

VERKEHRSDREHSCHLEIBEN ALS MOTOR FÜR EINE QUALITÄTSSVOLLE STADTENTWICKLUNG

**Netzwerk Verkehrsdrehscheibe &
IBA Summer School 2025**

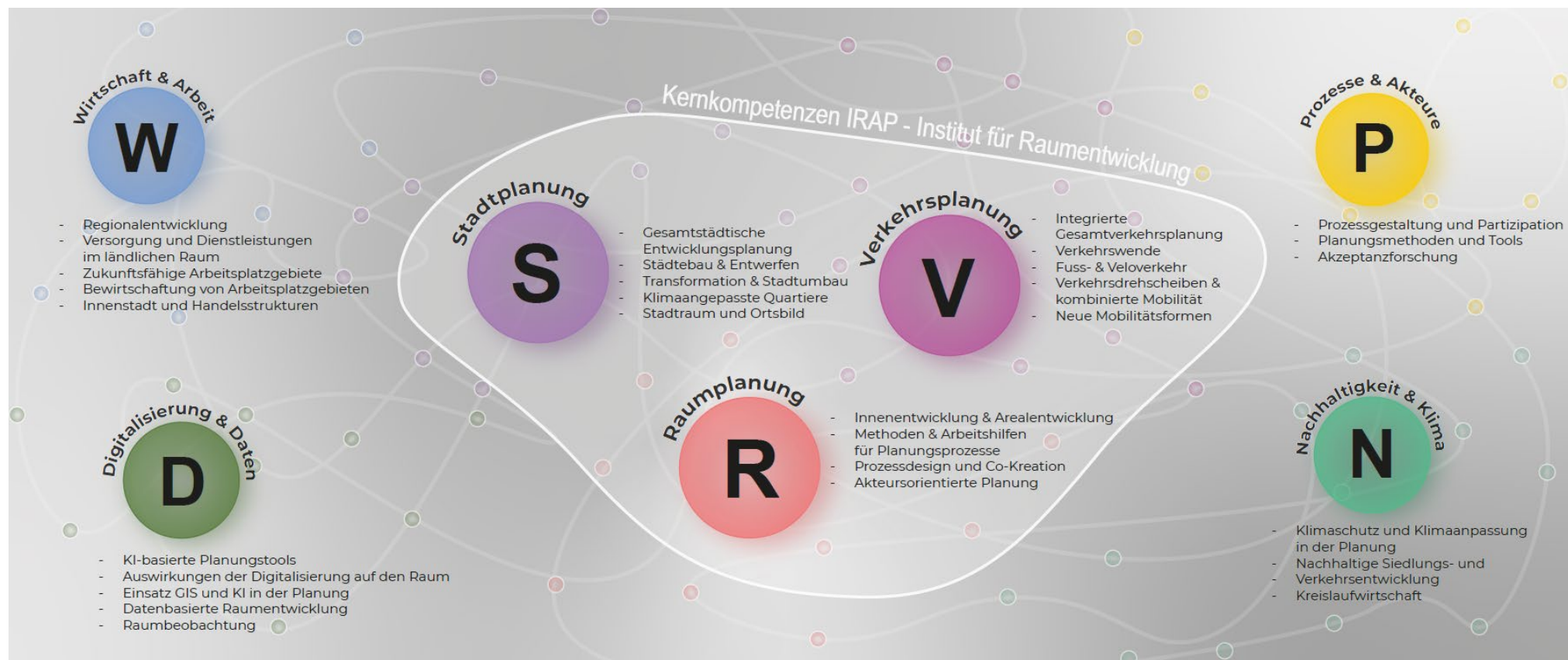
PROF. GUNNAR HEIPP
Regionale Wohnungsbaukonferenz 2025



**NETZWERK
VERKEHRSDREHSCHLEIBEN**
*Réseau interfaces multimodales
Rete piattaforma dei trasporti*

IRAP | Institut für
Raumentwicklung

Kurzvorstellung IRAP: Unsere Themenschwerpunkte



Mein Motto: Formate, die Menschen zusammenbringen, schaffen Raum für neue Ideen und neue Impulse.

Netzwerk Verkehrsdrehscheiben, Forschungsprojekte



IBA Summer School 2025



Lehre Bachelor & Master



CAS Verkehrswende & Nachhaltige Mobilität



GLIEDERUNG VORTRAG

1. Teil

**«Netzwerk
Verkehrsdrehscheibe»**

2. Teil

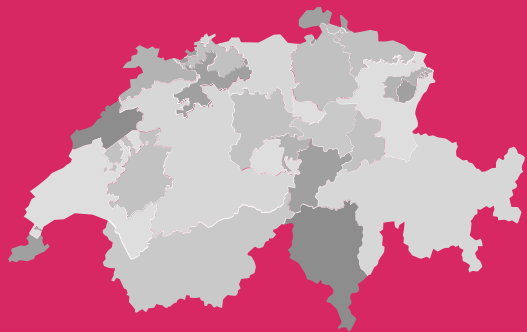
**«IBA Summer School
2025»**



**NETZWERK
VERKEHRSDREHSCHLEIBEN**

*Réseau interfaces multimodales
Rete piattaforme dei trasporti*

1



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

Paradigmenwechsel in Schweizer Raumplanung seit 2012

Wohnraum sichern
Landschaft schützen



**Horror-Mieten
auf engstem Raum**



Folge

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-Güteklasse**» 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.»

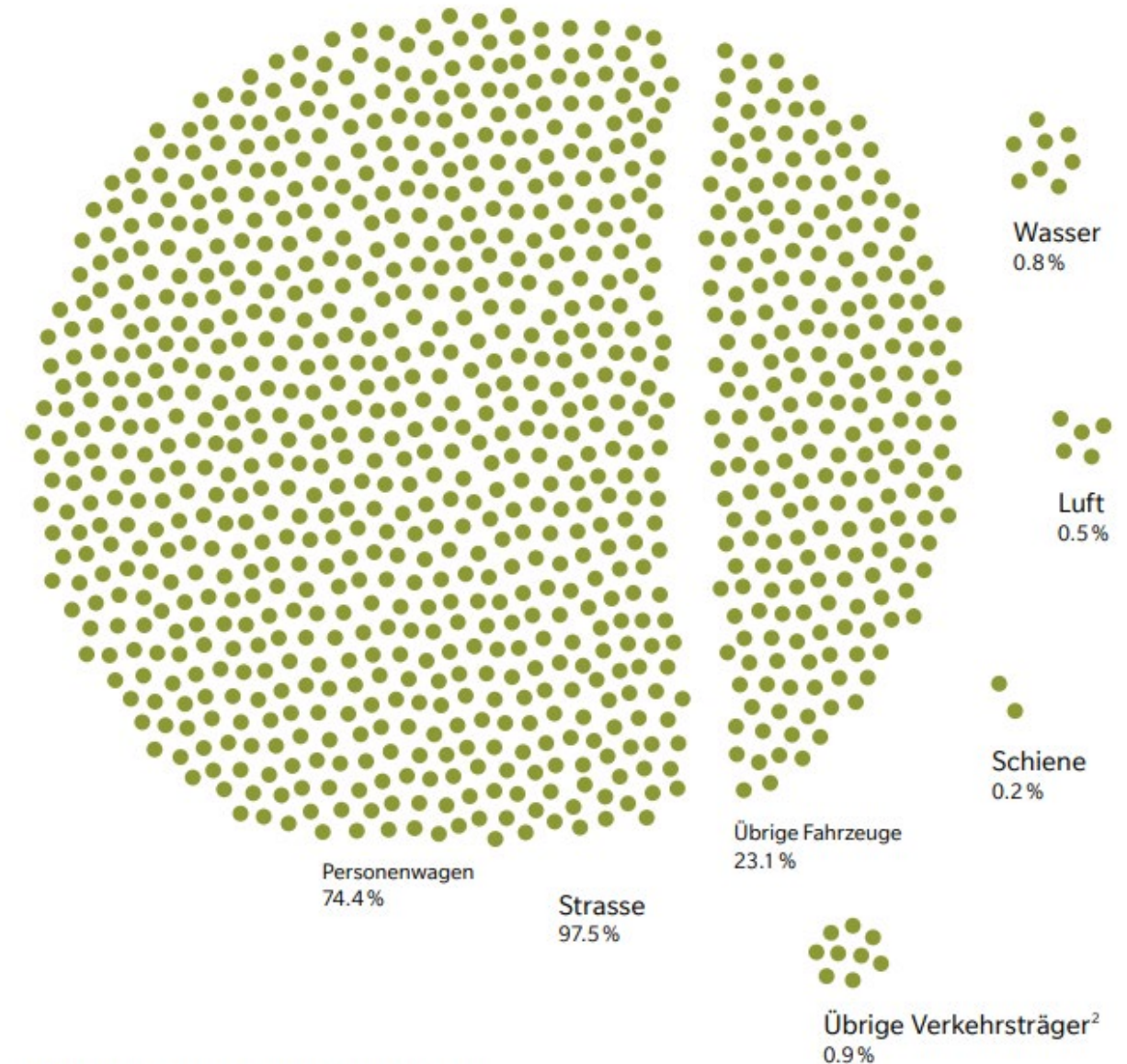


2. VDS-Tagung, Genf

Verkehrsdrehscheiben als Schlüsselorte für nachhaltige Mobilität

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

Anteile Verkehrsträger am Total der Treibhausgasemissionen des Verkehrs 2023



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

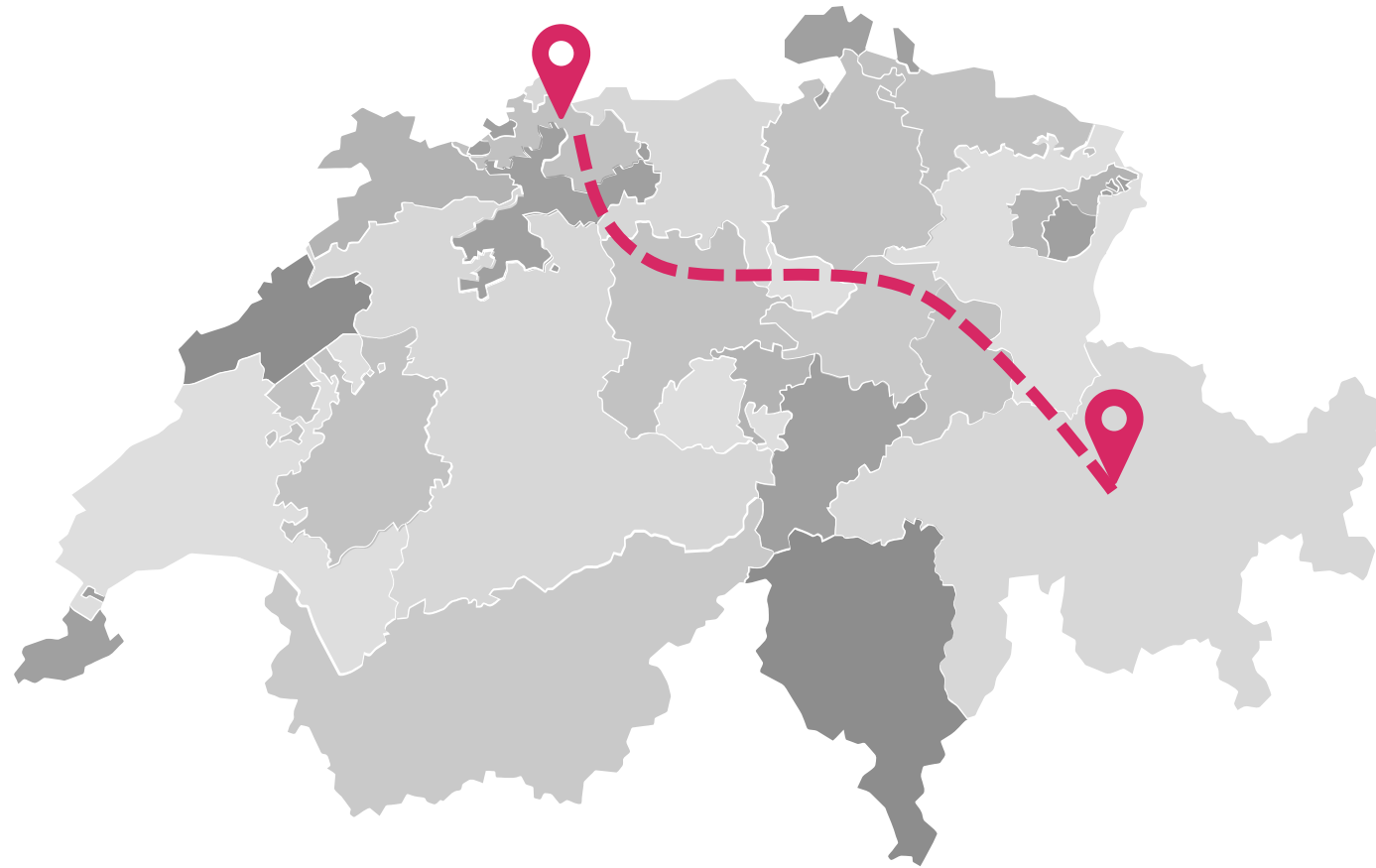


Buchs SG, 1970

Potenzialräume an meinem Bahnhof

Aber...

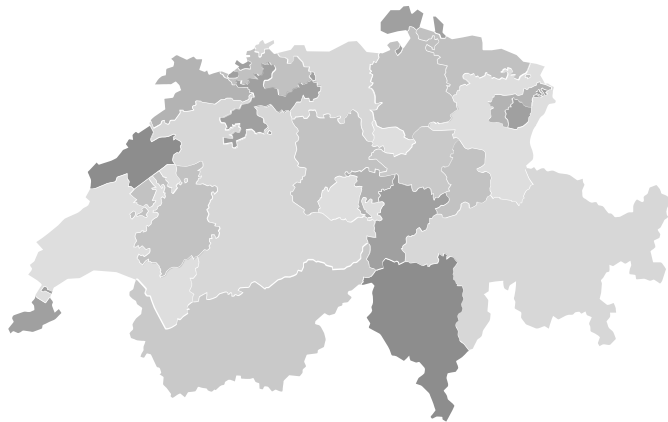
Wir als Reisende von A
nach B benötigen **ein**
Netz von
Verkehrsdrehscheiben



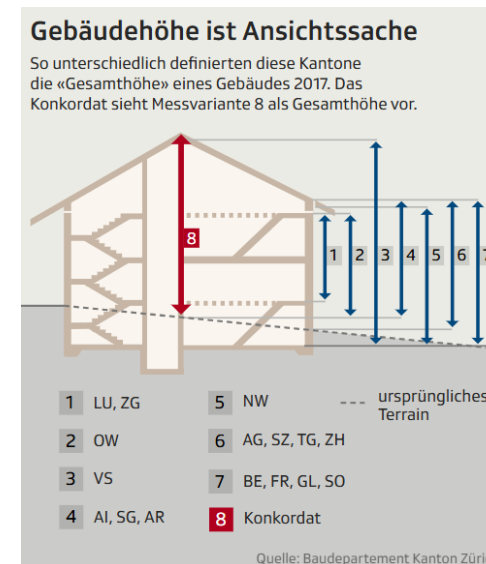
Koordination ist notwendig - dabei ist wichtig zu verstehen:

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



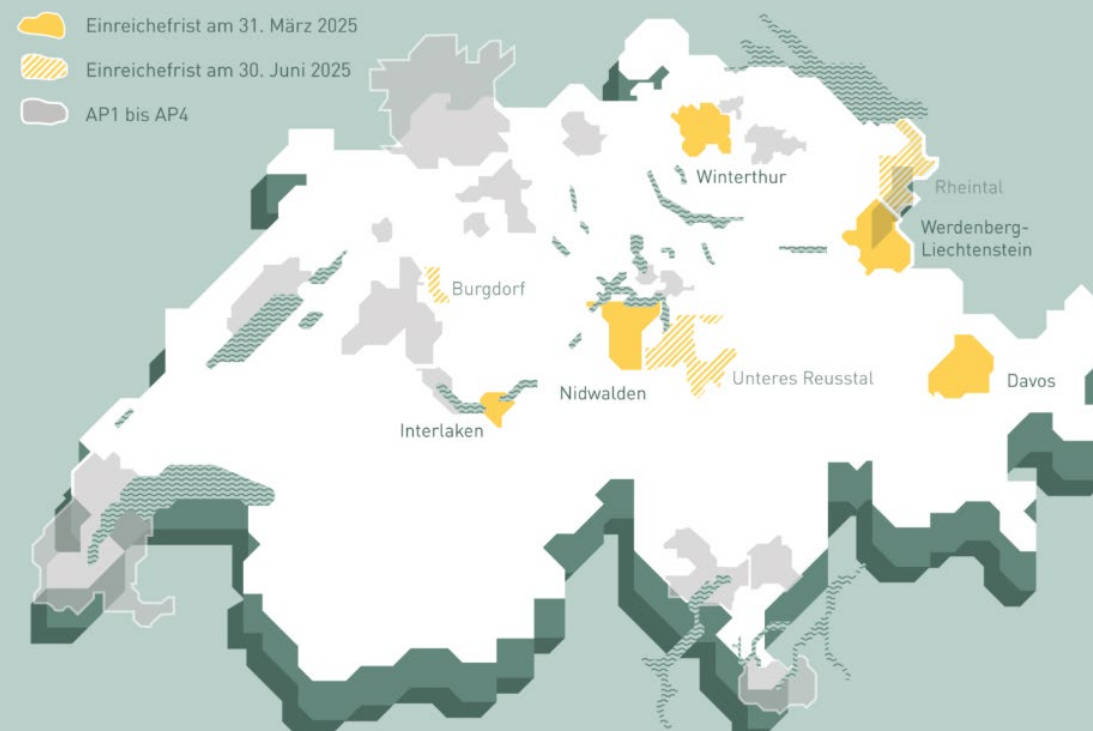
Auch ein Motor:

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!**

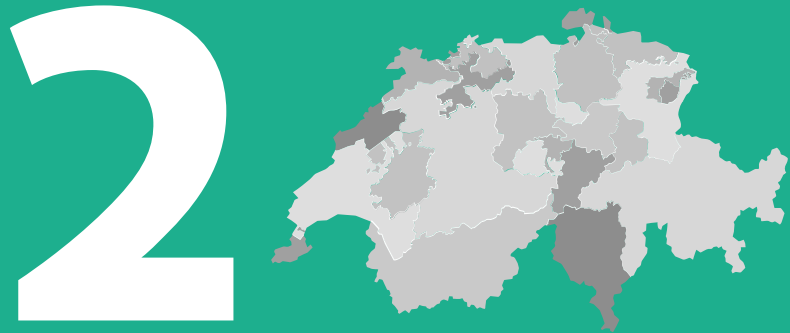
Aktuelles – 03.04.2025

Agglomerationsprogramme der 5. Generation eingereicht





**NETZWERK
VERKEHRSDREHSCHIEBEN**
*Réseau interfaces multimodales
Rete piattaforme dei trasporti*



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 ...

11. Fachtagung in Zürich



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

2. Fachtagung in Genf



ADRESSIERUNG DER NOTWENDIGEN RAHMENBEDINGUNGEN ...

3. Fachtagung in Zürich



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

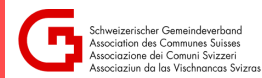
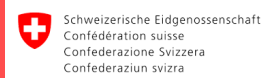
Forschung

Umsetzung und
Projekte

Internationaler
Austausch

NEUE ARBEITSPHASE AB 2025

Koordinationsgruppe « Multimodale Mobilität » (KG MM)



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



Nationale Netzwerk Verkehrsdrehscheiben (Netzwerk VDS)



**NETZWERK
VERKEHRSDREHSCHLEIBEN**
Réseau interfaces multimodales
Rete piattaforme 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*** (öffentlich, privat und halbprivat) 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 VERKEHRSDREHSCHLEIBEN



Datum
Montag,
17. November 2025

Veranstaltungsort
PH Zürich

NETZWERK VERKEHRSDREHSCHLEIBEN

Forschungsaustausch zum Thema Verkehrsdrehscheiben

Weitere Informationen



Datum
Dienstag,
31. März 2026

Veranstaltungsort
Brugg AG

NETZWERK VERKEHRSDREHSCHLEIBEN

Workshop zur Verkehrsdrehscheibe Brugg AG

Weitere Informationen folgen.



Datum
Dienstag,
5. Mai 2026

Veranstaltungsort
PH Zürich

NETZWERK VERKEHRSDREHSCHLEIBEN

Jahrestagung Verkehrsdrehscheiben 2026

Weitere Informationen

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



NETZWERK
VERKEHRSDREHSCHIEBEN

Réseau interfaces multimodales
Rete piattaforme dei trasporti



WAS STECKT GENAU HINTER DEM BEGRIFF «VERKEHRSDREHSCHIEBEN»?

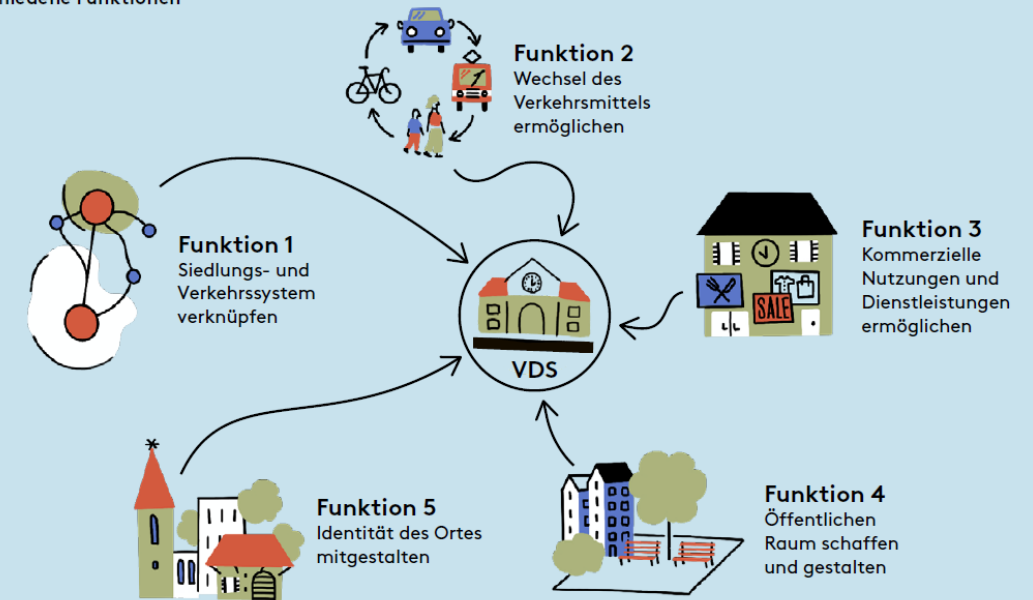
....und was können STÄDTE & GEMEINDEN für Erfolgreiche
Verkehrsdrehscheiben tun.

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



Makroebene



Mesoebene



Mikroebene



«Die typische Reisende gibt es nicht.»

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



Francesco
Ligorio

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

Sauberkeit
Nachhaltigkeit

ÖV Häufigfahrer
Freizeit, zu Fuss, Auto



Mira
Kralik

«Preis und Angebot
sind entscheidend
für die Familie.»

Preis
Verlässlichkeit,
Basisangebot

ÖV Häufigfahrerin
Arbeit, Freizeit
hauptsächlich Auto



Benoit
Dubois

«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**



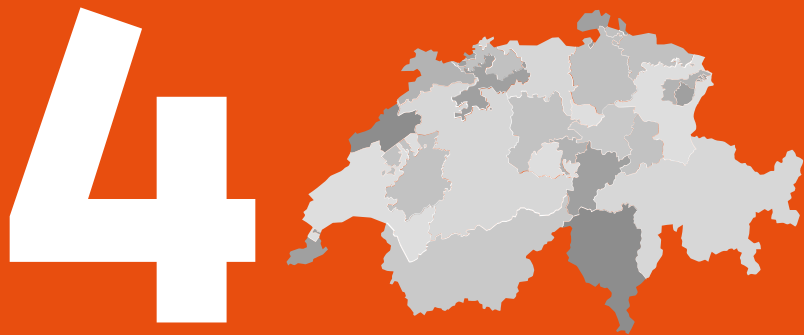
Köln-Mülheim
Freiraum Kit 1.0, 2020





**NETZWERK
VERKEHRSDREHSCHLEIBEN**

*Réseau interfaces multimodales
Rete piattaforme dei trasporti*



DER BUND UNTERSCHIEDET 5 TYPEN VON VERKEHRSDREHSCHLEIBEN

Verkehrsdrehscheiben werden je nach Funktion, sowie Angebot und Lage differenziert

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

Mobilität und Raum 2050 Sachplan Verkehr Teil Programm







20.10.2021



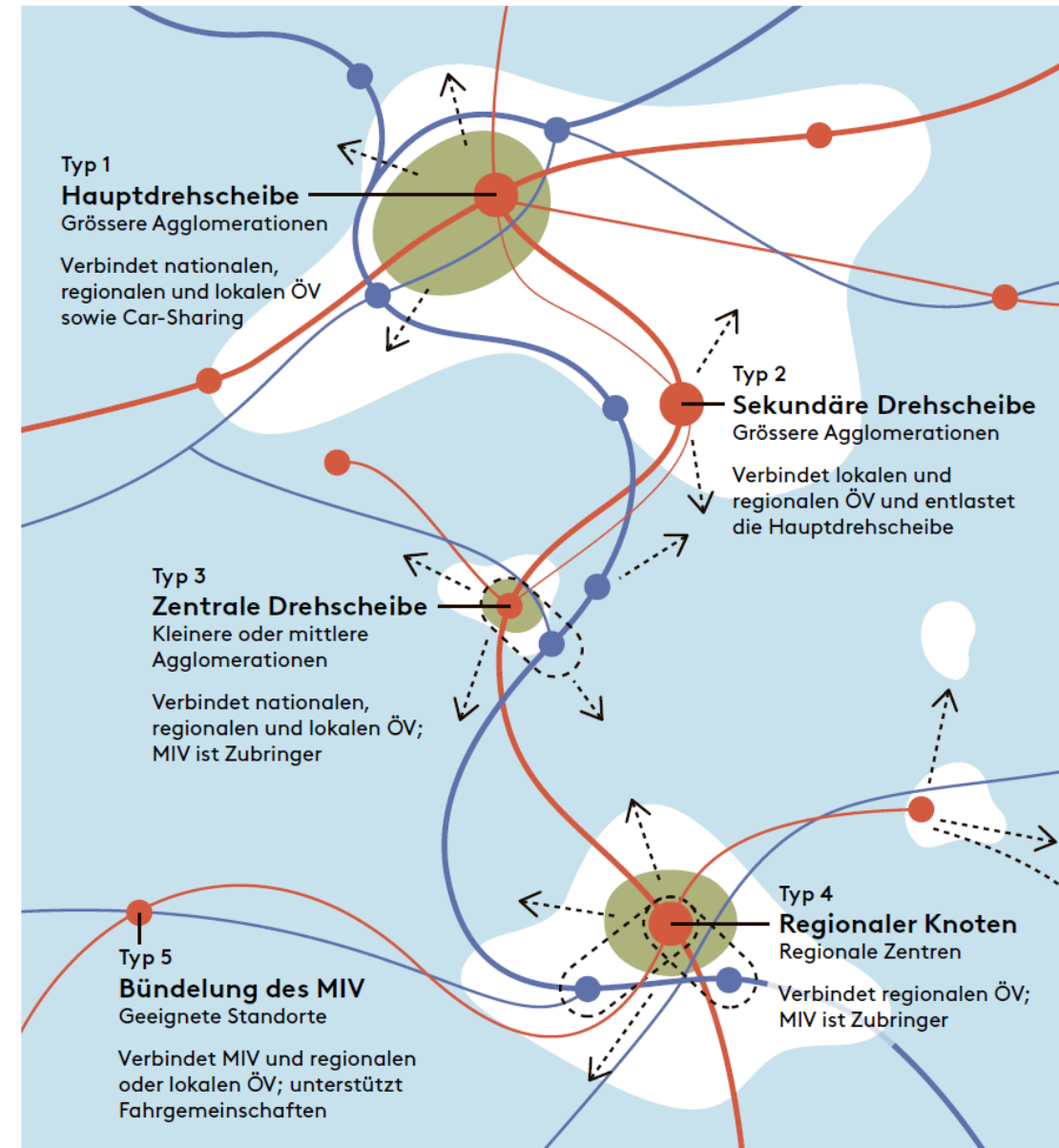
Vernetzung auf allen Ebenen statt einzelne Leuchttürme:

Vom Grosstadt-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

VERKEHRSDREHSCHIEBEN: 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



Foto: Flaneur-2023 | Flaneur d'Or

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.

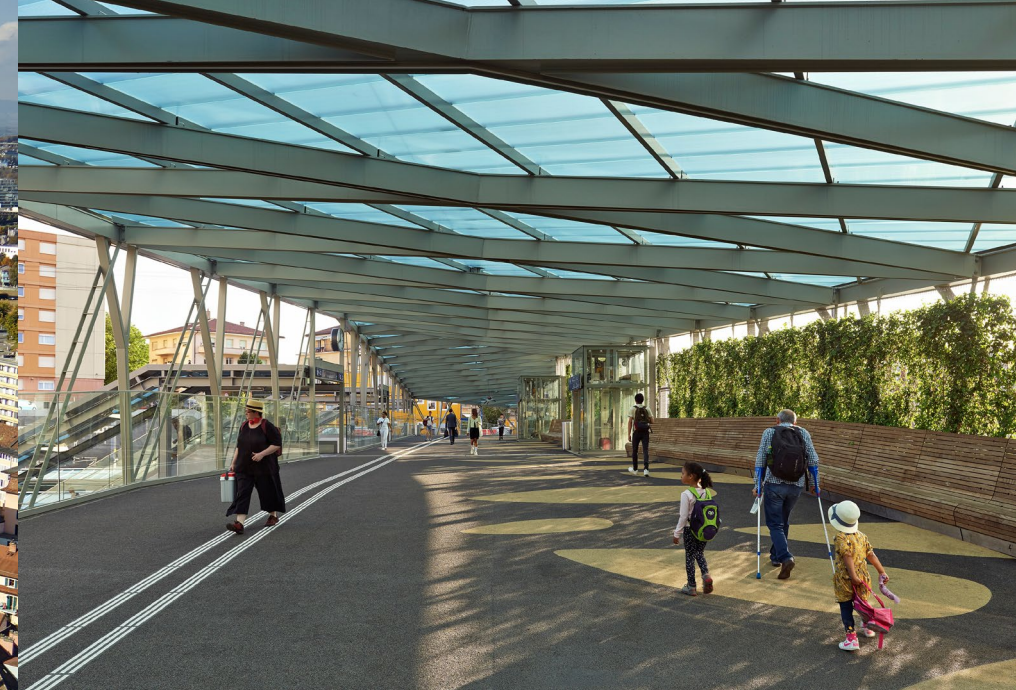




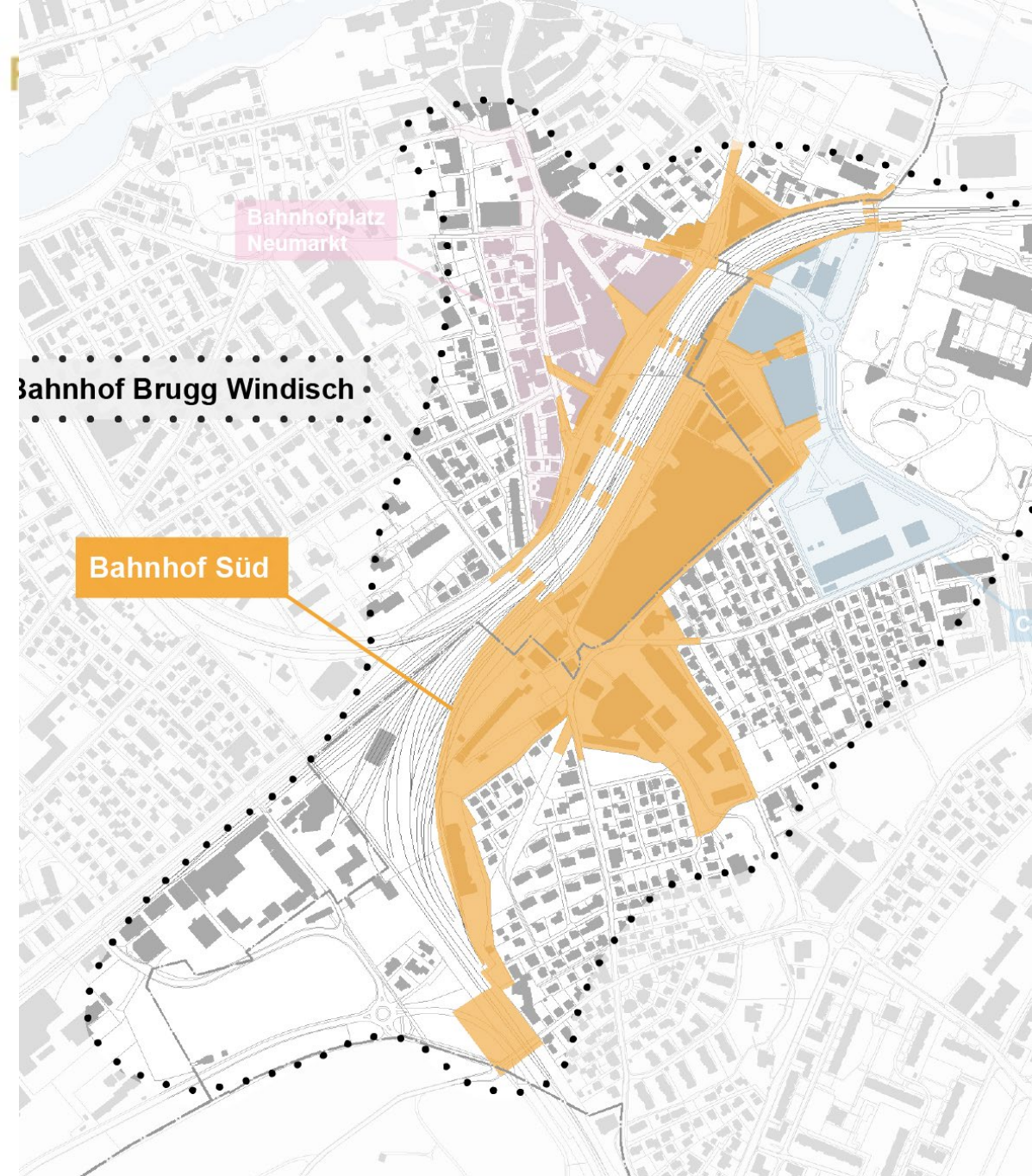
Photo: Flâneur 2023, Flâneur d'Or

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:

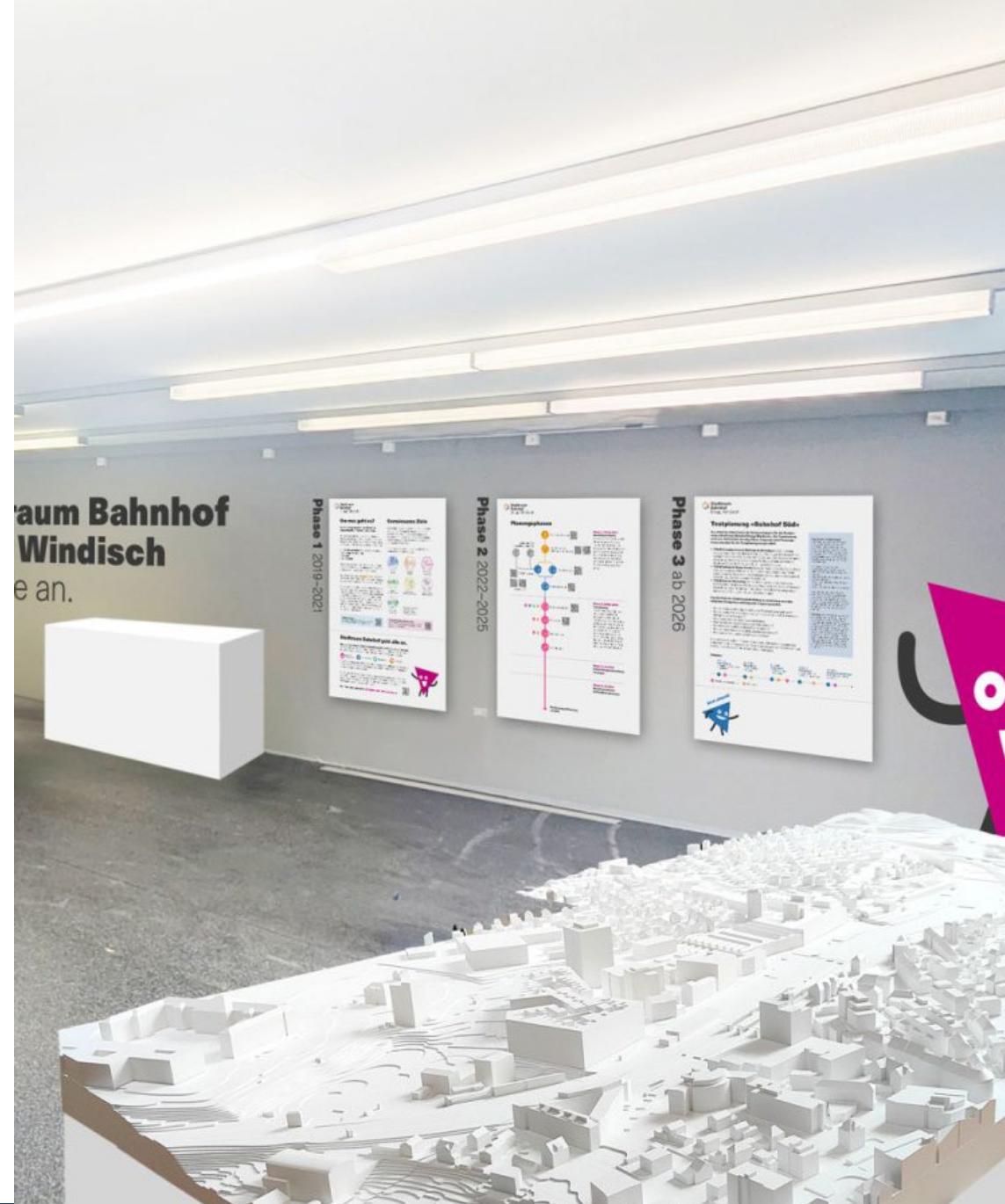
Stadt Brugg, Gemeinde Windisch, Kanton Aargau, SBB, BRUGG Real Estate, FHNW, Planungsteams, Bevölkerung

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



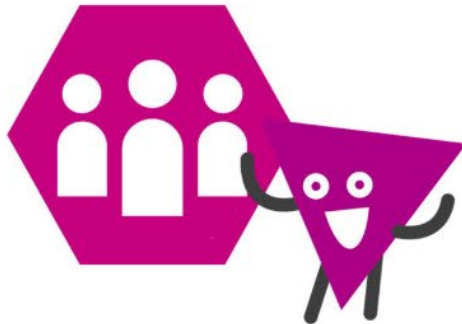
Brugg-Windisch



Aktuelles Entwicklung Testplanung **Stadtkiosk**



Stadtraum Bahnhof. Es geht voran!



Einladung zum Informationsanlass

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



Stadtkiosk – Raum für Information und Begegnung

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



Fassadengestaltung gesucht!

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

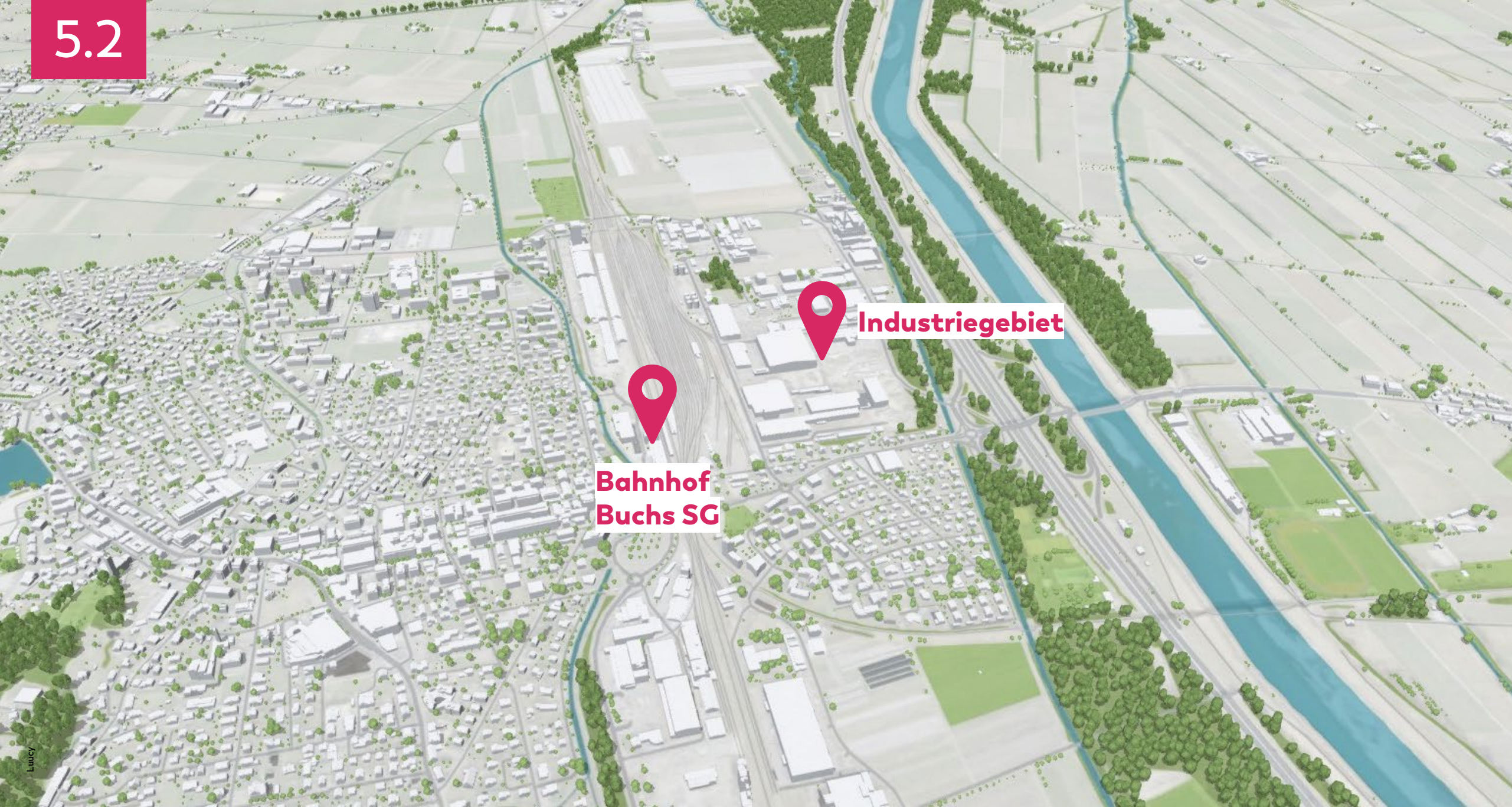
Aktuelle Planungen von Verkehrsdrehscheiben **Buchs (SG)**



Bahnhof Buchs SG

Bahnhof Buchs SG

Industriegebiet



**Bahnhof
Buchs SG**

Industriegebiet

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

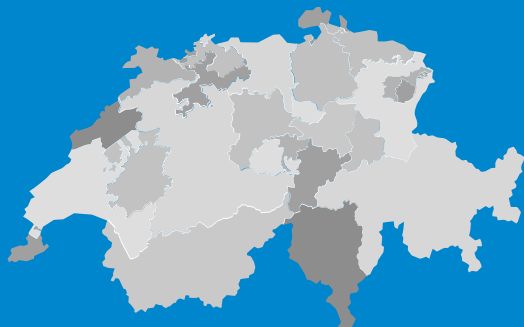
- Bahnhöfe aufgewertet von Durchgangs- zu Begegnungsorten
- Quartierverbindungen statt Bahnbarriere
- Neue wertvolle Wohn- und Arbeitsstandorte
- Gestalterischer Anspruch
- Wirtschaftliche Dynamik durch verbesserte Erreichbarkeit
- Politische Akzeptanz (Volksabstimmungen gewonnen)



**NETZWERK
VERKEHRSDREHSCHIEBEN**

*Réseau interfaces multimodales
Rete piattaforme dei trasporti*

6



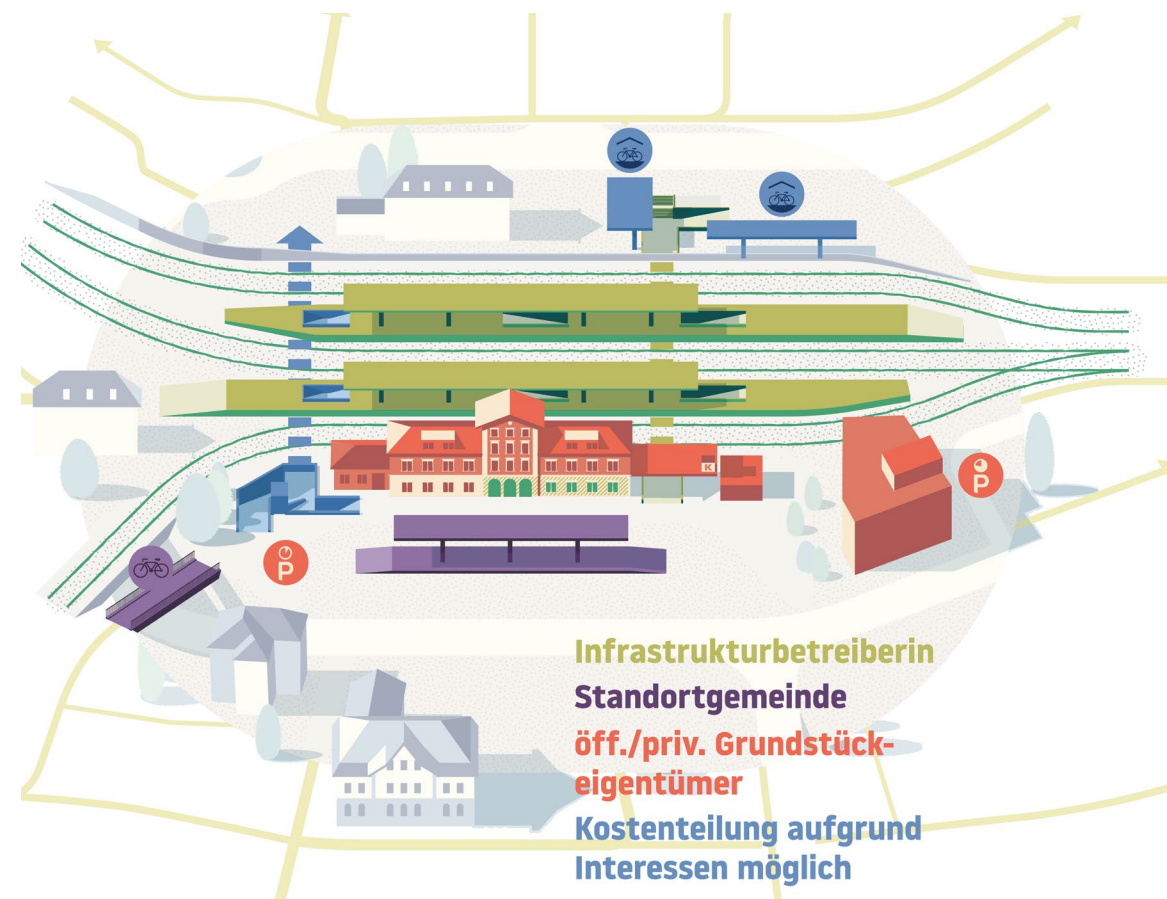
**WIE BRINGEN WIR GEMEINSAM PROJEKTE «ZUM
FLIEGEN»?**

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.



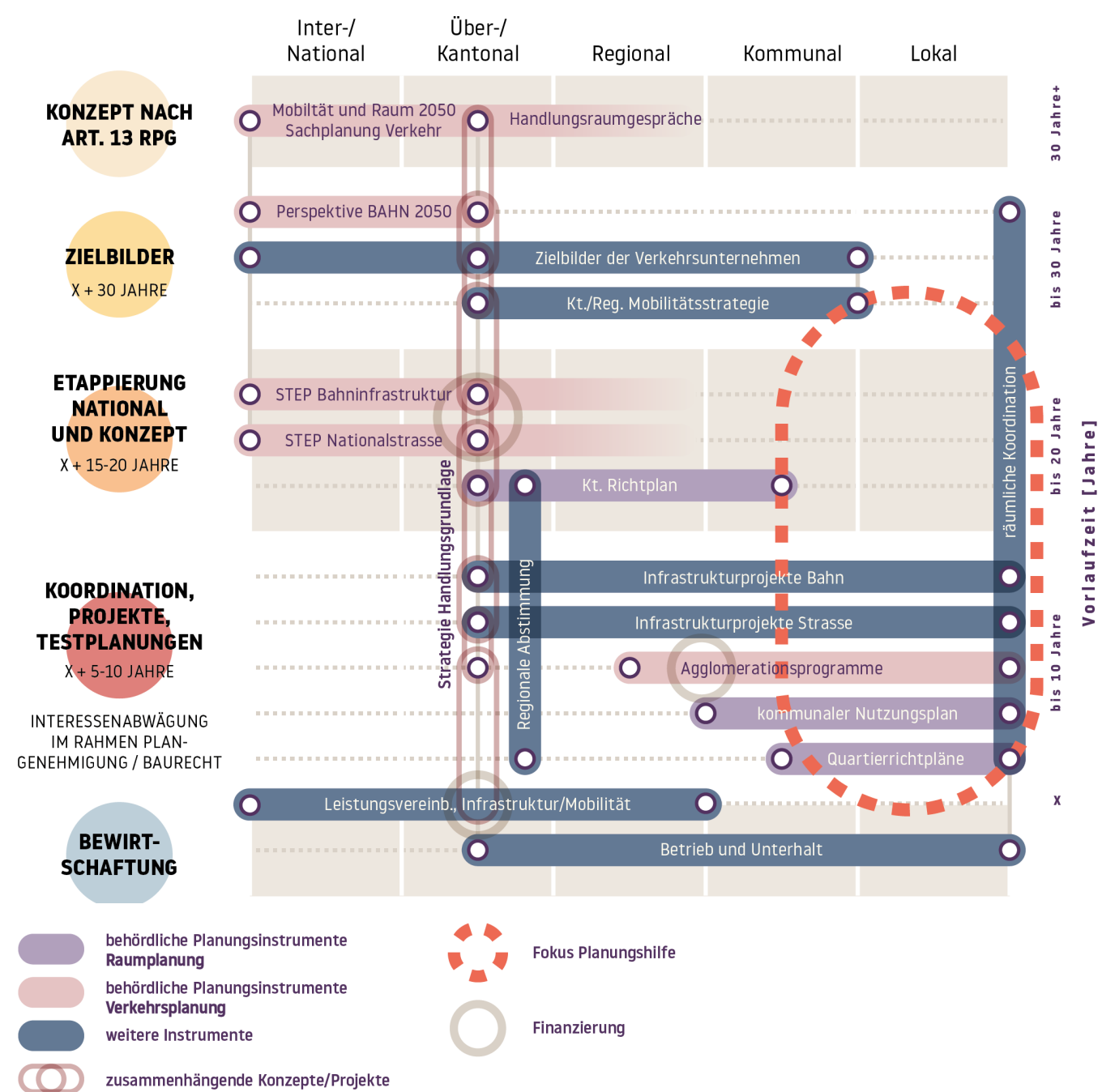
Alle Akteure an einen Tisch. Einander fachlich kennenlernen. Vertrauensbasis schaffen. Gemeinsame Ziele aushandeln.



Komplexen Prozess transparent machen für alle

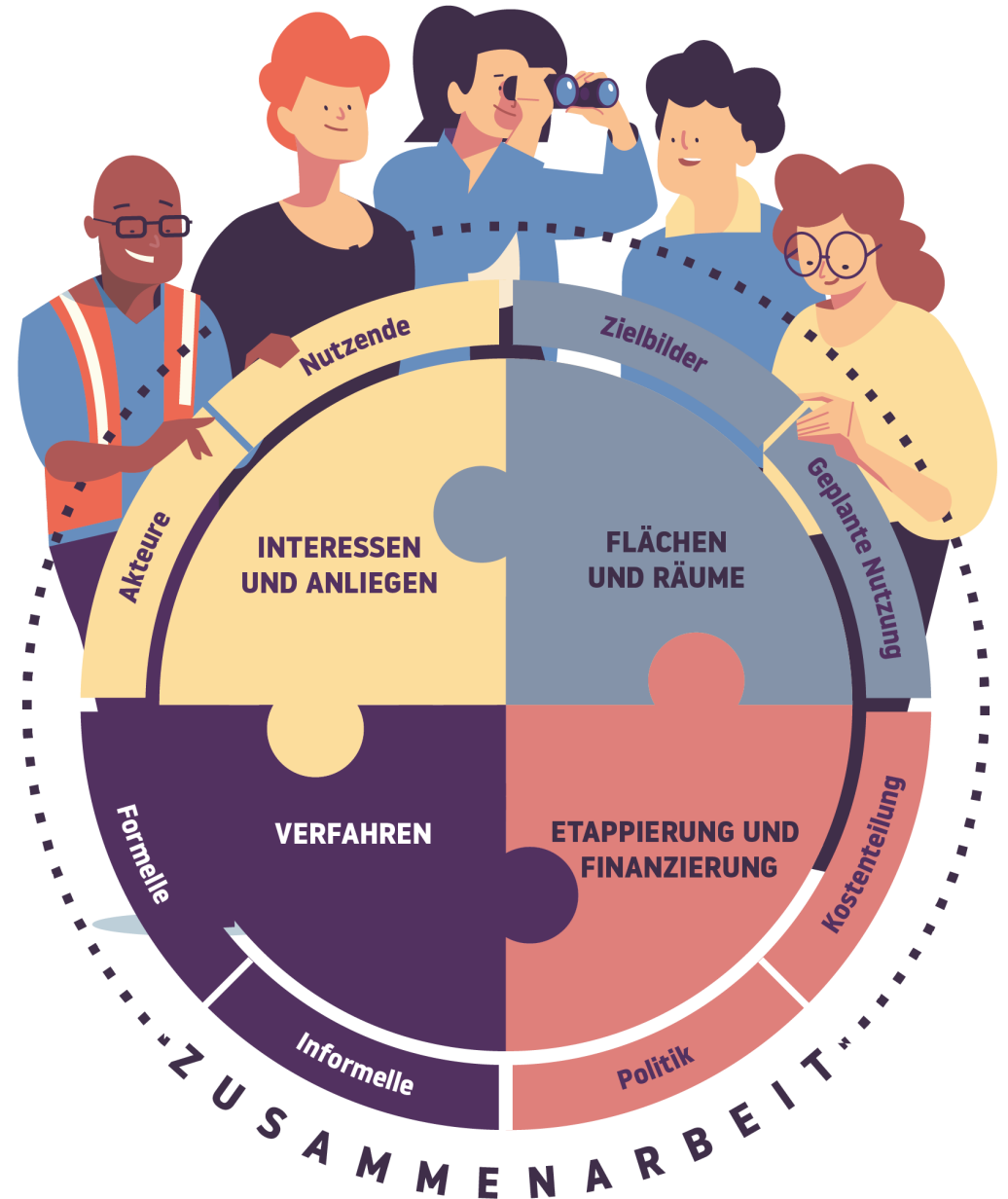
Überblick über Städtebau, öffentlichen Raum, Investitionsplanung seitens Städten/Gemeinden sowie Bahn

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

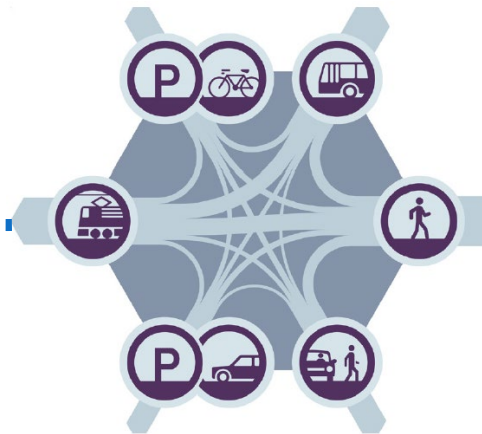
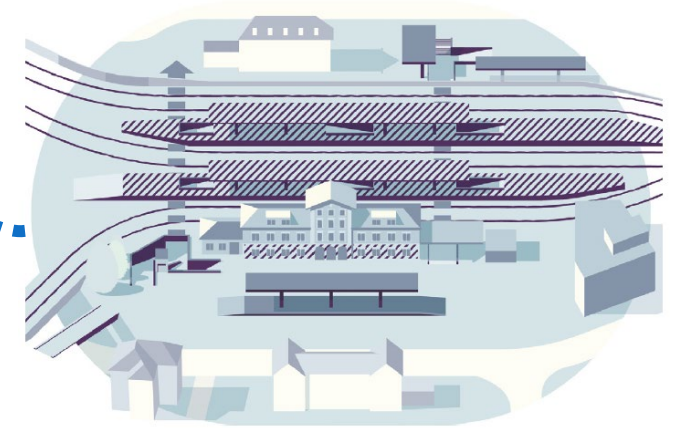
M1 Rahmenbedingungen und Entwicklungen

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

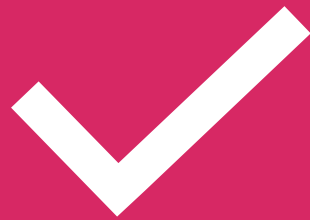
Seite 5
- 6 weitere Beispiele

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 Kristallisationspunkte
nachhaltiger Stadtentwicklung»

Prof. Gunnar Heipp



6. bis 13. September 2025



IRAP | Institut für
Raumentwicklung



IRAP | Institut für
Raumentwicklung



FORMAT IBA SUMMER SCHOOL 2025

Augsburg | Fürstenfeldbruck | München

3 Städte

7 Aufgaben

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



Technische
Hochschule
Augsburg



Berliner Hochschule
für Technik

92

U N I K A S S E L
V E R S I T Ä T



OST

Ostschweizer
Fachhochschule



Rheinland-Pfälzische
Technische Universität
Kaiserslautern
Landau

Studierende

mit

10 Professor:innen

&

25 Expert:innen



Brandenburgische
Technische Universität
Cottbus - Senftenberg



Teilnehmende Hochschulen



HOCHSCHULE
COBURG

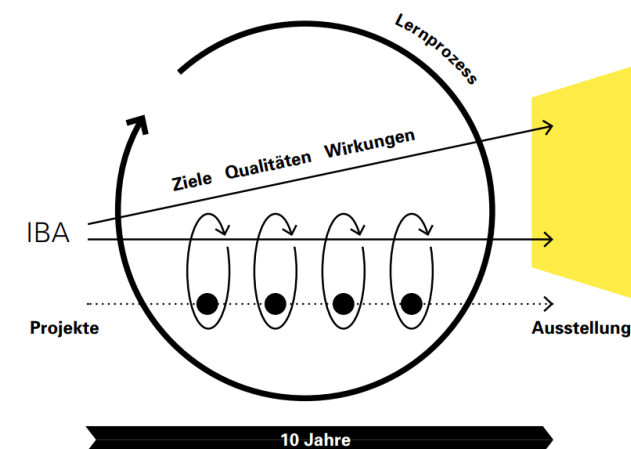


HSLU Hochschule
Luzern

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:nnen 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 Metropolregion
könnten von
Verbesserungen
in Bahnhofsumfeldern
profitieren!**



WELCHE AUFGABEN HABEN DIE STÄDTE AUSGEWÄHLT?

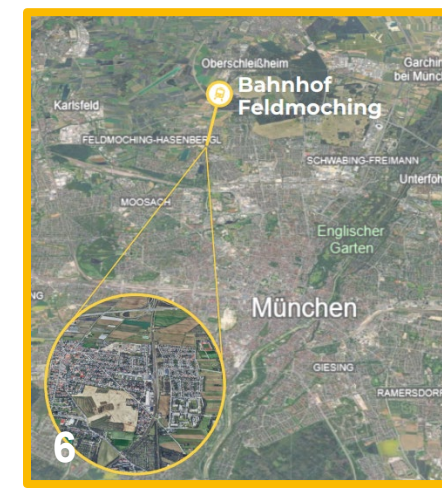
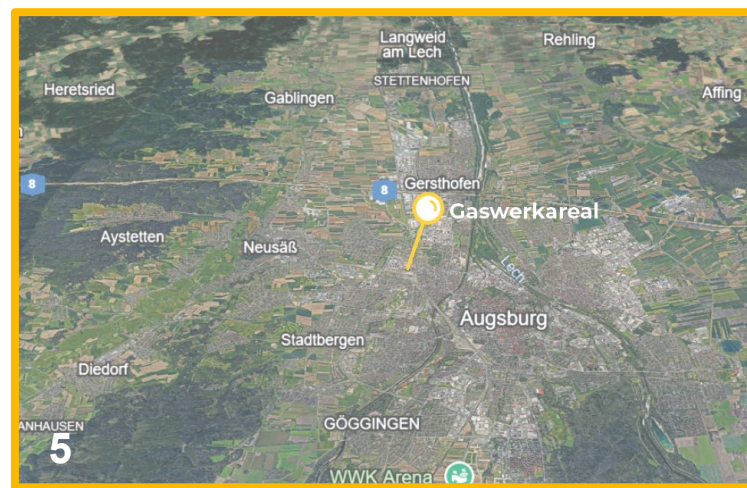
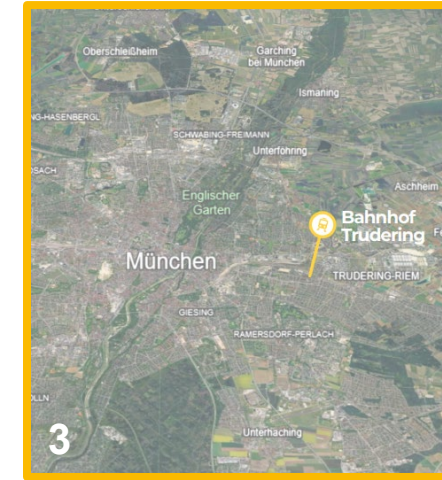
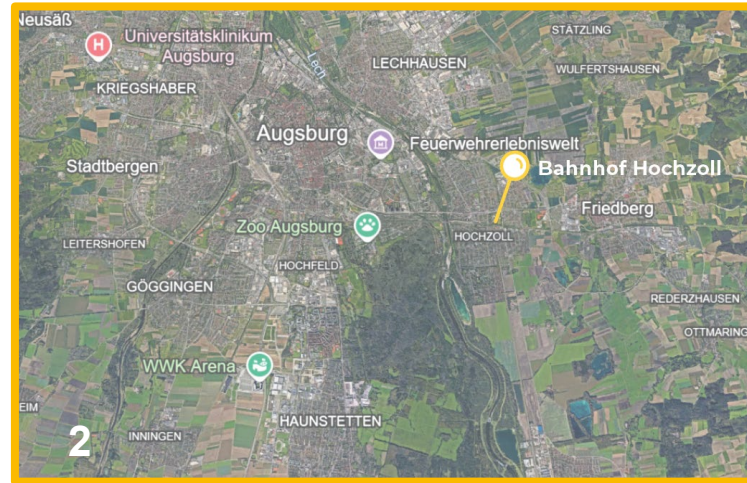


Foto 1-6: eigene Darstellung auf Grundlage von Google Earth

DAS POTENZIAL WIRD RASCH KLAR, WENN MAN HINSCHAUT ...

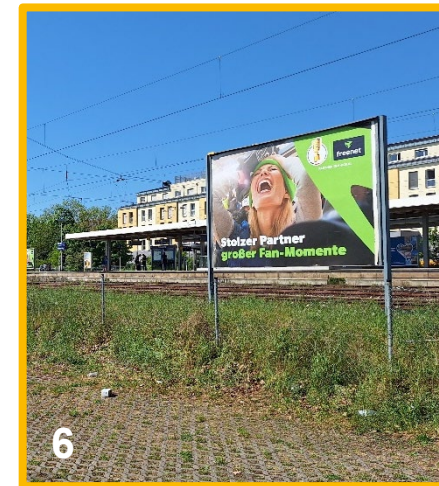


Foto 1,2,4,5,6: eigene Aufnahmen der IBA Summer School Foto 3: Google Earth



IRAP | Institut für
Raumentwicklung

8

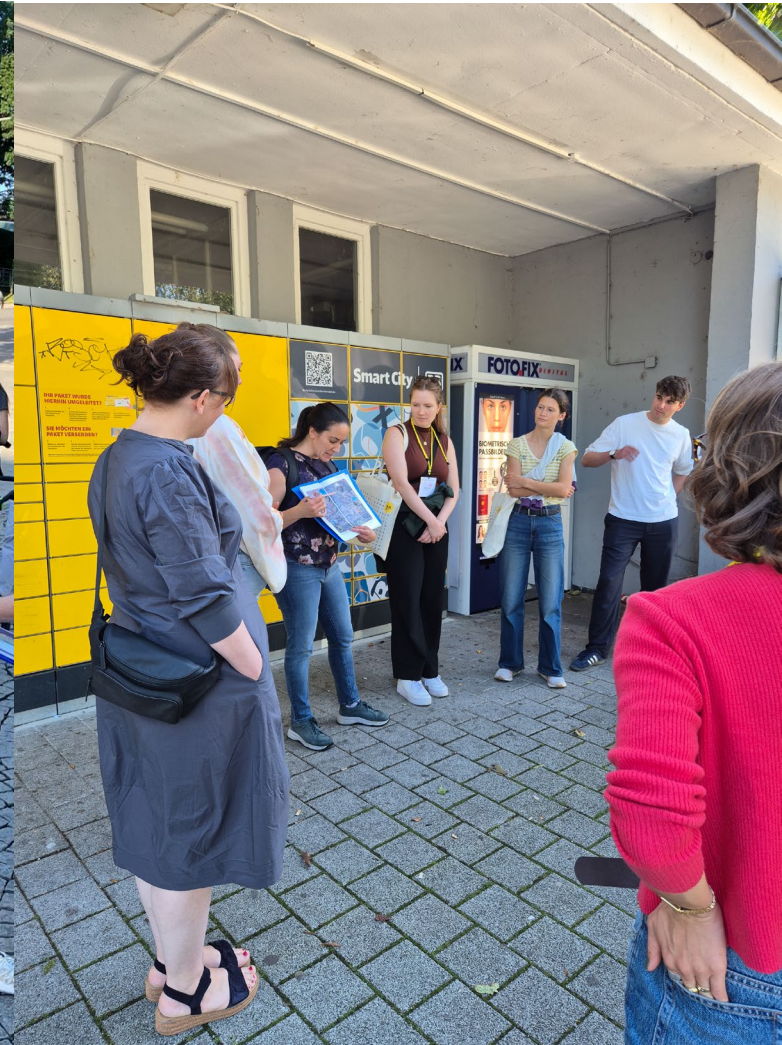


IMPRESSIONEN IBA SUMMER SCHOOL 2025

KENNENLERNEN STUDIERENDE, LOKALE PROFIS & EXPERTEN



GEMEINSAM DIE BAHNHOFSUMFELDER BESICHTIGEN



... UND DANN ABER SCHNELL GESTARTET ...



Fotos: IBA GmbH

MULTI-PERSPEKTIVEN-COACHING

In München



Fotos: IBA GmbH

ENGAGIERTE BETREUER:INNEN!



In Augsburg

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



BEISPIEL FÜR FÜRSTENFELDBRUCK: ENTWICKLUNG BAHNHOFSUMFELD FÜRSTENFELDBRUCK



Mikrolage

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



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

Leitfragen Bahnhof Fürstenfeldbruck

- Wie kann der Bahnhof Fürstenfeldbruck als zukunftsfähiger Mobilitäts- und **Stadtknoten 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 Inningen 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.



**Augsburg
Bahnhof Inningen**







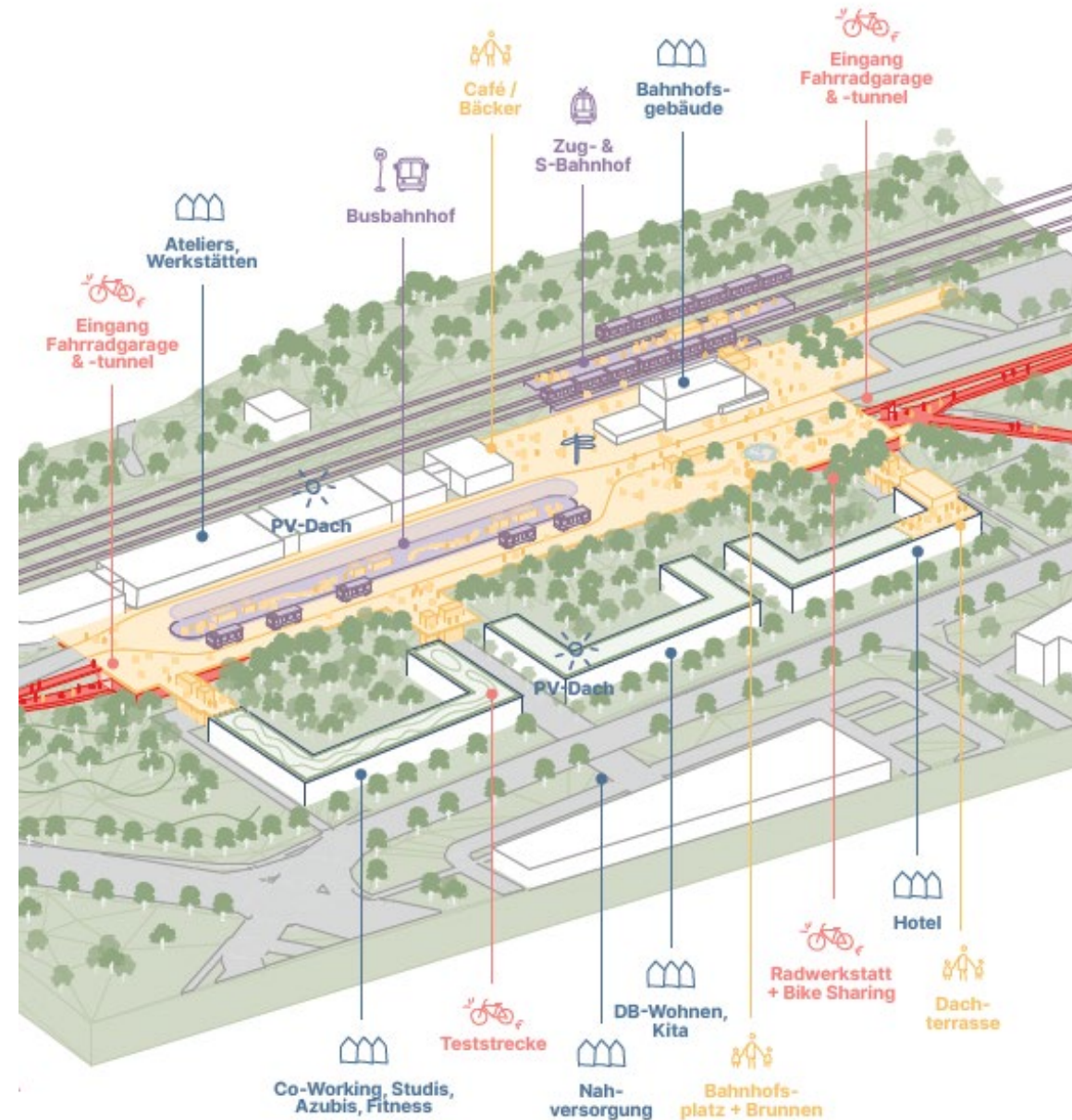


Ergebnisse

(Auszüge)

Team «Brucker Bike Bahnhof»

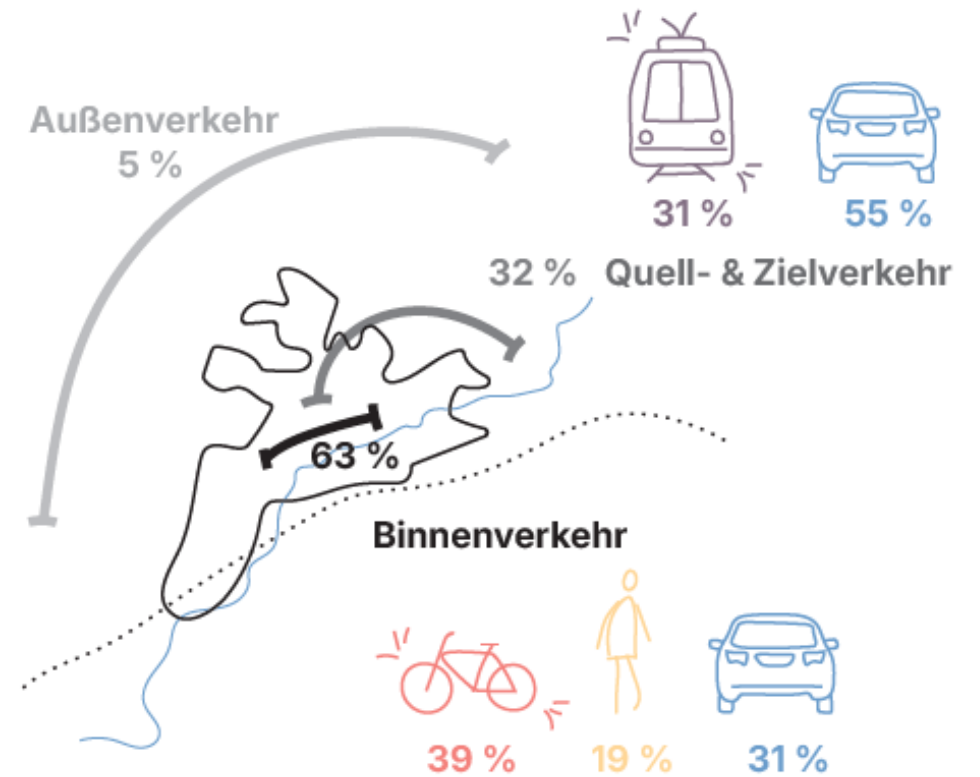
Kira-Margo Centini, Kayo A. Färber,
Valerie Lemke



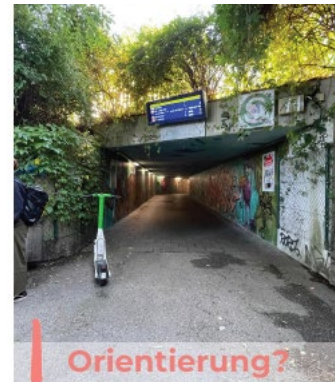
E

Analyse

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

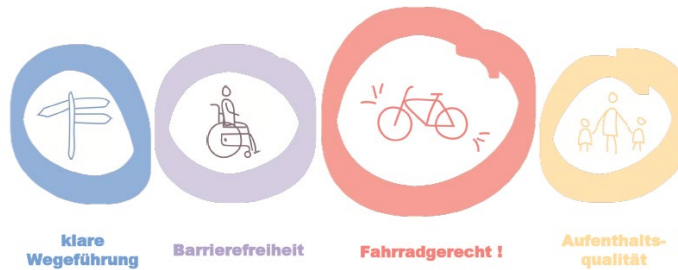


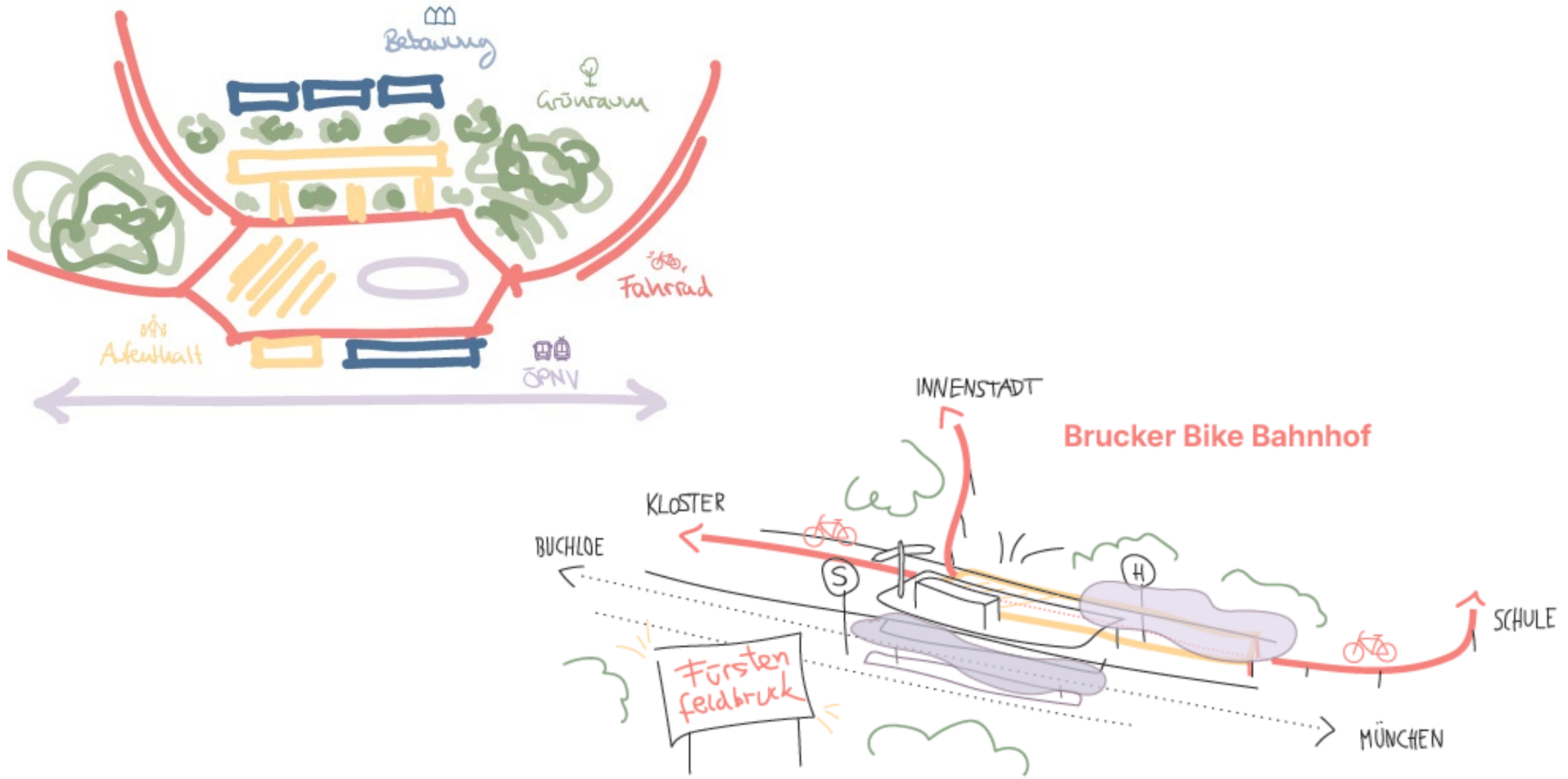
Quelle: Verkehrsentwicklungsplan FFB, S. 60 f. (2022)

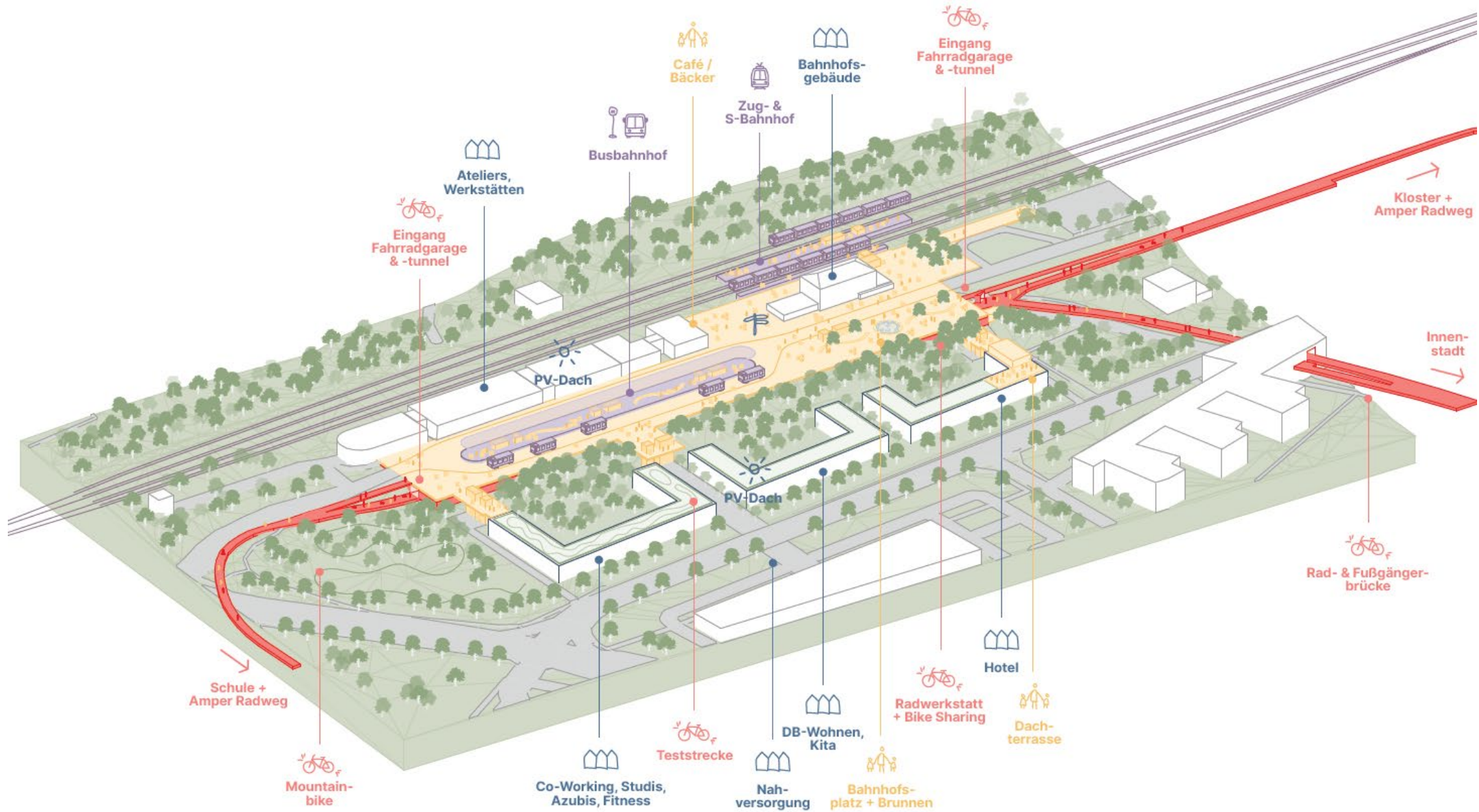


Vision und Ziele

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









IRAP | Institut für
Raumentwicklung



BEISPIEL FÜR AUGSBURG: BAHNHOF INNINGEN



Mikrolage Innings, eigene Darstellung auf Grundlage von © Google Earth



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

Leitfragen Inningen

- Welche **Rolle und Funktion** wird das Bahnhofsumfeld Inningen 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 Inningen 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.



**Augsburg
Bahnhof Inningen**

Ergebnisse eines Teams:

(Auszüge)

Bahnhof Inningen

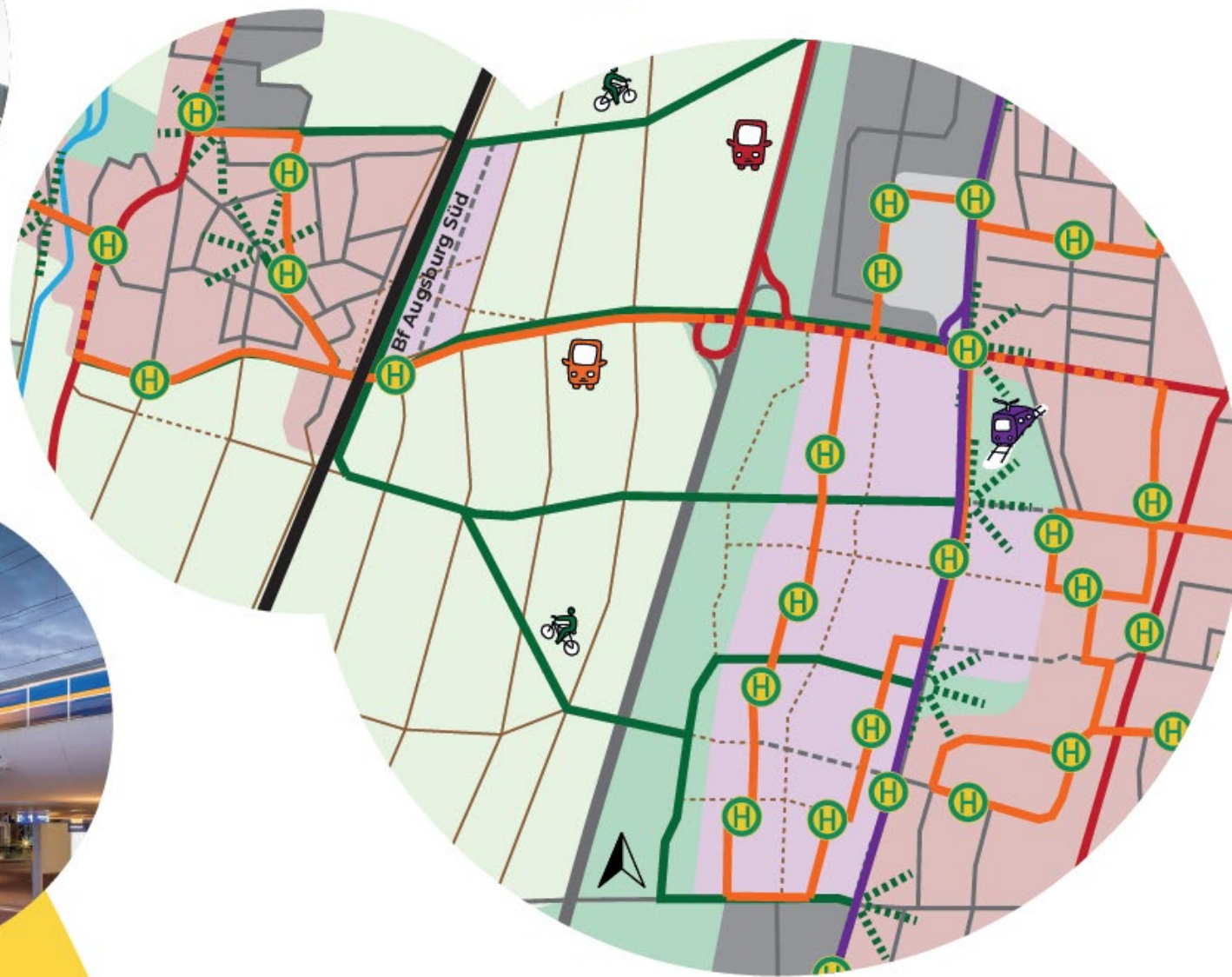
Noam Schaulin, Paula Demuth, Ulrich Roscher



Vision und Ziele

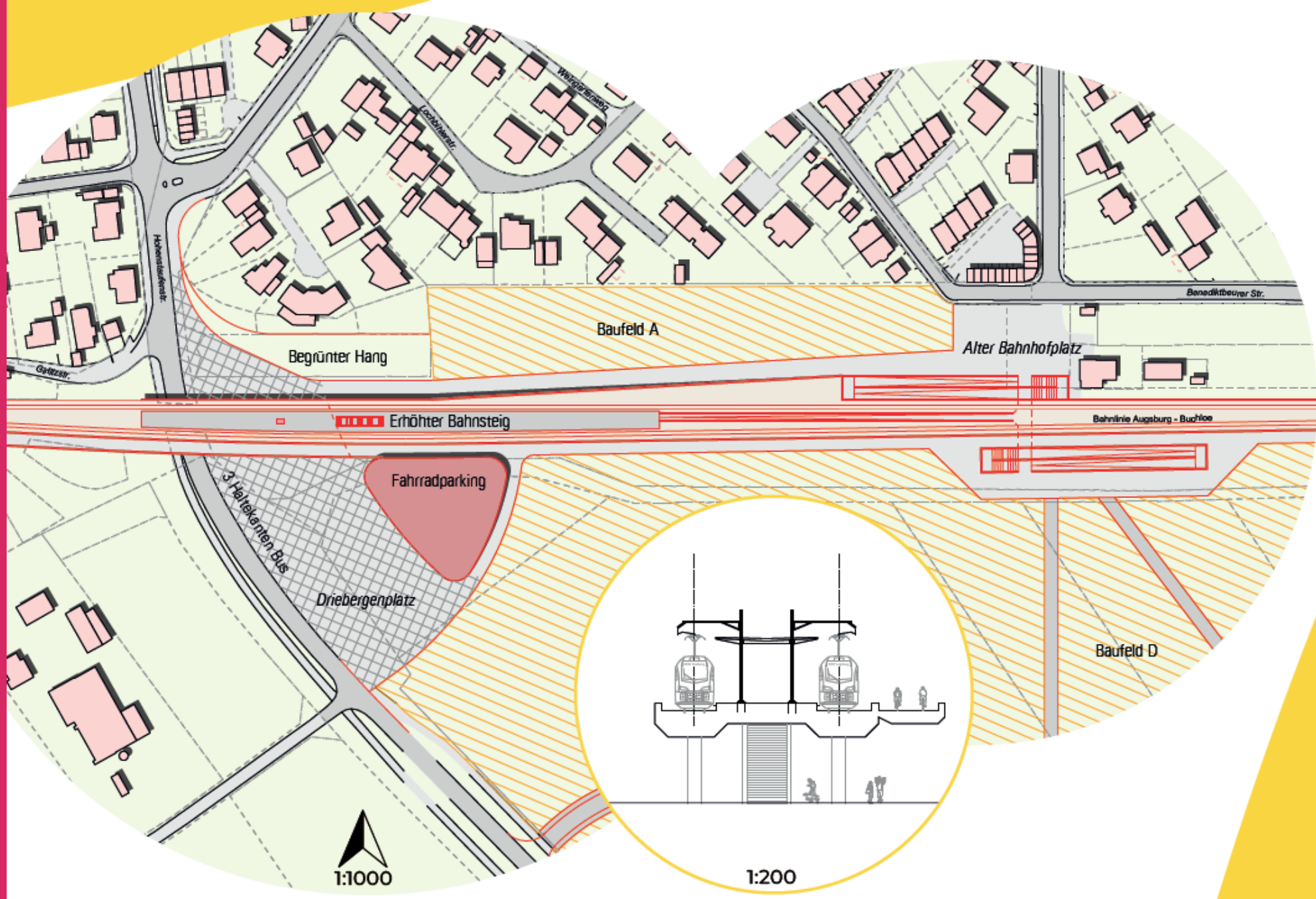
- **Neuer Bahnhof Inningen** Süd als zentraler Baustein für die Mobilitätswende
- Entwicklung Bahnhof Inningen zu einem **leistungsfähigen Knotenpunkt** für Augsburger Süden
- **Über Qualität in öffentlichen Räumen**
Erweiterung des Einzugsbereiches
- **Ein Vorbild:** Bahnhof Driebergen-Zeit (NL)





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

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





BEISPIEL FÜR AUGSBURG: BAHNHOF OBERHAUSEN / GASWERK-AREAL



Mikrolage Gaswerkareal, eigene Darstellung auf Grundlage von © Google Earth



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

Leitfragen Gaswerkareal

- Welche **Rolle und Funktion** wird das Bahnhofsumfeld Inningen 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 Gleisinfrastuktur 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

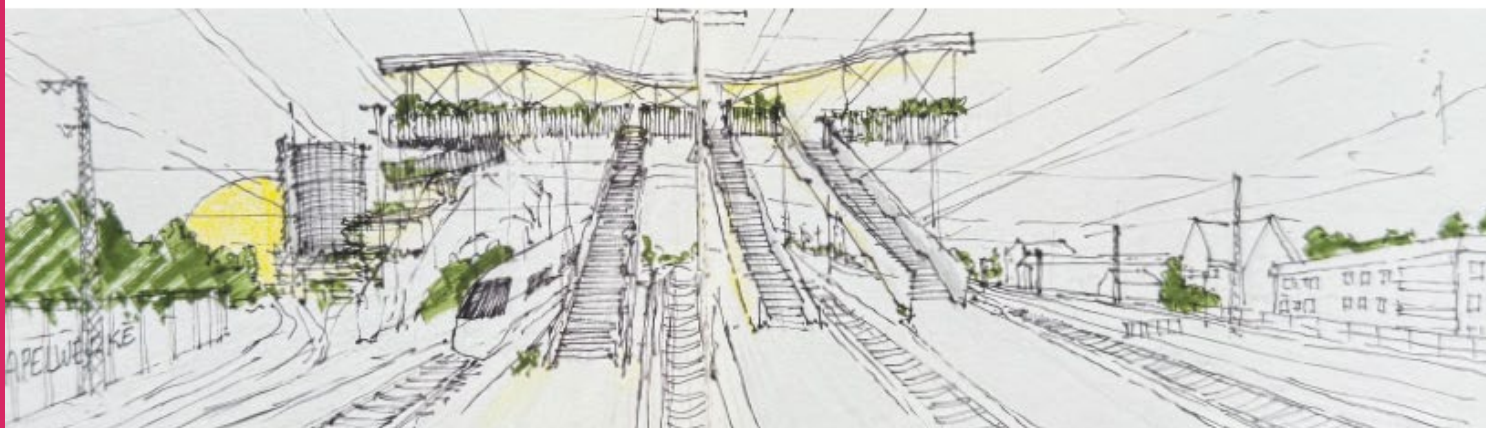
- Neue Fussgängerbrücke zwischen Gaswerk und Bahnhof Oberhausen beendet Hinterhof-Lage
- Direkte Verbindung zur Westachse / Reese-Park
- Mehr als Infrastruktur: Offener Stadtraum mit Aufenthaltsqualität, Ausblicken und Barrierefreiheit
- Der Weg wird Teil des Ziels – Ort zum Gehen, Verweilen, Begegnung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



Stapelwerk

Wir gehen drüber, nicht drunter





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
VERKEHRSDREHSCHLEIBEN

Réseau interfaces multimodales
Rete piattaforme dei trasporti

Was denken Sie?



VERANSTALTUNGEN NETZWERKPARTNER THEMEN MEDIEN KONTAKT

FORSCHUNGSTAGUNG 2025



Gebietsentwicklung
Stadttraum Bahnhof
Brugg Windisch

NEUESTES UPDATE:
15.10.2025 Einladung zum
Informationsanlass



Datum
Dienstag,
31. März 2026

Veranstaltungsort
Brugg AG

NETZWERK VERKEHRSDREHSCHLEIBEN

Workshop zur Verkehrsdrehscheibe
Brugg AG

Weitere Informationen folgen.

Link: [Netzwerk Verkehrsdrehscheiben](#)

Spannender Anlass in
Brugg Windisch

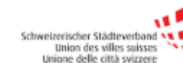


Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Office fédéral du développement territorial ARE
Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE
Ufficio federal da svilup dal territori ARE



SBB CFF FFS



Schweizerischer Städteverband
Union des villes suisses
Unione delle città svizzere



Schweizerischer Gemeindevorband
Association des Communes Suisses
Associazione dei Comuni Svizzeri
Associaziun da las Vischnovas Svizras

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 GENÈVE

Département du territoire (DT)



Amt für öffentlichen Verkehr

Regionalkonferenz
BernMittelland

Stadt Zürich
Tiefbauamt

mobility

forum
velostationen.schweiz

IRAP | Institut für
Raumentwicklung



OST
Ostschweizer
Fachhochschule

mob
service

Kommunikationspartner