale Busdrehscheibe
- ÖV-MIV-Verkehrsdrehscheiben**
 - Verkehrsdrehscheibe zur MIV-Bündelung
- Lage im Raum**
 - Gemeinden in mittleren und grösseren Agglomerationen
 - Zentrumsgemeinden ausserhalb von Agglomerationen; periurbane und ländliche Gemeinden



Verkehrsperspektiven - Raum





Verkehrsperspektiven Szenario Basis

Das Szenario Basis leitet sich direkt aus dem Sachplan Verkehr ab.

Das Szenario beinhaltet verkehrspolitische Massnahmen zur Förderung ressourceneffizienter Mobilität und somit der Nachhaltigkeit:

- Mobilität:
- Langsamverkehr wird stark zunehmen
 - der MIV verteuert sich gegenüber ÖV
 - Arbeitswege und Geschäftsreisen reduzieren sich deutlich
 - Freizeitverkehr nimmt stark zu
- das Szenario Basis, ein «Wunschscenario», beruht auf der gesellschaftlichen **Akzeptanz** der vorgeschlagenen Massnahmen



Grundannahmen Szenario Basis

Entwicklungsstrategien und Handlungsgrundsätze des Sachplans Verkehr, Teil Programm :

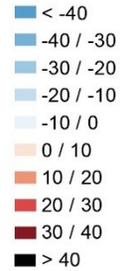
- **Förderung** der **polyzentrischen Siedlungsentwicklung** durch das Gesamtverkehrssystem. Die **Siedlungsentwicklung nach innen** durch Netzdesign gestärkt (A1)
- Ein räumlich und zeitlich **angemessenes Erreichbarkeitsniveau** wird weiterhin in allen Landesteilen und für alle Nutzergruppen im Personenverkehr sichergestellt (A2)
- **Die Verkehrsmittel** (inkl. Fuss- und Veloverkehr) werden im Personenverkehr entsprechend ihrer Stärken wirkungsvoll miteinander **kombiniert** (V1)
- Nachfragelenkung so, dass die Potenziale des bestehenden Gesamtverkehrssystems vor der Realisierung von weiteren Aus- und Neubauten ausgeschöpft werden (V4)



Räumliche Entwicklung 2050 - Verkehrsperspektiven

Bevölkerungsentwicklung 2017-2050 Szenario BASIS

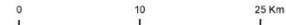
Relative percentage change
compared with the national average
in the number of inhabitants in
MNTP traffic zones



Alpine unproduktive Flächen

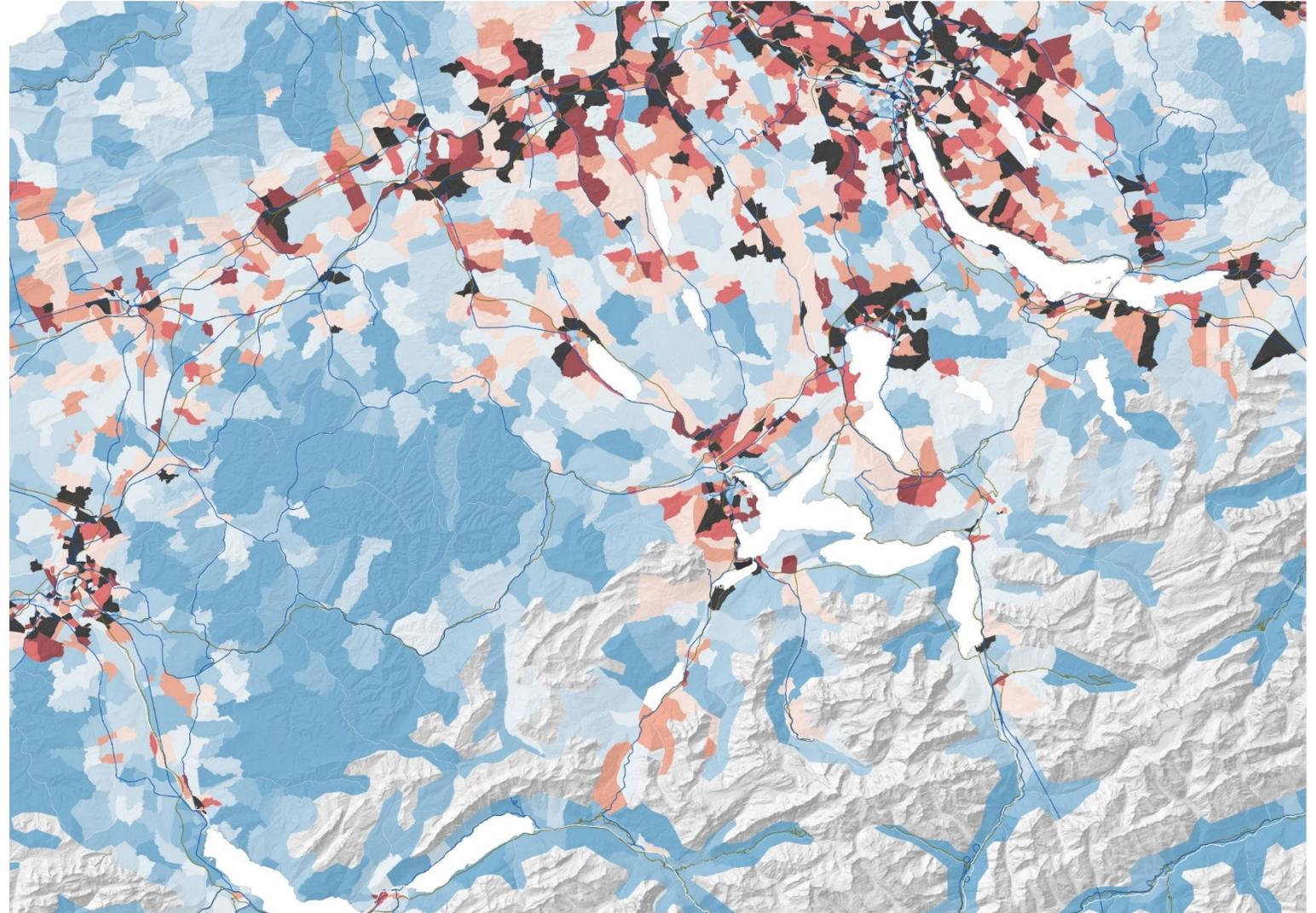
Verkehrsinfrastruktur

- Bahn
- Haupt-/Nationalstrasse



N ↑ - Format A1 - Maßstab 1 : 150.000
Quellen: Verkehrsperspektiven 2050
Strukturdaten-Variablenbeschreibung, Szenario BASIS
ARE

Traitement des données et représentation graphique ARE,
Section Planifications fédérales
Responsables : Roberto Segá, Martin Tschopp





Räumliche Entwicklung - Raum und Mobilität 2050

Sachplan Verkehr, Teil Programm, 2021

Basiskarte für die gewünschte räumliche Entwicklung

Raumtypen

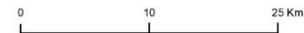
- Agglomerationskern
- Agglomerationsgürtel und übrige urbane Räume
- Sekundäre urbane Räume (UMZ)
- Intermediäre Siedlungsräume
- Ländliche Räume
- Alpine unproduktive Flächen
- Entwicklungskorridore

Zentren

- Regionale und ländliche Zentren
- Tourismus Zentren

Verkehrsinfrastruktur

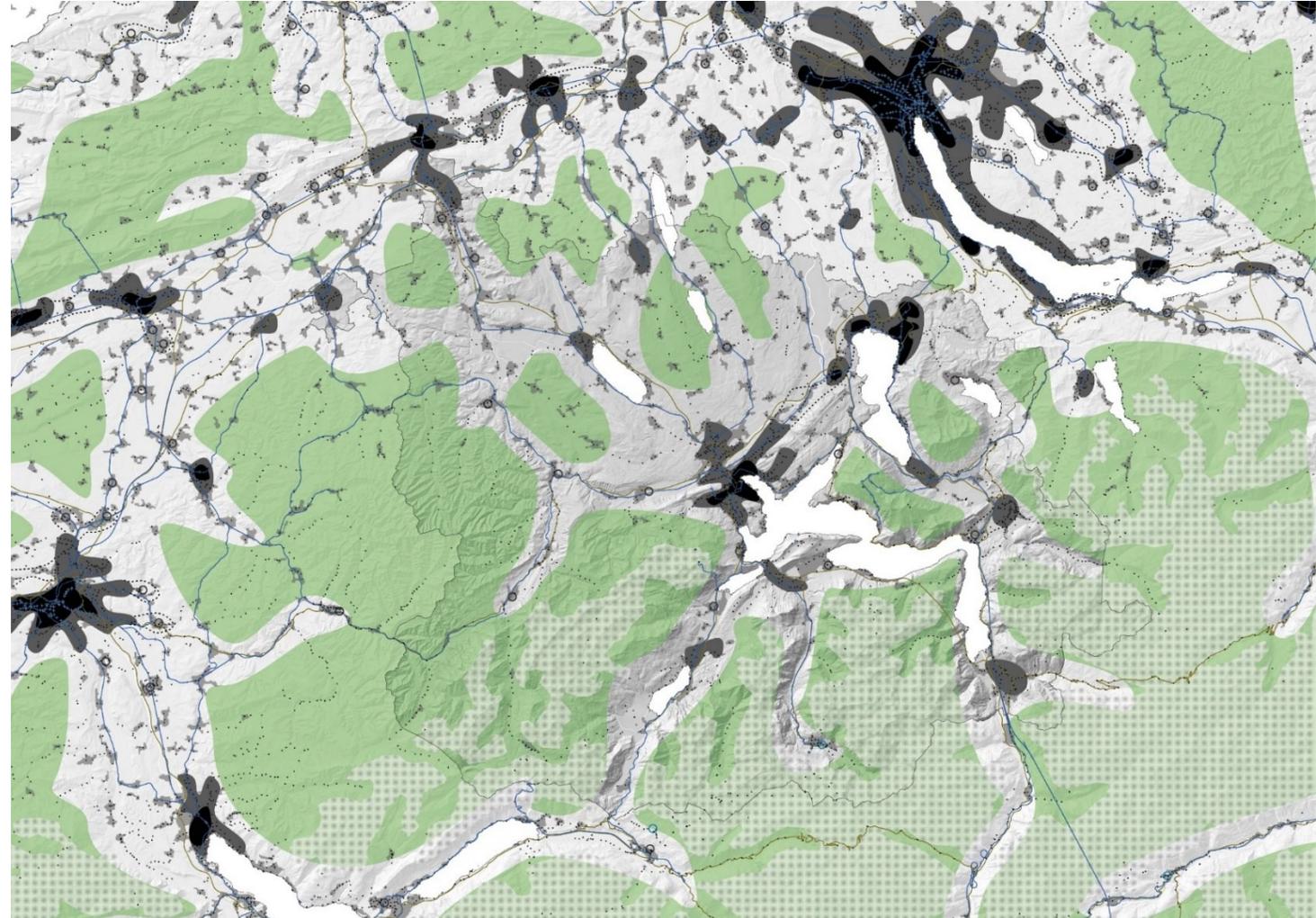
- Bahn
- Haltestellen ÖV
- Haupt-/Nationalstrasse



N 1 - Format A1 - Maßstab 1 : 150 000
Siehe: Mobilität und Raum 2050
Sachplan Verkehr Teil Programm

Traitement des données et représentation graphique ARE,
Section Planifications fédérales
Responsables : Roberto Segal, Martin Tschopp

© ARE-Bundesplanungen, 08.2022





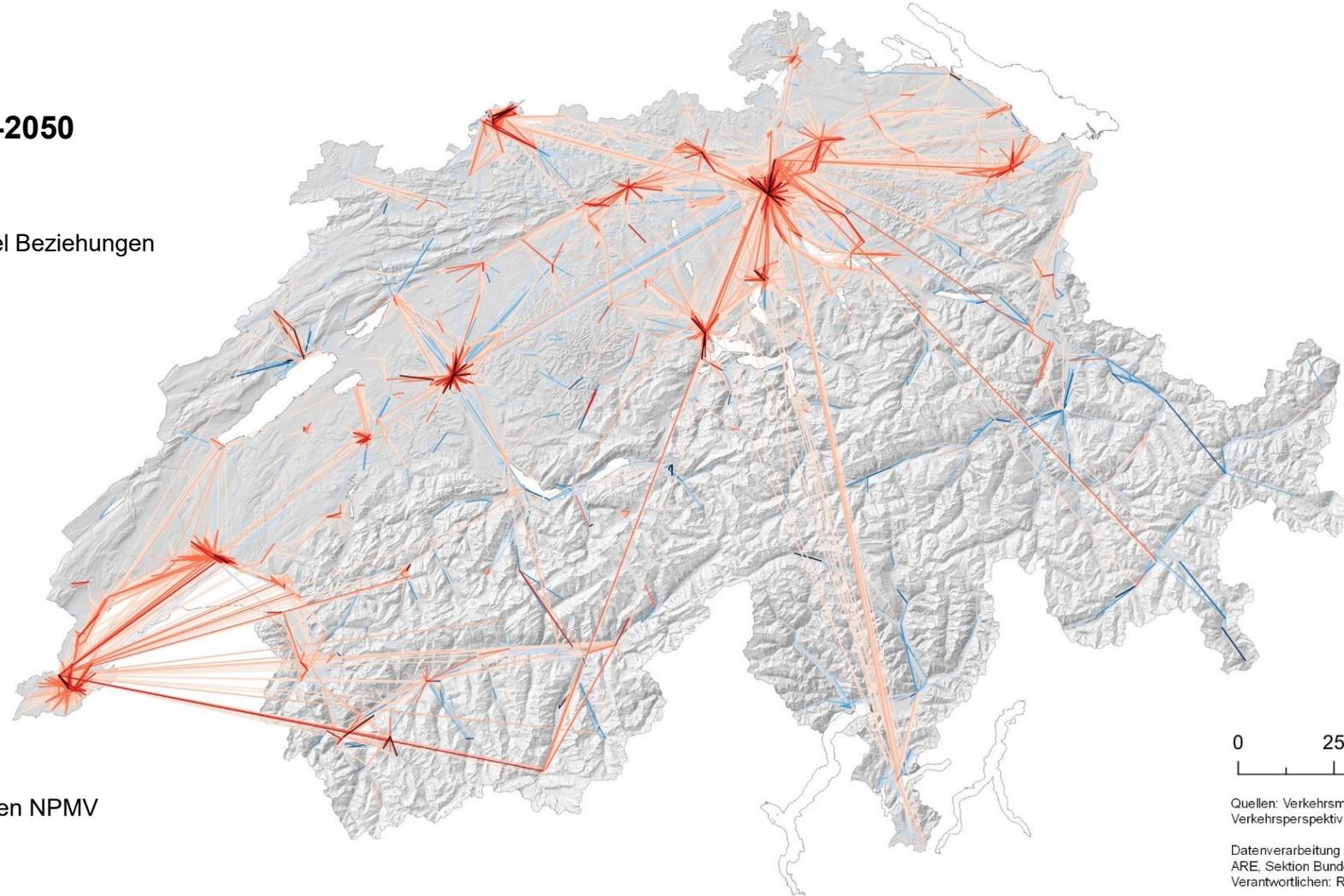
Entwicklung ÖV Beziehungen Szenario Basis 2050

Entwicklung ÖV 2017-2050 BASIS Szenario

Absolute Entwicklung Quell-Ziel Beziehungen
DWV ÖV (Zug + Tram)

- > 222 (max 474)
- 122 / 222
- 64 / 122
- 34 / 64
- 20 / 34
- -40 / -20
- -74 / -40
- -132 / -74
- -236 / -132
- < -236 (min -404)

Datenaggregation Verkehrszonen NPMV
auf Hexagone mit 500m Radien



0 25 50 km

Quellen: Verkehrsmodellierung im UVEK (VM-UVEK)
Verkehrsperspektiven 2050, ARE

Datenverarbeitung und grafische Darstellung:
ARE, Sektion Bundesplanungen
Verantwortlichen: Roberto Segal, Martin Tschopp

© ARE-Bundesplanungen, 05.2023

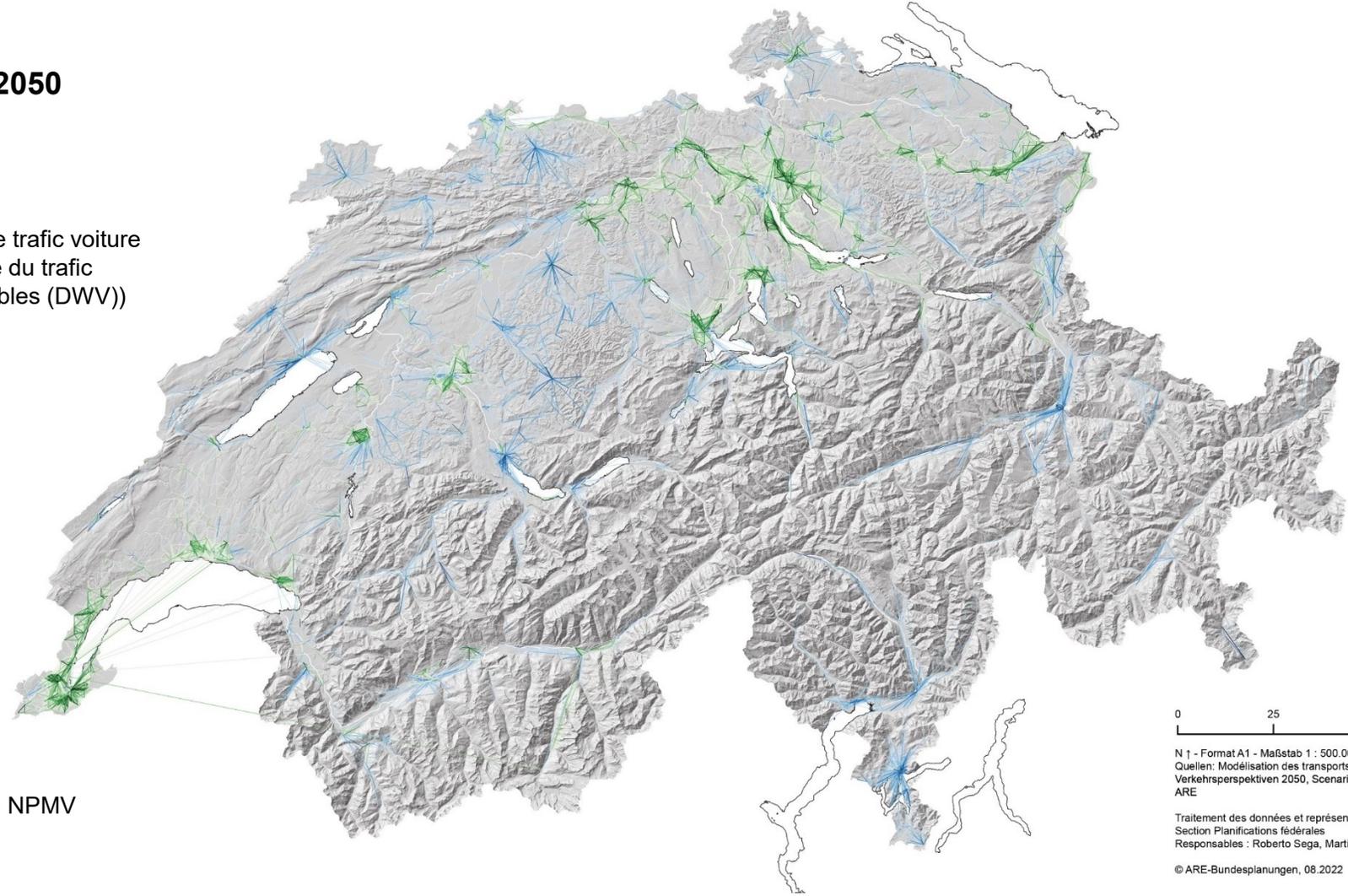


Entwicklung MIV Beziehungen Szenario Basis 2050

Entwicklung MIV 2017-2050 BASIS Szenario

Variation absolue de la charge de trafic voiture
particulière (PW) selon la matrice du trafic
journalier moyen des jours ouvrables (DWV))

- 103 / 236
- 61 / 103
- 36 / 61
- 20 / 36
- 10 / 20
- -10 / -19
- -19 / -35
- -35 / -64
- -64 / -141
- -141 / -261



Datenaggregation Verkehrszonen NPMV
auf Hexagone mit 500m Radien

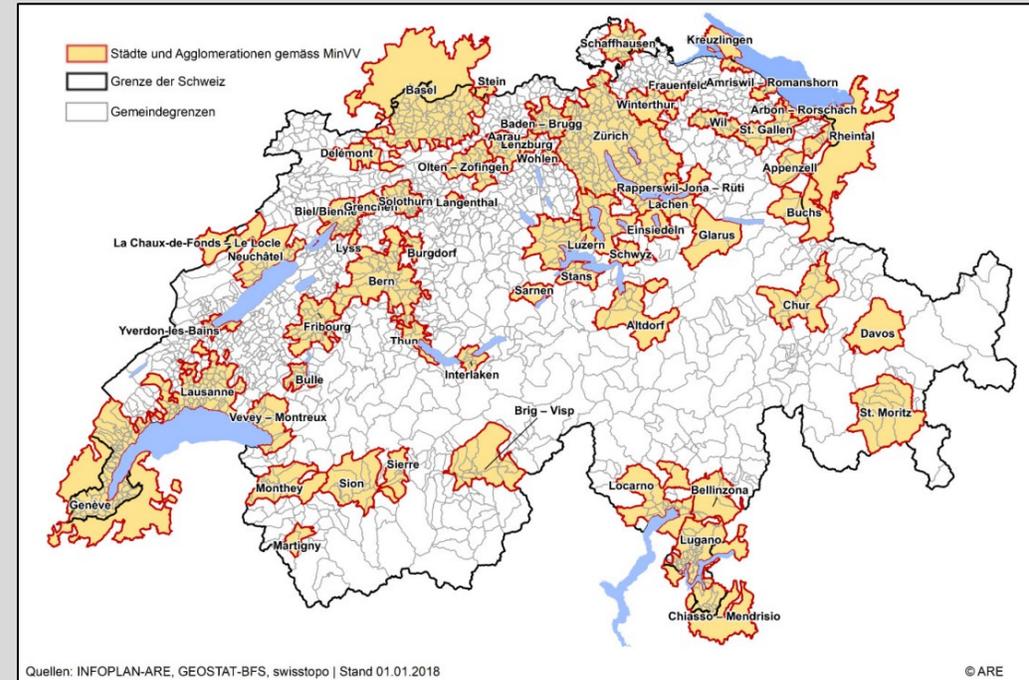
0 25 50 Km
N 1 - Format A1 - Maßstab 1 : 500.000
Quellen: Modélisation des transports au DETEC (VM-UVEK)
Verkehrsperspektiven 2050, Szenario BASIS
ARE
Traitement des données et représentation graphique ARE,
Section Planifications fédérales
Responsables : Roberto Segá, Martin Tschopp
© ARE-Bundesplanungen, 08.2022



Programm Agglomerationsverkehr

Ab 05.10.2006 über
Infrastrukturfonds: 6 Mrd. CHF

Ab. 01.01.2018 über
Nationalstrassen- und
Agglomerationsverkehrs-fonds
NAF unbefristet



- 59 beitragsberechtigte Städte und Agglomerationen
- Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturen
- Grenzüberschreitende Mitfinanzierung möglich



Koordination Agglomerationsverkehr und Nationaler Strassen- und Schienenverkehr

Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF
Ab 01.01.2018

Nationalstrasse



Unterhalt + Neubau

Agglomerationsverkehr



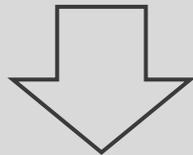
Langsamverkehr



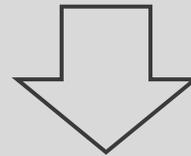
Strasse



Schiene / Tram



STEP Strasse

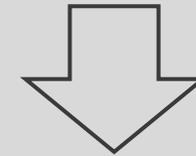


Programm Agglomerationsverkehr PAV

Bahninfrastrukturfonds BIF
Ab 01.01.2017



Eisenbahn



STEP Bahn