



ANFORDERUNGEN UND HERAUSFORDERUNGEN AUS SICHT SBB INFRASTRUKTUR UND IMMOBILIEN

Eliane JEANNERET Theodora PAPAMICHAIL
SBB Infrastruktur, SBB Immobilien

Alle Teilnehmenden der Tagung sind berechtigt, die Präsentationsfolien herunterzuladen und intern zu verwenden. Jegliche Weitergabe erfordert die Zustimmung der jeweiligen Referenten bzw. Referentin.

Tous les participants de la conférence sont autorisés à télécharger les diapositives de présentation et à les utiliser en interne. Toute diffusion nécessite l'accord de l'intervenant(e) concerné(e).

Verkehrsdrehscheibe Brugg: Anforderungen und Herausforderungen aus Sicht SBB Infrastruktur und Immobilien.

31.03.2026

Theodora Papamichail, SBB Immobilien

Eliane Jeanneret, SBB Infrastruktur



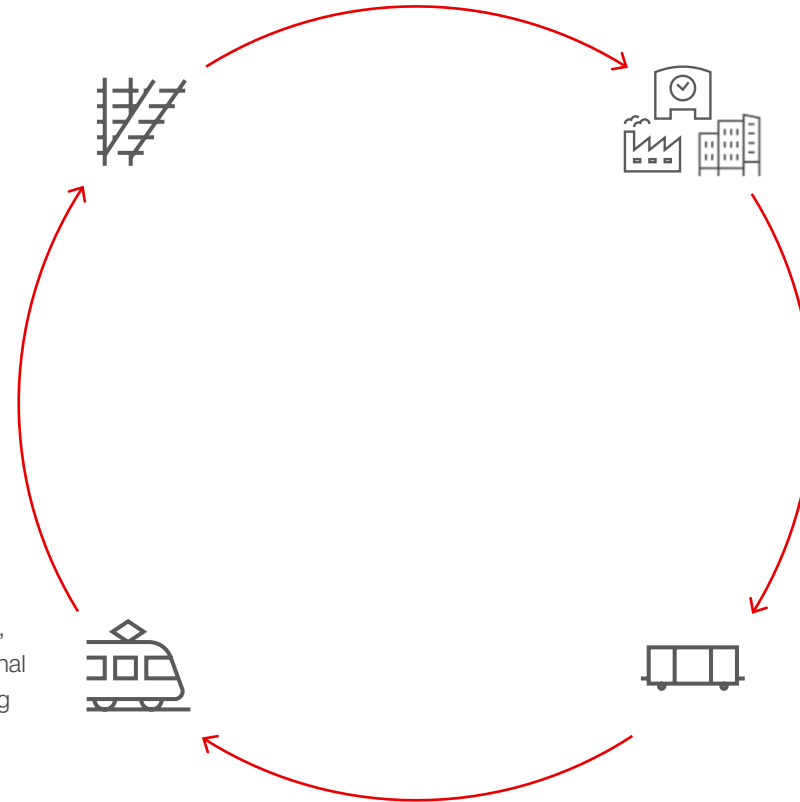
Die SBB – eine integrierte Bahn.

Infrastruktur.

SBB Infrastruktur bildet mit dem **Schienen-, Energie- und Telecomnetz** die Basis und das Rückgrat des schienengebundenen Verkehrs. Ausbauschritte orientieren sich am Bedarf der Kund:innen, werden kostenoptimiert und flexibel gestaltet mit Fokus auf die Folgekosten. Zur Optimierung des Netzes werden zentrale Betriebsareale in den Innenstädten freigegeben und an betrieblich optimale Lagen verlegt. Dies garantiert einen möglichst uneingeschränkten Zugang zum Netz und weniger Ausfallzeiten dank schnellerer Intervention.

Personenverkehr (Markt & Produktion).

SBB Personenverkehr bietet ein attraktives und nachfrageorientiertes Angebot im schienengebundenen öffentlichen Verkehr für täglich über 1.39 Mio. Reisende – sicher, sauber, pünktlich. Wirtschaftszentren werden national und international angebunden, Tourismusregionen erschlossen und im Auftrag der Kantone regionale Märkte bedient. Damit wird der Modalsplit zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs erhöht. Unterhaltsanlagen werden ausserhalb von Zentren lokalisiert. Dies entlastet die Knoten betrieblich und macht den Fahrplan stabiler.



Immobilien.

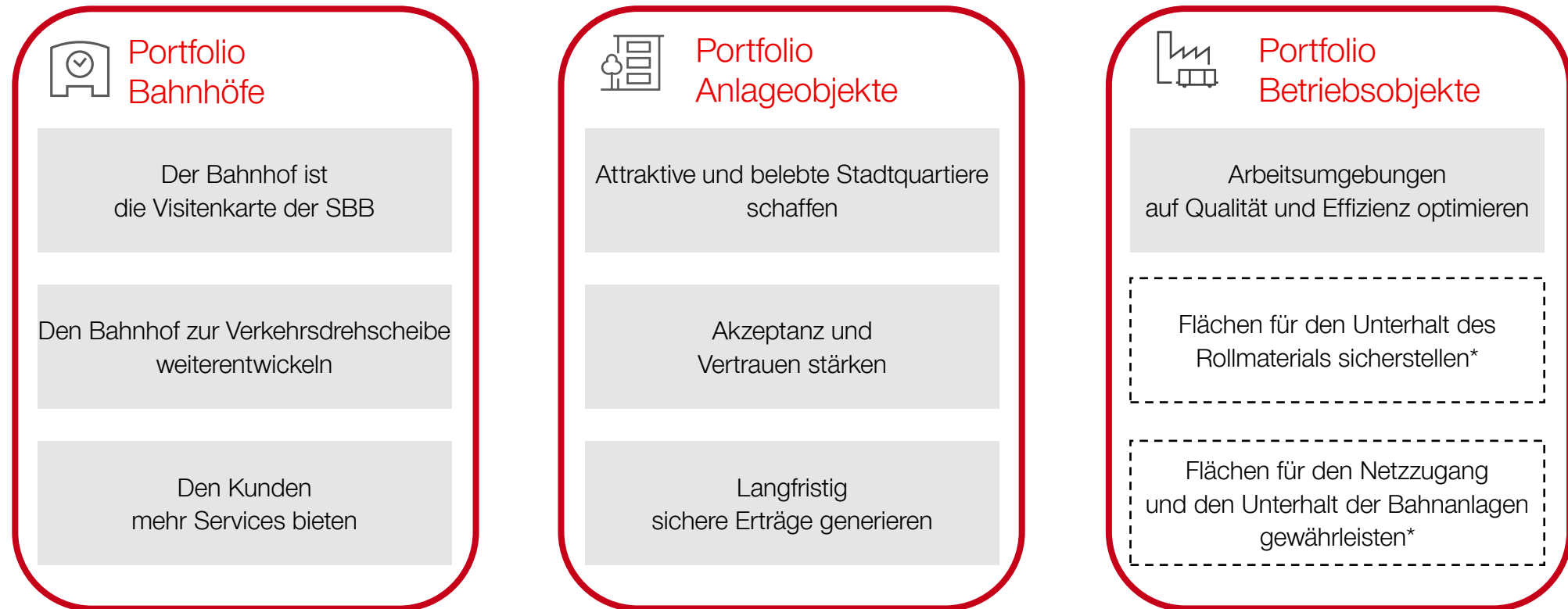
SBB Immobilien sorgt für **sichere, saubere und komfortable Bahnhöfe** - die Visitenkarte der SBB. Sie entwickelt diese weiter zu effizienten **Verkehrsdrehscheiben**. Aus betrieblich freigestellten Arealen im Bahnhofsumfeld werden gemeinsam mit Städten und Gemeinden **attraktive und belebte Stadtquartiere** geschaffen, die den Zugang zur Bahn fördern und die innerstädtische Güterver- und entsorgung verbessern. Dies erhöht den Modalsplit zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs und sichert langfristig wiederkehrende Erträge für das Bahnsystem. Funktionale und inspirierende Büro- und Industriegebäude stellen die Verfügbarkeit von Bahnanlage und Bahnbetrieb sicher und steigern die Arbeitgeberattraktivität.

Güterverkehr.

SBB Cargo ist mit einem Anteil von knapp 16% das führende Transportunternehmen im Schweizer Güterverkehr. Schienengütertransporte von SBB Cargo entlasten das schweizerische Strassennetz um fast 10 000 Lastwagenfahrten pro Tag, unterstützen die Wirtschaft und stossen weniger CO₂ aus als andere Verkehrsträger. Damit leistet SBB Cargo einen nachhaltigen Beitrag zur Ver- und Entsorgung der Schweiz sowie zur Erreichung des gesetzlich verankerten Verlagerungsziels im alpenquerenden Schwerverkehr.

Strategische Eckpunkte für SBB Immobilien

Aus der **Strategie SBB 2030** sind die strategischen **Eckpunkte für SBB Immobilien** entstanden. Sie zeigen **konkrete Handlungsfelder** und Verantwortlichkeiten auf, damit wir das übergeordnete Ziel bis 2030 erreichen.



* Diese Eckpunkte liegen in der Hauptverantwortung von P und I und werden in diesem Dokument nicht weiter ausgeführt.

Strategische Ziele Bundesrat 2024-2027.

Eigenerziele setzen übergeordneten strategischen Rahmen.

Der Bundesrat erwartet von der SBB bei den Immobilien Folgendes:

- Sie gestaltet die **Bahnhöfe** und den Zugang zur Bahn attraktiv und **entwickelt sie weiter zu Verkehrsdrehscheiben**. Dabei stimmt sie sich mit **kantonalen** und **kommunalen Behörden** ab. Zudem achtet die SBB bei ihrer Tätigkeit auf **gute Baukultur**.
- Sie entwickelt ihr Portfolio gezielt weiter und sichert so **nachhaltige Erträge**. Damit leistet sie pro Jahr 150 Millionen Franken Ausgleichszahlungen an die Division Infrastruktur und trägt zur Sanierung der Pensionskasse bei.



VDS Herrliberg-Feldmeilen



VDS Bassersdorf

Planification des interfaces de transports

Guide pour les participant·e·s au projet

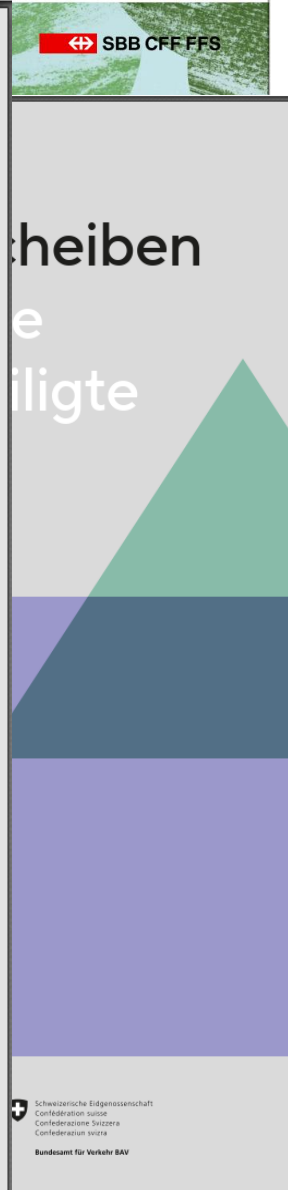


Planung von Verkehrsdrehscheiben. Eine Arbeitshilfe für Projektbeteiligte

- Träger:
 - Schweizerischer Städteverband
 - SBB (mit Salomé Mall IM-DV und Andreas Brunner I-AEP)
 - Bundesamt für Verkehr (BAV)
- Zweck: Bereitstellung eines praxisnahen Werkzeugs für alle Beteiligten
- Ziel: Effiziente Gestaltung von Projektorganisation, Bewilligungsverfahren, Zusammenarbeit und Finanzierung

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



Einbettung.

- Planungshilfe Verkehrsdrehscheiben (VöV, 2023): Sehr umfassendes Werk.
- Arbeitshilfe Verkehrsdrehscheiben (SBB, 2025): Merkblatt der SBB für Planung und Bau von VDS, als Übergangslösung bis „Planung von VDS“ vorliegt.
- Planung von Verkehrsdrehscheiben, Eine Arbeitshilfe für Projektbeteiligte (Städteverband, SBB, BAV, 2026): Konsolidiertes Dokument der drei Träger rund um die VDS, inkl. Thema Finanzierung.



Vorher (Bahnhof Bassersdorf)



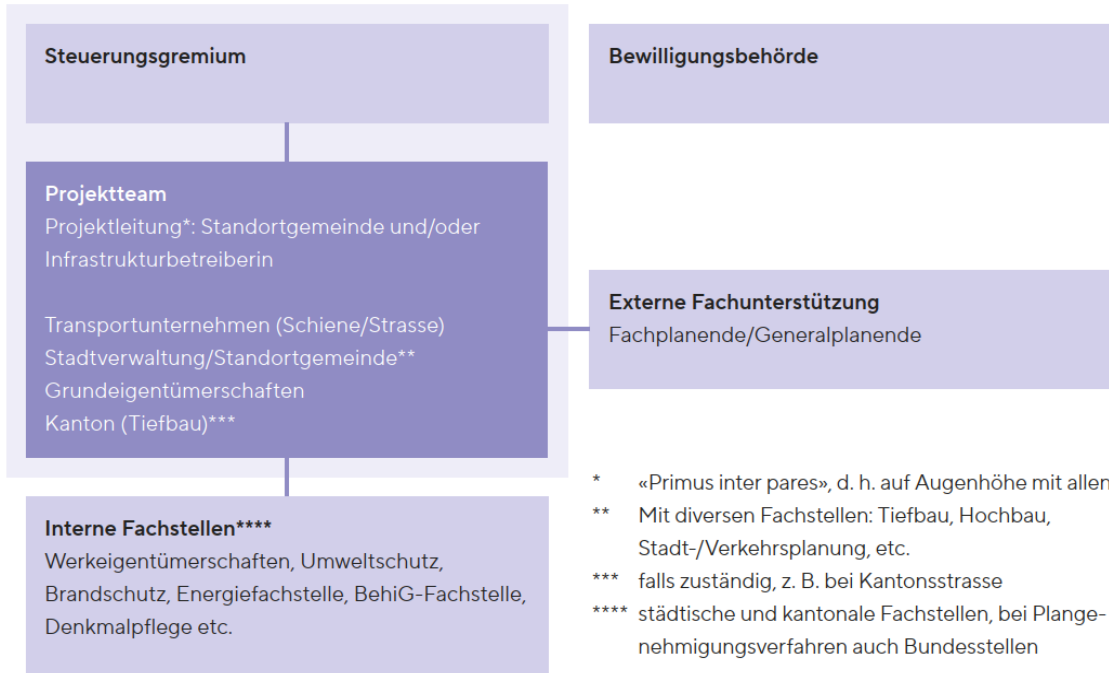
Nachher (Visualisierung Bahnhof Bassersdorf)

Was sind Verkehrsdrehscheiben?

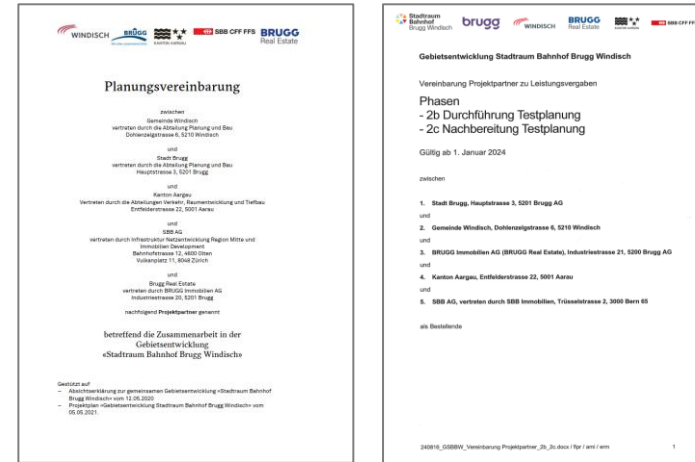
- Zentrale Knotenpunkte für Mobilität
- Mehr als nur Umsteigepunkte
- Hohe Bedeutung für Siedlungsentwicklung

Herausforderungen der Planung

- Komplexität und Schnittstellen
- Frühzeitige Absprachen erforderlich
- Gefahr von Verzögerungen und Zielkonflikten



Beispiel Organigramm



Mögliche Verträge während des Projektverlaufs

Erfolgreiche Projektorganisation

- Einbindung aller relevanten Beteiligten
- Formelle und informelle Strukturen
- Planungsvereinbarungen und Projekthandbücher

Zusammenarbeit ist der Schlüssel

- Gemeinsame Vereinbarungen
- Transparente Kommunikation
- Kontinuierlicher Austausch

Infrastrukturbetreiberin
 Standortgemeinde
 öffentlich / privat
 Grundstückseigentümer
 Kostenteilung aufgrund
 Interessen möglich



VÖV - Planungshilfe
 Verkehrsdrehscheiben
 (Website) →

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

Abbildung aus Kapitel «Finanzierung und Entschädigung»

Finanzierungsstrategien

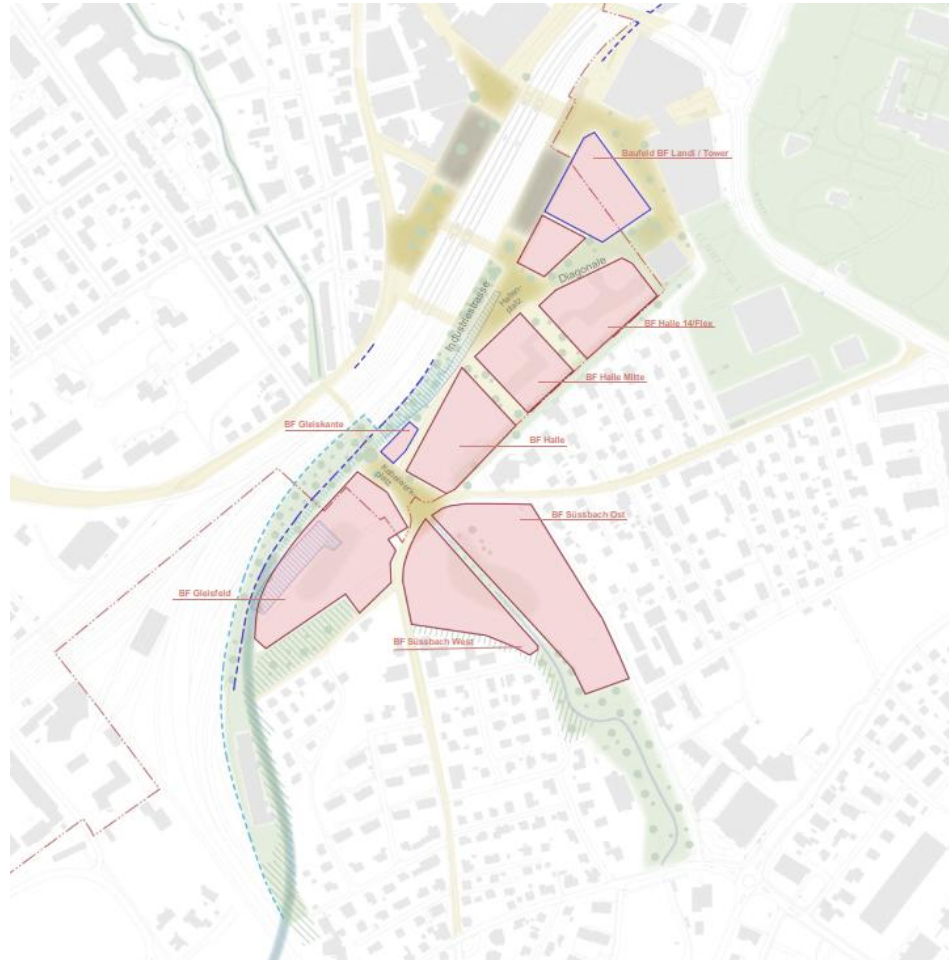
- Bahninfrastrukturfonds und Aggloprogramme
- Verhandlungen zur Kostenteilung
- Frühzeitige Klärungen



Verfahren und Zuständigkeiten

- Präzise Abstimmung erforderlich
- Bewilligungsverfahren
- Rolle der Infrastrukturbetreiber

Testplanung GSBBW

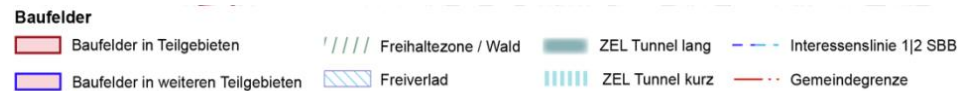


Schema «Baufelder» (Endzustand/Vollausbau); Quelle: Planpartner AG

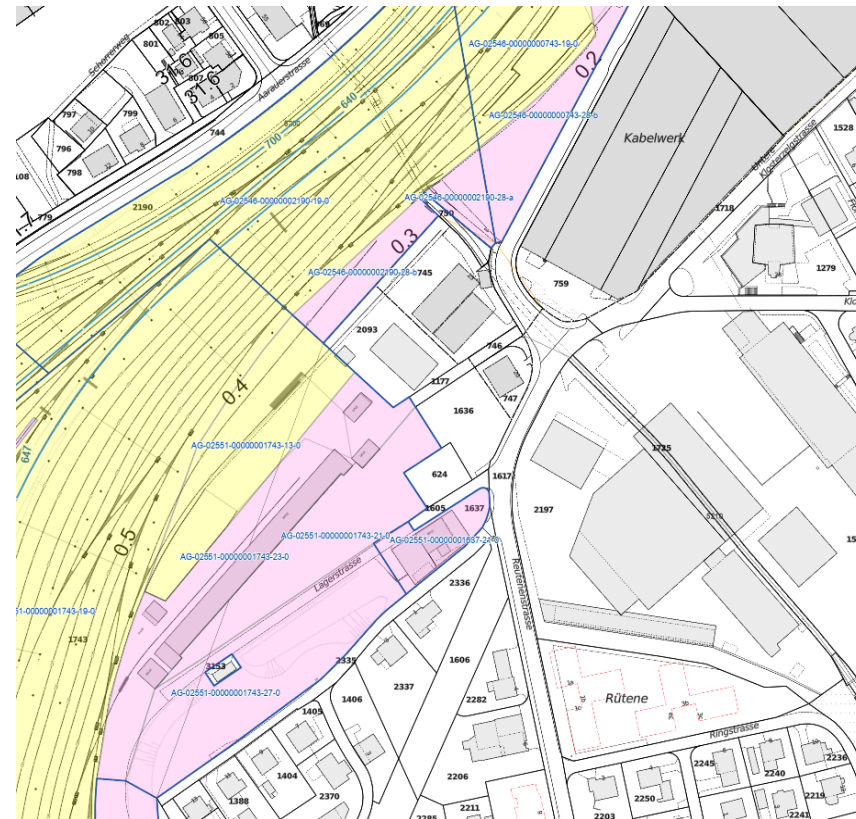


SBB Flächen; Quelle: Immogis, SBB Immobilien

Testplanung GSBBW



Ausschnitt Schema «Baufelder» (Endzustand/Vollausbau); Quelle: Planpartner AG



SBB Flächen; Quelle: Immojis, SBB Immobilien

Chancen und Herausforderungen aus Sicht SBB Immobilien.

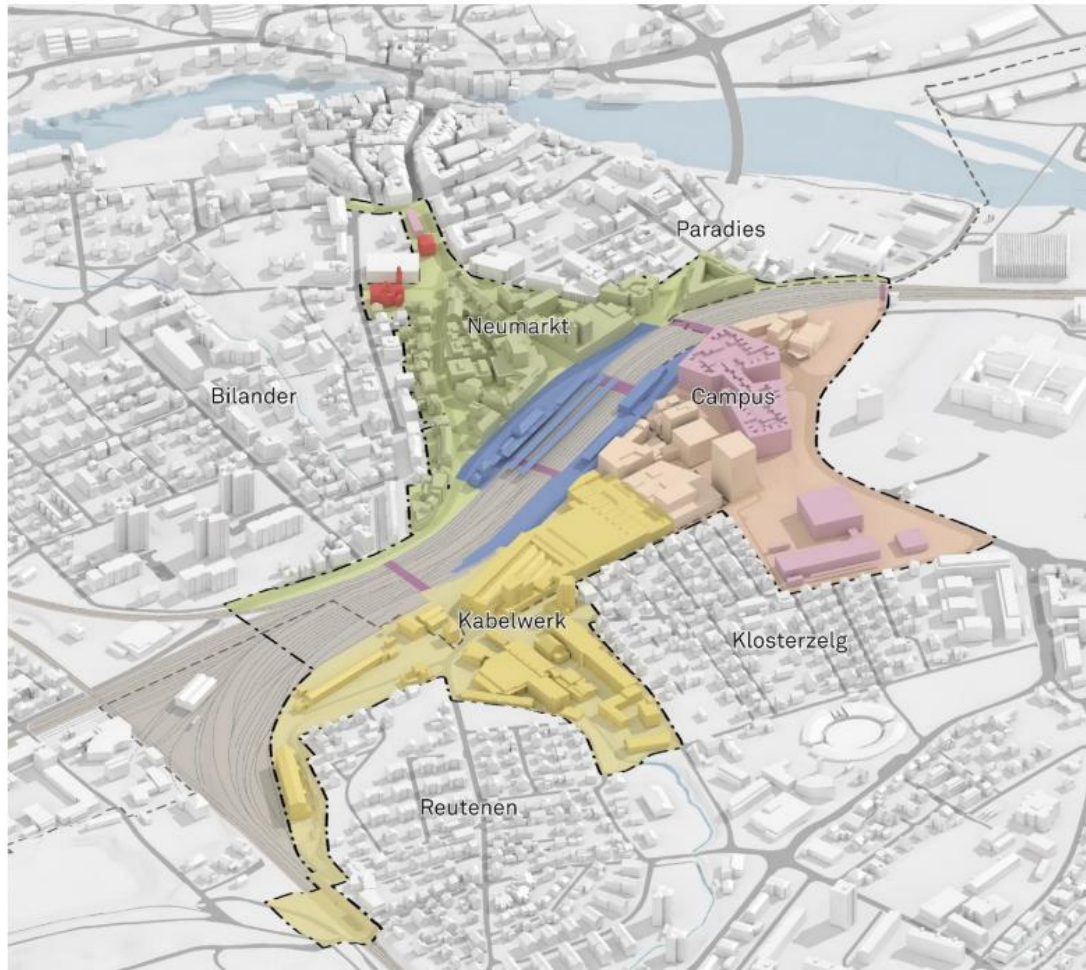
Chancen:

- Sichere, funktionierende und lebendige Verkehrsdrehscheibe mit attraktivem Zugang zum Bahnhof weiterentwickeln
- Langfristige Flächensicherung und Entwicklung Teilgebiete "Gleisfeld" und "Gleiskante" mit hoher städtebaulicher und architektonischer Qualität an einem gut erschlossenen Ort, im Sinne von Innenentwicklung
- Gemeinsame Planung, Kommunikation und Koordination aller Bedürfnisse mit allen Projektpartner.

Herausforderungen:

- Abhängigkeiten: ZEL, Aufhebung Freiverlads → planen und realisieren mit längerem Zeithorizont
- Komplexität und Schnittstellen: 5 Projektpartner sowie mehrere parallele Projekte
- Längeres und ressourcenaufwändiges Projekt
- Ressourcen bis zur Konkretisierung und Bewilligung
- Berücksichtigung weiterer Mobilitätsangebote (B+R, P+R, K+R), Umgang mit Materialmagazin und Vorgaben/Rahmenbedingungen (z.B. Bepflanzungsvorgaben, Lärmschutz/NIS/ Erschütterungen, Altlastensanierung)

Bahnhof Brugg - Ausgangslage.



- | | |
|-------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|
| ■ Teilgebiet Bahnhof | ■ Kantonale Denkmalschutzobjekte |
| ■ Teilgebiet Industrie | ■ Öffentliche Bauten von Bedeutung |
| ■ Teilgebiet Neumarkt | ■ Bahnareal |
| ■ Teilgebiet Hochschule | Betrachtungssperimeter |
| ■ Querungen Bahnareal | Gemeindegrenze |

- Der Bahnhof Brugg befindet sich im Zentrum der Gebietsentwicklung des Stadtraums Bahnhof Brugg Windisch (GSBBW).
- Diverse Entwicklungen im Umfeld stehen an:
 - Stadtraum (Raumsicherung)
 - ZEL (Verschiebung Freiverlad)
 - Bushof Nord (Perron 1, Aufgänge PU Nord)
 - Velorouten (Velotunnel, Abstellanlagen)
- Für den Bahnhof Brugg wird ein grösseres Wachstum prognostiziert (Stadtraum, FHNW, Mittelschule) (2024: 25'700, 2050: ca. 35'000 Ein- und Aussteigende)
- Der Bahnhof Brugg weist Optimierungspotential auf (BehiG-Vollkonformität, Kapazitätsthemen). Es gibt aber keine Situationen, die aus Sicht Compliance oder Sicherheit kritisch sind.
- Die Bahnfinanzierung erfolgt über den BIF. Brugg gehört zu den Bahnhöfen gem. Anhang KPFV.

Anforderungen SBB Infrastruktur an GSBBW.

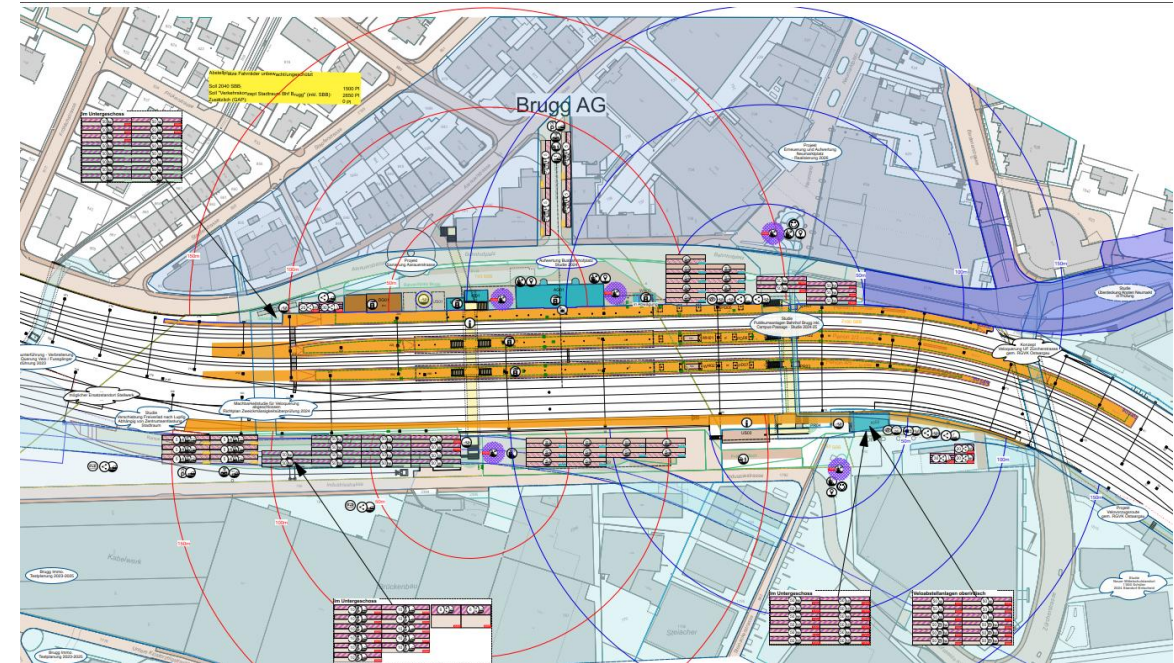
Zielbild gem. Verkehrskonzept GSBBW:



Im Vorfeld der Testplanung wurde für den Stadtraum ein Verkehrskonzept erarbeitet, das die verkehrlichen Rahmenbedingungen für die weiteren Planungen aufzeigt.

Quelle: Verkehrskonzept Gebietsentwicklung:
https://www.stadtraumbahnhof.ch/assets/uploads/files/files/Bericht_Verkehrskonzept.pdf

Mengen und Lagen konkretisiert mittels Entwicklungszielplan EZP):

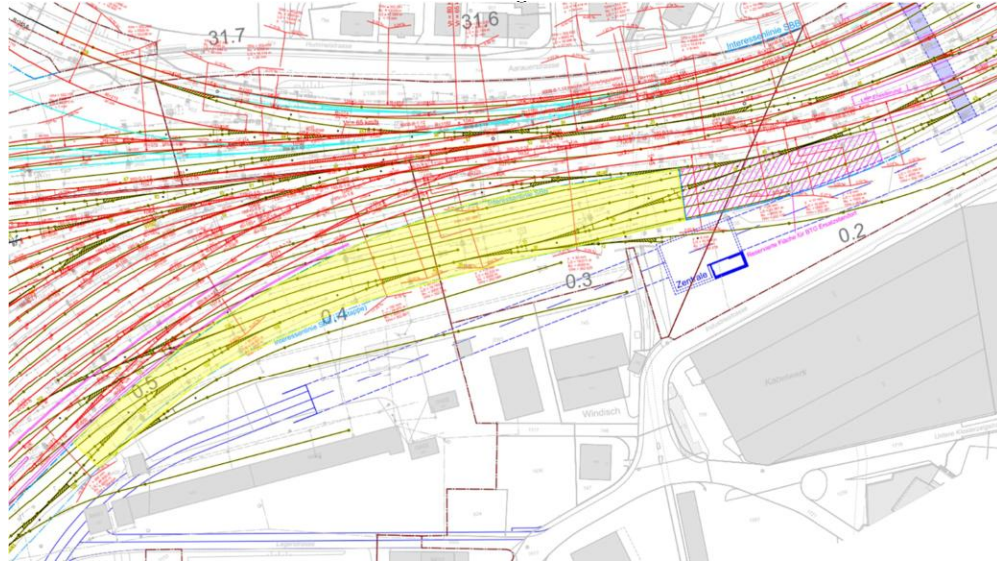


Basierend auf dem Verkehrskonzept und zusammen mit allen relevanten Interessensvertretern wurde ein Entwicklungszielplan erarbeitet. Er zeigt auf, welche Funktionalitäten in welcher Menge und an welcher Stelle benötigt werden bzw. wo der notwendige Raum dafür gesichert werden soll.

Quelle: Entwicklungszielplan SBB

Anforderungen SBB Infrastruktur an GSBBW.

Masterplan SBB:



- Basierend auf dem Verkehrskonzept und den Annahmen zur verkehrlichen Entwicklung im Raum Brugg wurde ein Masterplan als Zielbild für die langfristigen Entwicklungen der Bahn erarbeitet.
- Daraus resultierte die Interessenslinie in 3 Zuständen (IST, 1. Etappe bzw. Inbetriebnahme ZEL und 2. Etappe bzw. langfristig).

Interessenslinie (IL):

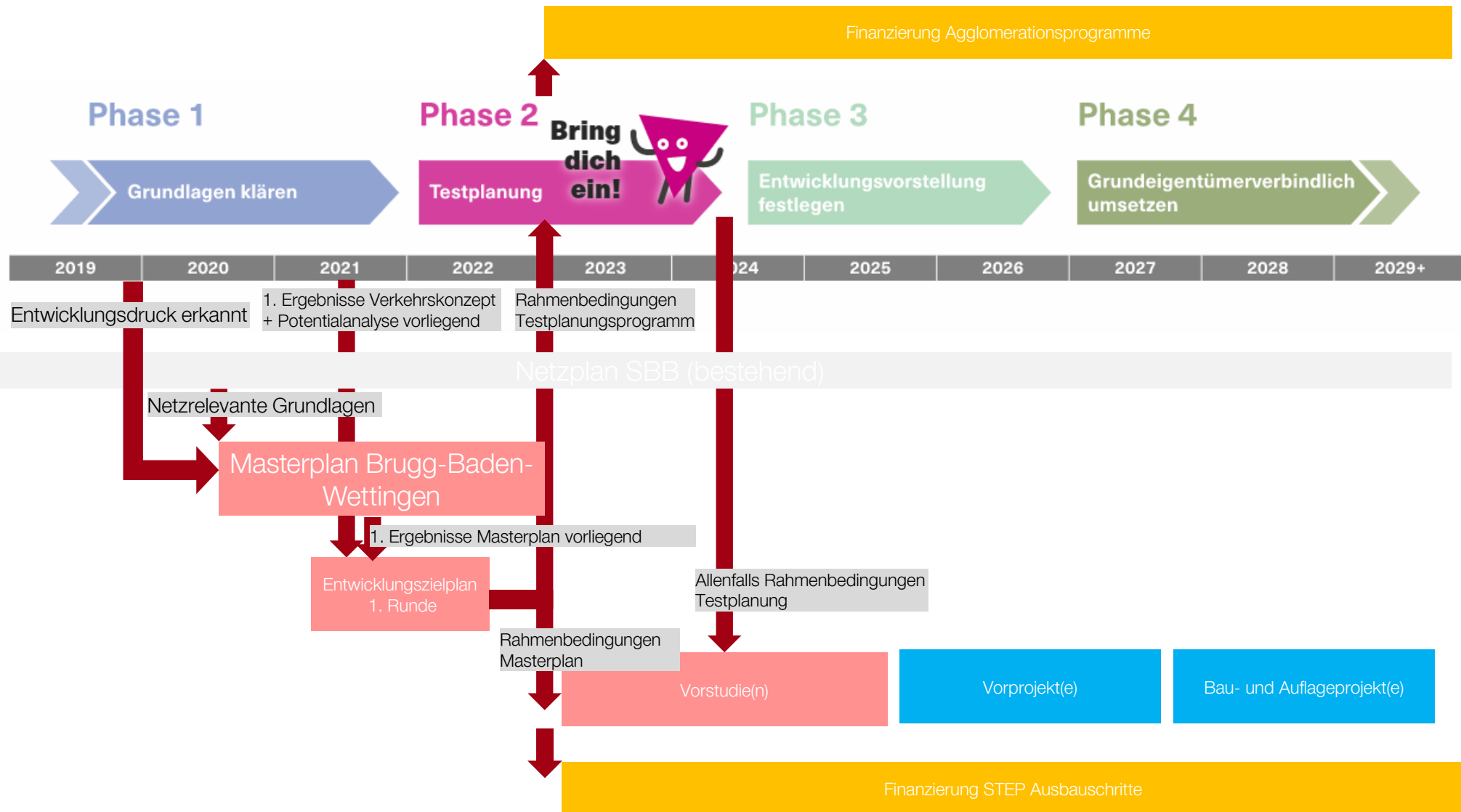
- Die IL sichert die Entwicklungsmöglichkeiten der Bahn. Sie stellt eine mögliche zukünftige Parzellengrenze dar.
- Ab der Parzellengrenze sind idR die kommunalen/kantonalen Baurechtsabstände einzuhalten.
- Zusätzlich zur IL gilt idR eine Baulinie 8.5m ab äusserster Gleisachse (Abstand zu Fahrleitung bzw. spannungsführenden Teilen).
- Bei den Planungen gilt es die Umweltthemen, wie die Vorgaben zu Bepflanzung entlang der Bahn, Lärm, NIS und Erschütterungen, zu berücksichtigen.
- Zugänge zur Bahn sowie weitere Elemente, wie Veloabstellungen, P+R, K+R etc. sind sicherzustellen.



GSBBW – SBB Infrastruktur: Enge Abstimmung der Planungen.

Planungsprozess
Stadtraum Bahnhof
Brugg / Windisch

Prozess SBB



Chancen und Herausforderungen aus Sicht SBB Infrastruktur.

Chancen:

- Attraktive und gut erschlossene Bahnhöfe bzw. -zugänge.
- Gemeinsame Planung und Koordination aller Bedürfnisse.
- Städtebauliche Prüfung bzw. qualitative Begründung für Verzicht auf Passerelle.



Herausforderungen:

- Unterschiedliche Finanzierung: Die Eisenbahninfrastruktur wird über den BIF finanziert (schweizweite Priorisierung der Projekte, nur bahnrelevante Elemente).
→ Die Realisierung der Umfeldentwicklungen muss möglichst unabhängig der Bahn erfolgen und zusätzliche Anforderungen sind verursachergerecht zu finanzieren.
- Durchsetzen der IL und Sicherstellen der Etappierung bzw. der Abhängigkeiten. (FVL – ZEL – IL1).
- Abhängigkeiten zum Umfeld (Aufgang auf Bushof Windischer Seite, oberirdische Querung Aarauerstrasse).
- Berücksichtigung aller weiteren räumlichen Anforderungen (Zugangsbauwerke, B+R, P+R, K+R) sowie Vorgaben (Bepflanzung, Lärm, NIS, Erschütterung).

Vielen Dank!

