

VERKEHRSDREHSCHEIBEN ALS MOTOR FÜR EINE QUALITÄTSVOLLE STADTENTWICKLUNG

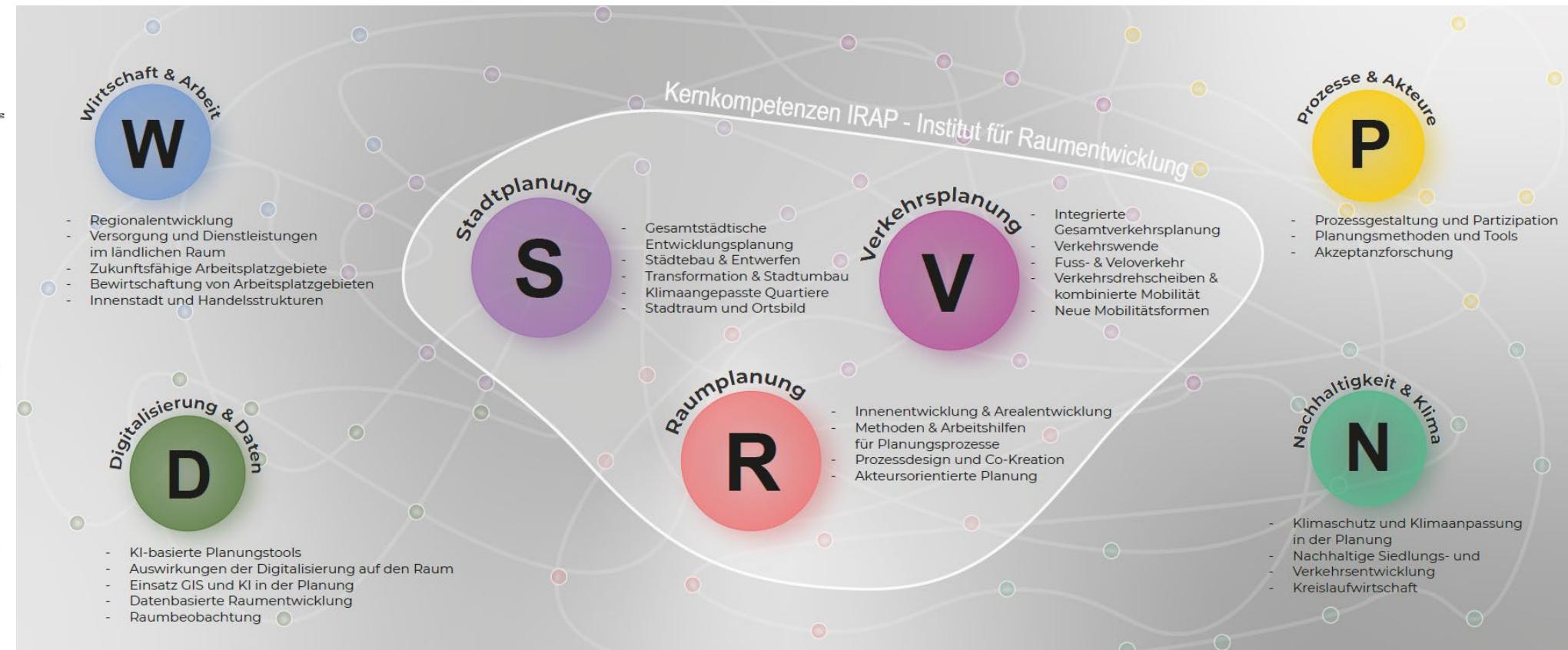
Netzwerk Verkehrsdrehscheibe &
IBA Summer School 2025

PROF. GUNNAR HEIPP
Regionale Wohnungsbaukonferenz 2025



OST
IRAP
Ostschweizer Fachhochschule
Institut für Raumentwicklung

Kurzvorstellung IRAP: Unsere Themenschwerpunkte



kurze Vorstellung

Netzwerk Verkehrsdrehscheiben, Forschungsprojekte



IBA Summer School 2025



Lehre Bachelor & Master



Angewandte Raumplanung,
Projektarbeiten des Studiengangs
Stadt-, Verkehrs- und Raumplanung
**Partnerstadt
Basel 2023**

CAS Verkehrswende & Nachhaltige Mobilität



GLIEDERUNG VORTRAG

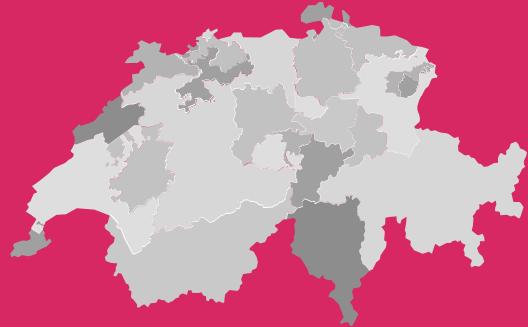
1.Teil

**«Netzwerk
Verkehrsdrehscheibe»**

2.Teil

**«IBA Summer School
2025»**

1



Warum sind «Verkehrsdrehscheiben» (in der Schweiz) so «zentral»?

Paradigmenwechsel in Schweizer Raumplanung seit 2012

Wohnraum sichern
Landschaft schützen



**Horror-Mieten
auf engstem Raum**



Mit der Annahme der «RPG-Revision» gilt die

Innenentwicklung als oberster, verbindlicher Grundsatz der Raum- und Stadtplanung landesweit.

Neue Siedlungsflächen in der Landschaft Ausnahme.

Hohe «ÖV-Gütekasse» als der entscheidende Faktor für Innenentwicklung!

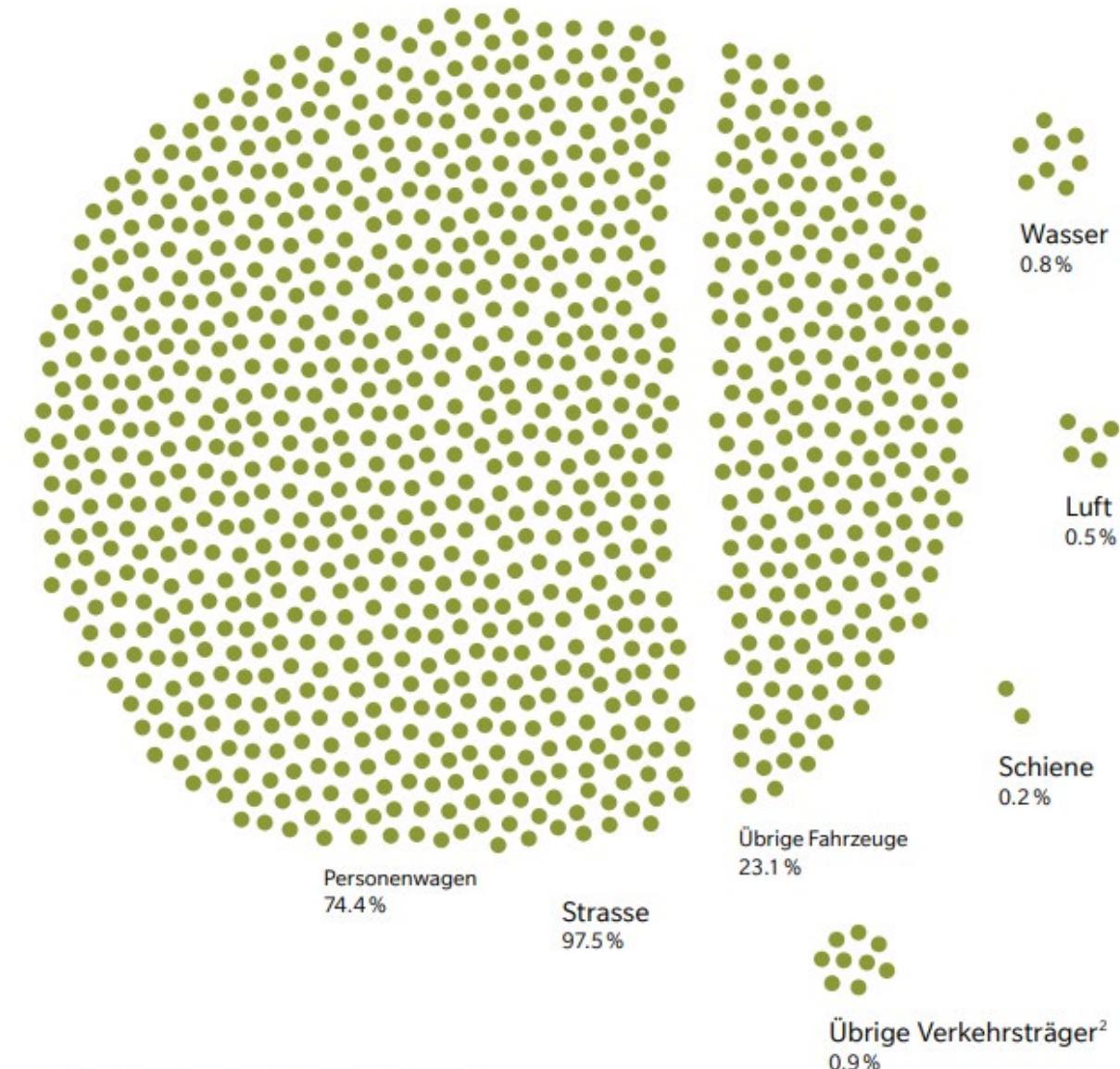
- «Hochwertige Verdichtung soll vorrangig an gut erschlossenen Standorten erfolgen.
- Die größten und sinnvollsten Verdichtungspotenziale liegen dort, wo bereits eine gute ÖV-Anbindung besteht.»



2. VDS-Tagung, Genf

Verkehrsdrehscheiben als Schlüsselorte für nachhaltige Mobilität

- Die Emissionen des Autoverkehrs machen **ca. 30%** der Treibhausgasemissionen in der Schweiz aus.



¹ Ohne internationalen Flug- und Schiffsverkehr
² Pipeline, Militär, Brand- und Feuerschäden Fahrzeuge

Quelle: Bundesamt für Umwelt BAFU

Potenzialräume an Bahnhöfen – Entwicklungschancen für Städte und Mobilitätssystem

- Oft noch attraktive Transformationsflächen
- Optimale Erreichbarkeit / Lagegunst
- Schlüsselorte für nachhaltige Entwicklung und emissionsarme Mobilität
- Chance für gute Architektur und Städtebau

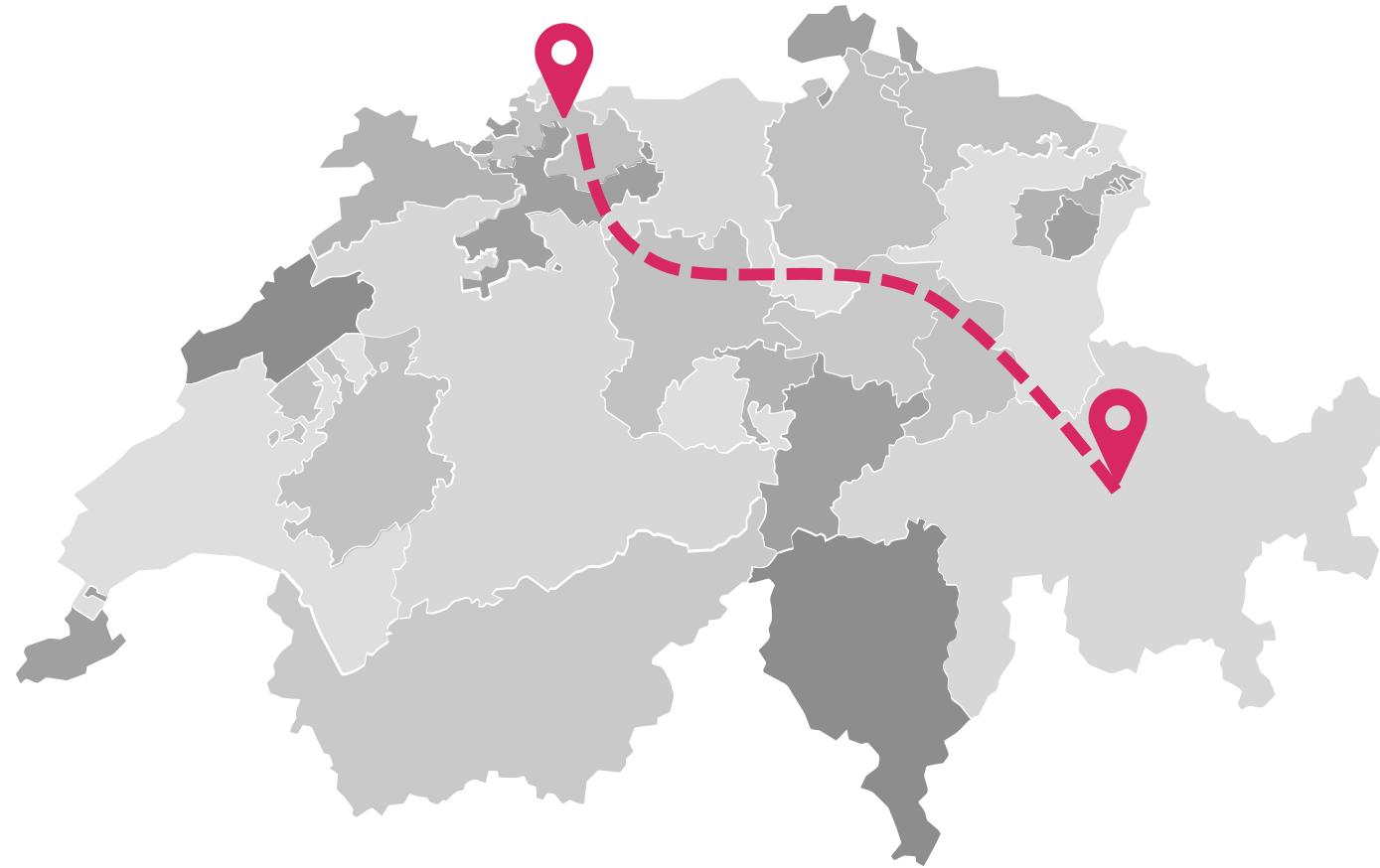


Buchs SG, 1970

Potenzialräume an meinem Bahnhof

Aber...

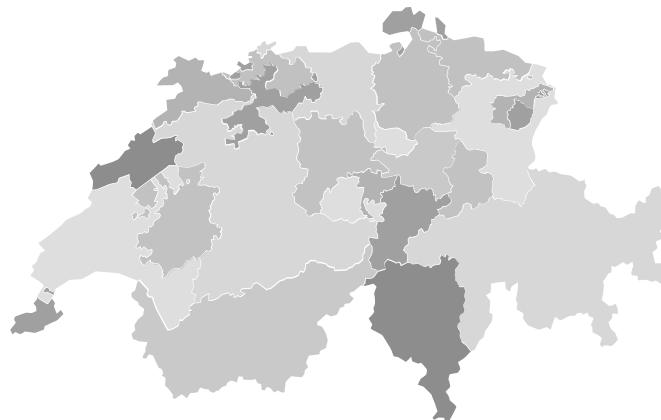
Wir als Reisende von A
nach B benötigen **ein**
Netz von
Verkehrsdrehscheiben



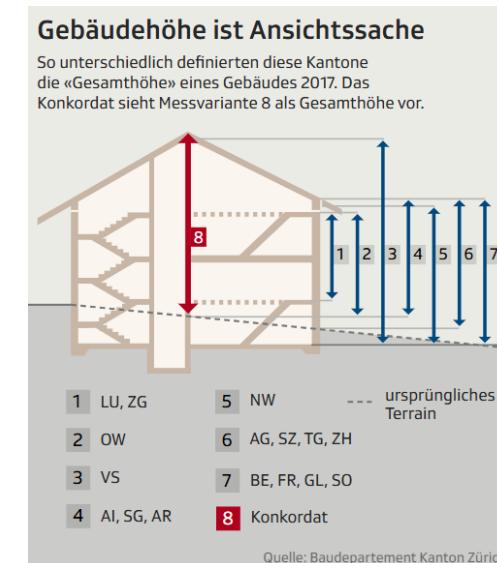
Koordination ist notwendig - dabei ist wichtig zu verstehen:

Die Schweiz ist ein stark föderalistisches System, geprägt vom **«Kantönligeist»**. Die staatliche Hoheit für Raumplanung und Verkehr liegt grundsätzlich **bei den Kantonen**.

Artikel 10 RPG:1 «Die Kantone ordnen Zuständigkeit und Verfahren».



«Kantönligeist»



Daher wurde das **Programm Verkehrsdrehscheiben vom Bund gemeinsam mit Kantonen und Städten** ins Leben gerufen

- 2021 mit der «Erklärung von Emmenbrücke» politisch lanciert.
- **Ziel des Bundesrats** war es, die **Verkehrsdrehscheiben in den verbindlichen Planungsinstrumenten** auch von Kantonen und Gemeinden zu verankern.

VERKEHRS DREH SCHEIBEN

Einfach von einem Verkehrsmittel aufs andere umsteigen und die Siedlungsentwicklung nach innen fördern



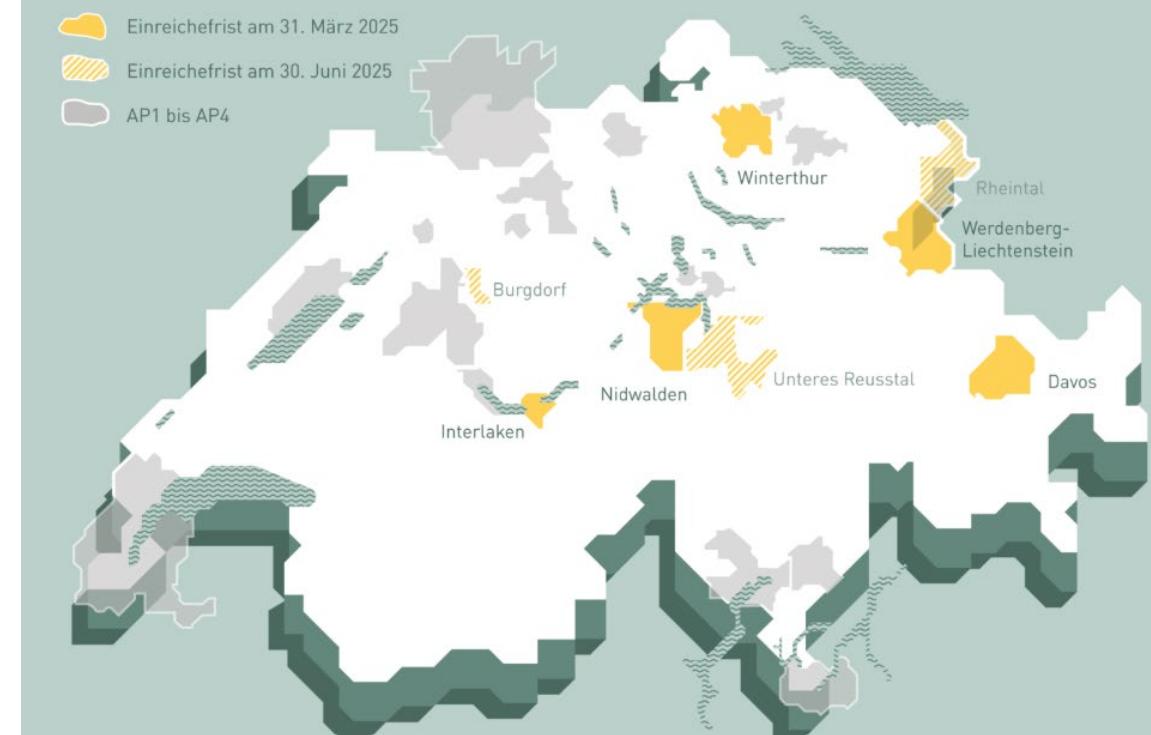
Auch ein Motor:

Agglomerationsprogramm des Bundes seit 20 Jahren

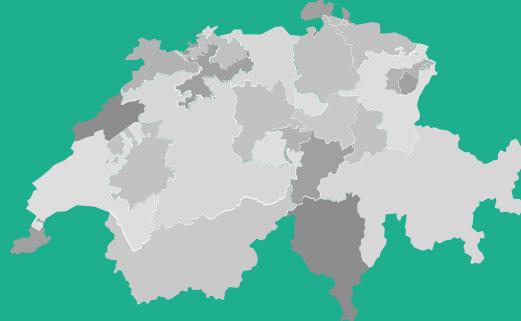
- Co-Finanzierung von nachhaltigen Infrastrukturmassnahmen bei Kantonen, Gemeinden, Verkehrsunternehmen
- NUR auf Basis langfristigem Gesamtkonzept Raumplanung, Landschaft, Mobilität!
- NUR in funktionalen Räumen!

Aktuelles – 03.04.2025

Agglomerationsprogramme der 5. Generation eingereicht



2



Einblick in das Schweizer Netzwerk Verkehrsdrehscheiben

Das Netzwerk VDS – Zusammenarbeit & Wissenstransfer

- Gründung durch IRAP Institut für Raumentwicklung und Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) gemeinsam mit SBB, Kantonen & Städten
- Als Werkzeug des nationalen Programms Verkehrsdrehscheiben
- Förderung von Zusammenarbeit, Koordination, Wissensaustausch und Kooperationsplattform
- Kompetenzplattform: Fachtagungen, Weiterbildungen, Projekte und «Ortstermine»



Besonderer Bedarf bei Mittelstädten und kleinen Gemeinden:

Die Planung von integrierten
Verkehrsdrehscheiben und ihre Integration
in die Gesamtplanung der Gemeinden ist
komplex:



AUSTAUSCH ALLER AKTEURE INFORMELL & AUF AUGENHÖHE ...

1. Fachtagung in Zürich



... WORKSHOPS MIT GEMEINDEN UND ÖV-UNTERNEHMEN ...

1. Fachtagung in Zürich



... EXKURSIONEN UND OFFENES OHR BUND/KANTONE...

2. Fachtagung in Genf



ADRESSIERUNG DER NOTWENDIGEN RAHMENBEDINGUNGEN ...

3. Fachtagung in Zürich

ZWERK
KEHRSDREHSCHEIBEN
au interfaces multimodales
piattaforma dei trasporti



NETZWERK VDS : NEUE STRUKTUR AB 2025

Nationales Netzwerk VDS

Strategische Leitung : Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)

Operative Leitung : IRAP FH Ost

Mitglieder

- Kantone
- Städte und Gemeinden
- Regionen / Agglos
- Transportunternehmen
- Dienstleister im Bereich Mobilität
- Branchenverbände / Fachverbände
- Private Akteure
(Immobilien, Logistik, Digitalisierung, E-Mobilität usw.)
- Hochschulen
- ...

Aktivitäten

Austausch und Ausbildung

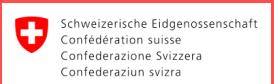
Forschung

Umsetzung und Projekte

Internationaler Austausch

NEUE ARBEITSPHASE AB 2025

Koordinationsgruppe « Multimodale Mobilität » (KG MM)



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra



BPUK DTAP DCPA



Schweizerischer Städteverband
Union des villes suisses
Unione delle città svizzere



Schweizerischer Gemeindeverband
Association des Communes Suisses
Associazione dei Comuni Svizzeri
Associazion da las Vischnancas Svizras

Kernmitglieder : ARE (**Leitung**), BAV,
BFE, (ASTRA), BPUK, SSV, SGV
(Weitere Akteure nach Bedarf)



Nationale Netzwerk Verkehrsdrehscheiben (Netzwerk VDS)



NETZWERK
VERKEHRSDREHSCHEIBEN
Réseau interfaces multimodales
Rete piatteforme dei trasporti

Alle interessierten Akteure

NEUE ARBEITSPHASE AB 2025

KG MM

- *Zusammenarbeitsplattform für institutionelle Akteure : Mobilität/Verkehr zuständigen Bundesämtern, Kantonen, Städten und Gemeinden.*
- *Strategische Koordination, um multimodale Mobilität als wichtiges Element des Verkehrssystems in der Schweiz zu etablieren.*

Netzwerk VDS

- *Austauschplattform für Erfahrungen und Fachwissen aller Akteure (öffentliche, private und halbprivate) zum Thema VDS.*
- *Unterstützung der Praxis und Umsetzung.*
- *Förderung von Best Practices.*

www.verkehrsdrehscheiben.ch:

Landesweit Dokumente zentral zu finden!



VERANSTALTUNGEN NETZWERKPARTNER THEMEN MEDIEN KONTAKT

FORSCHUNGSTAGUNG 2025

FR

NETZWERK VERKEHRSDREHSCHEIBEN



NETZWERK VERKEHRSDREHSCHEIBEN

**Forschungsaustausch zum Thema
Verkehrsdrehscheiben**



Datum
Montag,
17. November 2025

Veranstaltungsort
PH Zürich

Weitere Informationen



Datum
Dienstag,
31. März 2026

Veranstaltungsort
Brugg AG

NETZWERK VERKEHRSDREHSCHEIBEN

**Workshop zur Verkehrsdrehscheibe
Brugg AG**

Weitere Informationen folgen.



Datum
Dienstag,
5. Mai 2026

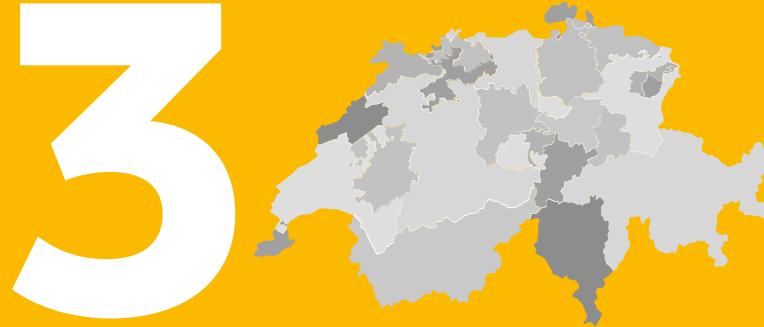
Veranstaltungsort
PH Zürich

NETZWERK VERKEHRSDREHSCHEIBEN

**Jahrestagung
Verkehrsdrehscheiben 2026**

Weitere Informationen

Quelle: [Netzwerk Verkehrsdrehscheiben – Publikationen unserer Netzwerkpartner](#)



WAS STECKT GENAU HINTER DEM BEGRIFF «VERKEHRSDREHSCHEIBEN»?

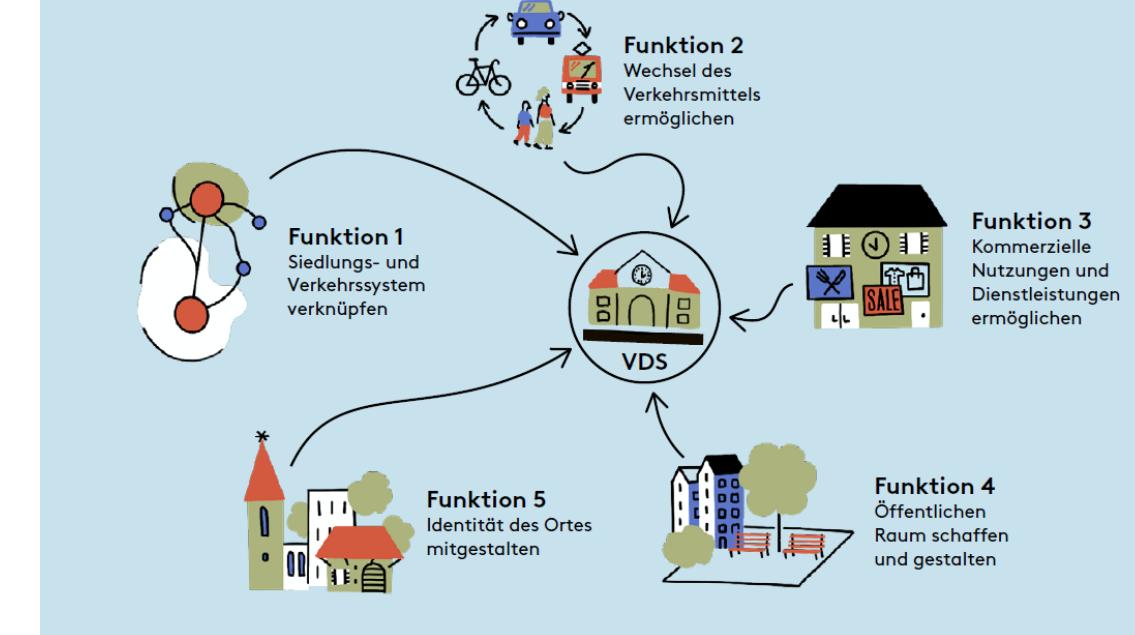
....und was können STÄDTE & GEMEINDEN für Erfolgreiche
Verkehrsdrehscheiben tun.

Es geht um **mehr als Bahnhof:**

Es geht um multimodale Knoten in gut erreichbaren Lagen mit Nutzungsmischung:

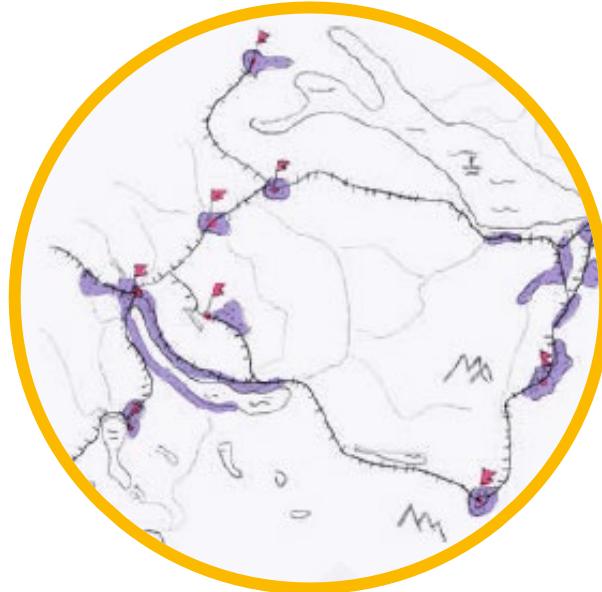
- ➔ Raumplanerische Definition zentraler Orte
- ➔ Verkehrliche Angebots- und Infrastrukturqualitäten

Verkehrsdrehscheiben haben verschiedene Funktionen



Bahnhofsumfelder müssen auf **verschiedenen Massstabsebenen** gedacht und -geplant werden

Eigene Darstellung



Makroebene



Mesoebene



Mikroebene



«Die typische Reisende gibt es nicht.»

Optimierung Ankommen, Umsteigen,
Treffen: **Basis für mehr («Customer Journey»
Methode nutzen)**



Francesco
Ligorio



Mira
Kralik



Benoit
Dubois

«Hauptsache
nachhaltig, alles
andere ist mir
weniger wichtig.»

Sauberkeit
Nachhaltigkeit

ÖV Häufigfahrer
Freizeit, zu Fuss, Auto



«Preis und Angebot
sind entscheidend
für die Familie.»

Preis
Verlässlichkeit,
Basisangebot

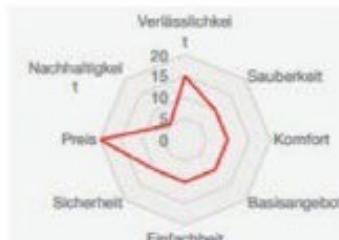
ÖV Häufigfahrerin
Arbeit, Freizeit
hauptsächlich Auto



«Ich fahre lieber
Auto als Zug.»

Preis
Verlässlichkeit

Grundsätzlich Auto
Gelegenheitsfahrer ÖV
Arbeit



Im besten Fall:

**Mehr als nur ein
Verkehrsknoten,
sondern dazu**

- > **vielfältige Nutzungen**
- > **gute öffentliche Räume**
- > **gute Architektur**





DER BUND UNTERSCHIEDET 5 TYPEN VON VERKEHRSDREHSCHEIBEN

Verkehrsdrehscheiben werden je nach Funktion, sowie Angebot und Lage differenziert

Mobilität und Raum 2050 Sachplan Verkehr Teil Programm

20.10.2021



5 Haupttypen nach «Sachplan Verkehr» des Bundes

Typ I: Hauptdrehscheibe grosser Agglomerationen

Typ II: Sekundäre Drehscheibe grosser Agglomerationen

Typ III: Zentrale Drehscheibe weiterer Agglomerationen

Typ IV: Drehscheibe regionaler Knotenpunkte

Typ V: Bündelung des MIV

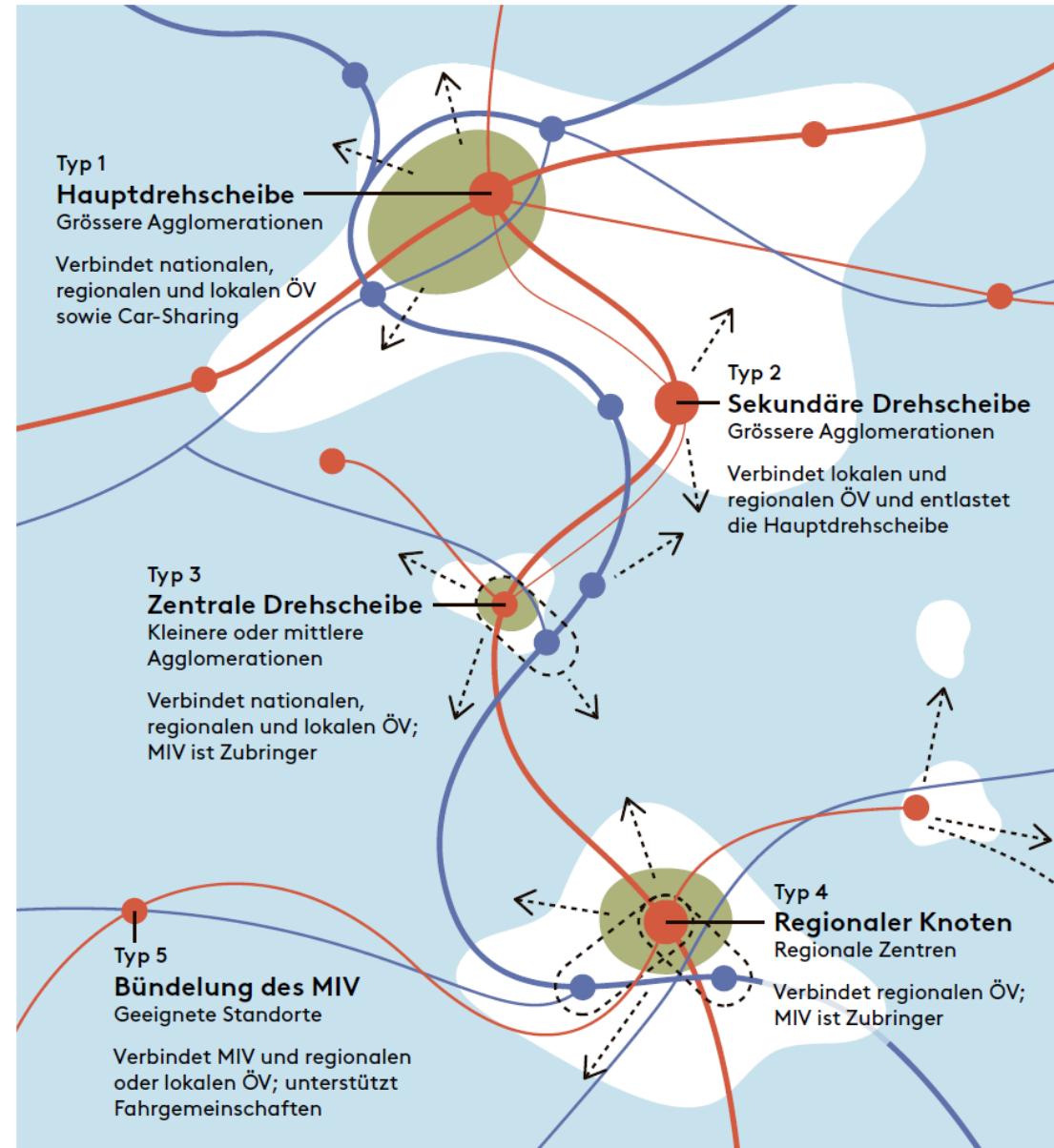
Vernetzung auf allen Ebenen statt einzelne Leuchttürme:

Vom Grossstadt-Hauptbahnhof bis zum Halt im Dorf mit zentraler Funktion

Verschiedene Typen von Verkehrsdrehscheiben funktionieren im Zusammenspiel

-  Urbane Zentren
Siedlungsgebiete und Agglomerationen
-  Infrastruktur mit Verkehrsdrehscheibe für öffentlichen Verkehr (ÖV): Fern- und Regionalverkehr Bahn
-  Infrastruktur für motorisierten Individualverkehr (MIV): National- und Hauptstrassen
-  Feinerschliessung
-  Verbindung zwischen Verkehrsdrehscheiben
Strasse-Schiene

Angebote für den Fuss- und Veloverkehr sowie fürs Sharing müssen an allen Drehscheiben vorhanden sein.



5 Haupttypen nach Sachplan Verkehr des Bundes

Typ I: Hauptdrehscheibe grosser Agglomerationen – Winterthur (ZH)



Typ II: Sekundäre Drehscheibe grosser Agglomerationen – Renens (VD)



Quelle: [Verkehrsdrehscheiben](#), Verkehrsdrehscheiben – Gute Beispiele aus der Schweiz und dem Ausland

5 Haupttypen nach Sachplan Verkehr des Bundes

Typ III: Zentrale Drehscheibe weiterer Agglomerationen – **Chur (GR)**



Typ IV: Drehscheibe regionaler Knotenpunkte - **Gland (VD)**



Quelle: [Verkehrsdrehscheiben](#), Verkehrsdrehscheiben – Gute Beispiele aus der Schweiz und dem Ausland

5

- 5.1 realisierte Beispiele
- 5.2 aktuelle Planungen

VERKEHRSDREHSCHEIBEN: GUTE BEISPIELE

Realisierte Beispiele sowie aktuelle Planungen und Reallabore

Realisierte Beispiele

FLUX

Pôle d'échanges d'or
Prix suisse de la mobilité

FR DE

IT EN Contact



Prix Flux



Rapperswil-Jona



Delémont



Gland

Wo früher die Eisenbahn die Stadt teilte, ist heute ein belebter Übergangsort entstanden,
an dem auch der Wochenmarkt stattfindet – **ca. 14'000 Einwohner**

Gland

Charakter:

Transformation vom trennenden Bahnhofsareal zum lebendigen Stadtzentrum mit Begegnungszone und Markt.

Akteure:

Gemeinde Gland, SBB, lokale Bevölkerung, Verkehrs- und Stadtplanungsstellen.

Zeitraum:

2011–2017 (Umgestaltung Bahnhofsumfeld & Unterführung).

Mehrwert:

Attraktiver, belebter Übergangsraum mit Markt, Veloinfrastruktur und Begegnungszone; vorbildliche Fussgänger- und Velounterführung; Stärkung der Stadtmitte und Identität.



Gland

Wo früher die Eisenbahn die Stadt teilte, ist heute ein belebter Übergangsort entstanden, an dem auch der Wochenmarkt stattfindet



Renens

Passerelle Rayon Vert – ca. 22'000 Einwohner



Renens

Hauptpreis Flâneur d'Or 2023

Charakter:

Oberirdische, begrünte Passerelle als neues Herzstück des Bahnhofs Renens – verbindet Nord und Süd, schafft attraktive Wege und Aufenthaltsqualität. – ca. 22'000 Einwohner

Akteure:

Gemeinden Renens, Chavannes-près-Renens, Crissier & Ecublens; SBB; Architekten Farra Zoumboulakis & Associés; Ingeni SA; L'Atelier du Paysage.

Zeitraum:

2007–2021 – von Wettbewerb bis Inbetriebnahme.

Mehrwert:

Multimodaler Knoten (Zug, Metro, Tram, Bus, Velo) mit hoher architektonischer Qualität; barrierefrei, begrünt, hell gestaltet; fördert Mobilität, Begegnung und urbane Identität.



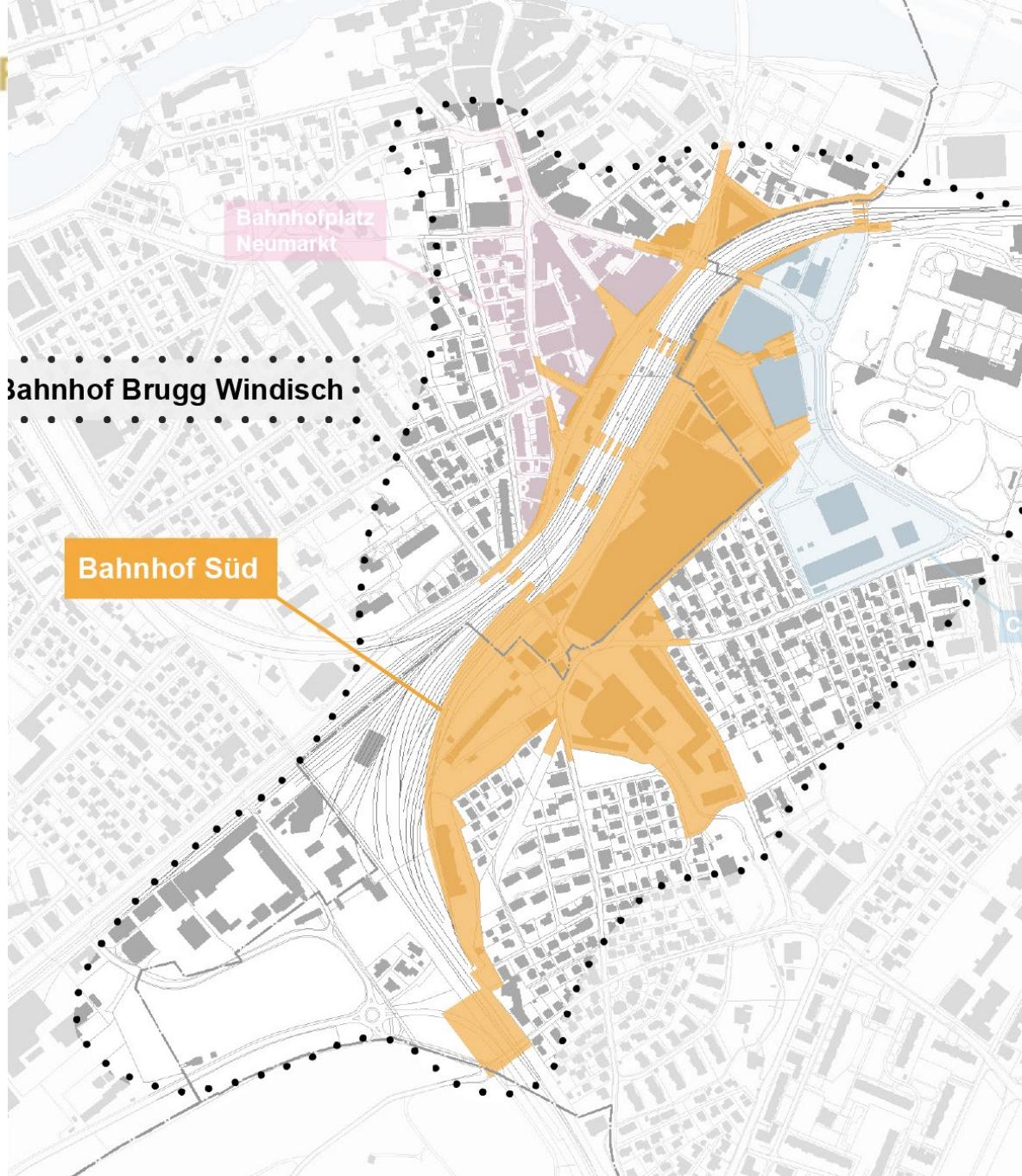


Renens

Passerelle Rayon Vert



Aktuelle Planungen von Verkehrsdrehscheiben **Brugg-Windisch (AG)**





Brugg-Windisch - ca. 22'000 Einwohner

Brugg-Windisch

Charakter:

Transformation vom Industrieareal zum gemischt genutzten Stadtquartier; FHNW-Campus (4'500 Personen) als Herzstück; verbindet Brugg und Windisch funktional und räumlich.

Akteure:

Stadt Brugg, Gemeinde Windisch, Kanton Aargau, SBB, BRUGG Real Estate, FHNW, Planungsteams, Bevölkerung

Zeitraum:

2006–2050+ – von Vision & Campus-Eröffnung über Richtplanung bis laufender Testplanung und Areal-Transformation.

Mehrwert:

Multimodale Verkehrsdrehscheibe (S-Bahn, Bus, Velo), Aufwertung Bahnhofplatz & Querung



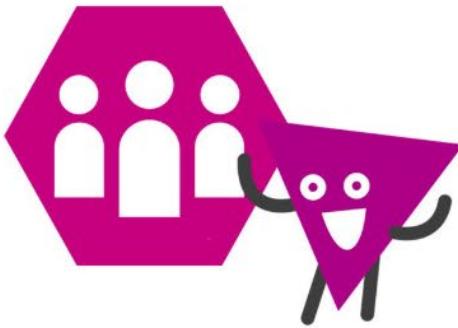
Brugg-Windisch



Aktuelles Entwicklung Testplanung **Stadt kiosk**



Stadtraum Bahnhof. Es geht voran!



Einladung zum Informationsanlass

Am Samstag, 1. November findet ein Informationsanlass zu den Ergebnissen der Testplanung und die Eröffnung des Stadt kiosks statt.



Stadt kiosk – Raum für Information und Begegnung

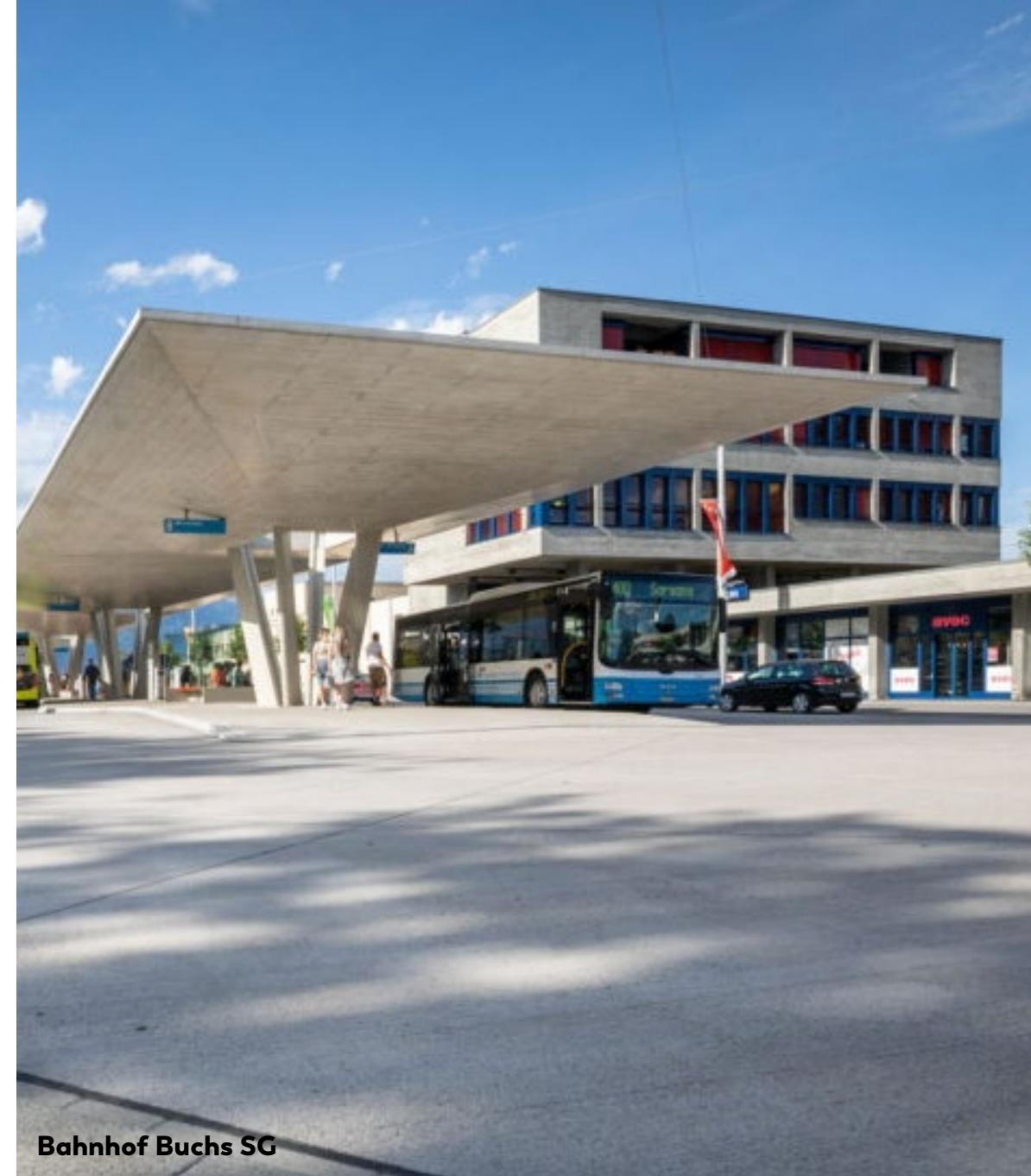
Ab Mitte November 2025 steht der Stadt kiosk für nichtkommerzielle, gesellschaftliche Nutzungen kostenlos zur Verfügung.



Fassadengestaltung gesucht!

Gesucht werden kreative Menschen die eine Fassadengestaltung für den Stadt kiosk entwerfen und eigenständig umsetzen möchten.

Aktuelle Planungen von Verkehrsdrehscheiben **Buchs (SG)**



Bahnhof Buchs SG

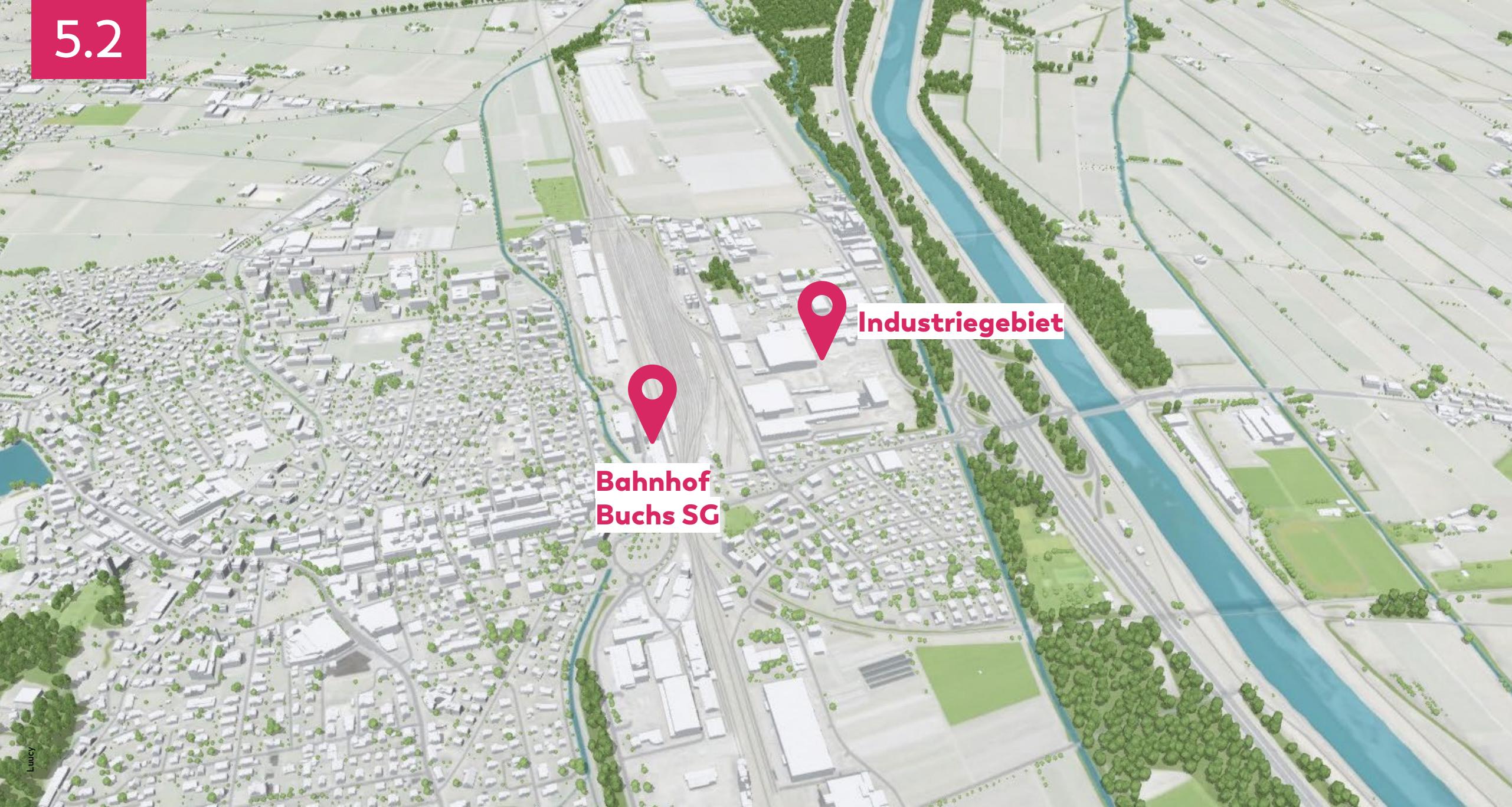
5.2 (SG)

701 28470



701 28470

5.2



Empfehlungen Nächste Schritte für Buchs (SG)

(31.10.2025)

- **Gemeinsames Zielbild** mit Grundeigentümern & Bevölkerung für die langfristige Entwicklung der Ostseite (inkl. Zeitschiene)
- **Mischnutzung & aktive Erdgeschosse** auf Ost- & Westseite → höhere Fußgängerattraktivität
- **Fuss- & Veloverkehr:** Konkretisierung der Richtplan-Aussagen in Umgestaltungsprojekte
- **ÖV-Entwicklung:** Abstimmung mit Kanton zur Weiterentwicklung des Busnetzes (Region Buchs & FL)
- **SBB-Abstimmung:** Klärung der Gütergleisanlagen als Voraussetzung z. B. für Fußgängersteg
- **Planungsvereinbarung** zwischen Stadt, Kanton, SBB & Grundeigentümern zur koordinierten Entwicklung der Bahnhofsquartiere



Was haben die Projekte gemeinsam & erreicht?

Gemeinsame Projekte zahlreicher Partner

- Gemeinsame Projekte Städte – SBB
- Master-/Entwicklungspläne als langfristige Vision vorab entwickelt
- Gleisquerungen & beidseitige Bahnhofplätze als zentrale Elemente
- Multimodales Umfeld: Bus–Bahn–Velo–Fuss
- Mischnutzung & Bürgerbeteiligung als Erfolgsfaktoren
- Co-Finanzierung über Agglo-Programme, dabei Grundlage zwingend Gesamtkonzepte

Viel erreicht für die Menschen & Wirtschaft

- Bahnhöfe aufgewertet von Durchgangs- zu Begegnungsorten
- Quartierverbindungen statt Bahnbarriere
- Neue wertvolle Wohn- und Arbeitsstandorte
- Gestalterischer Anspruch
- Wirtschaftliche Dynamik durch verbesserte Erreichbarkeit
- Politische Akzeptanz (Volksabstimmungen gewonnen)

6



WIE BRINGEN WIR GEMEINSAM PROJEKTE «ZUM FLIEGEN»?

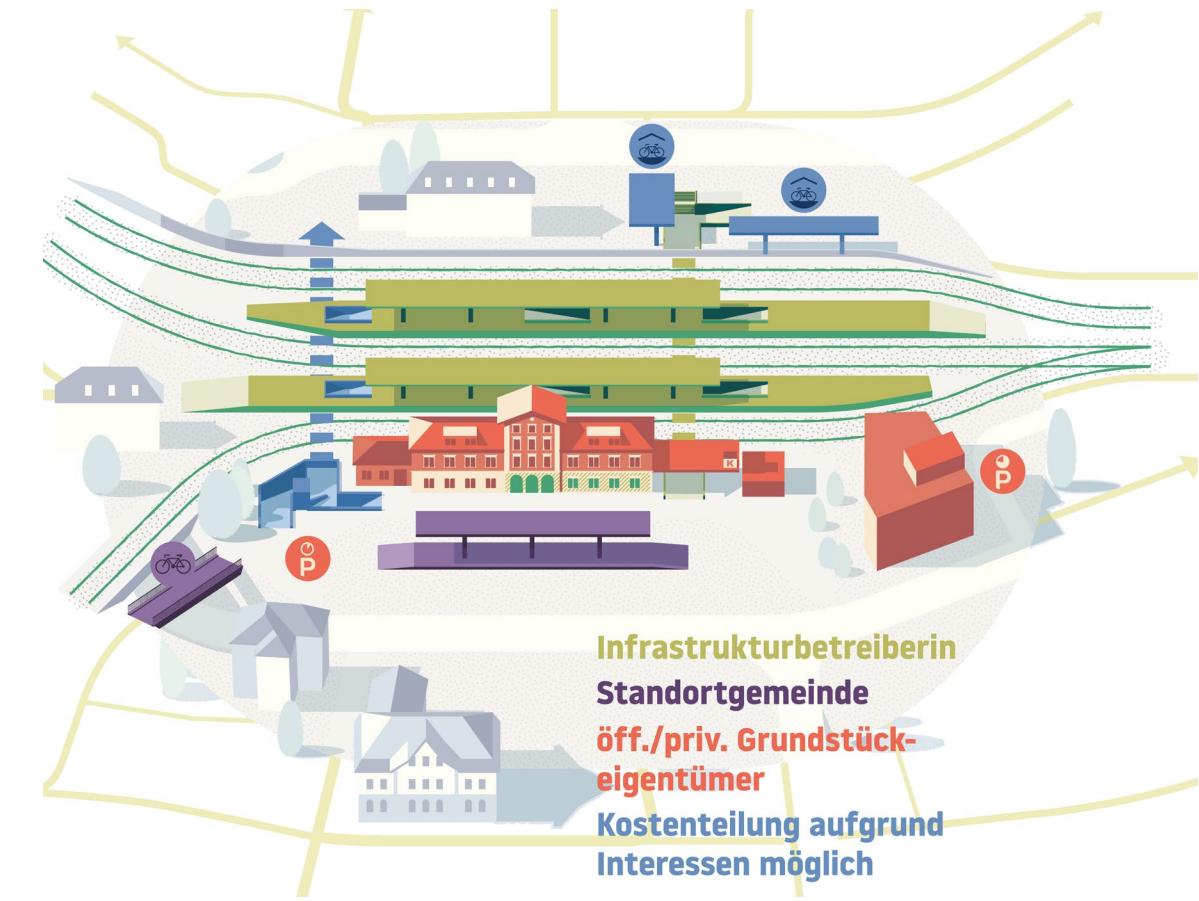
Typische Akteure bei Verkehrsdrehscheiben

Die Projekte sind Teil der kommunalen Stadt- und Verkehrsplanung (-> Rolle Stadt vor Ort klären),

aber auch Teil der regionalen Verkehrs- und Infrastrukturplanung im Schienennetz.



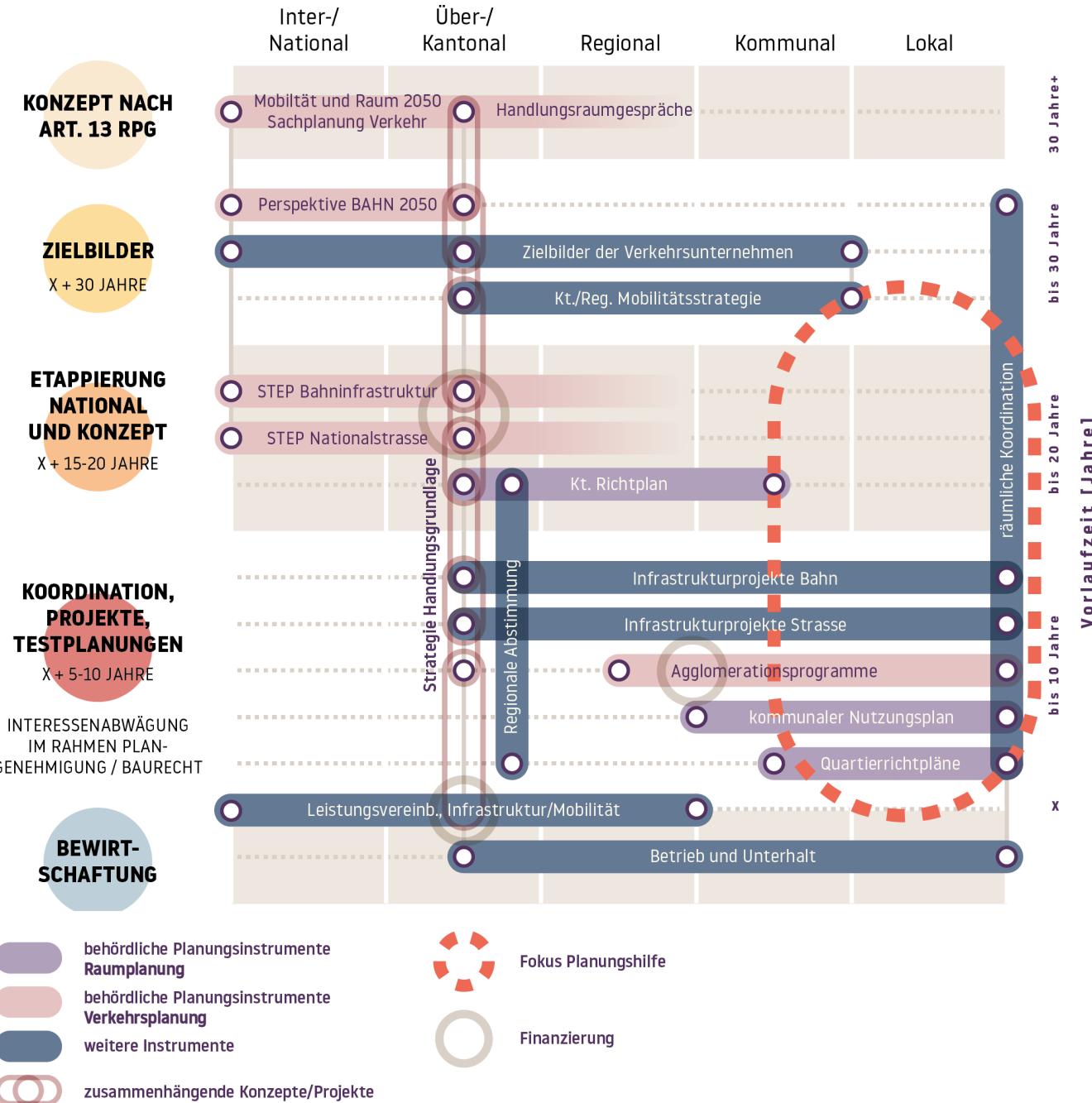
Alle Akteure an einen Tisch. Einander fachlich kennenlernen. Vertrauensbasis schaffen. Gemeinsame Ziele aushandeln.



Komplexen Prozess transparent machen für alle

Überblick über Städtebau,
öffentlichen Raum,
Investitionsplanung seitens
Städten/Gemeinden sowie Bahn

Welche **Planungsabläufe und Verfahren** haben die unterschiedlichen Akteure?



Handlungsansätze

- Partnerschaftliche Zusammenarbeit als Daueraufgabe
- Gemeinsame Planung der Nutzung von Flächen und Räumen
- Etappierung und gesicherte Finanzierungen für verlässliche Umsetzungen



Methoden-Handbuch

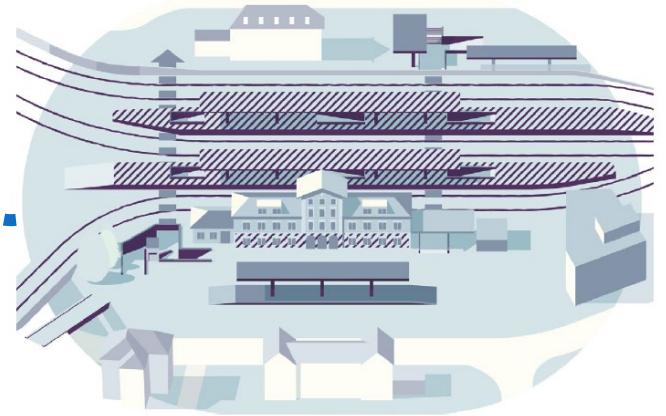
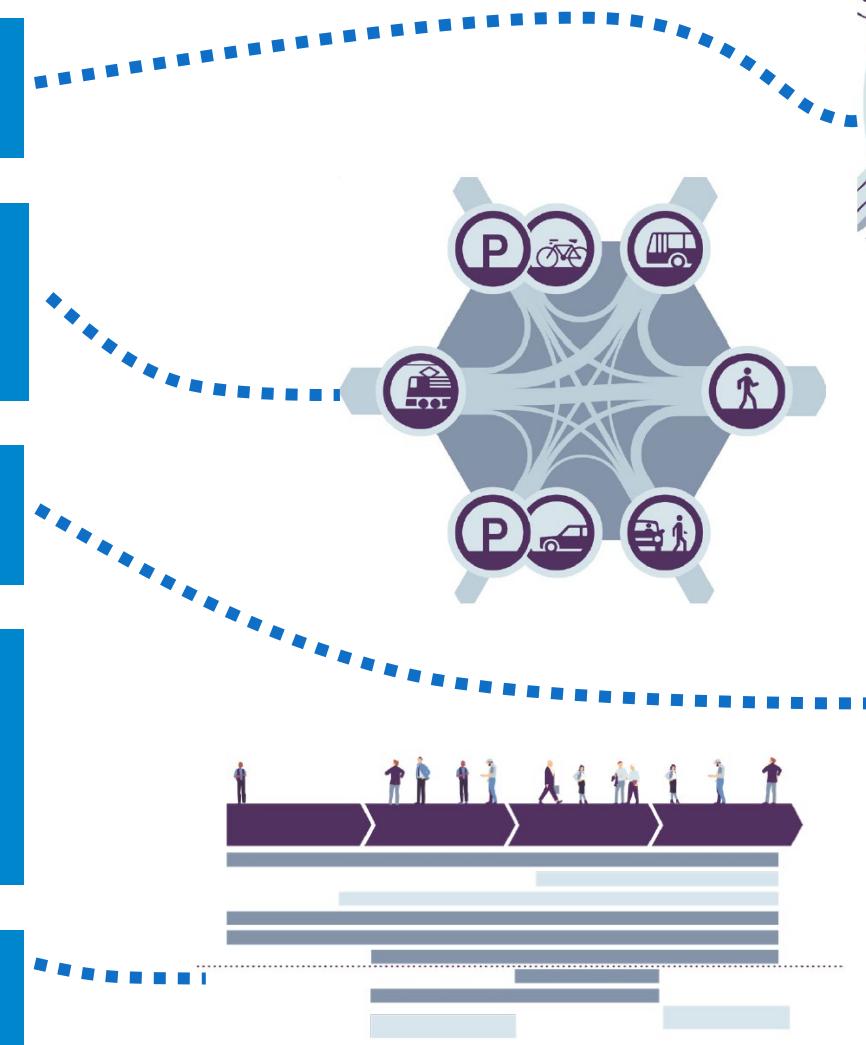
M1 Rahmenbedingungen und Entwicklungen

M2 Methoden für das räumliche Verständnis von Verkehrsdrehscheiben

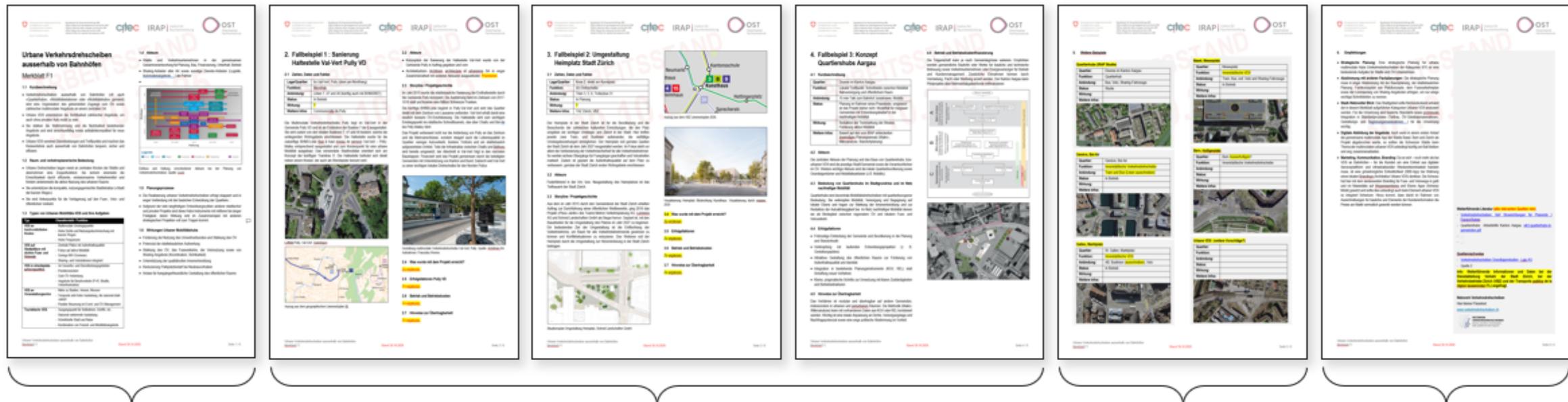
M3 Methoden für das Verständnis von Nutzenden

M4 Methoden für die Formulierung von Anforderungen an Verkehrsdrehscheiben

M5 Methoden für die Zusammenarbeit



Aktuell erstellen wir für das ARE Merkblätter zu spezifischen Themen an Verkehrsdrehscheiben.



Seite 1
- Definition und Raum- und Verkehrsbedeutung
- Akteure und Planungsprozesse
- Herausforderungen und Erfolgsfaktoren

Seite 2 – 4
- 2 – 3 Beispiele aus der Schweiz
- Fallbeschreibung, Storyline, Akteure
- Hinweise zur Übertragbarkeit
- ...

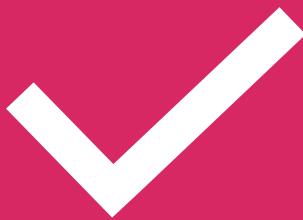
Seite 5
- 6 weitere Beispiele

Seite 6
- Zusammenfassung und Empfehlungen
- Weiterführende Literatur
- Quellen

GLIEDERUNG VORTRAG

1.Teil

**«Netzwerk
Verkehrsdrehscheibe»**



2.Teil

**«IBA Summer School
2025»**

Erste IBA Summer School 2025 – Metropolregion München

«Bahnhofsumfelder als Kristallisierungspunkte
nachhaltiger Stadtentwicklung»

Prof. Gunnar Heipp



6. bis 13. September 2025



IRAP | Institut für
Raumentwicklung



IRAP | Institut für
Raumentwicklung

7



FORMAT IBA SUMMER SCHOOL 2025

Augsburg | Fürstenfeldbruck | München

3 Städte

7 Aufgaben

- Entwicklung Bahnhofsumfeld Fürstenfeldbruck
 - Anbindung Fliegerhorst Fürstenfeldbruck
 - Bahnhof Inning
 - Bahnhof Hochzoll
 - Anbindung Gaswerkareal
 - Bahnhof Feldmoching
 - Bahnhof Trudering



Technische
Hochschule
Augsburg



Teilnehmende Hochschulen



92

**Studierende
mit
10 Professor:innen
&
25 Expert:innen**



UNIKASSEL
VERSITÄT



Brandenburgische
Technische Universität
Cottbus - Senftenberg

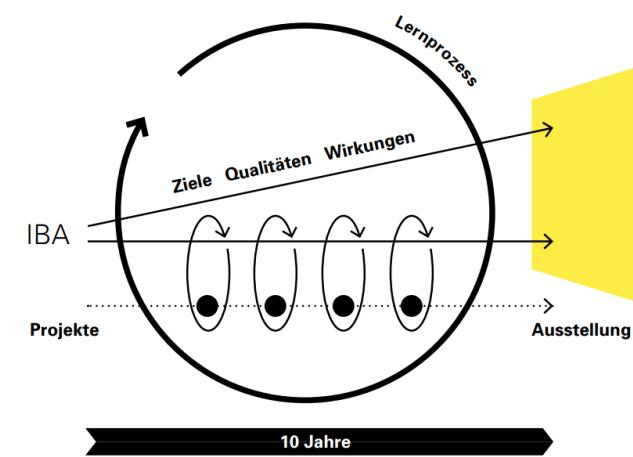


HSLU Hochschule
Luzern

63

Unser Format für die IBA Summer School

- 1) Realitätsnah: Interdisziplinäre Teams vom Start weg
- 2) Unterschiedliche Hochschul- und Disziplinen-Kulturen zusammenbringen
- 3) Coaching durch Professor:innen, Verantwortliche der 3 Städte & eingeladene Experti:nen in abgestimmter Form
- 4) 3 Monate Vorbereitung der Studierenden durch uns, bevor sie «live» in M, A und FFB gestartet sind
- 5) Breitenwirkung: Die Metropolregion und das Thema der IBA bekannt gemacht
- 6) Sichtbarkeit durch Kombination mit «Sommer in der Kammer»
- 7) Lernplattform mit Sammlung Lehr- und Lernbeiträge für alle Beteiligten
- 8) 1.5 Jahre Vorbereitung zur Abstimmung Anforderungen Städte mit Interessen der Studiengänge

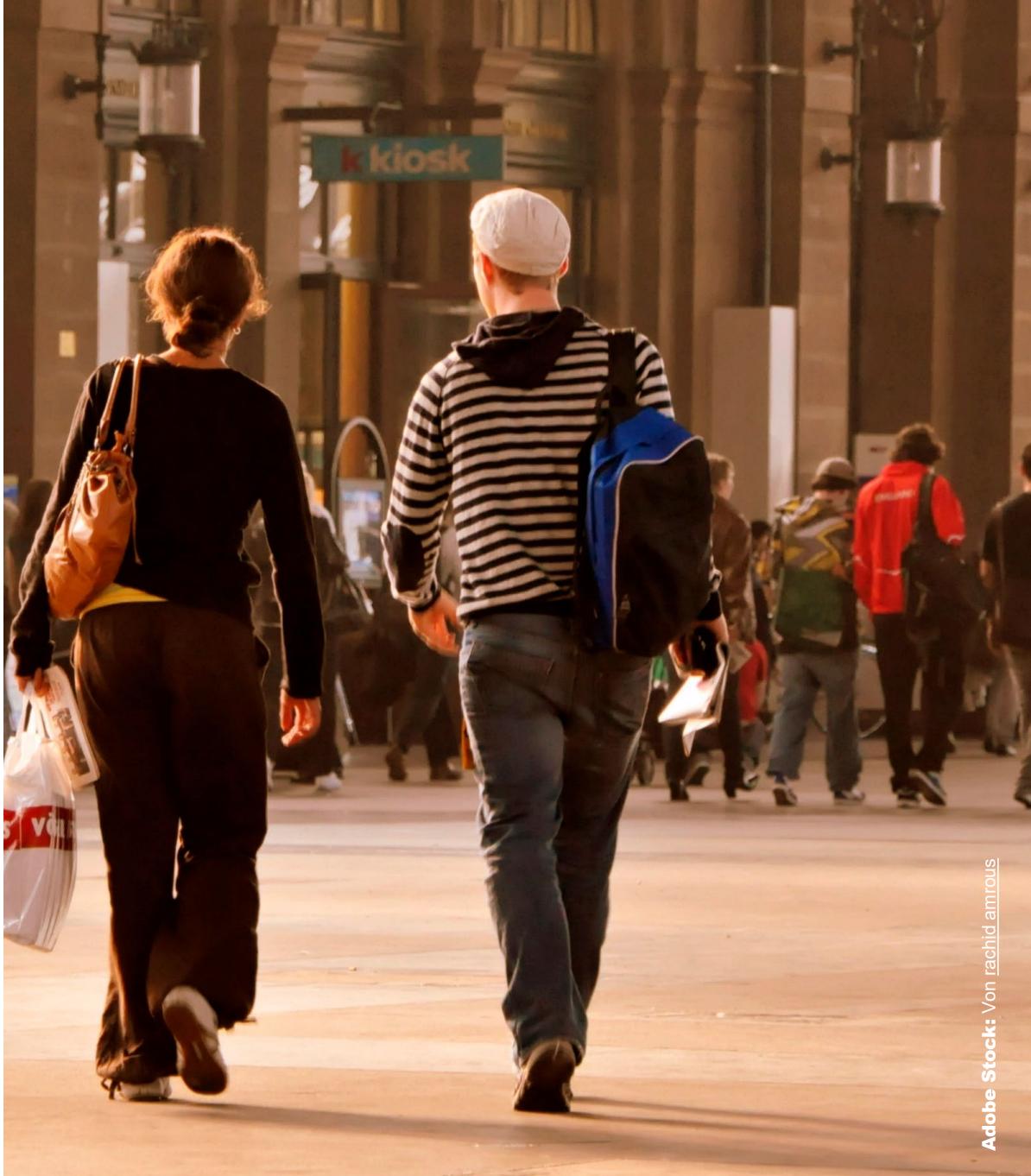


Weshalb widmete sich die
erste «IBA Summer School»
dem **Thema**
Bahnhofsumfelder?



Weil es relevant ist:

**Extrem viele Bürger:innen
in der Metrolregion
können von
Verbesserungen
in Bahnhofsumfeldern
profitieren!**



WELCHE AUFGABEN HABEN DIE STÄDTE AUSGEWÄHLT ?

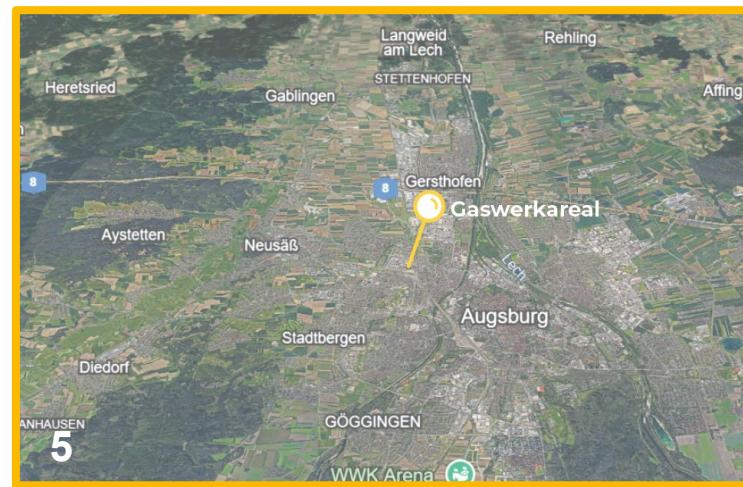
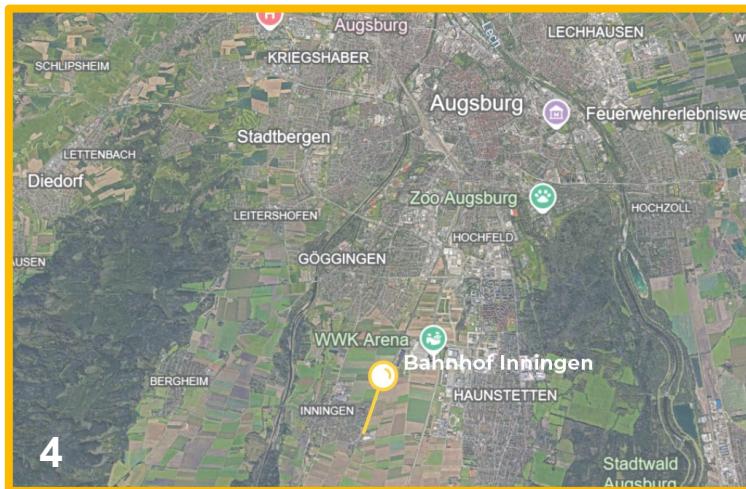
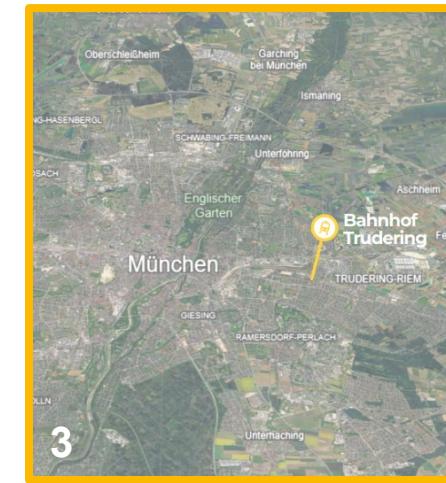
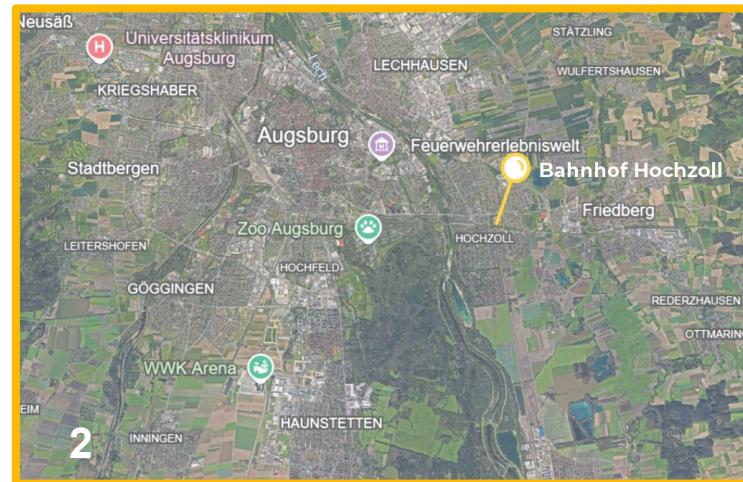


Foto 1-6: eigene Darstellung auf Grundlage von Google Earth

DAS POTENZIAL WIRD RASCH KLAR, WENN MAN HIN SCHAUT ...



1



2



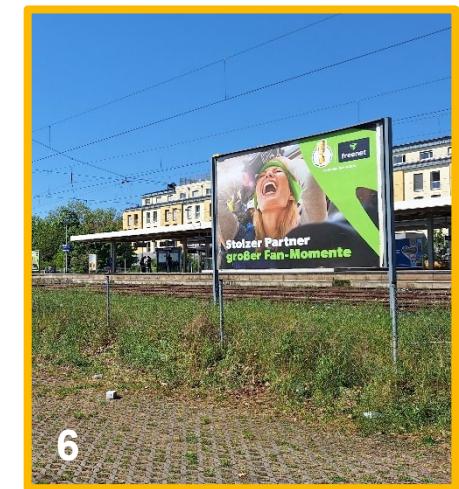
3



4



5



6

Foto 1,2,4,5,6: eigene Aufnahmen der IBA Summer School

Foto 3: Google Earth



IRAP | Institut für
Raumentwicklung

8



IMPRESSIONEN IBA SUMMER SCHOOL 2025

KENNENLERNEN STUDIERENDE, LOKALE PROFIS & EXPERTEN



Fotos: IBA GmbH

GEMEINSAM DIE BAHNHOFSUMFELDER BESICHTIGEN



... UND DANN ABER SCHNELL GESTARTET ...



In Fürstenfeldbruck

Fotos: IBA GmbH

MULTI-PERSPEKTIVEN-COACHING

In München



Fotos: IBA GmbH

ENGAGIERTE BETREUER:INNEN !



Fotos: IBA GmbH

LUNCH LECTURES - HIER IM KLOSTER FFB



Fotos: IBA GmbH

TAG 4: ZWISCHENPRÄSENTATIONEN - AUGSBURG



Fotos: IBA GmbH

TAG 7: ABSCHLUSS-VERANSTALTUNG – ARCHITEKTENKAMMER



Fotos: IRAP – Institut für Raumentwicklung

ÖFFENTLICHER ABSCHLUSS - ARCHITEKTENKAMMER



Fotos: IRAP – Institut für Raumentwicklung



9



BEISPIEL FÜR FÜRSTENFELDBRUCK: ENTWICKLUNG BAHNHOFSUMFELD FÜRSTENFELDBRUCK

Ausgangslage

IBA Summer School: Aufgabenstellung

9



Mikrolage Bahnhof Fürstenfeldbruck, eigene Darstellung auf Grundlage von © Google Earth

Ausgangslage

IBA Summer School: Aufgabenstellung

9



Übersichtskarte mit verorteten Begehungsaufnahmen, eigene Darstellung auf Grundlage von © Google Earth)

Leitfragen Bahnhof Fürstenfeldbruck

- Wie kann der Bahnhof Fürstenfeldbruck als zukunftsfähiger Mobilitäts- und **Stadt knoten im Münchener Metropolraum gestaltet** werden?
- Welche Nutzungen und Funktionen müssen im Bahnhofsumfeld kombiniert werden, um einen **lebendigen, vernetzten urbanen Raum** zu schaffen?
- Welche gestalterischen und organisatorischen Massnahmen sichern eine eigenständige **Identität und nachhaltige Entwicklung des Standorts**?

Der Bahnhof Inning steht exemplarisch für zahlreiche kleinere Bahnhöfe im suburbanen Raum der IBA-Region, die aufgrund ihrer strategischen Lage und guten verkehrlichen Anbindung künftig unter verstärktem Entwicklungsdruck stehen, was dieser Aufgabe einen modellhaften, überregional relevanten Charakter verleiht. Es geht darum aufzuzeigen, welche Art und Nutzungen und welcher Zugang dort einen Sprung nach vorne bringen würden.









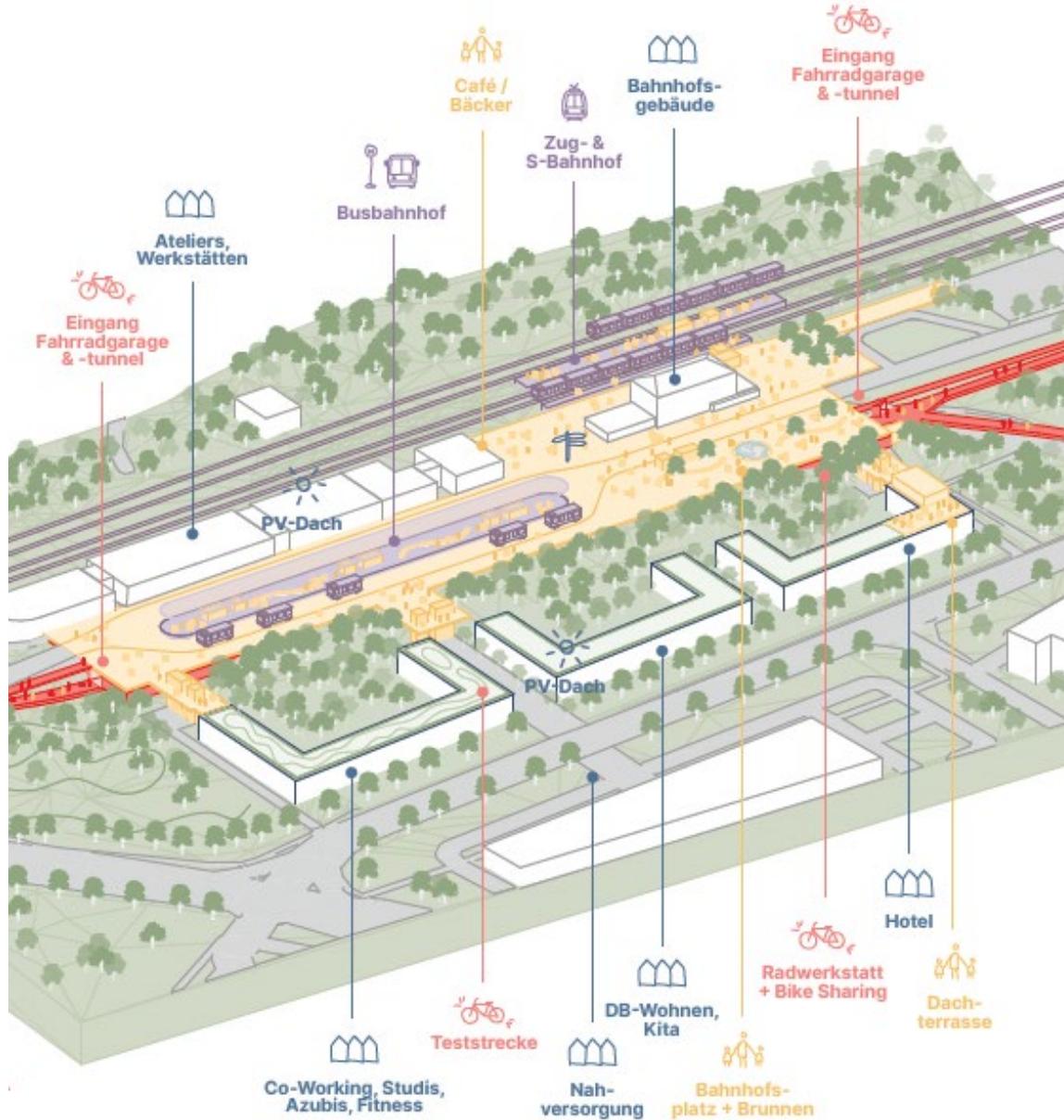


Ergebnisse

(Auszüge)

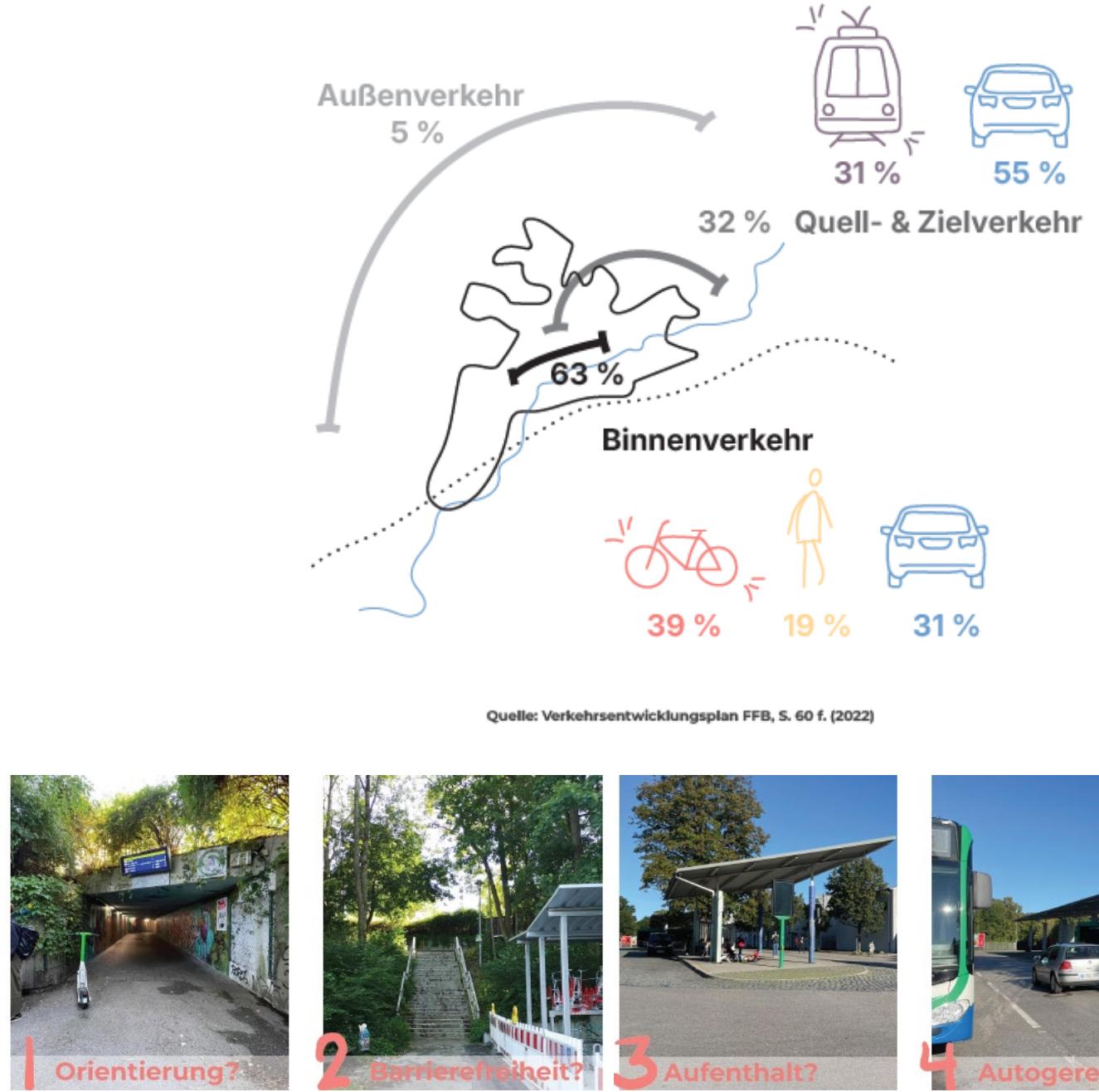
Team «Brucker Bike Bahnhof»

Kira-Margo Centini, Kayo A. Färber,
Valerie Lemke



Analyse

- **Fahrradverkehr hat hohes Potenzial**
- Schlechte Orientierung
- Unzureichende Barrierefreiheit
- Unattraktive Aufenthaltsqualität
- Kaum relevante sonstige Nutzungen am Bahnhof
- Autogerechte Räume



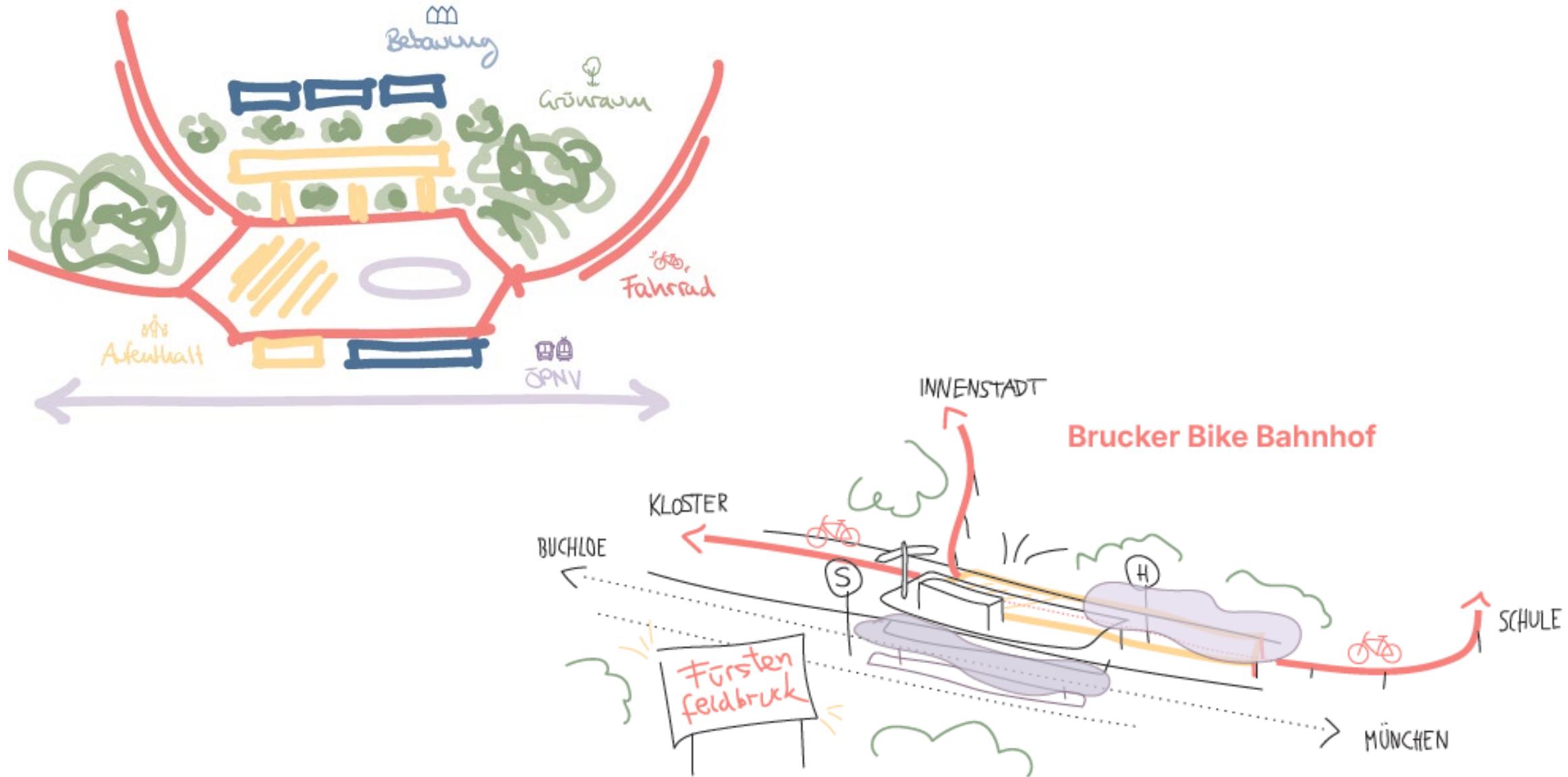
Vision und Ziele

- Klare Wegführung
- Barrierefreiheit
- Fahrradfreundliche Zugänge
- Aufenthaltsqualität im Umfeld
- Neue Nutzungen im Quartier Bahnhof planen: den Bahnhof zu einem echten Ort machen



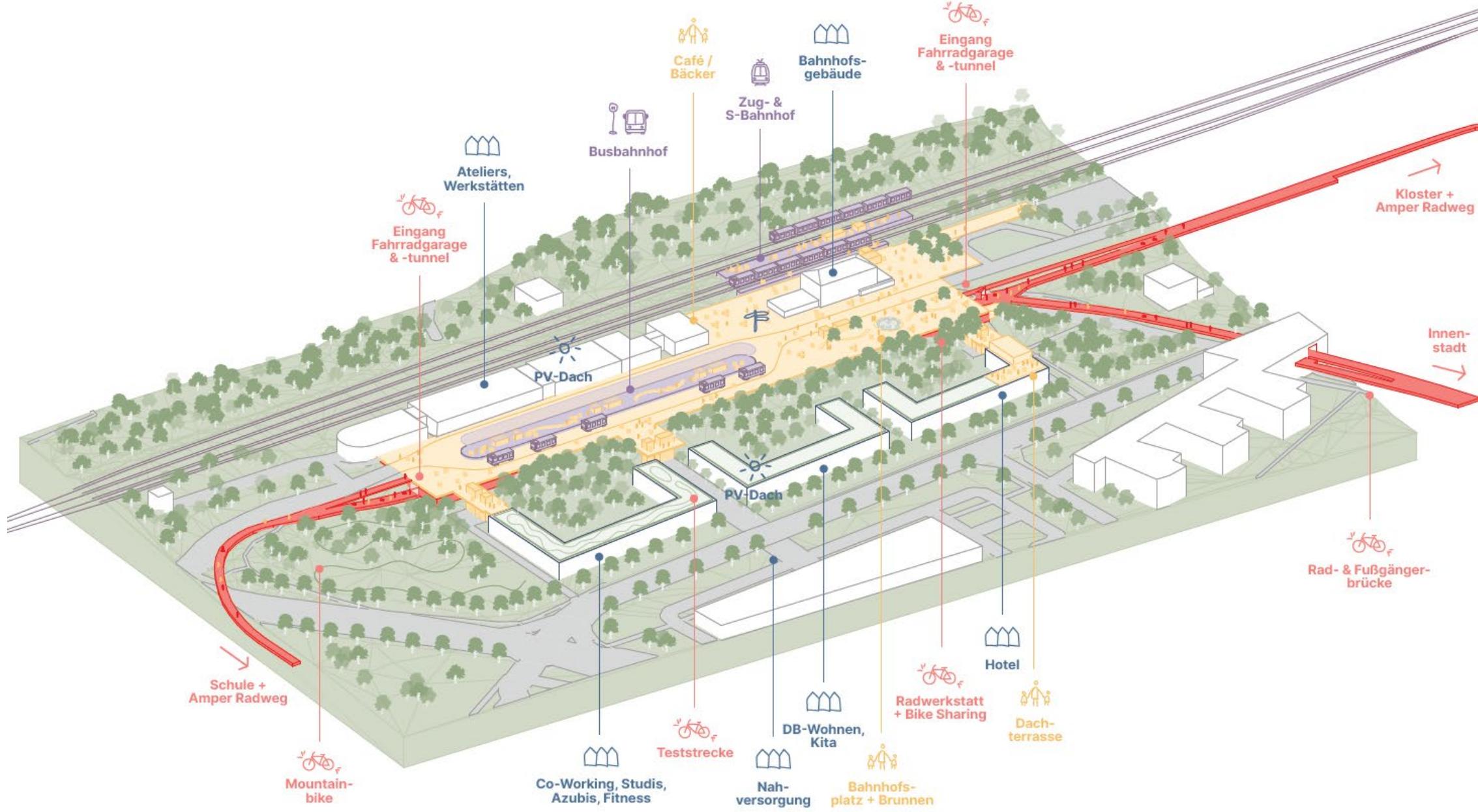
Konzept

9



Konzept

9





9



BEISPIEL FÜR AUGSBURG: BAHNHOF INNINGEN



Mikrolage Inningen, eigene Darstellung auf Grundlage von © Google Earth

Ausgangslage

9



Übersichtskarte mit verorteten Begehungsaufnahmen, eigene Darstellung auf Grundlage von © Google Earth

Leitfragen Inningens

- Welche **Rolle und Funktion** wird das Bahnhofsumfeld Inningens in Zukunft **bei Umsetzung von Haunstetten Südwest** spielen?
- Mit **welchen Verkehrsmitteln sollte die Vernetzung des Bahnhofs** erfolgen, und wie **muss diese Vernetzung** aussehen, um den Bahnhof für Fuss- und Radverkehr attraktiv zu machen?
- Wie kann der Bahnhof als Umsteigeknoten **Schritt für Schritt mit der Transformation** des Umfelds mitwachsen, um den Anforderungen der Zukunft gerecht zu werden?

Der Bahnhof Inningens steht exemplarisch für zahlreiche kleinere Bahnhöfe im suburbanen Raum der IBA-Region, die aufgrund ihrer strategischen Lage und guten verkehrlichen Anbindung künftig unter verstärktem Entwicklungsdruck stehen, was dieser Aufgabe einen modellhaften, überregional relevanten Charakter verleiht. Es geht darum aufzuzeigen, welche Art und Nutzungen und welcher Zugang dort einen Sprung nach vorne bringen würden.



Ergebnisse eines Teams: (Auszüge) **Bahnhof Inning**

Noam Schaulin, Paula Demuth, Ulrich Roscher



Vision und Ziele

- **Neuer Bahnhof Inning Süd** als zentraler Baustein für die Mobilitätswende
- Entwicklung Bahnhof Inning zu einem **leistungsfähigen Knotenpunkt** für Augsburger Süden
- **Über Qualität in öffentlichen Räumen Erweiterung des Einzugsbereiches**
- **Ein Vorbild:** Bahnhof Driebergen-Zeit (NL)



Konzept

IBA Summer School: Noam Schoulin,
Paulo Demuth, Ulrich Roscher

9



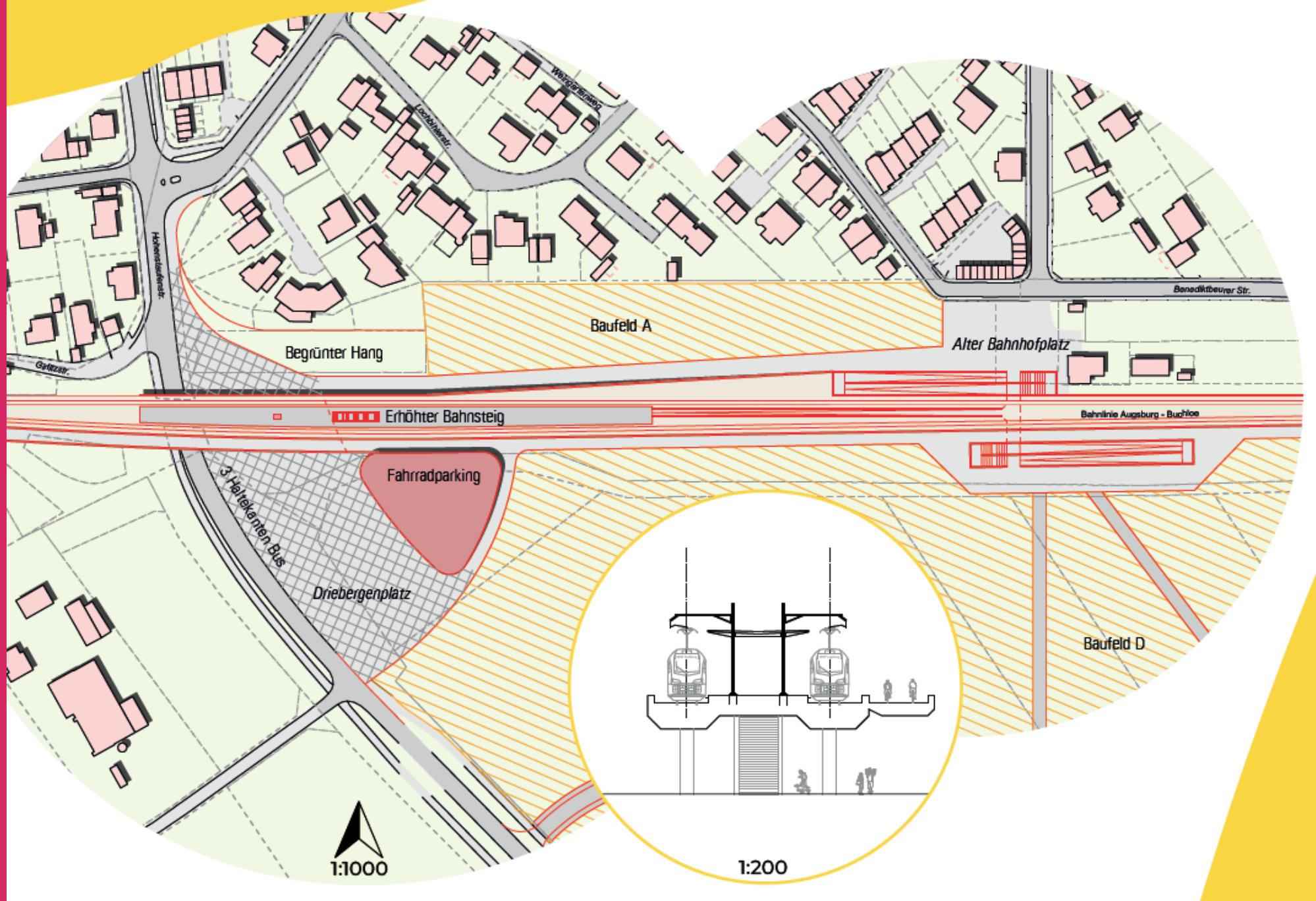
Grundrinnen und Gern.
Ausbau der Unter-
führung schafft sichere
Wege und mehr
Aufenthaltsqualität.

Begegnungsstätte genutzt
werden und gewinnt so
neue Bedeutung für den
Stadtteil.

Konzept

IBA Summer School: Noam Schoulin,
Paulo Demuth, Ulrich Roscher

9





10



BEISPIEL FÜR AUGSBURG:

BAHNHOF OBERHAUSEN / GASWERK-AREAL



Mikrolage Gaswerkareal, eigene Darstellung auf Grundlage von © Google Earth



Übersichtskarte mit verorteten Begehungsaufnahmen, eigene Darstellung auf Grundlage von © Google Earth

Leitfragen Gaswerkareal

- Welche **Rolle und Funktion** wird das Bahnhofsumfeld Inningens in Zukunft spielen, und welche **Bedeutung** hat es **für die Entwicklung von Augsburg**?
- Mit **welchen Verkehrsmitteln sollte die Vernetzung** des **Bahnhofsumfelds** erfolgen, und wie **weit muss diese Vernetzung** reichen, um zukünftig weniger Autoverkehr zu bewirken?
- Wie kann der Bahnhof als Umsteigeknoten **Schritt für Schritt mit der Transformation** des Umfelds mitwachsen, um den Anforderungen der Zukunft gerecht zu werden?

Das Projekt „Anbindung Gaswerkareal“ zeigt, wie die bestehende Gleisinfrastruktur auf ehemaligen Industrieflächen für eine verbesserte Anbindung genutzt werden kann, denn viele vergleichbare Industrieflächen mit ähnlicher Verkehrsinfrastruktur werden derzeit einer Transformation unterzogen.

Augsburg
Anbindung Gaswerkareal



Ergebnisse Team «**Stapelwerk**»: «Wir gehen drüber, nicht drunter» (Auszüge)

Phyo Thinzar Htet, Miriam Mitter, Julia Preuß

Vinzenz Rump, Judith Spiertz

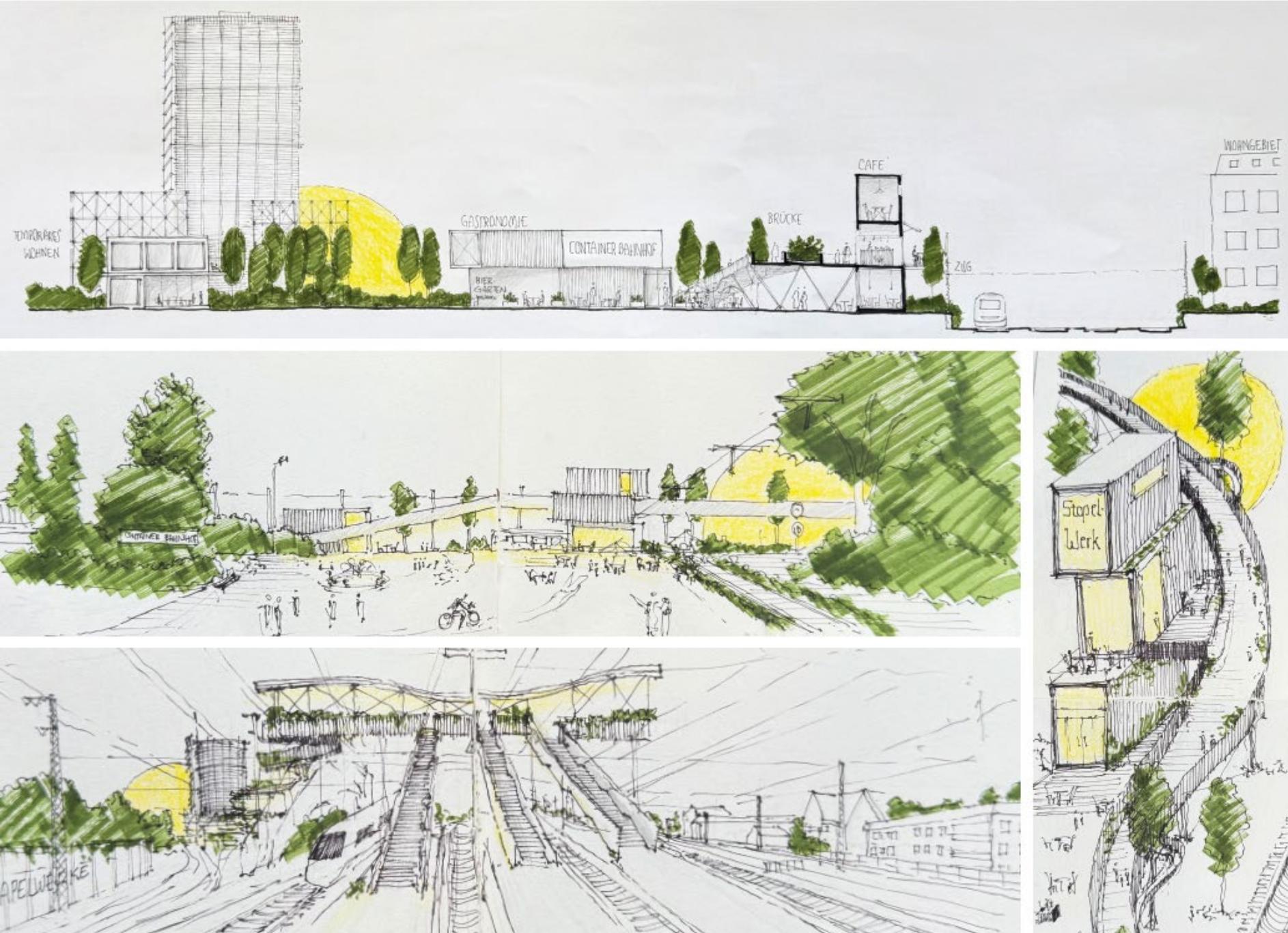


Vision und Ziele

- Neue Fussgängerbrücke zwischen Gaswerk und Bahnhof Oberhausen beendet Hinterhof-Lage
- Direkte Verbindung zur Westachse / Reese-Park
- Mehr als Infrastruktur: Offener Stadtraum mit Aufenthaltsqualität, Ausblicken und Barrierefreiheit
- Der Weg wird Teil des Ziels – Ort zum Gehen, Verweilen, Begegnung schaffen
- Mentale Landkarte neu kreieren
- Neue Identität für das einmalige Areal schaffen









11



**WAS ZEICHNET DAS FORMAT AUS UND
WELCHES POTENZIAL STECKT DARIN?**

Was zeichnete das Format IBA Summer School aus?

- **Generationenübergreifend- & interdisziplinäres Arbeiten**
- **IBA-Format besonders geeignet für die Kreativphase**
- **Anstossen & Aktivieren**
- **Austausch zwischen den Stadtverwaltungen**
- **Schnelle Sichtbarkeit**
- **Zukünftige Fachkräfte und Kompetenzen für die Mobilitätsräume interessieren & entwickeln**



CHECK: Kriterien für IBA-Projekte für «Räume der Mobilität»

- 1) Anders und besser unterwegs. IBA-Projekte prägen ein neues Verständnis von Mobilität in der Region.
- 2) Zukunftsorientiert. IBA-Projekte wirken nachhaltig und haben Impulskraft.
- 3) Räumlich erlebbar. IBA-Projekte gestalten Räume mit hoher Qualität und Baukultur.
- 4) Der Mensch im Mittelpunkt. IBA-Projekte sind inklusiv und ermöglichen soziale Teilhabe in der Metropolregion.
- 5) Vor Ort und doch verbunden. IBA-Projekte bringen Mehrwert für das Miteinander in der Metropolregion.
- 6) Gemeinsam gestalten. IBA-Projekte entstehen durch innovative Akteure und Allianzen.
- 7) Realisierbar mit Entwicklungspotenzial. IBA-Projekte haben realistische Chancen auf Umsetzung und Weiterentwicklung.

Welches Potenzial steckt in diesem Format? 1/2

- **Strategisches Instrument zur Sichtbarmachung relevanter Themen**
- **Vielfältige Ergebnisse in sehr kurzer Zeit**
- **Katalysator für Debatte an realen Aufgaben**
- **Neue Ideen der Generation der Zukunft (Planer, Entscheider, Bürger:innen) Ernst nehmen**
- **Modellcharakter – auch andere Kommunen profitieren nun von den Erfahrungen der ersten Durchführung**
- **Öffentlicher Raum, Fahrradoffensive, ... next?**



Welches Potenzial steckt in diesem Format? 2/2

- Alle Hochschulen wollen wieder mitmachen!
- Extrem positives Feedback zum Engagement der städtischen Mitarbeiter:innen!





NETZWERK
VERKEHRSDREHSCHEIBEN

Réseau interfaces multimodales
Rete piattaforme dei trasporti

Was denken Sie?

The screenshot shows a website for a workshop. At the top, there's a navigation bar with links to 'VERANSTALTUNGEN', 'NETZWERKPARTNER', 'THEMEN', 'MEDIEN', 'KONTAKT', and 'FORSCHUNGSTAGUNG 2025'. Below the navigation is a map of a city area with several colored zones. A prominent orange zone is labeled 'Gebietsentwicklung Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch'. To the right of the map, there's a small text box with the date '15.10.2025' and the note 'ERSTES UPDATE: 15.10.2025 Erledigung zum Informationsanlass'. Below the map, there's a section for the workshop: 'NETZWERK VERKEHRSDREHSCHEIBEN' and 'Workshop zur Verkehrsdrehscheibe Brugg AG'. It includes a date 'Datum Dienstag, 31. März 2026', a location 'Veranstaltungsort Brugg AG', and a button 'Weitere Informationen folgen.'. At the bottom left, there's a link 'Link: Netzwerk Verkehrsdrehscheiben'.

Spannender Anlass in
Brugg Windisch

Bundesamt für Raumforschung ARE
Office fédéral du développement territorial ARE
Confédération Suisse
Confédération Svizzera
Confederazione Svizzera

SBB CFF FFS

Schweizerischer Städteverband
Union des villes suisses
Unione delle città svizzere

G
Schweizerischer Gemeindenverband
Association des Communes Suisses
Associazione dei Comuni Svizzeri
Asociación de las Vizcachas Suizas

SVI SCHWEIZERISCHE VEREINIGUNG
DER VERKEHRSSINGENIEURE
UND VERKEHRSEXPERTEN

VÖV UTP | Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

Fédération
suisse des
urbanistes
Fachverband
Schweizer
Raumplaner
Federazione
svizzera degli
urbanisti
FSU

REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE
Département du territoire (DT)

Kanton St. Gallen
Amt für öffentlichen Verkehr
Gesellschaft für
Öffentliche Verkehr
Gesellschaft für
Öffentliche Verkehr

Regionalkonferenz
BernMittelland

Stadt Zürich
Tiefbauamt

mobility

forum
velostationenschweiz

IRAP | Institut für
Raumentwicklung

OST
Ostschweizer
Fachhochschule

mobil
service
Partners
für mobile
Kommunikationspartner