

Planung von Verkehrsdrehscheiben

Eine Arbeitshilfe für Projektbeteiligte



Impressum

Auftraggeberschaft

Schweizerischen Städteverband SSV, Fachgruppe Stadt- und Gemeindeingenieure FG SGI
Schweizerische Bundesbahnen SBB
Bundesamt für Verkehr BAV

Autorenschaft

Roger Sonderegger, Kontextplan
Marion Hangartner, Kontextplan

Grafische Gestaltung

Aldo Bombelli, Skouhus & Bombelli

Diese Publikation ist auch auf Französisch
und Italienisch verfügbar.

Inhaltsverzeichnis

1	Zweck und Zielgruppe	7
2	Projektorganisation und Zusammenarbeit	9
2.1	Projektorganisation	10
2.2	Zusammenarbeit und Vereinbarungen	12
2.3	Kommunikation	15
2.4	Konfliktbewältigung	16
3	Verfahren und Zuständigkeiten	17
4	Finanzierung und Entschädigung	21
4.1	Finanzierung	22
4.2	Gegenseitige Vergütung und Entschädigung	24
5	Methoden für die Planung	26
5.1	Planung der verfügbaren Flächen	27
5.2	Modellierung von Personenflüssen	28
5.3	Sicherung der städtebaulichen Qualität	30
5.4	Umgang mit konkurrierenden Interessen	33
6	Bauten und Anlagen an Verkehrsdrehscheiben	35
6.1	Teilprojekte	36
7	Grundlagen für die Planung	40
7.1	Fachliche und gesetzliche Grundlagen	41
7.2	Musterinhalte Projekthandbuch	43

Vorwort

Bahnhöfe sind zentrale Orte der Mobilität und des täglichen Lebens. Mit zunehmender Mobilität, steigenden Erwartungen an die Aufenthaltsqualität und begrenzten Flächen wächst der Druck auf diese Verkehrsdrehscheiben. Städte, Gemeinden, Kantone und Betreiberinnen von Bahninfrastrukturen stehen vor der gemeinsamen Aufgabe, funktionale, sichere und attraktive Knotenpunkte der Mobilität zu planen und zu betreiben.

Die Fachgruppe der Stadt- und Gemeindeingenieure des Schweizerischen Städteverbands (FG SGI), die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und das Bundesamt für Verkehr (BAV) haben sich zusammengeschlossen, um mit dieser Arbeitshilfe ein praxisnahes Werkzeug für alle Beteiligten bereitzustellen. Der Handlungsbedarf ist offensichtlich: Projekte an Verkehrsdrehscheiben sind komplex und weisen diverse Schnittstellen zu lokalen Planungen und Entwicklungsstrategien auf. Dies erfordert frühzeitige Absprachen und eine enge Kooperation über unterschiedliche Zuständigkeiten, Interessen und Planungshorizonte hinweg. Ohne gemeinsame Grundlagen entstehen unnötige Verzögerungen, Doppelspurigkeiten oder Zielkonflikte.

Die Arbeitshilfe richtet sich an Fachpersonen bei Städten, Gemeinden und Kantonen sowie an private Grundeigentümerschaften. Sie bündelt Erfahrungen aus der Praxis und zeigt,

wie Projektorganisation, Bewilligungsverfahren, Finanzierung und Zusammenarbeit effizient gestaltet werden können. Ziel ist es, den Beteiligten ein kompaktes Werkzeug in die Hand zu geben, das eine nützliche Orientierung auf einen Blick gibt.

Bei der Erarbeitung der Arbeitshilfe wurde schnell klar: Das Rad muss nicht neu erfunden werden. Innerhalb der beteiligten Organisation sind Knowhow, Kompetenz und das Verständnis für das Gegenüber vorhanden. Hilfreich für alle beteiligten Partnerinnen und Partner ist es, wenn dieses Fachwissen noch besser untereinander abgeglichen und geteilt wird, wie es die vorliegende Arbeitshilfe anstrebt. Die Kooperation zwischen Städten, SBB und BAV hat bei der Erarbeitung dieser Publikation ausgezeichnet funktioniert. Wir wünschen gute Lektüre und eine erfolgreiche Zusammenarbeit.

Reto Zurbuchen

Präsident Fachgruppe Stadt- und
Gemeindeingenieure / Stadtingenieur Bern

Christophe Beuret

Leiter Sektion Grossprojekte
Bundesamt für Verkehr BAV

Salomé Mall

Leiterin Immobilien Development
Schweizerische Bundesbahnen SBB

Andreas Brunner

Leiter Ausbau- und Erneuerungsprojekte
Schweizerische Bundesbahnen SBB

Der vorliegende Bericht wurde im Auftrag der Fachgruppe Stadt- und Gemeindeingenieure des Schweizerischen Städteverbands (FG SGI), der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und dem Bundesamt für Verkehr (BAV) erarbeitet. Er steht allen Interessierten kostenlos auf Deutsch, Französisch und Italienisch zur Verfügung. Rückmeldungen und Hinweise zur Weiterentwicklung sind jederzeit willkommen.

Kontakt: info@staedteverband.ch, 031 356 32 32

Das Wichtigste in Kürze

In einer Planung mit diversen Beteiligten, einer hohen Bedeutung für den Stadt- und Siedlungsraum und tendenziell hohen Kosten sind folgende Kernpunkte von zentraler Bedeutung:

1. Entscheidend sind der frühzeitige Einbezug aller involvierter Parteien und eine klare Projektorganisation inkl. einer schriftlichen Vereinbarung zum gemeinsamen Vorgehen.

2. Die Wahl der Bewilligungs- und Genehmigungsverfahren ist gesetzlich klar geregelt. Bahninfrastrukturen werden in sehr langen Zeithorizonten geplant, projektiert und realisiert. Städte und Gemeinden bzw. Infrastrukturbetreiberinnen müssen deshalb früh auf einander zugehen.

3. Die Kostentragung bei Bauten und Anlagen an Bahnhöfen ist häufig Gegenstand von Verhandlungen. Entsprechend lohnen sich frühzeitige und detaillierte Klärungen.

1 – Zweck und Zielgruppe

Verkehrsdrehscheiben sind mehr als nur Umsteigepunkte – sie sind zentrale Knotenpunkte einer vernetzten Mobilität und prägen den Stadtraum als Orte der Vernetzung und des Aufenthalts. Die Arbeitshilfe unterstützt alle Beteiligten dabei, anspruchsvolle Planungsprozesse zu bewältigen und gemeinsam tragfähige, langfristige Lösungen zu entwickeln.

Zweck und Zielgruppe

An den meisten Bahnhöfen in der Schweiz kommen neben der Eisenbahn auch Bus- und Tramlinien an, Velos werden parkiert und Taxidienste angeboten. Zudem haben sie eine hohe Bedeutung für den Fussverkehr. Durch ihre Funktion für das Umsteigen kommt diesen Verkehrsdrehscheiben eine Schlüsselfunktion im Schweizer Verkehr zu. Verkehrsdrehscheiben an Bahnhöfen haben das Potenzial, die vernetzte Mobilität zu fördern, Überlastungen im Verkehrssystem zu mindern und neue städtebauliche Qualitäten zu schaffen. Durch ihre zentrale Lage, den öffentlichen Zugang und eine grosse Vielfalt an Nutzungen haben Verkehrsdrehscheiben eine hohe Bedeutung für die qualitätsvolle Siedlungsentwicklung in Schweizer Städten und Gemeinden. Aus diesem Grund führte das ARE das Programm Verkehrsdrehscheiben durch, und seit 2023 besteht das Netzwerk Verkehrsdrehscheiben.

ARE – Verkehrsdrehscheiben
(Website) →



Netzwerk Verkehrsdrehscheiben
(Website) ↗



Die Planung und Realisierung von Verkehrsdrehscheiben sind in aller Regel aufwändig, komplex und kostspielig. Eine gute Planung setzt den Willen zur gemeinsamen Lösungsfindung unter allen beteiligten Partnerinnen und Partnern voraus. Nur wenn diese eng zusammenarbeiten, können langfristig tragfähige Lösungen entwickelt werden. Die vorliegende Arbeitshilfe soll die zuständigen Personen bei kleineren Städten, Gemeinden sowie bei Kantonen und privaten Grundeigentümerschaften dabei unterstützen, ihre Planungsaufgaben rund um Verkehrsdrehscheiben an Bahnhöfen erfolgreich wahrzunehmen.

VÖV – Planungshilfe
Verkehrsdrehscheiben
(Website) →



Der Fokus der vorliegenden Arbeitshilfe liegt auf denjenigen Themen, die dafür besonders relevant sind: eine optimale Projektorganisation, die Bewilligungs- und Genehmigungsverfahren und die Kostenteilung unter den Beteiligten. Sie unterscheidet sich damit bezüglich Fokus und Umfang von der Planungshilfe Verkehrsdrehscheiben des Verbands öffentlicher Verkehr (VÖV 2023, im Weiteren «Planungshilfe VöV» genannt), die die Planung von Verkehrsdrehscheiben umfassend abdeckt. Die vorliegende Arbeitshilfe basiert auf dem grossen Know-how bei den Schweizer Städten, dem BAV und der SBB, das in Workshops, Interviews und diversen bilateralen Gesprächen aufgenommen und in dieses Werk übernommen wurde. Sie ist als Übersichtswerk zu verstehen, das auf die wichtigsten Informationen fokussiert und an entsprechender Stelle auf mögliche thematische Vertiefungen hinweist.

2 – Projektorganisation und Zusammenarbeit

Erfolgreiche Verkehrsdrehscheiben entstehen dort, wo die Beteiligten gemeinsam Verantwortung übernehmen. Eine klare Organisation, verbindliche Vereinbarungen und gegenseitiges Verständnis sowie eine transparente und kontinuierliche Kommunikation bilden das Fundament für tragfähige Lösungen.

Mail an das SBB Mieter- und
Partnermanagement (MPA)
(mieter.partner.
management@sbb.ch) →



Die Entwicklung und Bewirtschaftung von Verkehrsdrehscheiben erfordern eine gute Zusammenarbeit und Abstimmung zwischen allen Beteiligten. Neben der beteiligten Infrastrukturbetreiberin auf Bahnseite sind an Verkehrsdrehscheiben typischerweise auch Immobilieneigentümerschaften (z. B. SBB Immobilien), mehrere städtische und kantonale Fachstellen und weitere Partnerinnen und Partner involviert. Als erste Anlaufstelle für jegliche Projektanfragen von Gemeinden fungiert seitens SBB das Mieter- und Partnermanagement (MPA). Es übernimmt SBB-interne Koordinations- und Abstimmungsaufgaben zwischen den verschiedenen Divisionen und Abteilungen und leitet die Projektanfragen an die zuständigen Bereiche weiter.

2.1 – Projektorganisation

Eine erfolgreiche Zusammenarbeit an Verkehrsdrehscheiben setzt die frühzeitige Einbindung aller relevanten Projektbeteiligten voraus. Bei grösseren und komplexeren Verkehrsdrehscheiben empfiehlt sich eine formelle Projektorganisation. Kleinere Verkehrsdrehscheiben können auch ohne formelle Projektorganisation entwickelt werden; die Form der Zusammenarbeit, vereinbarte Ziele und das Sitzungswesen sollten jedoch schriftlich festgehalten werden. Dies kann z. B. in einer Planungsvereinbarung (siehe Kapitel 2.2) oder in einem Projekthandbuch erfolgen (siehe Kapitel 7.2).

Im Folgenden wird ein Musterorganigramm einer kleinen bis mittelgrossen Verkehrsdrehscheibe vorgestellt.

Projektorganisation

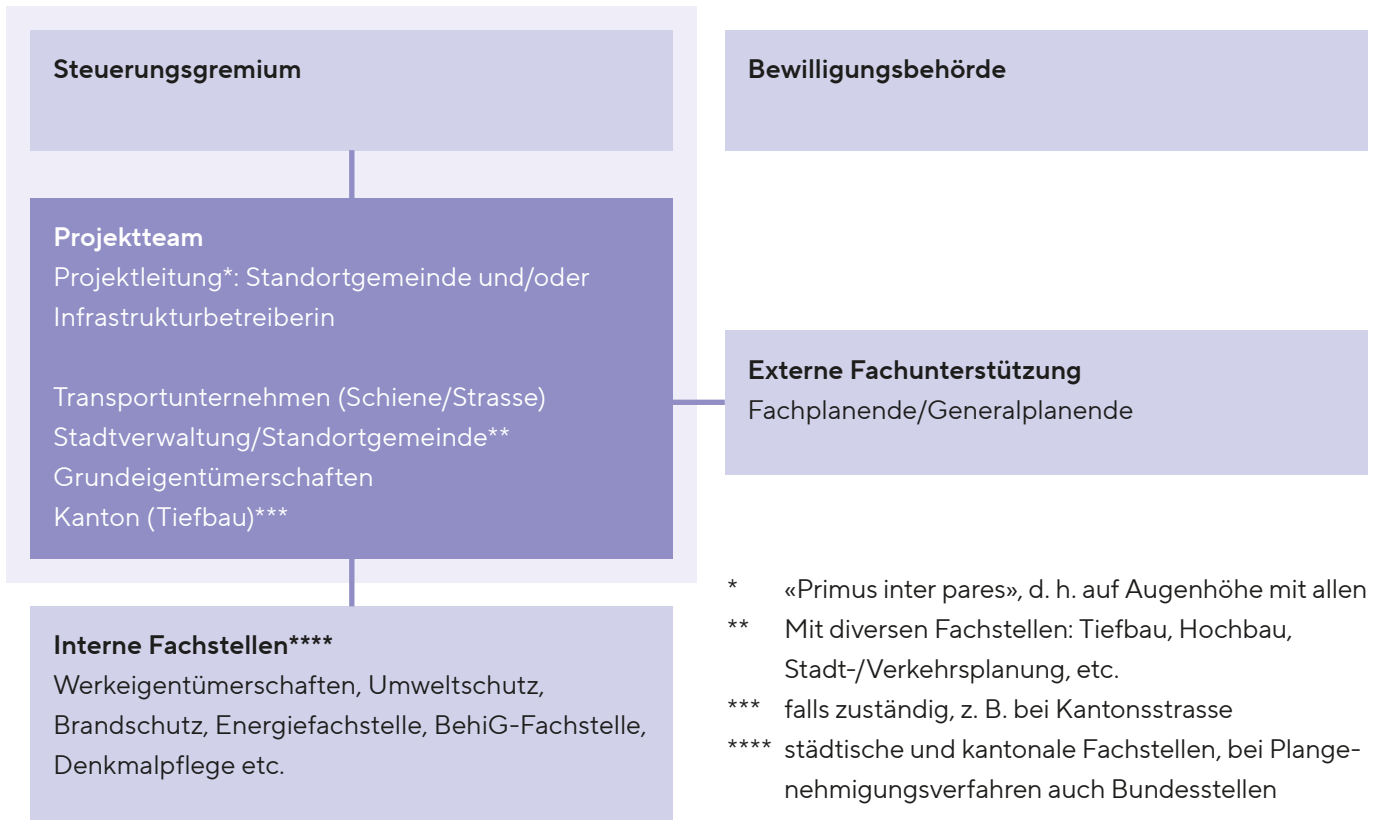


Abbildung 1: Musterorganigramm für die Planung einer mittelgrossen Verkehrsdrehscheibe, eigene Darstellung

Für grosse und sehr grosse Vorhaben wie den Durchgangsbahnhof Luzern oder den neuen Bahnhof Bern (Zukunft Bahnhof Bern) werden eigenständige Knotenorganisationen mit allen beteiligten Partnern eingesetzt, die in der vorliegenden Arbeitshilfe nicht näher beschrieben werden.

Das Steuerungsgremium sorgt für eine klare Entscheidungsstruktur (z. B. 4 Sitzungen / Jahr) und erteilt die erforderlichen Freigaben. Es besteht idealerweise aus Entscheidungsträgerinnen und -trägern von Stadt/Gemeinde, Infrastrukturbetreiberin und weiteren Beteiligten wie z. B. Grundeigentümerschaften. Bei Bedarf kann das Projektteam eine externe Unterstützung beziehen, z. B. für die Sitzungsorganisation oder die Kommunikation. Die Bewilligungsbehörde ist nicht Teil der Projektorganisation; sie wird im Organigramm aufgeführt, weil sie früh in den Prozess einbezogen werden sollte.

2.2 – Zusammenarbeit und Vereinbarungen

Eine gute Zusammenarbeit und die gemeinsame Abstimmung über alle Projektphasen hinweg, sind bei der Entwicklung von Verkehrsdrehscheiben von grosser Wichtigkeit.¹ In der Praxis haben sich neben dem Projekthandbuch (siehe Kapitel 7.2) gemeinsame Vereinbarungen bewährt. Sie gewährleisten die notwendige Planungssicherheit für alle Beteiligten. Die Form der Vereinbarung ist einerseits abhängig von der Komplexität des Vorhabens (Anzahl Beteiligte, benötigte Bewilligungsverfahren und Zuständigkeiten) und Klärungsbedarf zu Finanzierung und Kostenaufteilung². Andererseits ändern sich die Form der Zusammenarbeit und die Rollen der Beteiligten im Verlauf eines Projekts. Deshalb hat es sich bei mittleren und grösseren Projekten bewährt, drei bis vier Mal im Projektverlauf eine Vereinbarung abzuschliessen (siehe Abbildung 2).

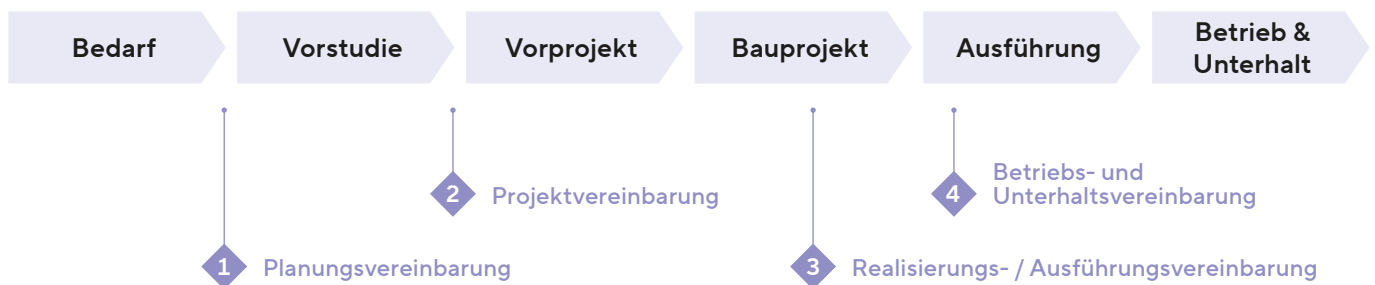


Abbildung 2: Mögliche Verträge während des Projektverlaufs, eigene Darstellung basierend auf Informationen der SBB

1 Siehe auch Kapitel H1 «Partnerschaftliche Zusammenarbeit als Daueraufgabe» der Planungshilfe VöV, 2023

2 Gesetzlich vorgeschrieben wird die schriftliche Vereinbarung über die Kostenaufteilung für Bau, Betrieb und Instandhaltung bei Bauvorhaben in Bahnhöfen mit Umsteigebeziehungen (EBG Art. 35a Abs.1) und Finanzierung zusätzlicher oder alternativer Massnahmen durch Dritte (EBG Art. 58b Abs.4).

Projektorganisation und Zusammenarbeit

Zusammenarbeit und Vereinbarungen

Noch vor dem Start in eine Zusammenarbeit können bei Bedarf gemeinsame Zielvorstellungen und Interessensbekundungen im Rahmen einer Absichtserklärung (Letter of Intent, Charta etc.) festgehalten werden. Sie stellt noch keine Bindung für den weiteren Verlauf dar. Anschliessend haben sich folgende vier Vereinbarungen bewährt.

Bezeichnung	Kostenteiler / Genauigkeit, Phase	Zweck, Inhalte und Besonderheiten
1 Planungsvereinbarung	Informeller oder einfacher Kostenteiler (z. B. gleiche Anteile aller Partnerinnen und Partner, oft keine formellen Kosten). Wird in der Phase Bedarfsfestlegung/ Vorstudie abgeschlossen.	Festhalten gemeinsamer Planungsabsichten und Rahmenbedingungen (Planungszweck, Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeter, Interessenlage, Zusammenarbeitsform, Einigungsprozesse etc.) sowie Beteiligung an den Studienkosten.
2 Projektierungsvereinbarung	Kostenteiler gemäss bekannten Kosten; Genauigkeit ca. $\pm 30\%$. Wird wenn immer möglich vor dem Start Vorprojekt abgeschlossen.	Zusammenarbeits- und Finanzierungsvereinbarung mit Kostenteilung der Projektierungskosten der Folgephase. Definition von Verteilungsschlüsseln (in % für Investitions- und Investitionsfolgekosten) und Ausstiegsklauseln. Vertrag kann bei Projektänderungen aktualisiert werden. In dieser Phase kann alternativ auch ein städtebaulicher Vertrag ³ formuliert werden.
3 Realisierungs- / Ausführungsvereinbarung	Kostenteiler basierend auf Kostenvorschlag mit Genauigkeit ca. $\pm 20\%$. Wird wenn immer möglich vor dem Start Bauprojekt abgeschlossen.	Konkrete Kostenteilung im Projekt bezüglich Investitions- und Investitionsfolgekosten inkl. Rückbau. Definition von Auflagen für die Ausführung. Die Rechtskräftigkeit der Unterzeichnung kann von politischen Entscheidungsprozessen abhängen. Diese sind frühzeitig einzuplanen.
4 Betriebs- und Unterhaltsvereinbarung	Kostenteiler nach effektivem Betriebs- und Unterhaltsaufwand. Wird vor der Fertigstellung abgeschlossen und allenfalls aktualisiert.	Präzisierung der Betriebs- und Unterhaltsmodalitäten inkl. Rückbau gemäss den Grundsätzen aus der Realisierungsvereinbarung. Wird nur bei Bedarf abgeschlossen; Unterzeichnung spätestens bis Ende der Bauphase, sobald technische Daten vorliegen.

3 Ein städtebaulicher Vertrag dient dazu, Bahnhofsumfeld- und Arealentwicklungen rechtlich sauber, planungsstrategisch abgestimmt und finanziell fair zu regeln. Er schafft Verbindlichkeit bezüglich der koordinierten Planung Gemeinde – Infrastrukturbetreiberin, der Kostenteilung, der Regelung von Eigentums- und Erschliessungsfragen und der Qualitätssicherung.

Hinweise

Professionelle Bauherrschaften verfügen in der Regel über **Musterverträge**, die als Grundlage verwendet werden können. Die SBB verfügen über entsprechende Vorlagen. Es wird empfohlen, sämtliche Vereinbarungen möglichst früh zu treffen. Für die meisten SBB-Bahnhöfe existieren so genannte **Bahnhofsverträge**, um die Zusammenarbeit zwischen der SBB und den Städten / Gemeinden zu regeln. Sie können wertvolle und weitreichende Informationen für die Planung von Verkehrsdrehscheiben enthalten.

Bei Projekten mit der SBB besteht für Gemeinden und Städte die Möglichkeit, **zusätzliche Arbeiten** (z. B. Velostation / breitere Unterführung / Überwachungen von Bauarbeiten etc.) **direkt bei der SBB** zu bestellen. Durch die Koordination, Beschaffung und Ausführung gewisser Arbeiten über den gleichen Partner wie bei der SBB können Synergien genutzt werden. Die Arbeiten werden auch durch die SBB begleitet und koordiniert. Sie erstellt dazu ein Angebot mit einem Leistungsbeschreibung. Für die Begleitung und Koordination erhebt sie Honorare inkl. Vertriebsgemeinkostenzuschlag von rund 15% (VVGK gem. EBG Art. 19 Abs. 2 / KPFV Art. 3 Abs. 2).

2.3 – Kommunikation

Jedes Bauprojekt verursacht Lärm und Staub, Einschränkungen und Umleitungen. Deshalb ist es unabdingbar, die von einer Baustelle betroffene Bevölkerung (Anwohnende, Gewerbetreibende, ÖV-Fahrgäste, Autofahrer, Fussgängerinnen etc.) frühestmöglich in ein Projekt einzubeziehen und während der ganzen Bauzeit umfassend zu orientieren. Nur eine gut informierte Bevölkerung trägt ein Bauprojekt mit. Bei jeder grösseren Baustelle empfiehlt es sich deshalb, ein massgeschneidertes Kommunikationskonzept zu erarbeiten – allenfalls unter Beizug einer externen Kommunikationsagentur: Wer muss wann mit welchen Mitteln informiert werden? Es ist ratsam, den Aspekt der Kommunikation auch in der Planungsvereinbarung (siehe Kapitel 2.2) aufzunehmen.

Für die interne Kommunikation besteht ein wichtiges Ziel darin, eine gemeinsame Sprache zwischen allen Projektbeteiligten zu entwickeln. Dies fördert die gegenseitige Anerkennung und die Entwicklung eines gemeinsamen Projektverständnisses (s. Planungshilfe VöV, Kapitel M5.4 auf Seite 159).

VÖV – Planungshilfe
Verkehrsdrehscheiben
(Website) ↘



Abbildung 3: Info-Point auf dem Europaplatz,
Bild: ingenta.ch

Projektwebsite «Hallo Ausserholligen»
(Website) →



Baukommunikation am Beispiel ESP Ausserholligen

Ausserholligen wird zum urbanen Stadtteil. In den nächsten Jahren investieren private und öffentliche Bauherrschaften im Entwicklungsschwerpunkt im Westen Berns rund drei Milliarden Franken in über 40 Vorhaben. Ein von allen Bauherrschaften verabschiedetes Papier definiert die Kommunikationsstrategie: So wurde eine Begleitgruppe mit Personen aus dem Quartier eingerichtet, es finden Baustellenführungen und Baustellencafés statt, es gibt eine Website (hallo-ausserholligen.ch) und eine gleichnamige Zeitung. Zudem kümmert sich ein Callcenter um Anrufe aufs Baustellentelefon, die «Bau-news» informieren dreimonatlich über sämtliche Bauarbeiten – und am nahen Europaplatz ist eine Dauerausstellung zu den Projekten zu sehen.

2.4 – Konfliktbewältigung

Bei der Planung von Verkehrsdrehscheiben treffen Beteiligte mit unterschiedlichen Vorstellungen, Fachsprachen, Organisationskulturen und Ansprüchen aufeinander. Für den Projekterfolg ist es wichtig, dass sich die beteiligten Personen für die Anliegen der anderen Parteien interessieren, zuhören und nachfragen, bis sie die gegenseitigen Interessen gut verstehen. Gute Lösungen ergeben sich durch Kontinuität, regelmässigen Austausch zwischen vertrauten Ansprechpartnerinnen und -partnern sowie kurze Informationswege. Die oft impliziten Interessen der Beteiligten müssen explizit gemacht werden, damit sie verhandelt werden können. Dafür kann beispielsweise die Funktionenmodellmethode (siehe Planungshilfe VöV, M2.1, S. 99ff.) eingesetzt werden.

VÖV – Planungshilfe
Verkehrsdrehscheiben
(Website) →



Dennoch können Situationen entstehen, in denen keine Einigung gelingt. Für solche Fälle ist eine im Voraus festgelegte Vorgehensweise hilfreich. In einem ersten Schritt werden Konflikte innerhalb des Projektteams behandelt. Falls notwendig, übernimmt dabei eine externe Person die Moderation mit dem Ziel, eine einvernehmliche Lösung zu erzielen. Gelingt dies nicht, wird als zweiter Schritt die Angelegenheit an die nächsthöhere Stufe, das Steuerungsgremium (siehe Kapitel 2.1), weitergeleitet. Dieses trifft eine Entscheidung mit Blick auf das Gesamtprojekt und die übergeordneten Interessen aller beteiligten Organisationen.

Wird auch im Steuerungsgremium keine Lösung erreicht, erfolgt im dritten Schritt die Übergabe an eine externe Instanz. Zuerst sollte eine Mediation durch eine neutrale Fachperson angestrebt werden; Voraussetzung dafür ist allerdings eine gewisse Gesprächsbereitschaft aller Organisationen. So können eine lange Verfahrensdauern und hohe Kosten verhindert werden. Führt auch dies nicht zum Erfolg, bleibt als letzter Schritt die Klärung des Konflikts auf dem Rechtsweg.

3 – Verfahren und Zuständigkeiten

Die Planung von Verkehrsdrehscheiben erfordert eine präzise Abstimmung der Bewilligungsverfahren. Dieses Kapitel beschreibt, wie die Zuständigkeiten verteilt sind und wie sich komplexe Verfahren koordinieren lassen.

Verfahren und Zuständigkeiten

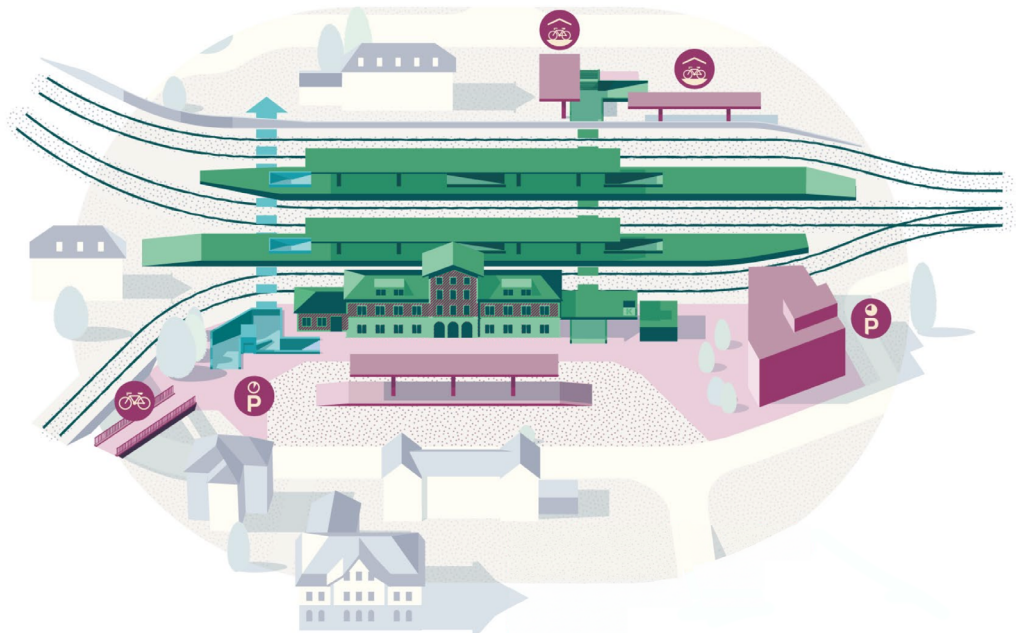
Die Planung von Bauten und Anlagen, die ganz oder mehrheitlich dem Bahnverkehr dienen, wird von der zuständigen Infrastrukturbetreiberin übernommen, sofern diese einen Bedarf ausweist. Diese Bauten oder Anlagen werden vom Bundesamt für Verkehr in einem Plangenehmigungsverfahren bewilligt (Art. 18 Eisenbahngesetz). Bauten und Anlagen, die teilweise (aber nicht vollständig oder überwiegend) dem Bahnbetrieb dienen, werden nach kantonalem und kommunalem Recht bewilligt. Wenn diese sogenannten Nebenanlagen Bahngrundstücke beanspruchen, an solche angrenzen oder die Betriebssicherheit beeinträchtigen könnten, dürfen sie nur mit Zustimmung der Infrastrukturbetreiberin bewilligt werden (Art. 18m EBG).

SBB – Genehmigung von
Bauarbeiten und Projekten
(Website) →



Bei den übrigen Bauten und Anlagen (z. B. kommerzielle Nutzung) ist grundsätzlich die jeweilige Grundeigentümerschaft für die Planung und Erstellung zuständig. In der Regel erteilt dafür die Standortgemeinde die notwendige Baubewilligung gemäss der jeweiligen kantonalen oder kommunalen Baugesetzgebung. Bei öffentlichen Strassen und Plätzen in Kantonseigentum kennen die Kantone zusätzlich eigene Verfahren (Strassenplanverfahren o.ä.).

Bundesamt für Verkehr
Gemeinden / Kanton
Situativ



VÖV – Planungshilfe
Verkehrsdrehscheiben
(Website) →



Abbildung 4: Zuständige Bewilligungsbehörde
Bildquelle: Planungshilfe VÖV

Abbildung 4 stellt die zuständigen Bewilligungsbehörden schematisch dar. Die Zuständigkeit kann jedoch auch weniger eindeutig sein, z. B. bei einer Brückensanierung oder einer neuen Strassenunterführung mit Zugang zur Bahn. Im Zweifelsfall entscheidet das Bundesamt für Verkehr auf Anfrage in einer Zwischenverfügung definitiv über die Zuständigkeit. Eine Auflistung der Zuständigkeiten pro Anlagentyp ist in Kapitel 6 dieser Arbeitshilfe aufgeführt, eine detaillierte Beschreibung der Bewilligungsverfahren findet sich in der Planungshilfe VöV im Kapitel M1.3 auf S. 84f. Als Einstieg in das Plangenehmigungsverfahren empfiehlt sich das Dokument «Leitfaden formelle Qualität PGV-Dossier» des Verbands öffentlicher Verkehr (VÖV 2024).

VÖV – Planungshilfe
Verkehrsdrehscheiben
(Website) →



VÖV – Leitfaden formelle
Qualität PGV-Dossier
(Website) ↗



Werden an einer Verkehrsdrehscheibe mehrere Elemente realisiert, können unterschiedliche Bewilligungsverfahren nötig sein, z. B. eines nach Eisenbahnrecht und eines nach kantonalem oder kommunalem Recht. Bei baulich, räumlich oder zeitlich stark voneinander abhängigen Projektelementen empfiehlt sich ein kombiniertes Planungs- und Bewilligungsverfahren. Dies ist z. B. der Fall bei der Verbreiterung einer Personenunterführung mit zusätzlicher Veloquerung: Sie kann in einem einzigen eisenbahnrechtlichen Verfahren bearbeitet werden. Der Vorteil besteht in einer abgestimmten Bearbeitung von der öffentlichen Auflage bis hin zur Behandlung von Einsprachen. Gleichzeitig sollte die Projekt-abgrenzung nicht zu gross gewählt werden, da nicht genehmigungsfähige Massnahmen oder Einsprachen/Beschwerden auch unbestrittene Elemente blockieren und ohne rechtskräftige Bewilligung auch Teilprojekte nicht realisiert werden können.


Hinweis

Die zeitliche Koordination der Beteiligten und der Prozesse erweist sich oft als anspruchsvoll, denn hier treffen unterschiedliche Planungsabläufe, Verfahren und Instrumente aufeinander. Bei der Terminplanung ist deshalb genügend Zeit einzurechnen. Insbesondere die Planung von Eisenbahninfrastrukturen nimmt sehr lange Zeiträume in Anspruch; von der strategischen Planung bis zur Inbetriebnahme einer Infrastruktur vergehen oftmals mehr als 20 Jahre. Private Investorinnen und Investoren hingegen streben eine Realisierung innerhalb weniger Jahre an. In der Planungshilfe VöV werden Planungsabläufe, Verfahren und typische Zeitpläne (siehe Kapitel G4, S. 45-57) im Detail beschrieben. Insbesondere die Wirkungen asynchroner Planungen (siehe Kapitel G4.7, S. 54) sowie die Koordination der Prozesse (siehe Kapitel G4.8, S. 55f) sind zu beachten.

VÖV – Planungshilfe
Verkehrsdrehscheiben
(Website) →



4 – Finanzierung und Entschädigung



Die Finanzierung von Verkehrsdrehscheiben ist vielschichtig und unter den Projektbeteiligten auszuhandeln. Eine transparente Kostenteilung schafft Planungssicherheit und fördert die Zusammenarbeit zwischen allen Beteiligten.

4.1 – Finanzierung

Bundesamt für
Verkehr BAV – Der Bahninfra-
strukturfonds BIF
(Website) →



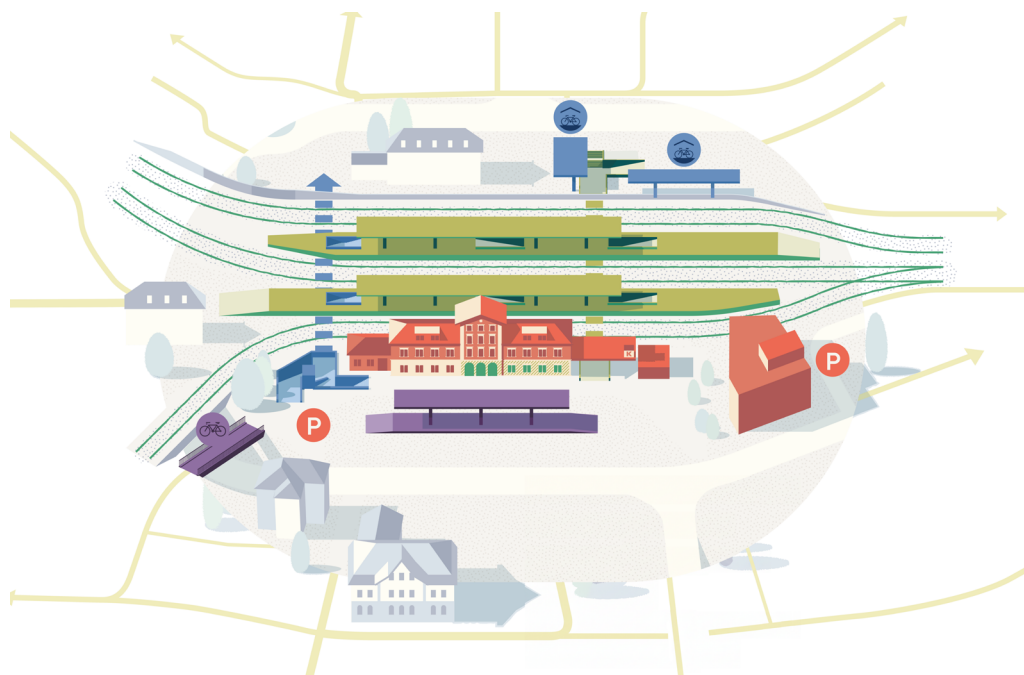
Die Finanzierung von Bauten und Anlagen, die ganz oder mehrheitlich dem Bahnverkehr dienen, erfolgt in der Regel über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) des Bundes (Art. 62 i. V. m. Art. 58 ff. EBG). Für Anliegen, die nicht mehrheitlich der Bahn dienen, liegt die Zuständigkeit für die Planung und Finanzierung bei der Grundeigentümerschaft, der Stadt oder der Gemeinde. Dies gilt z. B. für einen Bushof, ein Immobilienprojekt am Bahnhof oder die Verlängerung einer Personenunterführung unter einer Strasse.

Eidgenössisches Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation – Natio-
nalstrassen- und Agglomerati-
onsverkehrs-Fonds (NAF)
(Website) →



Für Vorhaben, die einen verkehrlichen Nutzen haben, aber nicht durch den Bahninfrastrukturfonds finanziert werden, kommt eine Mitfinanzierung über den Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds des Bundes (NAF) in Frage. Der Antrag für die entsprechende Finanzierung erfolgt im Rahmen der Agglomerationsprogramme, die alle vier Jahr von den Kantonen beim Bund eingegeben werden. Der NAF hat sich als lohnende Quelle für die Finanzierung von Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr, Bushaltestellen und generell den öffentlichen Raum an Verkehrsdrehscheiben erwiesen.

Infrastrukturbetreiberin
Standortgemeinde
öffentlich / privat
Grundstückeigentümer
Kostenteilung aufgrund
Interessen möglich



VÖV – Planungshilfe
Verkehrsdrehscheiben
(Website) →



Abbildung 5: Zuständigkeiten für Planung, Finanzierung und Realisierung,
Bildquelle: Planungshilfe VÖV

Finanzierung und Entschädigung

Finanzierung

Abbildung 5 zeigt auf, bei wem die Zuständigkeiten bezüglich Finanzierung liegen. Häufig lässt sich die Zuständigkeit nicht vollständig einem einzelnen Akteur zuordnen. Eine neue Personenunterführung kann z. B. auf Wunsch einer Stadt auch für den Veloverkehr erweitert werden und die Finanzierung somit gemeinsam durch die Infrastrukturbetreiberin und die Stadt erfolgen, oder eine neue Strassenbrücke kann dem Bahnverkehr einen Nutzen durch eine zusätzliche Erschliessung der Perronanlagen bringen.

Eine gemeinsame Finanzierung von Bauten und Anlagen ist bei Kreuzungsbauwerken, an Verkehrsdrehscheiben und bei Anliegen Dritter vorgesehen. Diese Vorhaben können teilweise aus dem BIF und teilweise aus anderen Quellen kofinanziert werden. Die Ermittlung der Kostentragung ist im Eisenbahnrecht detailliert geregelt (siehe Tabelle in Kapitel 6). Sie erfolgt neben der Hauptzuständigkeit gemäss Eisenbahnrecht über die Ermittlung des jeweiligen Interesses und der monetär messbaren Vorteile (z. B. aus der vorzeitigen Erneuerung) der beteiligten Parteien. Dabei sind Betrieb und Unterhalt für die gesamte Lebensdauer einer Baute zu berücksichtigen. Die Beteiligung Dritter darf weder in der Bau- noch in der Betriebsphase zu einer Mehrbelastung des Bundes führen.

Hinweis

Für kleinere und wenig komplexe Vorhaben kann es sich als zielführend erweisen, einen generellen Teiler für die Gesamtkosten inkl. Koordination, Sicherheit etc. festzulegen (“anderslautende Vereinbarungen” sind gemäss Art. 32 EBG zulässig). In grossen, komplexen Projekten mit einer Vielzahl an Massnahmen lohnt es sich eher, einen detaillierten Kostenteiler inkl. provisorische Massnahmen, Sicherheitsmassnahmen etc. festzulegen. In der Praxis kommen auch bei grossen Bahnhöfen pragmatische Ansätze vor – dies ist dann möglich, wenn alle beteiligten Partnerinnen und Partner dazu bereit sind.

4.2 – Gegenseitige Vergütung und Entschädigung

Für langfristige Nutzungen sind das Teilen von Flächen, eine Abgabe im Baurecht oder im Nutzungsrecht oder eine Vermietung oder ein Verkauf von Flächen möglich. Bei der Bepreisung für Nutzungen im öffentlichen Interesse ist unter mehreren Gemeinwesen und Unternehmen des öffentlichen Verkehrs Zurückhaltung angebracht: Auf eine maximale Rendite soll im Interesse der gemeinsamen Projektrealisierung generell verzichtet werden. Für die Ermittlung eines marktorientierten Preises hingegen (z. B. für die Entwicklung von kommerziell genutzten Immobilien) kann eine kantonale Schätzungskommission angerufen oder die Schätzung von Immobilienexpertinnen oder -experten eingeholt werden. Für Wohnnutzungen in Bahnhofsnähe kennen zahlreiche Städte Vorgaben für gemeinnützigen oder preisgünstigen Wohnraum. Nicht nur beim Verkauf, sondern meist auch bei der Abgabe im Baurecht gelten die kantonalen und kommunalen Regelungen zur Mehrwertabgabe.

Auch für die provisorische Nutzung von Installationsflächen, Baustellenzufahrten etc. ist eine finanzielle Entschädigung möglich. Diese soll sich an der vorhandenen Nutzung und an den finanziellen Einbussen der Grundeigentümerschaft orientieren, die z. B. durch Umtriebe oder die wegfallenden Einnahmen auf Parkplätzen anfallen. Die gesetzliche Grundlage besteht für die Infrastrukturbetreiberin im EBG, in der KPFV⁴ und im Personenbeförderungsgesetz (PBG); in Städten und Gemeinden findet sie sich in der Regel in einem Reglement über die Nutzung des öffentlichen Grundes. Ausnahmen für moderatere Preise sind oft in den Reglementen vorgesehen und sollten für gegenseitige Verrechnungen unter Gemeinwesen als Basis eingesetzt werden.

4 Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur

Hinweis

Für die gegenseitige Nutzung von Grundstücken ist die Eintragung im Grundbuch oder zumindest eine schriftliche Vereinbarung notwendig. Die SBB verwendet dafür **öffentlich-rechtliche Bahnverträge**. Die SBB verfügt mit **«Grundsätze der Finanzierung und Umsetzung von gemeinsamen Projekten zwischen SBB Infrastruktur und Dritten»** über ein internes Regelwerk, das die obenstehenden Ausführungen zur Kostenteilung noch detaillierter beschreibt.

5 – Methoden für die Planung

Gute Planung basiert auf fundierten Methoden. Mit Entwicklungszielplänen, Personenflussmodellen und Interessenabwägung entstehen tragfähige Lösungen.

Methoden für die Planung

Planung der verfügbaren Flächen

VÖV – Planungshilfe
Verkehrsdrehscheiben
(Website) →



Nachfolgend werden ausgewählte Methoden für die Planung vorgestellt, nämlich der Entwicklungszielplan Bahnhof, die Modellierung von Personenflüssen, die Sicherung der stadträumlichen und städtebaulichen Qualität, der Umgang mit Schutzinteressen und der Umgang mit konkurrierenden Interessen. Für weitere Informationen zu Planungsmethoden wird auf die Planungshilfe VöV verwiesen (siehe Kapitel M1 bis M5).

5.1 – Planung der verfügbaren Flächen

VÖV – Planungshilfe
Verkehrsdrehscheiben
(Website) →



An Verkehrsdrehscheiben ergibt sich oft eine Konkurrenz um den knappen Raum. Je besser die Nutzung dieser begrenzten Flächen abgestimmt wird, desto besser funktionieren Verkehrsdrehscheiben als Gesamtsysteme. Ist eine Situation besonders komplex oder umstritten, soll auf die räumlichen Entwicklungsziele von Stadt/Gemeinde und Region abgestimmt ein **Entwicklungszielplan Bahnhof** (EZP, siehe Planungshilfe VöV Kapitel M5.3, S.157f) erarbeitet werden. Mit diesem Instrument steht den Beteiligten ein Prozess für die optimale räumliche Anordnung der Angebote zur Verfügung.

Der Fokus liegt auf den mittel- bis langfristigen Entwicklungen von Flächen, Gebäuden und Wegen an einer Verkehrsdrehscheibe. In einem mehrstufigen Workshopprozess stimmen die Beteiligten (Standortgemeinde, Transportunternehmen, Mobilitätsanbieter, private Grundeigentümerschaften etc.) ihre Bedürfnisse und Zukunftsvorstellungen ab. Beim EZP handelt es sich um ein Planungsinstrument der SBB, das nicht rechtsverbindlich, sondern vermittelnden Charakter hat. Über eine Erarbeitung entscheidet die SBB.

5.2 – Modellierung von Personenflüssen

Die Dimensionierung von Personenunterführungen, Perronanlagen, Rampen und Treppen an Verkehrsdrehscheiben ist sicherheitsrelevant. Sie wird deshalb von den Infrastrukturbetreiberinnen sorgfältig geprüft und durch das Bundesamt für Verkehr genehmigt. Grundlage für die Dimensionierung sind die Personenflüsse an der Verkehrsdrehscheibe, die in der Regel von einem externen Büro berechnet werden. Für die Dimensionierung wird der sogenannte «Lastfall» herangezogen, der auf den erwarteten Spitzenbelastungen basiert. Neubauten werden auf das langfristige Leistungsmaximum der Verkehrsmittel und der Umgebung und damit grosszügig dimensioniert; für Sanierungen wird das mittelfristige Wachstum beigezogen.

Für die Berechnung der Personenflüsse spielen das Umfeld und die Lage von Verkehrsdrehscheiben im Verkehrsnetz eine wichtige Rolle. Je mehr Nutzungen (Wohnen, Arbeiten, Freizeit etc.) und Bus- und Bahnlinien vorhanden sind, desto mehr Personen sind zu Fuss unterwegs und desto grösser werden die Anlagen dimensioniert. Die Zahlen für die Berechnungen der Personenflüsse werden von der SBB geliefert. In einer **Quell-Ziel-Matrix** werden die erwarteten Bewegungsströme dargestellt. Damit können Standortgemeinden die Zahlen nachvollziehen. Fehlen darin wichtige Elemente wie beispielsweise geplante Arealentwicklungen in Bahnhofsnähe, so können sie bei der Projektleitung intervenieren, und die Zahlen werden gemeinsam überprüft.

Hinweise

Aus Sicht von Städten und Gemeinden sind oft zusätzliche Personenunter- oder -überführungen notwendig, um Stadträume besser zu vernetzen. Für die Infrastrukturbetreiberin ist die dadurch entstehende mögliche Längszirkulation auf den Perrons jedoch aus Sicherheitsgründen problematisch. Die Infrastrukturbetreiberin kann eine Kostenbeteiligung an einer Personenunter- oder -überführung nur übernehmen, wenn sich ein betrieblicher Nutzen ergibt.

Methoden für die Planung

Modellierung von Personenflüssen

Mail an das SBB Mieter- und Partnermanagement (MPA) (mieter.partner.management@sbb.ch) →



Eine sehr frühzeitige Abstimmung zwischen der Standortgemeinde und der Infrastrukturbetreiberin ist entscheidend für den Projekterfolg einer zusätzlichen Personenunter- oder -überführung. Aufgrund der langen Zeithorizonte von Bahninfrastrukturprojekten sollte die Standortgemeinde frühzeitig auf die zuständige Infrastrukturbetreiberin zugehen. Bei der SBB steht dafür das Mieter- und Partnermanagement (MPA) zur Verfügung.

RTE 24200 (Website) →



Mit dem RTE 24200 steht den Planenden eine umfassende Hilfestellung zur Verfügung.

5.3 – Sicherung der städtebaulichen Qualität

Bundesamt für Kultur – Strategie Baukultur (Website) →



Baukultur prägt die Qualität unserer Städte und Gemeinden – sie beeinflusst, wie wir Räume erleben und nutzen. Mit der Strategie Baukultur setzt sich der Bund dafür ein, dass Bauprojekte einen nachhaltigen Beitrag zur Lebensqualität leisten. Eine wichtige Verantwortung tragen dabei die Schweizer Städte und Gemeinden sowie die SBB als grösste Infrastrukturbetreiberin der Schweiz und wichtige Immobilienbesitzerin. Ihre Projekte tragen dazu bei, dass Verkehrsdrehscheiben sowohl funktional sind als auch stadträumlich und städtebaulich überzeugen und die Lebensqualität langfristig stärken.

Basierend auf den acht Kriterien des Davos Quality Systems sind folgende Aspekte relevant für die Beurteilung von Projekten.

1. Ortsbezug und Identität

Passt das Projekt in Massstab, Typologie und Ausdruck zum Ort? Architektur und Freiraum reagieren auf Umgebung, Geschichte und Landschaft und respektieren einen fussverkehrsfreundlichen Massstab.

2. Gestalterische Qualität

Ist das Projekt in Form, Material und Detail sorgfältig gestaltet? Klare Gliederung, stimmige Proportionen, gute Materialien und präzise Ausführung schaffen dauerhafte Qualität.

3. Funktionalität und Alltagstauglichkeit

Unterstützt das Projekt eine gute Nutzung im Alltag? Räume sind funktional, flexibel und barrierefrei. Sie bieten Orientierung, Komfort und einfache Anpassbarkeit.

4. Öffentlicher Raum und Umfeldqualität

Leistet das Projekt einen Beitrag zum öffentlichen Raum? Gute Übergänge, klare Adressbildung und attraktive Freiräume mit einer hohen Aufenthaltsqualität.

Methoden für die Planung

Sicherung der städtebaulichen Qualität

5. Nachhaltigkeit und Ressourcenbewusstsein

Wird ökologisch, energieeffizient und zukunftsfähig gebaut?
Materialien, Energieverbrauch, Flächenhaushalt und Lebenszyklus sind auf Langlebigkeit und Kreislauffähigkeit ausgerichtet.

6. Umgang mit Bestand

Wird Bestehendes respektiert und weiterentwickelt?
Bestehende Strukturen werden integriert oder weitergebaut, statt ersetzt. Das Projekt fördert Kontinuität und Identität.

7. Prozess- und Dialogkultur

Wurden Qualitätssicherung und Beteiligung sichergestellt?
Frühe Einbindung von Fachleuten und Öffentlichkeit, transparente Entscheidungswege und klare Zuständigkeiten. Kontinuierliche Kommunikation während der Vorbereitungs- und Bauphase.

8. Gesellschaftlicher Mehrwert

Stiftet das Projekt Identität, Teilhabe und Aufenthaltsqualität?
Das Bauwerk dient nicht nur Einzelinteressen, sondern stärkt das Zusammenleben und die Standortqualität.

Kantone und Standortgemeinden setzen häufig qualitätssichernde Verfahren (z. B. Ideenwettbewerbe oder Testplanungen) ein, um räumliche und städtebauliche Möglichkeiten auszuloten, die Interessen unterschiedlicher Akteurinnen und Akteure abzugleichen und Anspruchsgruppen frühzeitig miteinzubeziehen. Infrastrukturbetreiberinnen hingegen entwickeln verkehrliche Projekte mit dem Ziel, Angebot, Rollmaterial und Infrastruktur funktional und effizient aufeinander abzustimmen. Da qualitätssichernde Verfahren für sie nicht zum Standard gehören, kann es zielführend sein, sie frühzeitig in diese Verfahren einzubeziehen.

Methoden für die Planung

Sicherung der städtebaulichen Qualität

Dies gilt auch für die zuständigen Fachstellen für Denkmalpflege (bei der SBB oder bei den Kantonen); so werden die Sicherung der baukulturellen Qualität unterstützt und der Baubewilligungsprozess vereinfacht. Die Sicherung einer hohen baukulturellen Qualität ist gemäss Natur- und Heimatschutzgesetz des Bundes (NHG) gesetzlich vorgeschrieben (siehe Art. 2 und 3) und verbrieft in den Zielbildern zahlreicher Städte.

Sicherung der architektonischen Qualität des Dachs am Perron 1, Bahnhof Olten

Auf der Westseite des Bahnhofs Olten entsteht mit dem «Staddach» ein prägnantes architektonisches Element, das dem Bahnhofplatz Identität, Struktur und Schutz verleiht. Seine zurückhaltende Gestaltung bewahrt den freien Blick auf das historische Aufnahmegebäude und schafft zugleich eine helle, offene Atmosphäre für die Ankunft am Bahnhof. Ergänzend erhält auch das Perron 1 ein neues, verlängertes Dach, das sich gestalterisch am Staddach orientiert. Die städtebaulichen und architektonischen Qualitätsanforderungen an dieses Perrondach gehen über die Standardausführung der SBB hinaus. Die vier Bauherrschaften (Stadt Olten, Kanton Solothurn, SBB Immobilien und SBB Infrastruktur) haben sich darauf geeinigt, dass die SBB die Kosten einer Standardausführung für Bau, Betrieb und Unterhalt finanzieren und die anfallenden Mehrkosten gemeinsam von Stadt und Kanton getragen werden.

5.4 – Umgang mit konkurrierenden Interessen

Bei der Planung von Verkehrsdrehscheiben kommen diverse Schutz- und Nutzungsansprüche zusammen. Verkehrsplanerische, städtebauliche und denkmalpflegerische Interessen sowie das Bedürfnis nach Frei- und Grünraum mit Aufenthaltsqualität konkurrieren oft miteinander und müssen bei der Planung sorgfältig gegeneinander abgewogen werden. Mit der Interessenabwägung steht für diese Aufgabe ein bewährtes Instrument der Schweizer Raumplanung zur Verfügung. Gemäss Art. 3 der Raumplanungsverordnung (RPV) werden darin alle öffentlichen und privaten Interessen erhoben, bewertet und einander gegenübergestellt.

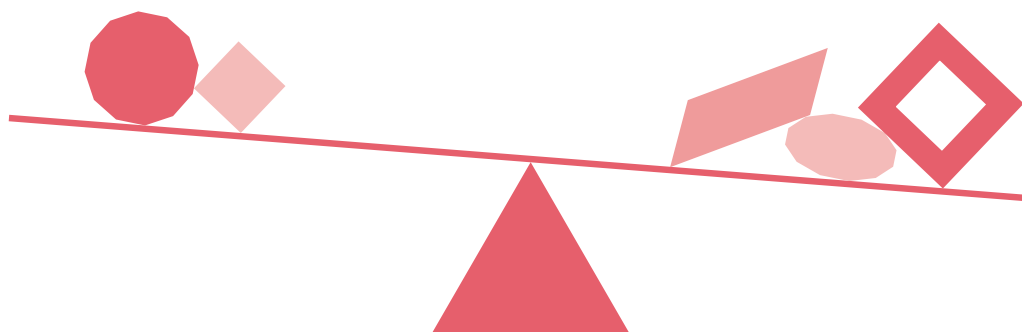


Abbildung 6: Interessenabwägung nach Art. 3 RPV
Bildquelle: Raum & Umwelt, März 01/2020, EspaceSuisse

Stehen einander konkurrierende Interessen gegenüber, so wird zunächst nach einer Optimierung gesucht. Diese gelingt oftmals, wenn vom Konflikt ausgehend neue Lösungen gesucht werden, die auf Varianten oder Alternativen zur bisherigen Planung basieren. Dabei kommen auch Synergien zwischen Vorhaben oder Teilverzichte in Frage. Gelingt die Optimierung nicht, so wird basierend auf der Interessenabwägung der Entscheid für die Priorisierung des einen oder anderen Interesses gefällt. Nicht zulässig ist es hingegen, rein (verkehrs-) technisch ausgerichtete Projekte ohne Rücksicht auf andere Interessen wie zum Beispiel den Denkmalschutz zu entwickeln (siehe Art. 3 Abs. 3 NHG).

Methoden für die Planung

Umgang mit konkurrierenden Interessen

Eine sorgfältige Interessenabwägung ergibt nicht nur gute Resultate mit einer breiten Abstützung und nachvollziehbaren Entscheiden. Sie stellt auch eine solide Basis für die Projektkommunikation und für allfällige Rechtsverfahren dar. In der Rechtsprechung wird die (nicht) vorgenommene Interessenabwägung berücksichtigt. Espacesuisse stellt ein praxisorientiertes Dossier zum Thema kostenlos zur Verfügung.

EspaceSuisse – Interessenabwägung (Website) →



Tripartite Konferenz – Dialog qualitätsvolle Innenentwicklung (Website) →



Die Tripartite Konferenz hat zum Thema qualitätsvolle Innenentwicklung einen Dialog über Verfahren und Instrument für eine qualitätsvolle Innenentwicklung durchgeführt. Dazu stehen umfassende Unterlagen öffentlich zur Verfügung.

6 – Bauten und Anlagen an Verkehrs- drehscheiben



Von Perrons über Veloabstellanlagen bis zu öffentlichen Toiletten – dieses Kapitel bietet eine Übersicht über bauliche Elemente, deren Dimensionierung, Bewilligung und Finanzierung.

Dieses Kapitel bietet eine Übersicht über die Dimensionierung, das Bewilligungsverfahren und die Finanzierung von Bauten und Anlagen an Verkehrsdrehscheiben, z. B. einer Perronverlängerung, einer Veloabstellanlage oder einem Kiss+Ride. Ausnahmen von diesen Angaben sind je nach Konstellation vor Ort möglich. Massnahmen zur Substanzerhaltung funktionieren analog zu Neubauten.

6.1 – Teilprojekte

1. Personenüberführung, Personenunterführung (Neubau, Erweiterung oder Sanierung, inkl. Veloverkehr)

Dimensionierung	<ul style="list-style-type: none">– Bei Neubauten: Dimensionierung auf das langfristige Leistungsmaximum der Verkehrsmittel und der Umgebung– Substanzerhalt/Ersatz-Neubau: gemäss Prognosen für das mittelfristige Wachstum (z. B. 2040)– Basierend auf erwarteten Personenflüssen in der Nachfragespitze (sogenannter «Lastfall»). Die Resultate werden in einer sog. Quell-/Zielmatrix festgehalten
Bewilligungsverfahren	<ul style="list-style-type: none">– Neubau/Erweiterung mit Perronzugängen: PGV gemäss Art. 18 ff. EBG– Ohne Perronzugänge: Bewilligung als Nebenanlage gemäss Art. 18m EBG– Grundlage für die Finanzierung: Art. 24-32 EBG, Art. 35a EBG, Art. 30 KPFV
Finanzierung (Investition, Betrieb und Unterhalt)	<ul style="list-style-type: none">– Ohne Perronzugänge (z. B. als Quartierverbindung): 100% Stadt/Gemeinde, sofern sie alleinige Auslöserin und Profiteurin ist.– Mit Perronzugängen: Eine Kostenbeteiligung ist gegeben, wenn sich für das Eisenbahnunternehmen Vorteile ergeben.⁵– Alternative: Pragmatische, pauschale Kostenteiler nach abgeschätztem Nutzen oder gemäss städtebaulichem Vertrag– Neue Auf- und Abgänge, Rampen, Lifte zu Perrons etc.: 100% durch die Infrastrukturbetreiberin⁶– Einhaltung Anforderungen Eidg. Behindertengleichstellungsgesetz für Bahnanlage: 100% Infrastrukturbetreiberin⁷– Kommerzieller Betrieb (z. B. Ladenlokale in Unterführung): Kostenteiler ist speziell zu verhandeln (z. B. in einem städtebaulichen Vertrag, z. B. abhängig von Flächen).– Ist eine Finanzierung über den BIF nicht möglich, kommt allenfalls der NAF für eine Mitfinanzierung über die Agglomerationsprogramm in Frage. <p>5 Die Parteien verständigen sich gemeinsam auf eine Methodik zur Erhebung und Bewertung der Vorteile. Dazu können fallweise auch Personenflussanalysen, Simulationen oder weitere Massnahmen durchgeführt werden.</p> <p>6 Gilt nur, wenn seitens der Infrastrukturbetreiberin ein Interesse an der Anlage besteht. In der Regel werden Rampen erstellt; Lifte sind immer die zweite Priorität.</p> <p>7 Der ursprüngliche Zweck muss berücksichtigt werden: Wurde eine Personenüber-/unterführung z. B. für die bessere Quartierschliessung erstellt, so zahlt der damalige Besteller mit. Weiter ist z. B. zu prüfen, ob die Infrastrukturbetreiberin auf Grund der Verhältnismässigkeitsbetrachtung in der Gesamtsicht auf die BehiG-konforme Ausgestaltung anderer Erschliessungen verzichten kann.</p>

Bauten und Anlagen an Verkehrsdrehscheiben

Teilprojekte

2. Kreuzungsbauwerk, z. B. Erweiterung einer öffentlichen Strasse unter einer bestehenden Eisenbahnbrücke

Dimensionierung	- Gemäss den jeweiligen Vorgaben für Bahn und Strasse
Bewilligungsverfahren	- PGV nach Art. 18 ff. EBG (wenn Bahnanlage der Auslöser ist) - Bewilligung als Nebenanlage gemäss Art. 18m EBG (wenn eine andere Anlage der Auslöser ist)
Finanzierung (Investition, Betrieb und Unterhalt)	- Grundlage für die Finanzierung: Art. 24-32 EBG, Art. 30 KPFV. - Häufiger Fall: Brücke gehört der Infrastrukturbetreiberin. Gemeinde zahlt Investition für die Erweiterung, die Kosten der vorzeitigen Erneuerung und einen einmaligen Beitrag für Betrieb/Unterhalt an Erweiterung über die Bauwerks-Lebensdauer (ca. 40–80 Jahre). - Weitere Fälle: Spezifische Lösungen je nach Geschichte der Anlagen/Vertragslage/Grundbucheinträgen, oder wenn die Brücke bei einer Bahnstation dem Zugang zur Bahn dient. - Ist eine Finanzierung über den BIF nicht möglich, kommt allenfalls der NAF für eine Mitfinanzierung über die Agglomerationsprogramm in Frage.

3. Anlagen für die Veloparkierung⁸

Dimensionierung	- Gemäss kommunaler Planung - Gemäss den Bedürfnissen der Infrastrukturbetreiberin
Bewilligungsverfahren	- Baubewilligung nach kantonalem und kommunalem Recht - Falls auf Grundeigentum einer Infrastrukturbetreiberin: Bewilligung als Nebenanlage nach Art. 18m EBG
Finanzierung (Investition, Betrieb und Unterhalt)	- Finanzierung über BIF nur bei denjenigen Bahnhöfen, die explizit im Anhang zur KPFV genannt werden; ansonsten ist eine Mitfinanzierung über den NAF (Teil Agglomerationsprogramme) möglich. - Alternativ: Einmalige oder laufende Zahlung an Infrastrukturbetreiberin für Betrieb/Unterhalt. - Finanzierung SBB max. 50% der notwendigen Dimensionierung für Veloabstellplätze. - Bei Bedarf nach grösserer Veloabstellanlage finanziert Standortgemeinde den Rest der Anlage zu 100%. - Falls Velostation aufgrund Umbau SBB umplatziert werden muss, übernimmt SBB Ersatzleistungen, wenn die Lebensdauer der Velostation noch nicht erreicht ist. - Unterirdische, gesicherte Anlagen: SBB können ihr Grundstück unentgeltlich zur Verfügung stellen, sofern dieses nicht für die Immobilienentwicklung benötigt wird, sonst zu Marktpreisen (Betrieb der Anlage durch die Standortgemeinde).

⁸ Es bestehen gewisse Unterschiede zwischen oberirdischen/unbewachten Anlagen, gesicherten Anlagen und bewachten Anlagen, siehe weitere Fachinformationen Veloabstellanlagen der SBB.

Bauten und Anlagen an Verkehrsdrehscheiben

Teilprojekte

4a. Perrons inkl. Perrondächer

Dimensionierung	- Perrons: <u>RTE 24200</u> (ab 1.7.2026 siehe Grundlagenverzeichnis)
Bewilligungsverfahren	- (Vereinfachtes) PGV nach Art. 18 ff. EBG
Finanzierung (Investition, Betrieb und Unterhalt)	- Perrondach: in der Regel 100% BIF (ist gemäss Art. 62 EBG Teil der Infrastruktur). ⁹ - Stadt/Gemeinde will Verlängerung (z. B. bis zur Unterführung): Sie bezahlt 100% der Investition sowie Betrieb und Unterhalt während der Lebensdauer des Bauwerks.

4b. Perrons inkl. -dächer in Kombination mit einer Bushaltestelle

Dimensionierung	- Perrons: <u>RTE 24200</u> (ab 1.7.2026 siehe Grundlagenverzeichnis), unter Einbezug der betroffenen Transportunternehmen vor Ort
Bewilligungsverfahren	- (Vereinfachtes) PGV (je nach ermitteltem Nutzen als Bahnanlage oder als Nebenanlage)
Finanzierung (Investition, Betrieb und Unterhalt)	- Verhandlung in einem Bahnhofsvertrag oder in einem städtebaulichen Vertrag - Alternativ: Pragmatisch bei gemeinsamem Nutzen i.d.R. 50%/50%

5. Bushof, Bahnhofplatz, weitere öffentliche Räume inkl. Strassen

Dimensionierung	- Gemäss den Vorgaben der Städte/Gemeinden, Kantone und Infrastrukturbetreiberin
Bewilligungsverfahren	- Baubewilligung nach kantonalem und kommunalem Recht
Finanzierung (Investition, Betrieb und Unterhalt)	- Gemäss Zuständigkeit für Strassen bzw. öffentlichen Raum und Zuständigkeit für die Infrastruktur im (strassengebundenen) öffentlichen Verkehr. - Allenfalls ist eine Mitfinanzierung über den NAF (Teil Agglomerationsprogramm) möglich.

6. Aufnahmegebäude, Bauten und Anlagen für kommerzielle Zwecke

Dimensionierung	- Bereiche mit Publikumsverkehr: <u>Planungshilfe Publikumsanlagen</u> des VöV (siehe Grundlagenverzeichnis)
Bewilligungsverfahren	- Baubewilligung nach kantonalem und kommunalem Recht
Finanzierung (Investition, Betrieb und Unterhalt)	- z. B. SBB Immobilien - Kofinanzierung durch private Investorinnen und Investoren möglich.

9 Bei den SBB nur Finanzierung, falls in ihrer Strategie enthalten; ansonsten zu 100% durch die Stadt/Gemeinde. Falls Stadt/Gemeinde: Nach 40 Jahren Überprüfung der Anlage und evtl. Übergang ins Eigentum der Infrastrukturbetreiberin (nur in gutem Zustand, s. KPFV Art. 35).

Bauten und Anlagen an Verkehrsdrehscheiben

Teilprojekte

7. P+R Parkplätze für Bahnkundschaft

Dimensionierung	<ul style="list-style-type: none">- Gemäss Eintrag in kantonalem bzw. regionalem Richtplan- Gemäss den Bedürfnissen der Eisenbahnunternehmen- Gemäss den Bedürfnissen der Standortgemeinde und den räumlichen und verkehrlichen Möglichkeiten vor Ort
Bewilligungsverfahren	<ul style="list-style-type: none">- Baubewilligung nach kantonalem und kommunalem Recht- Falls auf Grundeigentum eines Eisenbahnunternehmens: Nebenanlage gemäss Art. 18m EBG
Finanzierung (Investition, Betrieb und Unterhalt)	<ul style="list-style-type: none">- Erstellung und Bewirtschaftung werden durch Eisenbahnunternehmen und Standortgemeinde aufgeteilt. Die genaue Aufteilung richtet sich nach der jeweiligen Interessenlage, dem Grundeigentum und dem Nutzen der beteiligten Parteien.

8. Kiss+Ride, Taxi, Carsharing¹⁰, Auto-Parkierung, Anlieferung


Dimensionierung	<ul style="list-style-type: none">- Gemäss den Bedürfnissen der Eisenbahnunternehmen und den verkehrlichen Möglichkeiten vor Ort
Bewilligungsverfahren	<ul style="list-style-type: none">- Baubewilligung nach kantonalem und kommunalem Recht- Falls auf Grundeigentum eines Eisenbahnunternehmens: Nebenanlage mit Zustimmung der Eisenbahnunternehmen gemäss Art 18m EBG
Finanzierung (Investition, Betrieb und Unterhalt)	<ul style="list-style-type: none">- Erstellung/Bewirtschaftung werden durch Eisenbahnunternehmen und Standortgemeinde aufgeteilt, abhängig der jeweiligen Interessen.

9. Öffentliche Toiletten (z. B. auf Bahnhofplatz)

Dimensionierung	<ul style="list-style-type: none">- Auf die Bedürfnisse der Kundschaft und der übrigen Nutzenden ausgerichtet
Bewilligungsverfahren	<ul style="list-style-type: none">- Baubewilligung nach kantonalem und kommunalem Recht
Finanzierung (Investition, Betrieb und Unterhalt)	<ul style="list-style-type: none">- Bis zu 100% durch Eisenbahnunternehmen, wenn sich der Standort auf deren Areal befindet; bis zu 100% durch Stadt/Gemeinde ausserhalb des Areals.- Betrieb/Unterhalt: analog Investition; häufig ist eine Beteiligung nach Interesse im Rahmen ausgehandelter Bahnhofsverträge.

¹⁰ Gilt auch für das Sharing anderer Fahrzeuge wie Velos, Trottinettes etc.

7 – Grundlagen für die Planung



Wer sorgfältig plant, schafft nachhaltige Lösungen. Rechtliche Vorgaben, fachliche Standards und bewährte Inhalte für das Projekthandbuch bilden das Fundament für Verkehrsdrehscheiben.

7.1 – Fachliche und gesetzliche Grundlagen

Fachliche Grundlagen inkl. Normen



VöV Verband öffentlicher Verkehr (2023):

Verkehrsdrehscheiben: eine Planungshilfe für lokale Akteure.



VöV Verband öffentlicher Verkehr (2020):

RTE 24200. Erarbeitet durch die KIS-Arbeitsgruppe VöV,
Version vom 1.2.2020.



VöV Verband öffentlicher Verkehr (2024):

Leitfaden formelle Qualität PGV-Dossier. Erarbeitet durch die SBB,
Version 1.0 vom 31.05.2024.

Schweizerischer Städteverband (2020):

Orientierungshilfe Prozesse und Kostenteiler. Internes Dokument
der Fachgruppe Stadt- und Gemeindeingenieure.

BAV (2026):

Richtlinie BAV (Guidance): Vereinbarungen der Infrastrukturbetreiberin
mit Dritten.

Grundlagen für die Planung

Fachliche und gesetzliche Grundlagen

Gesetzliche Grundlagen (nach SR-Nummer)



SR 451

Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (NHG)



SR 742.101

Eisenbahngesetz (EBG)



SR 742.120

Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV)



SR 742.141.1

Verordnung vom 23. November 1983 über Bau und Betrieb der Eisenbahnen (Eisenbahnverordnung, EBV)



SR 742.141.11

Verordnung des BAV vom 17. Mai 2024 über die Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV)



SR 742.142.1

Verordnung vom 2. Februar 2000 über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahnanlagen (VPVE)



SR 745.1

Bundesgesetz vom 20. März 2009 über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, PBG)



SR 745.11

Verordnung vom 4. November 2009 über die Personenbeförderung (VPB)

Weitere Informationen



Programm Verkehrsdrehscheiben ARE

Homepage ARE



Netzwerk Verkehrsdrehscheiben

Homepage

7.2 – Musterinhalte Projekthandbuch

Folgende Inhalte werden für ein Projekthandbuch zur Planung von kleineren und mittelgrossen Verkehrsdrehscheiben empfohlen.

1. Zweck, Ziele und Zusammenarbeit
 - 1.1 Einleitung und Zweck
 - 1.2 Zielsetzung
 - 1.3 Zusammenarbeit
 - 1.4 Konfliktbewältigung
 - 1.5 Genehmigung und Aktualisierung
2. Ausgangslage und Perimeter
 - 2.1. Ausgangslage
 - 2.2. Perimeter
3. Organisation
 - 3.1 Beteiligte Partnerinnen und Partner
 - 3.2 Stabsstelle
 - 3.3 Rollen und Aufgaben
 - 3.4 Zeitplan
 - 3.5 Wichtige Abhängigkeiten¹¹
4. Sitzungswesen
 - 4.1 Normtraktanden
 - 4.2 Sitzungsdokumentation
 - 4.3 Pendenzenliste
5. Qualitätsmanagement
 - 5.1 Risikomanagement
 - 5.2 Reporting und Controlling
 - 5.3 Änderungsmanagement
6. Kommunikation
7. Anhänge

¹¹ Hierzu gehören wichtige Abhängigkeiten im Genehmigungsprozess, z. B. Volksabstimmungen. Gemeinsam können z. B. Abbruchsklauseln formuliert werden – was ist, wenn die SBB, das Volk, der Gemeinderat etc. bis zum Tag x die Finanzierung für Planung oder Realisierung nicht freigibt?

