

Sitzung vom 11. Dezember 2024

**1273. Anfrage (Wann erarbeitet der Kanton Zürich einen Plan für Verkehrsdrehscheiben?)**

Kantonsrat Felix Hoesch, Zürich, Kantonsrätin Rosmarie Joss, Dietikon, und Kantonsrat Markus Bärtschiger, Schlieren, haben am 30. September 2024 folgende Anfrage eingereicht:

Verkehrsdrehscheiben<sup>1</sup> (VDS) sind Orte, an denen mehrere Verkehrsträger aufeinandertreffen. Verkehrsmittel wie Auto, Zug, Bus, Velo oder Sharing-Angebote verzahnen sich hier. Sie fördern das Umsteigen auf das beste Verkehrsmittel. Andere Kantone sind aktiv dabei, ihre Verkehrsdrehscheiben zu planen. So gibt es für den Kanton Luzern<sup>2</sup> eine ausführliche Dokumentation. Im Kanton Aargau gibt es ein Umsetzungskonzept «Kombinierte Mobilität<sup>3</sup>». Aus dem Kanton Zürich hört man noch nichts.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat und indirekt den ZVV um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Erarbeitet der Kanton Zürich eine Umsetzungsstrategie für VDS? Falls ja, bis wann?
2. Sind Ausbaustandards bei den verschiedenen Typen von VDS geplant? Falls ja, welche?
3. Welche Punkte im Kanton Zürich sind als VDS vorgesehen und welche Typen von VDS sind jeweils dort geplant?
4. An welchen VDS braucht es Ausbauten beim öffentlichen Verkehr?
5. An welchen VDS gibt es zusätzliche Abstellplätze für private Velos oder Autos?
6. An welchen VDS gibt es Ladestationen für private E-Bikes oder Elektroautos?
7. Was für Sharing-Angebote sind an den VDS geplant?
8. Wie ist die Zusammenarbeit mit privaten Unternehmen geplant, z. B. Sharing-Anbietenden, Cafés, Reparaturwerkstätten, Convenience Stores?

<sup>1</sup> <https://www.are.admin.ch/are/de/home/mobilitaet/programme-und-projekte/verkehrsdrehscheiben.html>

<sup>2</sup> [https://www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/verkehr/dokumente/bericht/schlussbericht\\_lu.pdf.download.pdf/Schlussbericht\\_VDS%20Handlungsraum\\_LU.pdf](https://www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/verkehr/dokumente/bericht/schlussbericht_lu.pdf.download.pdf/Schlussbericht_VDS%20Handlungsraum_LU.pdf)

<sup>3</sup> <https://www.ag.ch/media/kanton-aargau/bvu/mobilitaet-und-verkehr/kombinierte-mobilitaet/2021-08-12-uk-kombinierte-mobilitaet-formatiert.pdf>

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion  
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Felix Hoesch, Zürich, Rosmarie Joss, Dietikon, und Markus Bärtschiger, Schlieren, wird wie folgt beantwortet:

Verkehrsdrehscheiben (VDS) stellen wichtige Vernetzungspunkte zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern dar. Angestossen durch das landesweite «Programm Verkehrsdrehscheiben» und den damit verknüpften Anforderungen des Bundes an die Agglomerationsprogramme der 5. Generation entwickelt die Volkswirtschaftsdirektion bzw. das Amt für Mobilität unter Einbezug weiterer kantonalen Stellen derzeit ein kantonales Konzept Verkehrsdrehscheiben. Vorgesehen ist auch der Einbezug der Planungsregionen. Die Erarbeitung soll bis Ende 2025 abgeschlossen sein. Die Beantwortung der Fragen 1–3 kann deshalb derzeit nur summarisch erfolgen. Eine ortsspezifische Beantwortung ist nicht möglich.

Zu Fragen 1–3:

Entsprechend den übergeordneten verkehrlichen Zielen des Kantons Zürich, insbesondere dem kantonalen Richtplan, dem Gesamtverkehrskonzept 2018 (RRB Nr. 25/2018) und der Strategie Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität im Kanton Zürich (RRB Nr. 729/2021) sollen multimodale Umsteigeeinrichtungen (Verkehrsdrehscheiben) die Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr (öV) sowie den Fuss- und Veloverkehr unterstützen. Bislang fehlt eine konzeptionelle Grundlage zur Entwicklung der VDS im Kanton.

Im Konzept VDS ist eine differenzierte Typisierung von VDS vorgesehen, welche deren Lage im Raum, das Angebot und die Vernetzung der Verkehrsträger untereinander berücksichtigt. Mit dem Konzept wird ein Zielbild für VDS im Kanton Zürich erarbeitet und damit eine Fachgrundlage für den Diskurs über Multimobilität und die langfristige Weiterentwicklung der Umsteigeeinrichtungen geschaffen.

Auf Ebene der Richtplanung ist vorgesehen, dass VDS aufgrund ihrer Lage und Bedeutung unterschieden und entsprechend im kantonalen oder im regionalen Richtplan festgesetzt werden. Von kantonalen Bedeutung könnten beispielsweise VDS in den wichtigsten kantonalen Zentren in den Raumtypen «Stadtlandschaft» und «Urbane Wohnlandschaft» mit Anbindung an den Fernverkehr sein. Regionale VDS könnten vorwiegend die Verknüpfungen der regionalen Zentren mit dem Regionalverkehr bzw. der Zürcher S-Bahn und den Buslinien beinhalten. Die Raumtypologie wird somit ein wichtiges Kriterium für die Typen-

zuweisung sein, denn je nach Bedeutung und Typ einer VDS variieren sowohl die Infrastrukturanforderungen als auch die Anforderungen im Umfeld.

Zu den infrastrukturellen Grundausrüstungen in Stadtlandschaften und urbanen Wohnlandschaften können neben dem Bahnhof selbst folgende Bestandteile einer VDS genannt werden: Haltestellen für Bus, Tram und Stadtbahn, Abstellplätze für private Zweiräder (Velos, E-Bikes, Trottinette, Motorräder), Flächen für Sharingangebote sowie Flächen für On Demand Services und Kiss and Ride. In ländlich geprägten Räumen, die vorwiegend durch die S-Bahn erschlossen sind, können auch Park&Ride-Anlagen, gegebenenfalls mit Ladeeinrichtungen, eine VDS zweckmässig ergänzen. Von zentraler Bedeutung für die Qualität von VDS sind kurze Umsteigewege und verlässliche Anschlüsse zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und die gute Einbindung der VDS in die Fuss- und Veloverkehrsnetze.

VDS sollen insbesondere an urbanen Standorten auch in städtebaulicher Hinsicht gestaltet sein und je nach Passagieraufkommen auch adäquate kommerzielle Nutzungen wie Einkaufs-, Gastronomie- und Dienstleistungsangebote anbieten.

Eine wichtige Grundlage für das Konzept VDS ist das Angebot des öV, wofür der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) mit seiner Strategie (aktuell 2025 bis 2029) fortlaufend den Rahmen setzt. Damit sind die Grundlagen für den Neu- und Ausbau von S-Bahn-Stationen, Tram- und Stadtbahnprojekten sowie neuen Buslinien gelegt. An der Projektierung, Erstellung und dem Betrieb der Infrastrukturen sind Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer (Kanton, Gemeinde oder Dritte) sowie Transportunternehmen beteiligt. Für die räumliche Einbettung der VDS und deren Anbindung an die lokalen Verkehrsnetze ist in der Regel die Standortgemeinde zuständig.

Das Konzept VDS soll ein kantonsweiter, zentraler Orientierungsrahmen für die Weiterentwicklung von Umsteigeeinrichtungen sein. Wie einleitend ausgeführt, ist vorgesehen, VDS in den zukünftigen Teilrevisionen des kantonalen Richtplans und im Dialog mit den Planungsregionen auch in den regionalen Richtplänen aufzunehmen. Das Konzept VDS bildet auch eine wichtige planerische Grundlage für künftige Generationen von Agglomerationsprogrammen.

Zu Frage 4:

Die Festlegung einer VDS nach Bedeutung oder Typ löst nicht unmittelbar einen Ausbau des öV aus, sondern gibt Auskunft über die Funktion, welche diese erfüllen soll und welche Infrastrukturen und Angebote dafür nötig sind. So wird beispielsweise bei einem Um- oder Aus-

bau einer öV-Umsteiganlage der Bedarf an Abstellplätzen für Velos ermittelt und bildet die Grundlage für die Erstellung nach Zuständigkeit (Transportunternehmen, Gemeinden oder Dritte).

Der Ausbau im öV erfolgt aufgrund von Angebotskonzepten, welche die Grundlage für die Festlegung der Ausbauschritte des Bahnangebots bilden. Diese richten sich nach den relevanten Grundlagen, namentlich dem Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (LS 740.1) und der Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr (LS 740.3) sowie der jeweils aktuellen ZVV-Strategie. Die ZVV-Strategie 2025–2029 zeigt beispielsweise (Vorlage 5918, Erläuternder Bericht, Juni 2023, S. 11, Abb. 1), an welchen S-Bahn-Stationen in den Hauptverkehrszeiten Veränderungen in der Anzahl Abfahrten erfolgen und das Angebot und teilweise die Infrastrukturen angepasst werden. Beim Busangebot ist hinsichtlich VDS die Inbetriebnahme neuer Buslinien relevant und führt an den neuen Haltestellen zu einer Prüfung der Umsteigebeziehungen.

Zu Frage 5:

Der kantonale Richtplan hält bereits heute im Kapitel 4.5 Parkierung und verkehrsentensive Einrichtungen die Grundsätze für Parkierungsanlagen an Haltestellen des öV fest:

- Haltestellen des öV sollen zu Fuss und auch mit dem Velo gut erreichbar sein.
- Park&Ride-Anlagen bilden ein Element der kombinierten Mobilität und sind bei Bedarf an S-Bahn-Stationen im Einzugsbereich von ländlich geprägten Wohngebieten mit ungenügender Feinerschliessung durch den öV vorzusehen.

Die Bedeutung des Veloverkehrs ist ebenfalls bereits heute dem Kapitel 4.4 Fuss- und Veloverkehr des kantonalen Richtplans zu entnehmen: «[...] In Kombination mit dem öV ist der Fuss- und Veloverkehr zudem Bestandteil von Transportketten auch über längere Distanzen». Gestärkt wird dies zusätzlich mit dem Veloförderprogramm des Kantons. Um die Ziele des kantonalen Richtplans zu erreichen, wird bereits stark darauf hingewirkt, dass Abstellplätze für Velos an allen S-Bahn-Haltestellen sowie an Bushaltestellen von regionaler Bedeutung bereitgestellt werden. Park&Ride-Anlagen sollen hingegen nur im Einzugsbereich von S-Bahn-Stationen mit ungenügender Feinerschliessung durch den öV erstellt werden. Mit dem Konzept VDS sollen diese Aspekte weiter konkretisiert werden.

Zu Frage 6:

Ladestationen an Park&Ride-Anlagen können sinnvoll sein, um Personen ohne eigene Lademöglichkeit zu motivieren, einen möglichst grossen Weganteil mit dem öV zurückzulegen. Deshalb fördert der Kanton über das Förderprogramm Ladeinfrastruktur unter anderem die

Erstellung von Ladestationen an Park&Ride-Anlagen ausserhalb der Zentren. Auch die Carsharing-Parkplätze sollten mit Ladeinfrastruktur ausgerüstet werden, um den Einsatz von Elektrofahrzeugen zu fördern. Auch dafür können Fördermittel bezogen werden. Das Förderprogramm ist bis Ende 2026 befristet. Bis Oktober 2024 wurden acht Gesuche für Beiträge an Ladestationen für Carsharing und Park&Ride-Anlagen eingereicht. Der Kanton wertet bislang nicht aus, an welchen VDS Ladestationen vorhanden sind. Den besten Überblick über öffentlich zugängliche Ladestationen bietet die Seite [ich-tanke-strom.ch](http://ich-tanke-strom.ch) des Bundes. Ladeinfrastrukturen für E-Bikes werden im Rahmen des Förderprogramms Ladeinfrastruktur nicht unterstützt.

Im Rahmen des Förderprogramms Bike&Ride-Anlagen des Kantons Zürich können Gemeinden, die im Zeitraum 2024–2027 nicht von Beiträgen aus dem Agglomerationsprogramm profitieren können, Förderbeiträge für den Ausbau (qualitativ und quantitativ) von regional relevanten Anlagen zur Förderung der kombinierten Mobilität beantragen. Der Beitrag errechnet sich als Anteil der gesamten Investitionskosten für die Aufwertung der Anlagen und berücksichtigt damit auch Ladeinfrastrukturen für E-Bikes. Gleiches gilt für Anlagen, die im Rahmen des Agglomerationsprogramms mitfinanziert werden.

Zu Frage 7:

Je nach Bedeutung bzw. VDS-Typ können Sharing-Angebote für Personenwagen und Velos wie auch für die Mikromobilität (z. B. E-Trottinets) sinnvoll sein. Im Bereich des Carsharings arbeitet beispielsweise der ZVV mit Mobility-Carsharing zusammen. Welche weiteren Carsharing-Anbieter an VDS vorhanden sein können, ist von Angebot und Nachfrage abhängig und wird massgeblich durch die Grundeigentümerschaft der notwendigen Parkierungsflächen festgelegt. Dasselbe gilt für Anbietende im Bereich von Leihvelos und Mikromobilität. Letztere sind insbesondere in Stadtlandschaften und urbanen Wohnlandschaften von Relevanz. Zu beachten bleibt, dass die Standortgemeinden den Umfang sowie den Einsatz von Sharing-Angeboten für Velos und Mikromobilität regulieren können. Das Konzept VDS soll die grundsätzliche Stossrichtung festlegen, wo welche Angebote die Attraktivität der kombinierten Mobilität erhöhen.

Zu Frage 8:

Kooperationen mit neuen Mobilitätsanbietern, die neue oder ergänzende Mobilitätsdienstleistungen als Teil der öV-Reisekette anbieten, sieht der ZVV vor, sofern die Anforderungen hinsichtlich Kundennutzen gegeben und das Vermeiden von negativen Auswirkungen auf die Umwelt erfüllt sind (siehe ZVV Strategie 2025–2029, Erläuternder Bericht, S. 16).

Kooperationen mit Cafés, Reparaturwerkstätten oder Convenience Stores sind auf Ebene des ZVV nicht geplant. Derartige Kooperationen werden in der Regel durch die Eigentümerschaft der Umsteigeanlagen eingegangen. Das Konzept VDS soll aufzeigen, wo welche Nutzungen eine optimale Abstimmung für Siedlung und Verkehr begünstigen, in dem diese den öV-Nutzenden einen Mehrwert bieten, ohne dabei Stadtzentren oder Dorfkerne zu konkurrenzieren.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat  
Die Staatsschreiberin:  
**Kathrin Arioli**