

**Zeitschrift:** Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design  
**Herausgeber:** Hochparterre  
**Band:** 2 (1989)  
**Heft:** 3

**Rubrik:** Fingerzeig

#### 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

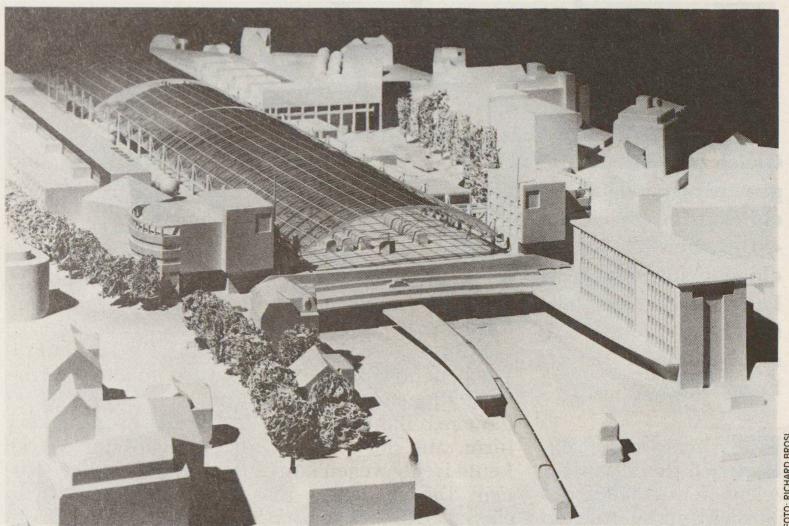
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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:** 13.01.2026

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



Eines von sechs prämierten Projekten: der Bahnhof Chur, dessen mächtige Glaskuppel freie Rundsicht erlaubt.

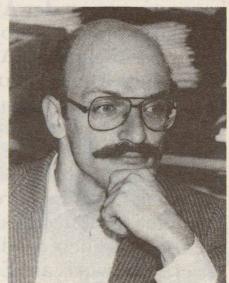
# Sumpfbliuten

Lug und Trug vermuten Neuanleger in Immobilienfonds. Bereits steigen erste Prozesse, und im Parlament fordert Nationalrat Maximilian Reimann hartes Durchgreifen von den Banküberwachungsbehörden. Aber der wirklich Geprellte schweigt vorderhand noch. Doch der Reihe nach: Immobilienfonds sammeln das Geld von Anlegern,

um es in Häusern und Grundstücken anzulegen. Mit der Zeit nehmen deren Werte rasch zu, und begreiflicherweise wollen neue Anleger miteinsteigen. Die Fondsleitungen – meist bankennahe – geben daher neue Anteilscheine aus, deren Preis die Gemüter erregt. Denn die Kurse der meisten Fondsanteile sind den auf dem überheizten Markt tatsächlich erzielbaren Preisen der Liegenschaften nicht gefolgt, so dass der Neuanleger zu billig einsteigen kann und die Altanleger ihre Substanz verwässert sehen. Die Banken lieben diese Neuausgaben allerdings sehr, denn sie kassieren bis zu 5 Prozent dabei. Der Ausgabepreis hätte sich zwar nach dem Verkehrswert zu richten, den die Liegenschaften pro Anteilschein verkörpern. Der Fonds müsste diesen Wert laufend neu schätzen lassen und dann anwenden. Dass dies nicht genügend geschieht, zeigte kürzlich ein liquidierter Fonds, dessen Schlusszahlung etwa 40 Prozent über dem Kurs lag. Muss also den Fondsleitungen, den Revisionsstellen, den Schätzern eingehetzt werden, und alles wird wieder gut?

Ich glaube nicht. Denn an der ganzen Kette von Anlegern, Fonds und Liegenschaften hängen noch andere Leute – die Mieter. Wenn die Leitung zur Kursfestsetzung eines Liegenschaftsfonds mathematisch und marktmässig präzise vorgeht, kauft sich zwar der Neuanleger zu den richtigen, unverwässerten Preisen in den Fonds ein, und der Altanleger schnauft auf. Aber nach einigen Aufwertungsruhnen des Ausgabekurses in diesen hektischen Zeiten wird der Neuanleger dann plötzlich stutzig, wenn er die Rendite besieht. Aus den Mieteinnahmen, die im Landesdurchschnitt knapp 3 Prozent jährlich steigen, lassen sich die heutigen Auszahlungen der Fonds von 5 Prozent und mehr nicht halten, wenn der Ausgabepreis jährlich 10, 15 oder 25 Prozent ansteigt. Dem Fonds bleiben zwei Wege: entweder die Emissionen einzustellen, weil bei zu tiefen Renditen die Anteile nicht mehr verkäuflich sind, oder die rasche Aufwertung der Verkehrswerte mit den Mieten nachzuholen. Eine rasante Welle von Mietzinsaufschlägen in den Zehntausenden von Fondswohnungen wird die Folge sein. An diese Leute haben die cleveren Geschäftsanwälte, der umtriebige Nationalrat und die Rufer nach Recht und Ordnung nicht gedacht. Ihre Debatte, ob das Immobilienfondssystem gangbar oder eine Fehlkonstruktion sei, kann aus Mietersicht klar beantwortet werden: Fehlkonstruktion!

BEAT KAPPELER



BEAT KAPPELER ist Sekretär des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes (SGB).

## Bahnhöfe im Umbau

**Sechs prämierte Bahnhofsprojekte im Architektur-Forum Zürich – Luzern, Schaffhausen, Thun, St. Gallen, Nyon, Chur: eine Auswahl aus den zurzeit laufenden SBB-Wettbewerben.**

Das frühe Reiseerlebnis und dessen Reiz, mit dem Bahnhof als erster Station eine neue Welt zu betreten, kann der heutige Zugfahrer kaum mehr nachvollziehen: Die vom aufbrechenden Industriezeitalter gebauten «Heiligen Hallen der Eisenbahn» sind meist nur unterirdisch zu erreichen, vorbei an «Shop-Villes», ausgerichtet auf ein Heer von Pendlern.

Den veränderten Ansprüchen an die alten Stationen soll mit Neu-, Um- und Erweiterungsbauten der bestehenden Bahnhöfe Genüge getan werden.

### Herausforderung

Die zentrale Stellung, die die meisten dieser Gebäude heute im städtischen Gefüge einnehmen, macht solche Bauaufgaben zu neuen Herausforderungen für Architekten und Stadtplaner. Die SBB tragen diesen Umstand Rechnung – und schlagen

damit den Bogen zu ihrer eigenen Frühzeit, indem sie für die einzelnen Bauvorhaben wieder vermehrte Wettbewerbe ausschreiben. Aus den zurzeit laufenden SBB-Wettbewerben zeigte das Architektur-Forum Zürich eine Auswahl von sechs prämierten Bahnhofsprojekten: Luzern, Schaffhausen, Thun, St. Gallen, Nyon und Chur. Die Beispiele machen deutlich, dass die SBB trotz der teilweise neuen Nutzungsbestimmungen an den Grundsätzen ihrer Architekturtradition festhalten: einfache, zweckgebundene Bauweise; Bahnhallen, die den Gesamtbau bestimmen; Nüchternheit der Ausstattung; «Turmfestlichkeit» im Bereich des Bahngeländes.

Der baulich am weitesten fortgeschrittenen Bahnhof Luzern wird als einer der letzten in der Schweiz weiterhin als reiner Kopfbahnhof bestehen; ein Portalbogen bleibt von dessen alter Bausubstanz – quasi als Reminiszenz an eine vergangene Eisenbahn-Ära. In Chur soll eine mächtige Glaskuppel dem Reisenden den Blick auf die Bündner Berge freigeben. Nyon erhält einen völlig neuen Bahnhof mit «Centre administratif», Wohnungen und einem

Dass moderne Bahnhöfe noch weitere Funktionen zu erfüllen haben, als bloss an- und abfahrende Züge und Reisende vorübergehend zu versammeln, wurde spätestens seit dem «kolkossalen» HB-Südwest bewusst: Zu Dienstleistungs- und Konsumzentren profaniert, sind sie Ausdrucksträger einer individualistischen Gesellschaft, die ihren wahren Götzen im Automobil sucht und findet.

PATRICIA GRZONKA