

# Drehscheiben im öffentlichen Verkehr, Projektbläufe, räumlicher Mehrwert

## Merkblatt mit praktischen Beispielen

Verkehrsdrehscheiben sind Orte, an denen verschiedene Verkehrsträger aufeinandertreffen. Sie fördern das Umsteigen auf das jeweils geeignete Verkehrsmittel. Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) befasst sich bereits seit mehreren Jahren gemeinsam mit Partnern aus verschiedenen Bereichen und Verwaltungsebenen mit diesem Thema. Es veröffentlicht Berichte und hilft dabei, die Akteure zu vernetzen. Dieses Merkblatt geht ausführlich auf die Fragen der Projektbläufe und des räumlichen Mehrwerts ein und zeigt einige gute Beispiele.

### Inhalt

1. Kurzbeschreibung	1
2. Genf Eaux-Vives	3
3. Fiesch (VS)	5
4. Suhr (AG)	7
5. Lichtensteig (SG)	9
6. Mendrisio (TI)	11
7. Glovelier (JU)	13
8. Stadtbahn Zug	14
9. Schlussfolgerungen	16
10. Literatur	18

### Einleitung: Beitrag der Agglomerationsprogramme

Im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr kann sich der Bund finanziell am Ausbau von Verkehrsdrehscheiben in Agglomerationen beteiligen. Letztere haben diese Komponente mit jeder Programmgeneration immer besser in ihre Raumplanung integriert. Für die Ausführung der Bauarbeiten gelten anschliessend zeitliche Vorgaben. Die Einleitung der Verfahren zur Realisierung von Verkehrsdrehscheiben stellt bereits an sich eine Herausforderung dar: Stakeholder frühzeitig einbeziehen, Zuständigkeiten klären und verteilen, ein gemeinsames Konzept erarbeiten, Zeitpläne und Interessen aufeinander abstimmen, Modalitäten der Partnerschaften festlegen, wirtschaftliche Aspekte und Grundstücksfragen regeln und die termingerechte Projektdurchführung sicherstellen.

## 1. Kurzbeschreibung

### Zielgruppen

- Gemeinden
  - ÖV-Unternehmen
  - Akteure des Immobiliensektors
- 
- Inspiration für Städte und Gemeinden mit schwierigen Entwicklungsbedingungen in der Bahnhofumgebung
  - Aufzeigen der Prozesse städtebaulicher Gestaltung, Planung oder Umsetzung im erweiterten Perimeter der Verkehrsdrehscheiben
  - Analyse der verschiedenen Phasen der städtebaulichen Gestaltung, Projektplanung und -umsetzung im erweiterten Perimeter der Verkehrsdrehscheiben

### Räume in der Bahnhofumgebung

- Die Umgebung von Bahnhöfen und Verkehrsknotenpunkten trägt als strategischer Entwicklungsstandort dazu bei, den Grundsatz der Siedlungsentwicklung nach innen umzusetzen. Dieser Grundsatz entspricht der im Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG, Art. 1) verankerten Raumplanungspolitik. Dies führt zu Veränderungen der Bahnhofumgebung und zu einer schrittweisen Verbesserung des ÖV-Angebots.
- In der Bahnhofumgebung mehr und besser zu bauen, setzt verfügbare Grundstücke voraus. Bestimmte Tätigkeiten, die in Bahnhofsnähe angesiedelt werden mussten, verlieren heute an Bedeutung, und diese Areale verwahrlosen.
- In einem anderen Fall geht es um die Aufwertung eines Teils des Eisenbahnbereichs, dessen Nutzungsbedarf sich verändert und teilweise reduziert oder angepasst werden kann.
- Veränderungen werden häufig durch die Verbesserung des Bahnangebots angestossen. Der Übergang vom Stun-

dentakt zum Halbstunden- oder Viertelstundentakt macht einen Standort für den Alltagsverkehr sehr attraktiv.

- Diese Änderungen bieten Gelegenheit, die Rolle eines Bahnhofs oder eines Umsteigepunkts für die ganze Stadt neu zu definieren. Der Bahnhof wandelt sich von einem Grenz- zu einem Konvergenzpunkt. Was soll daraus in Bezug auf die städtische Dichte und die Nutzungen für die Zukunft abgeleitet werden? Es wird immer offensichtlicher, dass man beiderseits der Gleise über einen Platz oder Vorplatz verfügen können muss. Die Verbesserungen betreffen die Funktionalität, die Benutzungsfreundlichkeit und das Ambiente. Fussgänger- und Radwege gewinnen an Bedeutung. Nach Möglichkeit sind mehrere Unter- oder Überführungen einzuplanen, um die Gleisanlagen für den Verkehr in beide Richtungen durchlässig zu machen. Schliesslich passt der Durchgangsverkehr nicht mehr zum Areal und muss vom zunehmend verdichteten Zentrum ferngehalten werden.
- Grosse Gewerbebezonen können im städtischen Raum auch als (Dienstleistungs-)Zentren fungieren. Mit ihren Geschäften und anderen gewerblichen Nutzungen sind sie zudem von grosser wirtschaftlicher Bedeutung.

### **Hauptakteure**

Bei einer Verkehrsdrehscheibe steht immer die Gemeinde im Mittelpunkt des Prozesses. Sie erkennt am besten, wie sich der Standort zukünftig entwickeln sollte, verfügt aber oft weder über die erforderlichen Grundstücke noch über personelle oder finanzielle Mittel, um die Veränderungen zu realisieren. Trotz dieser Einschränkungen ist sie am besten in der Lage, ein solches Projekt voranzutreiben und eine lokale Entwicklungsvision zu vertreten.

In den meisten Fällen spielen jedoch auch andere Akteure eine wesentliche Rolle bei der Umgestaltung einer Verkehrsdrehscheibe. Dazu gehören die Eigentümerinnen der direkt betroffenen Grundstücke, ÖV-Unternehmen wie die SBB (Immobilien, Infrastruktur, Betrieb) oder andere Betreiberinnen als Eigentümerinnen der Eisenbahninfrastruktur und der Bahnhöfe sowie die öffentliche Hand als Eigentümerin des öffentlichen Raums rund um eine Verkehrsdrehscheibe. Ihre Beteiligung ist unerlässlich, um die Konsistenz des Projekts punkto Grundstücke, Technik und Betrieb zu gewährleisten.

### **Dauer**

Die Umgestaltung der Bahnhofsumgebung ist in der Regel ein langwieriger Prozess mit einer klassischen Planung: Leitbild, Quartierplan, Richtplan und Entwicklung des Bebauungsrechts. Die Projekte müssen drei Aspekte abdecken:

- Verbesserung des ÖV-Angebots und der Qualität der Verkehrsdrehscheibe,
- Erweiterung der Bebauungsrechte und damit der Verkehrsintensität sowie
- Gestaltung künftiger öffentlicher Räume, ihrer Eigenschaften und entsprechender Nutzungsmöglichkeiten.

## 2. Genf Eaux-Vives

Genf Eaux-Vives ist einer der Bahnhöfe des Léman Express. Das Projekt wurde aufgrund der vielfältigen funktionalen und städtebaulichen Qualitäten mit dem FLUX-Preis 2022 ausgezeichnet. Die wichtigste Erkenntnis betrifft den Projektablauf und die gemeinsame Nutzung von Grundstücken.

### Ausgangslage

Das Areal umfasst rund fünf Hektaren im dichten urbanen Raum. Der unterirdische Bahnhof erstreckt sich über eine Länge von 400 Metern und ist über drei Zugangspunkte erreichbar. Der 2010 lancierte Gestaltungswettbewerb ermöglichte die sorgfältige Gliederung der neuen öffentlichen Räume und der Neubauten. Den roten Faden des Projekts bildeten nicht die alten Grundstücksgrenzen, sondern die Gestaltung der verschiedenen öffentlichen Räume des Areals. Die erste Phase des Projekts endete 2020 und die zweite Phase soll 2026 abgeschlossen werden.

Die Verkehrsdrehscheibe weist vor allem die folgenden Qualitäten auf:

- Eine klar erkennbare und praktische Intermodalität zwischen dem Léman Express und zwei Tramlinien (gesamthaft gesehen eine Verbindung alle 3 Min.), die auf der lokal als Stadtboulevard neu gestalteten Route de Chêne verlaufen. Zudem befindet sich die Endstation der grenzüberschreitenden Buslinien, Busse und Taxis auf der rechtwinklig dazu gelegenen Avenue de la Gare.
- Eine konsequente Stadtentwicklung im Bahnhofperimeter mit ca. 400 Wohnungen, Büros, Geschäften und einer Einkaufsgalerie im Zwischengeschoss des Bahnhofs.
- Der Bau von bedeutenden öffentlichen Einrichtungen, die ideal mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sind: das neue Gebäude der Comédie de Genève (Theater), wichtige Räume für soziale Kontakte und sportliche Aktivitäten (Kinderkrippe, Sporthallen, Schwimmbad, Kletterwand). Der Léman Express verkehrt wochentags von 5.00 Uhr bis 0.30 Uhr und an den Wochenenden rund um die Uhr.

- Sorgfältig gestaltete öffentliche Räume, die eine Verbindung zu den benachbarten Quartieren schaffen. Der öffentliche Raum besteht aus zahlreichen Orten, die allen zugänglich sind und an denen die Menschen zusammenkommen (Platz, Esplanade, Avenue, Promenade). Jeder dieser Orte hat eine eigene Stimmung, einen eigenen Rhythmus und eine spezifische Funktion.
- Diese Vielfalt an öffentlichen Räumen verleiht dem Projekt einen klar urbanen Charakter, obwohl die beiden Enden des Bahnhofs 400 m auseinanderliegen.
- Das Areal ist sehr durchlässig: Es verfügt über vier quer verlaufende Fussgängerwege, die ans nahe gelegene und dicht bewohnte Quartier Eaux-Vives angebunden sind. Diese Fussgängerwege kompensieren über die Einkaufspassage und die Aussenplätze den Höhenunterschied zwischen den beiden Enden des Bahnhofs.

### Akteure

- Stadt Genf mit 57 Prozent der Bebauungsrechte
- SBB Immobilien mit 25 Prozent
- Kanton Genf mit 18 Prozent

### Thema Grundeigentum

- Anfänglich ging es darum, Mehrwertabgaben zur Mitfinanzierung des Projekts CEVA (hauptsächlich unterirdische Eisenbahnstrecke Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse) zu mobilisieren. In diesem Zusammenhang wurden 2002 eine Vereinbarung über die Aufwertung abgeschlossen und drei Entwicklungsgesellschaften gegründet: je eine für Lancy Pont-Rouge, Eaux-Vives (SOVAGEV) und Chêne-Bourg.



Bild 2: Ansicht Bahnhof Eaux-Vives (Quelle: FLUX-Preis).

Der Betrag des Mehrwerts wurde bei der Fertigstellung der Quartierpläne von einem externen Gutachter (Wüst Partner) berechnet und für das gesamte Projekt auf etwas weniger als 200 Millionen geschätzt, wovon etwa 36 Millionen auf Eaux-Vives entfallen.

- Die Wertsteigerungen wurden nicht im Zusammenhang mit den späteren Bauten, sondern für den Wechsel vom ursprünglichen, brachliegenden Grundstück zum Nutzungsplan mit der in der Vereinbarung von 2002 vorgesehenen Grundstückaufwertung berechnet.
- Die spätere Verdichtung in benachbarten Perimetern ergab keine weitere Finanzierungsquelle für das Projekt CEVA. Die Verdichtung erfolgte nach dem üblichen Verfahren zur Änderung von Bebauungsrechten mittels eines Quartierplans. Bis heute wurden im Perimeter von 300 m um den Bahnhof über 10 Hochhäuser (EG+6 bis EG+12) errichtet. Für etwa zehn weitere wurden die Bebauungsrechte erworben.

### **Erfolgsfaktoren**

Bei der Umsetzung dieses komplexen Projekts wurde eine bemerkenswerte Vorgehensweise angewandt: Die 2012 gegründete einfache Gesellschaft COMOGEV («Comité des maîtres d'ouvrage du quartier de la gare des Eaux-Vives», Bauherrenausschuss Bahnhof Eaux-Vives) übernahm die Pflichten und die Bebauungsrechte der SOVAGEV. Die neue Gesellschaft gewährleistete die Koordination der Akteure während der operativen Phase und ermöglichte die Planung und Realisierung des Quartiers unter optimalen Bedingungen.

Die einfache Gesellschaft erwies sich als wohlwollende Projektleitung, bei der das kollektive Interesse im Vordergrund stand. Sie stellte die Koordination, Information und Entscheidungsfindung im Rahmen des Projekts sicher. Zudem erleichterte sie den Austausch mit externen Akteuren, weil sie als einzige Ansprechpartnerin fungierte.

Die COMOGEV konnte deshalb so effizient agieren, da nur wenige Personen entscheidungsbefugt waren und es klare Pflichtenhefte für die verschiedenen Zuständigkeitsbereiche gab. Die wesentlichen Merkmale der Gruppe aus drei Vertreterinnen und Vertretern (je eine Person für Stadt, Kanton und SBB) waren:

- ein langfristiges Engagement als wesentlicher Faktor, um gegenseitiges Vertrauen zu fördern, auf bisherigen Entscheidungen und Rahmenbedingungen aufzubauen und wiederholte Grundsatzdebatten in einem langwierigen Verfahren zu vermeiden,
- eine schlanke Struktur mit drei Schlüsselpersonen, die über weitreichende Entscheidungsbefugnisse verfügten und für die ordnungsgemässe Verwendung der von den jeweiligen Institutionen zugewiesenen Finanzmittel verantwortlich waren sowie
- lösungsorientierte Personen mit Weitblick, die in der Lage waren, eine Brücke zu ihren Institutionen zu schlagen und Entscheidungen auf den Weg zu bringen, wenn die Silostruktur der verschiedenen Stellen den Blick für das grosse Ganze zu beeinträchtigen drohte.

Schliesslich war der Vorrang des öffentlichen Interesses gegenüber der Summe der Einzelinteressen ein entscheidender Faktor für den Erfolg, die zügige Umsetzung und die Qualität des Projekts.

### **Übertragbarkeit**

Das Verfahren, nämlich die Gründung einer aus den verschiedenen Akteuren zusammengesetzten einfachen Gesellschaft, ist leicht übertragbar. Die Herausforderung liegt darin, eine Projektstruktur zu entwickeln, die während des gesamten Prozesses eine gemeinsame Gestaltung ermöglicht und dem kollektiven Interesse Priorität einräumt. Sofern die richtigen Personen ausgewählt werden, um die Anliegen der einzelnen Akteure zu vertreten, zu koordinieren und gegeneinander abzuwägen, stehen die Chancen gut, dass das definitive Projekt sowohl den privaten als auch den öffentlichen Interessen entspricht.

### **Schwierigkeiten**

Im Laufe des Projekts traten einige technische Schwierigkeiten auf (Bodenbelastung, Schlitzwände, die verstärkt werden mussten, Verzögerungen beim Vorhaben der Comédie usw.). Die Solidarität der drei COMOGEV-Träger erleichterte dabei die Suche nach Lösungen technischer oder finanzieller Art erheblich.

### 3. Fiesch (VS)

Trotz schwieriger Rahmenbedingungen (Randlage, Alpenregion, Touristenströme usw.) verstand es Fiesch, die Verlegung des Bahnhofs als Chance zu nutzen und ihn zu einem ausgezeichnet funktionierenden Umsteigepunkt und zentralen Ort zu machen. Dank des Dialogs konnten verschiedene Interessen gebündelt werden: besser geeignete Eisenbahnkreuzungsstelle, Modernisierung der veralteten Seilbahnverbindung, funktionalere Drehscheibe Postauto-Schiene sowie private Investitionen in ein multifunktionales Gebäude.

#### Einleitung und Ausgangslage

Die Verkehrsdrehscheibe Fiesch wurde mit dem FLUX-Preis 2020 ausgezeichnet. Der Neubau wurde gegenüber dem alten Bahnhof um 400 Meter versetzt und geschickt mit einer neuen Gondelbahn sowie dem Postauto-Terminal verbunden. Entstanden ist ein neuer, überaus funktionaler Verkehrsknoten am nördlichen Ortsrand.

Ursprünglich planten die Matterhorn Gotthard Bahn und die Aletsch Bahnen die Sanierung einiger Anlagen. Daraus entstand der Gedanke, die Verkehrsmittel an einem einzigen Ort zusammenzulegen, um das Umsteigen zu erleichtern. Die Gemeinde Fiesch nutzte die Gelegenheit, um neue Impulse zu setzen. Dank des verbesserten ÖV-Netzes wurden lokale bzw. regionale Dienstleistungen und Ressourcen (Schulen, Geschäfte) besser verbunden.

Die Projektrealisierung ist aussergewöhnlich, da nicht nur die Transportunternehmen und die Gemeinde an der Finanzierung beteiligt sind, sondern auch ein privater Investor aus dem Tal einen Beitrag leistet. Zu betonen ist zudem die sehr kurze Zeitspanne zwischen der ursprünglichen Idee, den Bahnhof zu versetzen (2013), und der Inbetriebnahme des Bahnhofs (Baubewilligung im September 2018, Einweihung im Dezember 2019).

#### Akteure

- Gemeinde
- Matterhorn Gotthard Bahn
- Aletsch Bahnen
- Privatinvestor

#### Beschreibung der Verkehrsdrehscheibe

Die Verkehrsdrehscheibe umfasst drei Ebenen:

- das Erdgeschoss mit Vorplatz, Postautos, Unterführung zu den Perrons und Warenannahme,
- den ersten Stock mit Bahnhof (Anbindung im Halbstundentakt Richtung Brig), Empfangshalle, Dienstleistern und Geschäften sowie
- die oberste Etage mit der Gondelbahn.

Die Verkehrsschnittstelle ist auch für Gelegenheitstouristinnen und -touristen leicht verständlich. Sie ist kompakt, funktional, angenehm und ökonomisch. Die Wege für den Wechsel auf ein anderes Transportmittel sind kurz. Das Gebäude ist in zwei Teile gegliedert, wodurch es sich trotz seiner Grösse gut ins Dorfbild integriert. Die Materialien (Holz, Beton, transparenter Kunststoff und Glas) fügen sich harmonisch in die Umgebung ein und erleichtern die Orientierung im Innern.

Bezugsebene für das Gebäude ist das Niveau der Bahngleise und der Billettverkaufs- und Informationsschalter im ersten Stock. Auf dieser Ebene ist auch ein Sportgeschäft mit Skiverleih angesiedelt. Abgerundet wird die Geschäftszone durch ein Café mit Blick auf den Platz und das Dorf. Da sich diese Dienstleister nahe an den Perrons befinden, können Reisende bis kurz vor Abfahrt ihres Zuges von den Angeboten profitieren. Die Postautogarage befindet sich im Erdgeschoss und öffnet sich zum Platz hin. Sie dient auch als Haltekante und Unterstand für die Fahrgäste. Diese ökonomische Lösung optimiert die internen Verbindungen des Verkehrsknotens und den Postautobetrieb.



Bild 3: Luftbild VDS Fiesch (Quelle: swisstopo).

Die Gondelbahn verfügt dank Zehnergondeln über eine Kapazität von 1800 Personen pro Stunde. In der Station kann die Geschwindigkeit reduziert werden, sodass Personen mit eingeschränkter Mobilität leichter einsteigen können und die Beförderung von Gepäck und Sportgeräten vereinfacht wird. Überdies ist die Anlage auch für den Warentransport gedacht: vom Entladen der Lastwagen bis zur Endstation Fiescheralp. Der Platz vor dem Gebäude ist minimalistisch gehalten, bietet dadurch aber vielseitige, flexible Nutzungsmöglichkeiten und entspricht somit den variablen Bedürfnissen eines Tourismusorts.

Künftig dürfte der Dorfkern durch den Bau eines Supermarkts näher an den neuen Bahnhof heranrücken. Im Projekt ist ausserdem eine Seilbahnverbindung nach Bellwald vorgesehen, die die Rolle des Bahnhofs als Mobilitätshub für den Regionalverkehr weiter stärken wird.

### Erfolgsfaktoren

- Übereinstimmung der Interessen aller wichtigen Akteure: Bergbahnunternehmen, Eisenbahn, Gemeinde und Privatinvestor
- Kühne und unternehmerische Vision
- Pragmatische öffentlich-private Partnerschaft

### Übertragbarkeit

- Notwendigkeit, private Akteure zu finden, die auch das öffentliche Interesse berücksichtigen
- Perfektes Timing: Ende der Lebensdauer mehrerer Infrastrukturen (Umbau des alten Bahnhofs und Erneuerung der Seilbahnverbindung)

### Anmerkungen zum Betrieb über einen längeren Zeitraum

Das ambitionierte und visionäre Projekt zeigt, welche Zukunft man sich im Tal wünscht. Die Modernisierungsbestrebungen und die dadurch entstehende Dynamik im Ort ermutigen junge Menschen, zu bleiben und sich eher in Fiesch als in der Stadt niederzulassen. Dabei wird eine langfristige Raumentwicklungsstrategie umgesetzt.



Bild 4: VDS Fiesch  
(Quelle: FLUX-Preis).

## 4. Suhr (AG)

Suhr verzeichnet ein stetiges Wachstum der Bevölkerung und der Arbeitsplätze und durchläuft gleichzeitig einen Strukturwandel in der Industrie. Früher wies die Bahnhofumgebung wenig urbane Züge auf. Die Gemeinde hat aber das Areal pragmatisch weiterentwickelt. Vor rund zehn Jahren wurde auf der ehemaligen Industriebrache nördlich des Bahnhofs ein Wohnquartier gebaut (Phase 1). Vor Kurzem wurden der Bahnhofplatz und die Umgebung umgestaltet (Phase 2). In Zukunft sollen die wenig genutzten Lagerflächen südlich des Bahnhofs in ein Wohnquartier umgewandelt werden (Phase 3). Suhr steht damit für eine sparsame Mittelnutzung und intelligente langfristige Planung.

### Einleitung und Ausgangslage

Suhr registriert seit über 20 Jahren ein kontinuierliches Bevölkerungswachstum. Gleichzeitig hat sich auch die Industrie nach und nach verändert. In den letzten zehn Jahren wurden in Bahnhofnähe mehrere Überbauungen realisiert. Kürzlich wurde auch der Bahnhofplatz auf der Nordseite neu konzipiert, um daraus eine Begegnungszone zu machen und die nachhaltige Mobilität zu verbessern.

Auf den ersten Blick wirkt der Bahnhof Suhr unscheinbar: ein paar vereinzelte Bäume inmitten des Asphalts, einige Holzreste und Steine sowie spontane Vegetation, wie man sie auf ehemaligen städtischen Brachen findet. Das scheint nicht spektakulär, stellt aber trotzdem eine langsame Verwandlung dar, die die Besonderheiten des Orts voll ausnutzt. Es handelt sich um ein konkretes Beispiel von Umnutzungsplanung nach einem beeindruckenden ökologischen Ansatz mit knappen Mitteln und unter Berücksichtigung des Kontexts.

### Akteure

- Gemeinde
- Busbetrieb Aarau
- SBB
- Milchproduzenten Mittelland (Grundstückseigentümerin)

### Beschreibung der Verkehrsdrehscheibe

Bei diesem Projekt wurde besonderer Wert auf Umweltaspekte gelegt. So wurden 1000 m<sup>2</sup> Asphalt entfernt und durch bepflanzte Flächen ersetzt. Dies bedeutete eine dreifache Herausforderung: geeignete Standorte ermitteln, obwohl sich in einem Teil der Untergeschosse Tiefgaragen befinden, Probleme der Bewässerung und Auflockerung des Bodens lösen, da dieser aus kompaktem Lehm besteht und sich somit sehr schlecht für Pflanzungen eignet, und schliesslich die erforderliche Funktionalität für den Umsteigepunkt und für die angrenzenden Geschäfte gewährleisten.

An den Stellen mit unterirdischen Parkplätzen wurden die Bepflanzungen in Beeten oder in grossen Pflanzkübeln mit einem Durchmesser von 7,5 Metern angelegt. Letztere sind mit einem Rand versehen, der das Sitzen verunmöglicht. Da sie sich unter Schlafzimmerfenstern befinden, mussten nächtliche Störungen durch Gespräche minimiert werden. Die Pflanzkübel verfügen über ein natürliches Wasserspeichersystem und beherbergen eine Vielzahl einheimischer Pflanzenarten. Weiter im Zentrum des Platzes sind unter den Bäumen Kies und Pionierpflanzen anzutreffen. Um das Wachstum der Bäume trotz des lehmigen Bodens sicherzustellen, werden die Gruben von Hand bewässert.



Bild 5: Luftbild Bahnhof Suhr  
(Quelle: swisstopo).

## Erfolgsfaktoren

- Abstimmung
- Wiederverwendung aller Infrastrukturen
- Anpassung der Veränderung an das Tempo der betroffenen Akteure

## Übertragbarkeit

Gemeinden, die selbst keine Grundstücke besitzen, übernehmen oft die Rolle, Entwicklungspotenziale zu erkennen, ihre Vision zu vermitteln und vorausschauend zu planen. Die Mobilisierung der bei einem Areal involvierten Akteure dauert bisweilen Jahre, doch wenn die Voraussetzungen stimmen, kann alles sehr rasch vonstattengehen.

## Anmerkungen zum Betrieb über einen längeren Zeitraum

Die Gemeinde plant bereits eine ähnliche Umgestaltung südlich der Gleisanlagen. Die Lagerflächen in dieser Zone werden nur noch vorübergehend genutzt. Sobald die Bauprojekte ausgereift sind, wird die Gemeinde den Platz südlich des Bahnhofs spiegelbildlich zum nördlichen Bahnhofplatz gestalten können.



Bild 6: Bahnhof Suhr  
(Quelle: FLUX-Preis).

## 5. Lichtensteig (SG)

Lichtensteig wurde ausgewählt, weil es exemplarisch zeigt, wie kleinere Gemeinden trotz begrenzter Ressourcen ihre Regionalbahnhöfe zu funktionalen, nutzerorientierten Verkehrsdrehscheiben weiterentwickeln können. Das Beispiel verbindet strategische Planung – etwa «Vision & Strategie 2050», «Mini.Stadt» und die Ortsplanungsrevision – mit konkreten, praktisch getesteten Reallaboren vor Ort. Dadurch lässt sich nachvollziehen, wie experimentelle Mobilitätsangebote, Aufenthaltsqualitäten und soziale Nutzung den Bahnhof als alltäglichen Mobilitäts- und Begegnungsort stärken. Die Kombination aus methodischer Tiefe und realer Umsetzung macht Lichtensteig zu einem besonders lehrreichen und übertragbaren Beispiel.

### Ausgangslage

- **Räumliche und funktionale Situation:** Obwohl der Bahnhof Lichtensteig bedient, befindet sich auf dem Gemeindegebiet von Wattwil. Der Bahnhof dient als regionaler Verkehrsknoten zwischen dem Städtli und dem Toggenburg, steht jedoch in Konkurrenz zum stark frequentierten Bahnhof Wattwil.
- **Heterogene Nutzung:** Online-Befragung, Customer Journeys und Tandembegleitungen zeigen eine durchmischte Nutzung mit Potenzial bei Pendelnden, Lernenden und Alltagswegen im Nahraum.
- **Strategische Einbettung:** «Vision & Strategie 2050», «Mini.Stadt» und die Ortsplanungsrevision positionieren das Bahnhofsumfeld als Schlüsselraum der Innenentwicklung und städtebaulichen Transformation.

### Akteure

- **Gemeinde Lichtensteig als Treiberin:** Lichtensteig steuert Bahnhofsentwicklung, koordiniert städtebauliche Prozesse und übernimmt die Rolle des «Kümmerers».
- **Gemeinde Wattwil:** Da sich der Bahnhof auf dem Gebiet der Nachbargemeinde Wattwil befindet, spielt auch sie eine wichtige Rolle und steht in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde Lichtensteig bei der Planung des Bahnhofsumfelds.
- **Mobilitäts- und Planungspartner:** Südostbahn (SOB), Mobility, TIER, das Bundesamt für Energie (Koordinationsstelle für nachhaltige Mobilität KOMO) sowie der Kanton St. Gallen unterstützen Umsetzung, Betrieb und Förderprogramme.
- **Lokale und zivile Akteure:** Die Stiftung «zukunft.bahnhof» und das «RegioHub+»-Team tragen mit Arealentwicklung, Zwischennutzung und Nutzerinnen- und Nutzerforschung wesentlich zur Gestaltung und Aktivierung bei.

### Erfolgsfaktoren

- **Nutzerorientiertes Vorgehen:** Die Kombination aus Online-Befragung, Customer Journeys, Tandembegleitungen und einer achtteligen Nutzenden-Typologie ermöglicht passgenaue Lösungen.

- **Reallabore mit spürbarer Wirkung:** Mobility-Auto, E-Bikes/E-Trottinets, Velogarage, Mitfahrbank und Community-Angebote steigerten Aufenthaltsqualität und führten nachweislich zu häufigerer Bahnhofsnutzung.
- **Inkrementelles und dialogorientiertes Arbeiten:** Klare Governance, gute Kommunikation und ein experimentelles Vorgehen reduzierten Hürden und ermöglichten schnelle, sichtbare Verbesserungen.
- **Funktionale statt politische Räume:** Aufgrund des Standorts des Bahnhofs auf dem Gemeindegebiet von Wattwil und nicht in Lichtensteig, ist es wichtig, nicht in politischen, sondern in funktionalen Räumen zu denken und zu handeln.

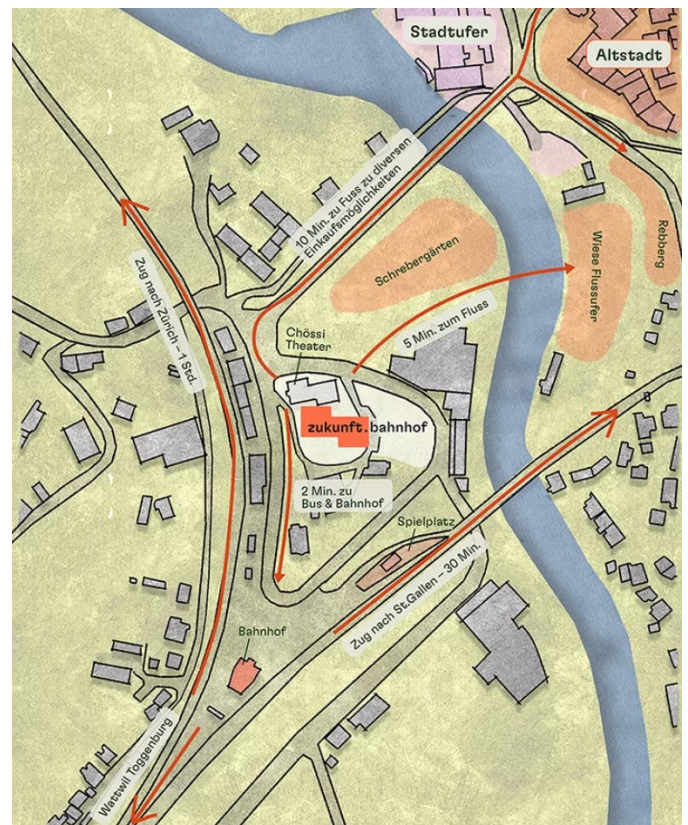


Bild 7: Kernaussagen Vision Strategie (Quelle: Stiftung Zukunft Bahnhof).

## Hinweise zur Übertragbarkeit

- **Skalierbare Prozesse für kleinere Gemeinden:** Das Beispiel zeigt, wie kleinere oder mittlere Agglomerationen, regionale Zentren oder Gemeinden mit geeigneten Standorten nutzerorientierte Hubs entwickeln können, auch ohne grosse Ressourcen oder bestehende Mobilitätsplattformen.
- **Planerische Einbettung als Erfolgshebel:** Die Kopplung an Visionen, Richtpläne und Ortsplanungsprozesse schafft Stabilität, Legitimation und Investitionsfähigkeit über den Mobilitätsbereich hinaus.
- **Reallabore als wirkungsvolle Methode:** Temporäre Tests, funktionale Perimeterdefinition und niederschwellige Angebote fördern Akzeptanz, Sichtbarkeit und tatsächliche Nutzung – und sind breit übertragbar.

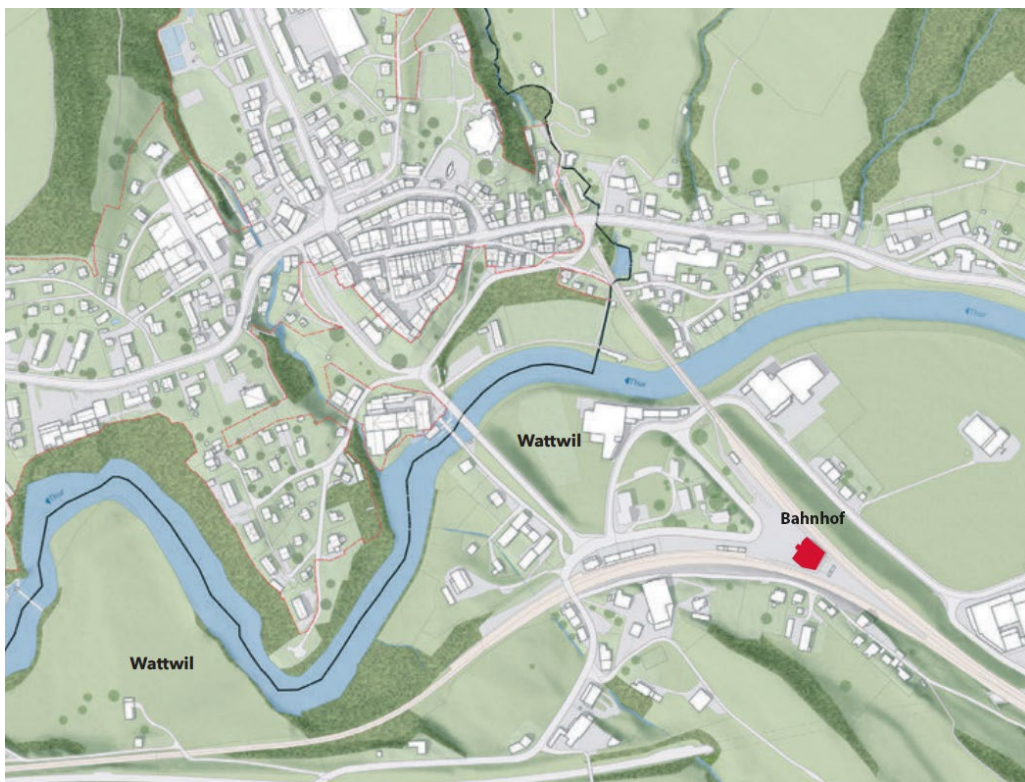


Bild 8: Lageplan Bahnhof und Städtli Lichtensteig (Quelle: Vision und Strategie 2050, Gemeinde Lichtensteig).

## 6. Mendrisio (TI)

Der Bereich des Bahnhofs Mendrisio entwickelt sich schrittweise zu einem wichtigen Zentrum. Eine konsistente städtebauliche Strategie umfasst die folgenden Hauptbausteine: Ausbau des regionalen Personenverkehrs, Ansiedlung einer regionalen öffentlichen Einrichtung (Fachhochschule der italienischen Schweiz SUPSI), Schaffung einer hochwertigen Verkehrsdrehscheibe und Neugestaltung der öffentlichen Räume.

### Ausgangslage

- Seit 2004 hat der Ausbau des grenzüberschreitenden regionalen Bahnangebots TILO, insbesondere der Strecke Varese–Stabio–Mendrisio und Chiasso–Mendrisio, zum Halbstundentakt zur Aufwertung des Standorts beigetragen. Im Jahr 2025 besteht ein breites regionales Bahnangebot mit fünf Linien, die Mendrisio bedienen. Dazu gehören drei Durchmesserlinien (S40: Varese–Como, RE80: Locarno–Milano Centrale und S10: Biasca–Chiasso) sowie drei Endlinien (S90 Bellinzona–Mendrisio und S50 Mendrisio–Malpensa Aeroporto T2). Das Angebot wird laufend und regelmässig erweitert.
- Ein weiterer Schlüsselfaktor war der Beschluss, den SUPSI-Campus mit 950 Studierenden, Doktorierenden, Lehrpersonen und Mitarbeitenden sowie 700 Weiterbildungsteilnehmenden zu bauen. Die Nähe zum Bahnhof war für die Standortwahl der SUPSI entscheidend. Sie wurde auf dem Gelände einer ehemaligen Industrieanlage bzw. eines alten P+R westlich der Gleisanlagen errichtet. Das 2021 fertiggestellte Projekt bot Gelegenheit zur Verlängerung von zwei Unterführungen, um sie durchgängig zu machen und dem westlichen Quartier einen direkten Zugang zu den Perrons zu ermöglichen.
- Gleichzeitig nahm die Gemeinde die Umgestaltung des Umsteigepunkts in Angriff, vor allem mit der Zusammenführung aller Busse in einem neuen, architektonisch markanten Busterminal östlich der Gleisanlagen, wo drei Stadtbuslinien und sieben Regionalbuslinien zusammenkommen.

- Die nächste Etappe im Rahmen des Agglomerationsprogramms 5 (AP5) wird darin bestehen, den Transitverkehr vor dem Bahnhof auf die Umfahrung zu leiten und die Umgebung des Bahnhofs zu einer Begegnungszone umzugestalten. Der kommunale Richtplan sieht eine weitere Stadtentwicklung und Verdichtung besonders im Quartier westlich des Bahnhofs vor. Der SUPSI-Campus soll ausserdem auf eine benachbarte Parzelle erweitert werden.

### Akteure

- Departement für Raumplanung des Kantons Tessin
- Gemeinde Mendrisio
- SBB (Infrastruktur und Immobilien)
- Lokale Transportunternehmen (Postauto und Autolinea Mendrisense)
- Regionale Verkehrskommission Mendrisiotto und unterer Luganersee (CRTM)

### Erfolgsfaktoren

- Der Erfolg der Überbauung ist der Zielstrebigkeit der Akteure und ihrer klaren Vision für das Areal zu verdanken. Sie haben dessen strategische Bedeutung frühzeitig erkannt und die Chancen genutzt, um den Ausbau schrittweise umzusetzen. Mit der Zeit wurde eine gute Abstimmung zwischen Stadtplanung und Mobilität gefunden.
- Die Ansiedlung einer Fachhochschule auf dem Gelände stärkt die Strahlkraft der Region und erhöht den Mehrwert der Bahnhofsumgebung.



Bild 9: Situation 2017  
(Quelle: swisstopo).

- Der langfristig angelegte Prozess und die umgesetzten Massnahmen wurden von Agglomerationsprogrammen der verschiedenen Generationen unterstützt.

Bild 1:

### Übertragbarkeit auf andere Gemeinden

- Je stärker sich die Region entwickelt und je besser die Erreichbarkeit wird, desto dynamischer wird der Grundstücksmarkt.
- Das Ende der Nutzungsdauer von Gebäuden in der Umgebung (Industrieanlagen, Lagerhallen usw.) bot Gelegenheit, neue lokale oder regionale Schwerpunkte zu schaffen und die Zentralität auf einer anderen Ebene neu zu denken.
- Das Beispiel Mendrisio zeigt die Synergien zwischen dem Ausbau des ÖV-Angebots, der Siedlungsentwicklung und einem durchgängigen Langsamverkehrsnetz auf.



Bild 10: Situation 2025  
(Quelle: swisstopo).

## 7. Glovelier (JU)

Glovelier liegt ausserhalb der Agglomeration in einem dünn bebauten Gebiet mit einem durchschnittlichen ÖV-Angebot. Das Dorf ist ein typisches Beispiel einer kleinen Gemeinde mit wenig Finanzmitteln, die wichtige Fragen im Zusammenhang mit den Liegenschaften in der Bahnhofumgebung bewältigen muss.

### Ausgangslage

Der Bahnhof ist eine kleine Verkehrsdrehscheibe und liegt an der SBB-Regionalstrecke Delémont–Porrentruy (und weiter) sowie an der Strecke der Jurabahnen (CJ) nach La Chaux-de-Fonds. Neben dem Bahnangebot gibt es drei regionale Buslinien.

Das Bahnangebot über Porrentruy hinaus wird schrittweise verbessert. Nach 2032 wird zwischen Delémont und Porrentruy ein Regioexpress hinzukommen. Langfristig wird der Bau einer dritten Schiene (Projekt ArcExpress) die durchgehende Verbindung zwischen der Region Freiberge und Delémont ohne Umsteigen am Bahnhof Glovelier ermöglichen.

Die Gemeinde möchte seit Langem eine Unterführung zur Querung der Bahngleise bauen, konnte sie aber bisher nicht finanzieren. Der kantonale Beschluss zur Schaffung einer regionalen gemischten Wirtschaftszone löste eine neue Dynamik aus. So wurde nach der Inbetriebnahme des Autobahnabschnitts 1998 beim Anschluss eine Überbauung realisiert.

Der im November 2020 angenommene regionale Richtplan definierte die Prinzipien für eine Überbauung mit moderater Bodennutzung: Ausnützungsziffer von mindestens 0,6 bis 0,8 je nach Perimeter, schrittweise Umsetzung mit Priorität für Grundstücke in Bahnhofsnähe, Unterführung für den Zugang zum Bahnhof und zum Umsteigepunkt, Zusammenlegung und gemeinsame Nutzung der Parkplätze im Zentrum des Areals und direkte Fussgängerwege.

Derzeit werden die Grundstücke in der Bahnhofumgebung angekauft. Für die Unterführung und den zentralen Parkplatz liegen weder ein Vorprojekt noch eine Kostenkalkulation vor. Die Wirtschaftszone wird langfristig rund 3000 Arbeitsplätze zählen.

### Akteure

- Gemeinde Haute-Sorne
- SBB (Infrastruktur, Immobilien, Denkmalpflege)
- CJ
- PostAuto
- Gemeindeverband der Wirtschaftszone
- Kanton Jura (Dienststelle für Raumplanung und Verkehrsbeauftragter)

### Schwierigkeiten

Alle Beteiligten sind sich einig, dass eine Unterführung und ein zentraler Parkplatz notwendig sind. Der Bau dieser Infrastrukturen wird jedoch durch die knappen Personal- und Finanzressourcen sowie durch mangelnde Vorausplanung gebremst. Solange keine klare Kostenschätzung für die gemeinsamen Bauwerke vorliegt, ist es schwierig, die Unternehmen für eine finanzielle Beteiligung zu gewinnen. Diese würden auch lieber selbst die Bauherrschaft für die künftig von ihnen genutzten

Infrastrukturen übernehmen. Ausserdem finden sie die Gesamtdauer des Prozesses sehr bzw. zu lang.

In Glovelier beträgt die Mehrwertabgabe 30 Prozent des von der kantonalen Dienststelle für Raumplanung geschätzten Wertes von Fr. 71.–/m<sup>2</sup>. Diese Abgabe fliesst in den kantonalen Fonds, der keine Beteiligung an Bauwerken vorsieht. Das kantonale Gesetz dagegen räumt den auf dem Areal anwesenden Akteuren die Möglichkeit ein, bis zu 80 Prozent der Infrastrukturen der gemeinsamen Ausrüstungen zu finanzieren (Art. 113–115 des Bau- und Raumplanungsgesetzes des Kantons Jura vom 19. März 2025, LCAT).

### Erfolgsfaktoren

Anfang 2025 gelang es dank des von den SBB erarbeiteten Entwicklungszielplans, alle Akteure an einen Tisch zu bringen. So konnten sich alle Beteiligten einen Überblick verschaffen und die Zusammenhänge zwischen den Herausforderungen und den einzelnen Etappen der gesamten Umgestaltung des Bahnhofs besser verstehen.

Hervorzuheben ist auch das Engagement der lokalen Unternehmen (z. B. Rundtischgespräch über die Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Grenzgängerinnen und Grenzgängern) und die konstruktive Haltung der beteiligten Akteure (Gemeinde, Kanton, SBB, Gemeindeverband der Wirtschaftszone und CJ).

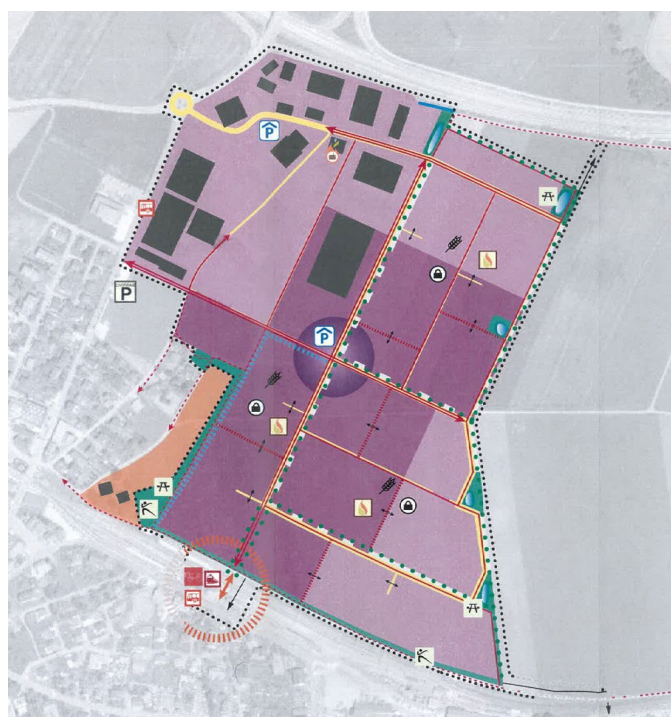


Bild 11: Ausschnitt aus dem regionalen Richtplan (PDRL) (Quelle: PDRL Glovelier).

## 8. Stadtbahn Zug

Zug steht seit vielen Jahren unter starkem Siedlungsdruck. Der Kanton liegt nur etwa 30 Minuten von Zürich und Luzern entfernt und ist daher für Pendlerinnen und Pendler attraktiv, die in der Nähe eines Agglomerationsbahnhofs wohnen und in den umliegenden Wirtschaftszentren arbeiten. Der kleinräumige Kanton ergreift bereits seit Langem strukturelle Raumplanungsmassnahmen. Dazu gehören z. B. langfristig (20–30 Jahre) festgelegte Bauzonengrenzen oder die Beibehaltung des Gewerbes in der Innenstadt mit nur einem grossen Einkaufszentrum am Stadtrand (Regionalplan für Einkaufszentren von 1974).

### Ausgangslage

In den 2010er-Jahren stellten die SBB fest, dass im Bereich der Bahnhöfe koordinierte Massnahmen zum Aufbau von Mobilitätshubs ergriffen werden mussten. Die Koordination betraf einen breiten Perimeter, d. h. mehrere Akteure neben den SBB. Dementsprechend wurde unter der Leitung eines externen Beraters ein Entwicklungszielplan erarbeitet. Im Rahmen des Prozesses wurden drei Workshops durchgeführt. Der erste, SBB-interne Workshop diente dem Austausch von Informationen zum Stand der Projekte unter den Divisionen (Infrastruktur, Betrieb, Immobilien, Vermietung, Denkmalpflege usw.). So konnten die Absichten und Bedürfnisse aus der Perspektive der SBB geklärt werden. Am zweiten und dritten Workshop nahmen auch andere Akteure des Standorts teil: Gemeinde, Kanton, lokale Transportunternehmen, direkt betroffener Immobilienakteur usw. Der zweite Workshop bot Gelegenheit, die Akteure und ihre Anliegen oder Projekte kennenzulernen. Dabei wurden die mittelfristig erwünschte Vision für die Bahnhofsumgebung diskutiert und die optimalen Orte für die verschiedenen Funktionen der Verkehrsdrehscheibe identifiziert (Buskanten, P+R, K+R, Veloparking, Empfangsbereich, Zugänge usw.). Im dritten Workshop wurde etwa einen Monat später die Vision bestätigt und geprüft, ob genügend Flächen für die verschiedenen Funktionen verfügbar waren. Dieser Prozess erleichterte die Zusammenarbeit zwischen den Akteuren und

förderte das Bewusstsein für eine umfassende Vision. Der Entwicklungszielplan mündete in einen rechtlich nicht bindenden schematischen Plan, der als Leitplan für die SBB dient und den weiteren Akteuren der S-Bahn des Kantons Zug eine wertvolle Orientierung bietet.

- Den Eckpfeiler der Raumentwicklungsstrategie bildete der Bau der S-Bahn in den Jahren 2004 und 2009. Das pragmatische Projekt nutzte die bestehende Eisenbahninfrastruktur und ergänzte sie um eine Feinerschliessung (einige neue Haltestellen liegen nur 1 km voneinander entfernt) mit Viertel- oder Halbstundentakt und – bei bestimmten Haltestellen – direkter Verbindung in die Agglomeration Zürich oder Luzern. Das Projekt war nur dank des leistungsfähigen Rollmaterials überhaupt möglich: Züge mit vielen Haltestellen werden zwischen die Trassen der Fernverkehrszüge eingefügt, ohne die Geschwindigkeiten im Netz zu beeinträchtigen.
- Das Design der Haltestellen verleiht dem S-Bahn-Netz eine markante Identität. Dies sorgt für ein besonders übersichtliches und überzeugendes Angebot im öffentlichen Nahverkehr. Die Zugänge zu den Perrons und die Wege zu den Haltestellen sind ausgezeichnet gestaltet und vermitteln den Eindruck von Nähe und einfacher Zugänglichkeit zum Schienenverkehr.



Bild 12: Haltestelle Schützengasse  
(Quelle: zuginderwelt.ch).

- Im Richtplan 2012 wurden dann die Bebauungsrechte in mehreren zentralen Zonen sowie in der Nähe von Bahnhöfen und Haltestellen erweitert, um die Siedlungsentwicklung nach innen mit einer Dichte bis zu einem Flächennutzungsindex von 3,5 voranzutreiben.
- Die Stadtbahn ist der Pfeiler der strategischen Stadtentwicklung. Das ÖV-System des Kantons konzentriert sich nicht nur auf den Bahnhof Zug, sondern ist bewusst tangential angelegt und nutzt die zahlreichen Haltestellen zur Entlastung des Eisenbahnknotens am Bahnhof.
- Triebkräfte der Stadtentwicklung in Zug sind in erster Linie die steuerliche Attraktivität und der Grundstückswert. Die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln, insbesondere via Bahnhöfe, lenkt die Mobilität und prägt deren Qualität. Die Erreichbarkeit des Bahnhofs Zug und die Attraktivität der angrenzenden öffentlichen Räume sollen weiter verbessert werden. Dies sieht das laufende kantonale Projekt zur Zukunft der Baarerstrasse vor, das nach dem Volksnein zum Tunnel für die Umfahrung des Stadtzentrums lanciert wurde.
- Die kantonalen Verdichtungsgebiete liegen im Einzugsgebiet der Stadtbahn und sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar bzw. ausreichend angebunden.

### Akteure

- Hauptsächlich der Kanton Zug (Raumplanung und Mobilität)
- SBB
- Gemeinden an der Stadtbahnlinie

### Erfolgsfaktoren

- Pragmatischer Ansatz mit besserer Nutzung der existierenden Bahngleise und Ergänzung um eine lokale und regionale Feinerschliessung
- Relevanz des Bahnangebots (15-Minuten-Takt), Bau von mehr Bahnhöfen und Haltestellen (Feinerschliessung), Eindruck von Nähe aufgrund der Gestaltung der Wege zu den Haltestellen (Urban Design)
- Entwicklungsstrategie zur Förderung von Synergien zwischen ÖV-Ausbau und Anpassung des Baureglements (Nutzung und Verdichtung)
- Lage im Kanton, zusätzlich begünstigt durch die Nähe zu Zürich und Luzern
- Chancen für Grundstücksnutzungen durch das Ende eines industriellen Zyklus



Bild 13: Räumliche Entwicklung Baar Lindenfeld (2005–2025)  
(Quelle: Luftbild swisstopo).

## 9. Schlussfolgerungen

### Zum Begriff Mehrwert

Der Begriff Mehrwert hat zwei Bedeutungen:

- Fall 1: Zunahme des Werts im weiteren Sinn wegen der Verbesserung der Attraktivität eines Standorts, z. B. nach dem Ausbau des Verkehrsangebots und entsprechend der Passagierströme.
- Fall 2: Zunahme des ökonomischen Werts einer Parzelle.

Im ersten Fall hat der Begriff Mehrwert eine allgemeine Bedeutung. Er betrifft die Nutzungen auf dem Areal und das Merkmal der urbanen Zentralität. Im zweiten Fall hat der Begriff eine spezifisch finanzielle Bedeutung.

Bahnhofumgebungen sind wegen ihrer guten Erreichbarkeit strategische Entwicklungsstandorte. Daraus ergibt sich eine Dynamik, die mindestens gleich ist wie im Fall 1. Die Gemeinwesen profitieren davon jedoch nicht unbedingt in Form eines direkten finanziellen Beitrags (Fall 2), obwohl das RPG eine Mehrwertabgabe vorschreibt.

Die Frage des Mehrwerts bzw. wer in dessen Genuss kommt, hängt vom Kontext des Umsteigepunkts ab. Ist der Druck am Immobilienmarkt in dieser Region stark? Gibt es ein ausreichendes ÖV-Angebot, sodass ein Areal besonders gut erreichbar ist? Die systematische Analyse des ARE zur Qualität der Erschliessung mit dem ÖV ist verfügbar unter: <https://map.geo.admin.ch>.

Angesichts des grossen Investitionsbedarfs an den Umsteigepunkten und der hohen Betriebskosten des ÖV-Systems scheint es angemessen, dass ein Teil des Mehrwerts von Grundstücken den Gemeinwesen zufließt, die ja investieren und das ÖV-Angebot modernisieren, und nicht den privaten Akteuren, die aus einer günstigen Lage Nutzen ziehen.

Das RPG sieht seit 2019 eine Mehrwertabgabe (Art. 5) zu einem Satz von mindestens 20 Prozent vor. Diese Anforderung wird von den Kantonen je nach ihren eigenen Verhältnissen umgesetzt. In den meisten Kantonen fließt die Abgabe in einen Fonds, aus dem nicht Infrastrukturen, sondern Ausgleichsmassnahmen (z. B. bei Rückzonung von Bauparzellen) finanziert werden. Einige Städte oder Kantone nutzen das Prinzip, um zur Finanzierung von Massnahmen für die Verbesserung der Lebensqualität beizutragen (öffentliche Räume, Verkehr, Infrastrukturbeiträge usw.). EspaceSuisse bietet einen aktuellen Überblick über die Massnahmen pro Kanton.

Diese Gesetze oder Vereinbarungen legen zudem fest, worauf sich der Mehrwert bezieht, d. h. auf die Bebauungsrechte (Differenz zwischen dem ursprünglichen Wert und dem Wert in der Nutzungsplanphase) oder auf die Errichtung und den Verkauf der Gebäude.

### Auftrieb für aufstrebende Zentren

Die Verbesserung des ÖV-Angebots ist der wichtigste Faktor für die Aufwertung einer Verkehrsdrehscheibe. Ein gesteigertes ÖV-Angebot bedeutet bessere Erreichbarkeit für ein grösseres Gebiet und damit mehr Umsteigemöglichkeiten, mehr potenzielle Nutzende und mehr Reisemotive. Dieser Ausbau

lässt den Standort gegenüber anderen attraktiver werden. Eine funktionale und gut organisierte Verkehrsdrehscheibe vereinfacht das Umsteigen für die Passagiere und senkt die Betriebskosten.

Der zweite Faktor betrifft die Dienstleistungen, Geschäfte und verbundenen Funktionen, die das Verkehrsangebot ergänzen. Diese Elemente verstärken sich gegenseitig: Sie profitieren von den Verkehrsflüssen der Drehscheibe und generieren selbst Verkehrsflüsse, wodurch sie eine schrittweise Erweiterung des Verkehrsangebots notwendig machen. Eine gute regionale Erreichbarkeit zieht Angebote und Dienstleistungen von regionaler Bedeutung nach sich, während bei lokaler Erreichbarkeit eher lokale Angebote entstehen.

Der dritte Faktor betrifft die Nutzungs- und Erlebnisqualität. Wie sind die öffentlichen Räume gestaltet? Wie wirkt der Ort auf die Nutzenden? Welche Atmosphäre herrscht dort? Erreicht die Gestaltung die Inklusion aller Zielgruppen? Werden die Umwelt- und Klimaziele erfüllt?

Wenn die drei erwähnten Faktoren gut zusammenspielen, wird die Verkehrsdrehscheibe zu einem Motor einer sich verstärkenden Zentralität.

An Standorten in wachstumsstarken Regionen besteht das Risiko, dass die Qualität der Nutzungen und der öffentlichen Räume gegenüber dem Verkehrsmanagement und den Verkehrsmodalitäten in den Hintergrund tritt.

An Standorten in Rand- oder wachstumsschwachen Regionen dagegen ist die Verbesserung und Zusammenführung der Dienstleistungen oft wesentlich. Bei geringen Verkehrsflüssen haben Geschäfte und Dienstleistende Schwierigkeiten, sich zu behaupten. Durch die Bündelung der wenigen vorhandenen Dienstleister an einem Ort rund um eine Verkehrsdrehscheibe werden diese sichtbar und können ihr Potenzial besser ausschöpfen.

### Zwei vorbildliche Prozesse

Der im Rahmen der CEVA-Bahnhöfe in Genf in den 2000er-Jahren umgesetzte Prozess ist ein bemerkenswertes Beispiel: Berechnung des Mehrwerts durch einen externen Immobilienmarktexperten, Vereinbarung über Bebauungsrechte, Projektprozess mit Ko-Konstruktion statt entlang der ursprünglichen Parzellenstruktur. Eine wesentliche Rolle spielten die drei Personen, die die Schlüsselakteure vertraten. Sie entwickelten ein kohärentes Zukunftsbild und suchten kontinuierlich nach Lösungen im allgemeinen Interesse. Zudem verfügten sie über weitreichende Befugnisse bei Entscheidungen und Finanzen. Der «Entwicklungszielplan» der SBB erwies sich für viele kleine Bahnhöfe oder Haltestellen als Erfolgsrezept (s. Beispiel Glovelier). Dieser Ansatz förderte den Dialog unter allen Akteuren der Drehscheibe Bahnhof. Dabei fanden drei aufeinander folgende Workshops statt: Der erste diente der Klärung der Projekte und Fragestellungen bei den SBB, der zweite war dem Austausch von Informationen und zu Projekten mit den übrigen Akteuren gewidmet und der dritte validierte die gemeinsame funktionale und räumliche Vision. Dieses Vorgehen

eignet sich sehr gut für unterschiedlich grosse Gemeinden, aber besonders für Gemeinwesen mit begrenzten technischen und finanziellen Ressourcen.

### **Gute Projekte trotz kleiner Budgets**

Für Gemeinden in Rand- oder wachstumsschwachen Regionen ist eine Raumplanungsstrategie noch wichtiger als für andere. In welcher Reihenfolge sollen welche Investitionen getätigt werden, um die anderen Akteure der Region zu mobilisieren? Schlüsselbegriffe dabei sind: sorgfältig priorisieren, vorausplanen, lange Zeithorizonte nutzen (wie in Suhr), aber auch sich bietende Chancen ergreifen (etwa in Fiesch mit einem lokalen Unternehmer oder in Glovelier mit der sich entwickelnden Wirtschaftszone).

### **Weitere Bemerkungen**

- Es ist sinnvoll, grosse Verkehrserzeuger nahe bei Bahnhöfen anzusiedeln, weil der Schienenverkehr hohe Transportkapazitäten bietet.
- Bahnhöfe haben ein regionales Einzugsgebiet. Öffentliche Infrastrukturen von regionaler Bedeutung sind dort generell willkommen. So haben z.B. viele Städte ihre Höheren Fachschulen oder Universitäten in Laufnähe zum Bahnhof gebaut: Aarau, Bern, Brugg-Windisch, Chur, Delsberg, Mendrisio, Neuenburg, St. Gallen, Siders, Sitten usw.
- Die Verkehrsdrehscheiben tragen als hochstrategische Entwicklungssorte dazu bei, die Anforderungen des RPG (Verdichtung und Siedlungsentwicklung nach innen) zu erfüllen. Die besten Projekte zeichnen sich dadurch aus, dass sie Städtebau, Mobilität und hochwertige öffentliche Räume in Einklang bringen.
- Ein manchmal wenig berücksichtigter Aspekt betrifft die Parkplatzinfrastrukturen. In vielen Städten gibt es kaum Instrumente, um das Parkplatzangebot schrittweise an die Verbesserung des ÖV-Angebots anzupassen. Die Beibehaltung von privaten oder öffentlichen Parkplätzen in Zonen mit guter Verkehrsanbindung kann das Mobilitätsverhalten beeinflussen und das Verkehrsverlagerungspotenzial reduzieren.

### **Zusammenfassung / 5 Hauptpunkte**

- **Bahnhofsareale als strategische Entwicklungsräume:** Die Areale rund um Bahnhöfe sind zentrale Orte für Innenentwicklung, Verdichtung und die Stadt/Region der kurzen Wege. Verbesserte ÖV-Angebote, neue Nutzungen und hochwertige öffentliche Räume machen aus vormals peripheren oder brachliegenden Flächen attraktive, gut erreichbare Zentralitäten.
- **Governance, Boden und Kooperation als Erfolgsfaktoren:** Erfolgreiche Projekte wie Genève Eaux-Vives zeigen, dass gemeinsame Bodenpolitik, klare Rollen, schlanke Gremien und eine am Gemeinwohl ausgerichtete Zusammenarbeit entscheidend sind. Wenn Stadt, Kanton, Bahn, Private und weitere Akteure in einer gemeinsamen Struktur denken und entscheiden, steigen Qualität, Tempo und Umsetzungswahrscheinlichkeit.

- **Gute Projekte trotz peripherer Lage und knapper Mittel:** Glovelier und Lichtensteig illustrieren, wie kleine oder periphere Gemeinden mit begrenzten Ressourcen funktionale, nutzerorientierte Verkehrsdrehscheiben schaffen können. Entscheidend sind ein klarer strategischer Rahmen, das Nutzen von Zeitfenstern (Ende von Infrastrukturlebenszyklen), pragmatische Partnerschaften und inkrementelle Schritte.
- **Starker ÖV als Treiber neuer Zentralitäten:** Beispiele wie Mendrisio oder die S-Bahn Zug zeigen, wie dichtere Takte, zusätzliche Halte und gute Gestaltung das Bahnnetz zum Rückgrat der Raumentwicklung machen. Wo hochwertige ÖV-Erschliessung mit Verdichtung, Fuss- und Velonetz sowie ergänzenden Nutzungen kombiniert wird, entstehen neue oder gestärkte Zentren mit hoher Aufenthalts- und Nutzungsqualität.
- **Mehrwerte und Finanzierung gezielt nutzen:** Die durch bessere Erreichbarkeit entstehenden Mehrwerte (ökonomisch, funktional, sozial, ökologisch) sollten teilweise zur Mitfinanzierung der Knoten und ihres Umfelds verwendet werden. Instrumente wie Mehrwertabgaben, Bodenpolitik, Fonds und projektbezogene Vereinbarungen (z.B. CEVA, Glovelier) helfen, Investitionen in ÖV, öffentliche Räume und multimodale Infrastrukturen trotz knapper Budgets zu ermöglichen.

# 10. Literatur

## Weiterführende Literatur

### Verkehrsdrehscheiben generell

- Bundesamt für Raumentwicklung ARE: [Verkehrsdrehscheiben – Gute Beispiele aus der Schweiz und dem Ausland \(ARE 2021\)](#)
- Bundesamt für Raumentwicklung ARE: [Verkehrsdrehscheiben, Erkenntnisse aus verschiedenen Grundlagenstudien, Synthesebericht \(ARE 2023\)](#)
- Bundesamt für Raumentwicklung ARE: [Gestaltung von Mobilität in Agglomerationen: Parkraummanagement \(ARE 2021\)](#)
- Espace Suisse: [Verkehrsdrehscheiben: fünf Stossrichtungen für Planende | EspaceSuisse \(2025\)](#)
- FSU: [COLLAGE 2/25 Mobilitätshubs](#)
- Kanton Luzern (2025): [Verkehrsdrehscheiben Kanton Luzern, Konzeptstudie](#)
- Kanton Luzern (2025): [Verkehrsdrehscheiben Kanton Luzern, Handbuch](#)
- Lajo AG: [Verkehrsdrehscheiben Grundlagenstudien](#)
- Quartierhubs: [Arbeitshilfe Kanton Aargau](#)
- Verband öffentlicher Verkehr VöV: [Verkehrsdrehscheiben – eine Planungshilfe für lokale Akteure \(VöV 2023\)](#)
- Flux: [Schweizerischer Mobilitätspreis, Goldener Verkehrsknoten](#)

### Veloverkehr und Verkehrsdrehscheiben

- Bundesamt für Strassen ASTRA: [Veloverkehr](#)
- Bundesamt für Strassen ASTRA: [Handbuch Veloparkierung](#)
- Bundesamt für Strassen ASTRA/Forum Velostation: [Leitfaden Velostationen](#)
- Bundesamt für Strassen ASTRA/Forum Bikesharing: [Veloverleihsysteme](#)
- Kanton Zürich: [Förderung Bike & Ride-Anlagen](#)

### Erreichbarkeit und Mehrwertabgabe

- Bundesamt für Raumentwicklung ARE: [öV-Güteklassen](#)
- [Mobilitätsfonds Kanton Basel-Stadt](#)
- SVI: [Gesamtverkehrliche Erschliessungsqualitäten](#)
- Umweltbundesamt (2020): [Vertiefende Analyse der Vor- und Nachteile von P+R](#)
- Espace Suisse: [Mehrwertabgabe: Vergleich der kantonalen Bestimmungen](#)

## Quellen für die beschriebenen Verkehrsdrehscheiben

### Genf Eaux-Vives

- Kanton Genf, Stadt Genf, SBB Immobilien (2021): [Gare des Eaux-Vives: Retour d'expériences sur la transformation d'un quartier](#)
- Kanton Genf (Departement Raumplanung) (2008): [Gare des Eaux-Vives, Plan directeur de quartier](#)
- Stadt Genf, Dienststelle Raumplanung, Bauten, Tiefbau und Mobilität: [Aménagement de la gare des Eaux-Vives / 1<sup>ère</sup> étape](#)
- Flux-Preis (2022): [Preisträger 2022 Genf-Eaux-Vives](#)

### Fiesch (VS)

- Flux-Preis (2020): [Preisträger 2020 Fiesch](#)

### Suhr (AG)

- Flux-Preis (2025): [Nominiert 2025 Suhr AG](#)

### Lichtensteig (SG)

- Vision und Strategie Lichtensteig: [Vision und Strategie 2050](#)
- Gemeinnützige Stiftung Zukunft.Bahnhof: [zukunft.bahnhof | Kultur und Begegnungsort](#)
- Reallabor: [Lichtensteig – Reallabor Bahnhof Lichtensteig](#)
- KOMO-Projekt RegioHub: [HOME – regiohub.ch](#)
- Das Interview fand mit Stadtpräsident Mathias Müller am 14.11.2025 statt.

### Mendrisio (TI)

- Flux-Preis (2023): [Nominiert 2023, Mendrisio](#)

### Glovelier (JU)

- Kanton Jura: [Plan directeur régional localisé de la zone d'activité de la microrégion Haute-Sorne \(ZAM\) à Glovelier](#)
- Kanton Jura: Bau- und Raumplanungsgesetz des Kantons Jura, LCAT

### Stadtbahn Zug

- 10:8 Architekten: [Haltestellen Stadtbahn Zug 2001 – 2004](#)
- Hochparterre (2008): [«Zug – Ansichten und Aussichten einer Stadtlandschaft»](#).
- Kanton Zug: [Stadtbahn Zug](#)
- Kanton Zug: [Kantonale Richtplanung](#)
- [Stadtbahn Zug \(Archivseite\)](#)
- Zug in der Welt (2024): [Die Stadtbahn Zug](#)