

**Zeitschrift:** Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

**Herausgeber:** Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

**Band:** - (2025)

**Heft:** 2

**Artikel:** Weiterentwicklung von Bahnhöfen durch Co-Creation

**Autor:** Stadler Benz, Philippe

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1090080>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 27.04.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Weiterentwicklung von Bahnhöfen durch Co-Creation

Basierend auf der Dissertation «Transforming Railway Stations and Their Surroundings Into Multimodal Transportation Hubs – Bridging the Gap Through Co-Creation» (Stadler Benz, 2024)

PHILIPPE STADLER BENZ

Dr. sc. ETH, Seniorprojektleiter  
Erste Letzte Meile SBB



[ABB. 1]

Multimodale Verkehrsdrehscheiben (MMVDS) fördern eine nachhaltige Mobilität durch die Vernetzung und Bündelung verschiedener Verkehrsträger und einer kompakten Stadtentwicklung. Die für die Weiterentwicklung von Bahnhöfen als MMVDS notwendige Zusammenarbeit vieler Akteur:innen mit ihren unterschiedlichen Perspektiven und Interessen stellt eine Herausforderung dar. Die Funktionenmodellmethode hilft bei der Co-Creation von MMVDS und unterstützt die notwendige kontinuierliche Koordination bei der Umsetzung.

Die Verlagerung des Personenverkehrs auf nachhaltigere Verkehrsträger trägt zur Bewältigung seiner negativen Klima- und Energieauswirkungen bei. Multimodale Verkehrsdrehscheiben (MMVDS) vernetzen und bündeln verschiedene Verkehrsträger und verbessern den Umstieg zwischen ihnen. Darüber hinaus bieten MMVDS eine hohe Aufenthaltsqualität mit einer breiten Palette an Dienstleistungen sowie eine kompakte, gemischte

[ABB. 1] Illustration einer Verkehrsdrehscheibe mit ihren unterschiedlichen Funktionen / Illustration d'un pôle d'échange avec ses différentes fonctions / Illustrazione di una piattaforma dei trasporti con le sue diverse funzioni (Quelle: SBB, 2025)



Stadtentwicklung mit einer hohen Nutzungsdichte um sie herum. Die Entwicklung von Bahnhöfen und ihrer Umgebung als MMVDS ist jedoch eine anspruchsvolle Aufgabe.

### Zusammenarbeit von Akteur:innen aus unterschiedlichen Ebenen, Skalen und Sektoren

An der Umsetzung einer MMVDS sind eine Vielzahl von Akteur:innen aus unterschiedlichen Ebenen, Skalen und Sektoren und mit unterschiedlichen Perspektiven beteiligt. Dies hat zur Folge, dass bei der Umsetzung einer MMVDS oft unkoordinierte und teilweise widersprüchliche Interessen vorhanden sind.

Die Ebene «Langfristige nationale Entwicklung» umfasst Akteur:innen aus dem Bereich der Eisenbahninfrastruktur. Ihr Ziel ist es beispielsweise, Engpässe im Schienennetz zu verringern, die Fahrzeiten zu verkürzen und mehr Kapazität bereitzustellen. An der «Kurz- bis mittelfristigen lokalen Entwicklung und Umsetzung» sind typischerweise Akteur:innen aus dem Immobiliensektor, dem örtlichen Verkehrsunternehmen und der Gemeinde beteiligt, die die beste lokale Lösung für die Anwohner:innen und Mobilitätskund:innen anstreben. Beide Probleme sind für sich genommen schon eine Herausforderung. Aber es braucht auch noch eine regionale Ebene, die einerseits sicherstellt, dass die lokale Entwicklung im Sinne einer Optimierung des Gesamtsystems erfolgt. Aber auch, dass die lokalen Gegebenheiten, die politische Realisierbarkeit in den Städten und Gemeinden und auch die technologische Machbarkeit in den regionalen und nationalen Entwicklungen berücksichtigt werden.

Die unterschiedlichen Perspektiven der an der Umsetzung einer MMVDS beteiligten Akteur:innen spiegeln sich in Projekten mit unterschiedlichen Treibern und Zielen wider [ABB. 2]. Die Projekte unterscheiden sich auch hinsichtlich des Investitionsvolumens, der Planungsprozesse und der Umsetzungszeiträume mit unterschiedlichen Start- und Fertigstellungsdaten. Dementsprechend gibt es bei der Umsetzung einer MMVDS Phasen, in denen viele Projekte gleichzeitig laufen, und Phasen, in denen nur einzelne Projekte aktiv sind [ABB. 3]. Die unterschiedlichen Zeithorizonte für die Planung und Umsetzung der Projekte stellen eine grosse Herausforderung für die Zusammenarbeit dar: Die Weiterentwicklung der Schieneninfra-

struktur beispielsweise erfordert einen langen Vorlauf und muss daher auf Annahmen über die Stadtentwicklung oder lokale Projekte für Mobilitätsdienstleistungen basieren, die noch nicht bestätigt sind. Erschwerend kommt hinzu, dass aufgrund begrenzter Zuständigkeiten und geteilter Verantwortlichkeiten kein einzelner Akteur die Gesamtverantwortung für die Planung und Umsetzung einer MMVDS trägt, was eine Zusammenarbeit über verschiedene Ebenen, Skalen und Sektoren hinweg erfordert.

### Unterstützende Methoden für die Entwicklung von MMVDS

Für die Entwicklung von Bahnhöfen und deren Umfeld als MMVDS werden bereits verschiedene Methoden angewendet, wie z. B. die Testplanungsmethode, der Entwicklungszielplan oder die Machbarkeitsstudie. Bei der Testplanungsmethode wird über einen längeren Zeitraum intensiv an der Gestaltung gearbeitet, wobei mehrere Teams parallel arbeiten. Der Entwicklungszielplan, eine von der SBB angewandte Methode, hat zum Ziel, die Projekte in und um einen Bahnhof zu koordinieren, indem frühzeitig alle Interessen, Rahmenbedingungen und mögliche Interessenkonflikte identifiziert werden. Die Ergebnisse der Workshop-Diskussionen werden in Form von Plänen und Protokollen dokumentiert. Die Machbarkeitsstudie liefert erste Entwurfsüberlegungen und erläutert städtebauliche Entscheidungen wie Geschossflächenzahl und Baumassen, städtebauliches Umfeld der Gebäude und Zugänglichkeit des Areals. In einem iterativen Prozess werden die Ziele der Akteure, die gemeinsame Vision und die Prozessschritte beschrieben. Der Schwerpunkt liegt dabei auf der Stadtentwicklung und weniger auf der Verkehrsentwicklung.

### Co-Creation für einen regelmässigen beratenden Austausch auf funktionaler Ebene

Die aktuell in der Schweiz angewandten Planungsmethoden sind unzureichend, um die Herausforderungen bei der gemeinsamen Entwicklung von MMVDS zu bewältigen. Co-Creation, ein Ansatz zur gemeinsamen Entwicklung innovativer Lösungen durch die Zusammenarbeit verschiedener

[ABB. 2] Drei Ebenen, die für eine erfolgreiche Entwicklung einer MMVDS zusammenwirken müssen. / Les trois niveaux dont la synergie est importante pour le développement réussi d'un pôle d'échange multimodal. / Tre livelli che devono interagire per un buono sviluppo di una piattaforma dei trasporti multimodali. (Quelle: Müller, Stadler, Wehrle und Wicki, 2022)

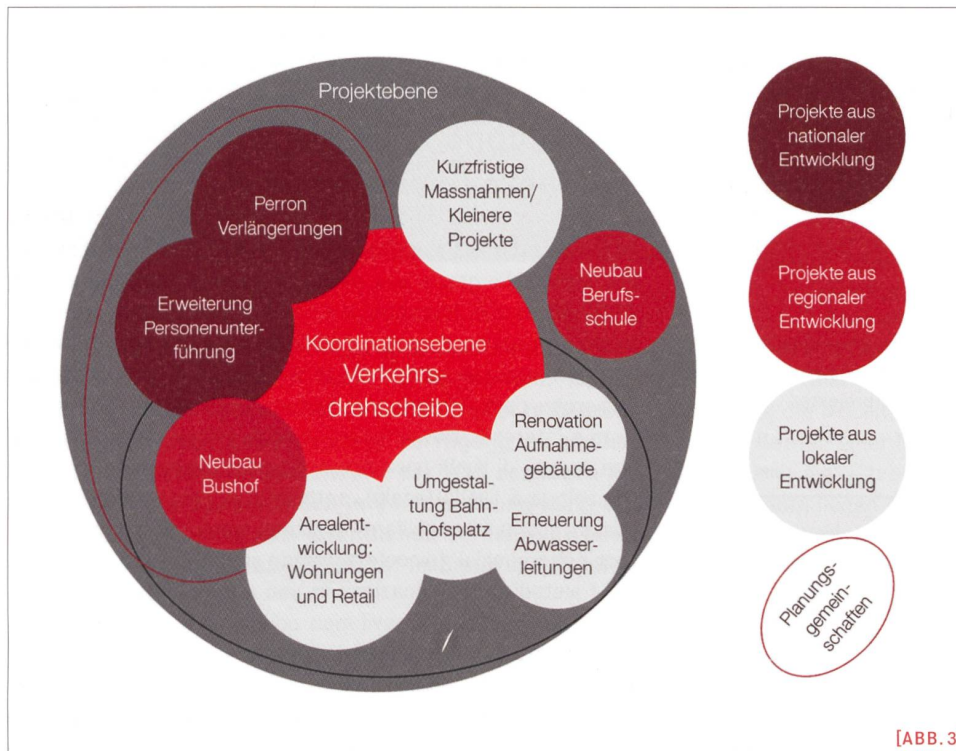
Akteur:innen, ist besonders geeignet, komplexe Probleme auf neue und effektivere Weise zu lösen und führt zu integrierten, benutzerfreundlichen Ergebnissen. Co-Creation als ideale Form der Zusammenarbeit ist notwendig, um neben den fachlichen und umsetzungsbezogenen Herausforderungen auch die Vielzahl der Akteur:innen, deren unterschiedliche Interessen und Rollen sowie die Koordination effektiv zu bewältigen.

Trotz der Leistungsfähigkeit der Testplanungs- und der Kosten nur bei grösseren Projekten eingesetzt werden kann. Ausserdem handelt es sich um einen einmaligen Ansatz, der die Notwendigkeit einer kontinuierlichen Planung nicht berücksichtigt. Treten beispielsweise während der Umsetzung Änderungen, Schwierigkeiten oder notwendige Anpassungen auf, kann die Methode aufgrund des damit verbundenen Aufwands nicht wiederholt werden. Eine Änderung kann z.B. durch den Wechsel des Eigentümers einer Immobilie, einen Regierungswechsel in einer Stadt nach Wahlen, neue regulatorische Bedingungen oder Sparmassnahmen verursacht werden, die zur Aufgabe oder Einstellung von Projekten führen. Schwierigkeiten können aber auch struktureller Natur sein, wie beispielsweise Volksentscheide oder Einsprachen von Anwohner:innen oder Verbänden. In Zukunft wird die Entwicklung von MMVDS auch durch die Anpassung an neue Technologien, wie beispielsweise autonome Fahrzeuge, oder notwendige Anpassungen aufgrund der anhaltenden Klimakrise beeinflusst werden. Eine kontinu-

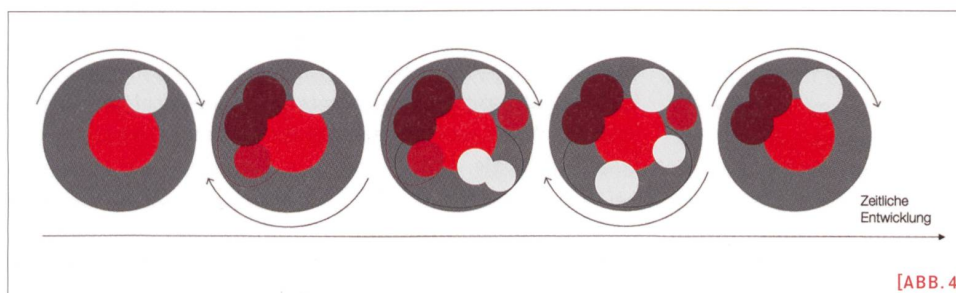
ierliche Abstimmung zwischen den Projekten ist daher von entscheidender Bedeutung und sollte so früh wie möglich beginnen. Während die analytischen und technischen Aspekte einer MMVDS in den jeweiligen Projekten entwickelt werden können, erfordert die Co-Creation einen regelmässigen beratenden Austausch auf funktionaler Ebene und eine Koordination für die organisatorische Abstimmung zwischen den Projekten über einen längeren Zeitraum.

### Das Funktionenmodell für eine Strukturierung der Diskussion

Die prototypisierte und getestete Methode des Funktionenmodells beschreibt MMVDS als Knotenpunkte und Orte in Siedlungen, an denen fünf Hauptfunktionen interagieren: Siedlungs- und Bahnsystem verknüpfen, Verkehrsmittelwechsel ermöglichen, Kommerzielle Nutzungen ermöglichen, Öffentlichen Raum bieten und Identität des Ortes mitgestalten. Diese Funktionen können durch Unterfunktionen weiter beschrieben werden. Das Funktionenmodell ermöglicht eine strukturierte Diskussion auf funktionaler Ebene, beispielsweise in einer Planungsgemeinschaft: Akteur:innen, die an einer bestimmten MMVDS arbeiten, können das Funktionenmodell nutzen, um sich ein gemeinsames Bild davon zu machen, welche Funktionen und Unterfunktionen für sie und die von ihnen vertretenen Organisationen wichtig sind. Ein solches standortspezifisches Bild kann für verschiedene Zeithorizonte



[ABB. 3] Die Entwicklung einer Verkehrs-drehscheibe beinhaltet typischerweise mehrere Projekte aus unterschiedlichen Perspektiven, die es zu koordinieren gilt. / Le développement d'un pôle d'échange implique en règle générale plusieurs projets dont les perspectives diffèrent, et qu'il convient de coordonner. / Tipicamente, lo sviluppo di una piattaforma dei trasporti comporta una serie di progetti che rispondo a diverse prospettive e che vanno coordinati. (Quelle: Müller, Stadler, Wehrle und Wicki, 2022)



[ABB. 4] Zeitliche Entwicklung der Umsetzung einer MMVDS, mit Phasen unterschiedlicher Intensitäten / Évolution dans le temps de la mise en œuvre d'un pôle d'échange multimodal, avec des phases d'intensité variable / Evoluzione nel tempo dell'attuazione di una piattaforma dei trasporti multimodali con fasi di varia intensità (Quelle: Müller, Stadler, Wehrle und Wicki, 2022)

entwickelt werden, z.B. heute, in 5 Jahren, in 15 Jahren. Auf diese Weise können funktionale Visionen entwickelt werden. Ein spezifiziertes Funktionenmodell kann beispielsweise Teil der Grundlage für Spezifikationen in städtebaulichen Studien, Standortdiagnosen und Dialogen in partizipativen Prozessen mit der Öffentlichkeit sein. Die Funktionenmodellmethode ist ein einfaches Instrument, das fortlaufend eingesetzt werden kann und mit wechselnden Verantwortlichkeiten und den begrenzten Zeit- und Planungsressourcen der beteiligten Akteur:innen zurechtkommt. Die Funktionenmodellmethode kann auch die notwendige Verbindung der regionalen mit der lokalen Ebene unterstützen, indem Funktionenmodelle für mehrere Standorte (z.B. in einem Korridor oder einer Region) erstellt werden. Diese Funktionenmodelle werden dann verglichen und aufeinander abgestimmt. Dies kann beispielsweise als Grundlage für die Bestimmung dienen, welche Funktionen an welchem Ort im betrachteten Korridor oder in der betrachteten Region wichtig sind. Ein Standort kann eine höhere Verantwortung für eine bestimmte Funktion in einem Korridor oder einer Region übernehmen, wodurch der Fokus auf diese Funktion an anderen Standorten verringert wird. Dies ist besonders wichtig, da MMVDS in der Regel nur über begrenzten Platz verfügen. So fließt die regionale Ebene in die lokale Ebene ein, indem die Funktionen eines Standorts auf diese Weise im grösseren Kontext betrachtet werden und die Lücke zwischen der lokalen und der regionalen Ebene geschlossen werden kann. Darüber hinaus können Regionen auf der Grundlage der Funktionenmodelle miteinander verglichen werden, wodurch Defizite bei der Erfüllung von Funktionen aus nationaler Sicht identifiziert und behoben werden können.

---

#### WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN

Die Planungshilfe Verkehrsdrehscheiben vom Verband öffentlicher Verkehr (VöV) bietet in Band 1 Grundlagen und Verständnis für Verkehrsdrehscheiben, beleuchtet partnerschaftliches Zusammenarbeiten und informiert über Methoden zur räumlichen Analyse und Zusammenarbeit. Band 2 präsentiert bebilderte Steckbriefe realisierter Verkehrsdrehscheiben als praktische Beispiele und Inspiration.

<https://www.voev.ch/de/Service/Publikationen/>

Branchenstandards/Planungshilfe-Verkehrsdrehscheiben

Publikationssammlung der ETHZ zu Verkehrsdrehscheiben:

<https://tdlab.usys.ethz.ch/de/forschung-projekte/mobilitaets-hubs.html>

---

#### LITERATUR

Müller SM, Stadler Benz P, Wehrle C, Wicki M (2022). Co-Creating Mobility Hubs (CCMH) – ein transdisziplinäres Forschungsprojekt der SBB zusammen mit der ETH Zürich und der EPF Lausanne. <https://doi.org/10.3929/ethz-b-000549806>

Stadler Benz P (2025). Transforming Railway Stations and Their Surroundings Into Multimodal Transportation Hubs – Bridging the Gap Through Co-Creation. <https://doi.org/10.3929/ethz-b-000711805>

---

#### KONTAKT

[philippe.stadler\\_benz@sbb.ch](mailto:philippe.stadler_benz@sbb.ch)

---

#### RÉSUMÉ

## Développer les gares à l'aide de la cocréation

Les pôles d'échange multimodaux (PEM) favorisent la mobilité durable grâce à la mise en réseau et la concentration de différents modes de transport, ainsi qu'à un développement urbain compact, tout en offrant une qualité de séjour élevée. Dans le cadre du développement des gares en tant que PEM, la coopération requise entre de nombreux acteur:trice-s, dont les perspectives et les intérêts diffèrent, représente un défi en soi. Différents niveaux (développement national, développement régional, développement local et mise en œuvre locale), différentes échelles (long au court terme, petite à grande échelle) et différents secteurs (transport, infrastructure, immobilier, etc.) se rejoignent ici.

Les méthodes de planification utilisées aujourd'hui en Suisse étant insuffisantes pour relever les défis du développement conjoint des PEM, une cocréation, en tant que forme idéale de collaboration, s'avère donc nécessaire. En effet, outre les défis relatifs à la mise en œuvre et aux aspects techniques, il existe également des défis liés au nombre d'acteurs-trices et à la diversité de leurs intérêts et de leurs rôles, ainsi que d'autres défis liés à la coordination en tant que telle. La méthode du modèle des fonctions est une aide à la cocréation des PEM et favorise la coordination continue requise pour la mise en œuvre. Cette méthode a également le potentiel de créer le lien nécessaire entre les niveaux local et régional, voire national.

---

#### RIASSUNTO

## Lo sviluppo delle stazioni ferroviarie mediante la cocreazione

Le piattaforme dei trasporti multimodali favoriscono una mobilità sostenibile grazie alla messa in rete e al raggruppamento di più modalità di trasporto, e a uno sviluppo urbano compatto. In più offrono piacevoli spazi di sosta. Per trasformare le stazioni ferroviarie in piattaforme di questo tipo devono cooperare numerose parti interessate, ognuna con i rispettivi punti di vista e interessi. Non è facile. Occorre infatti tenere conto di una varietà di livelli (sviluppo nazionale, regionale e locale, e attuazione a livello locale), settori (p.es. dei trasporti, delle infrastrutture e immobiliare), orizzonti temporali (breve e lungo termine) e spaziali (piccola e grande scala).

I metodi di pianificazione in uso oggi in Svizzera non bastano per gestire uno sviluppo congiunto delle piattaforme dei trasporti multimodali. La cocreazione è una modalità di cooperazione ideale necessaria, perché, oltre alle sfide tecniche e di attuazione, sussistono sfide legate al numero di parti interessate coinvolte e alla molteplicità di interessi e ruoli, nonché questioni di tipo coordinativo. Il metodo del modello di funzioni aiuta nella cocreazione di piattaforme dei trasporti multimodali e nelle continue attività coordinative indispensabili in fase di attuazione. Questo metodo può inoltre creare i legami necessari tra il livello locale e quello regionale, e persino con quello nazionale.