Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design

Herausgeber: Hochparterre

Band: 14 (2001)

Heft: 9

Artikel: Grossbaustelle SBB

Autor: Schindler, Anna

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-121671

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

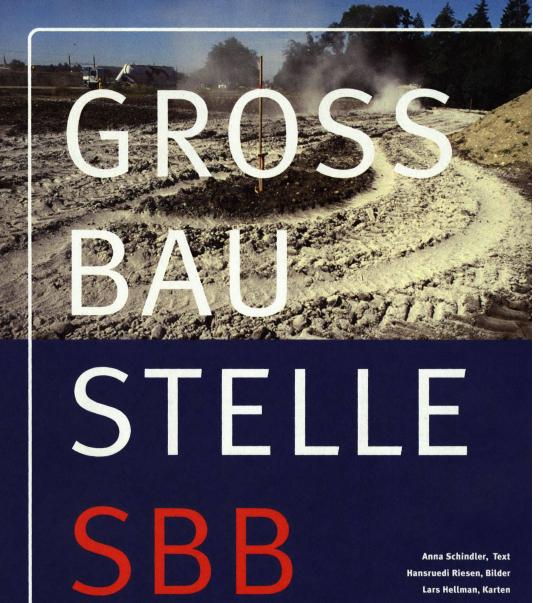
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 03.11.2025

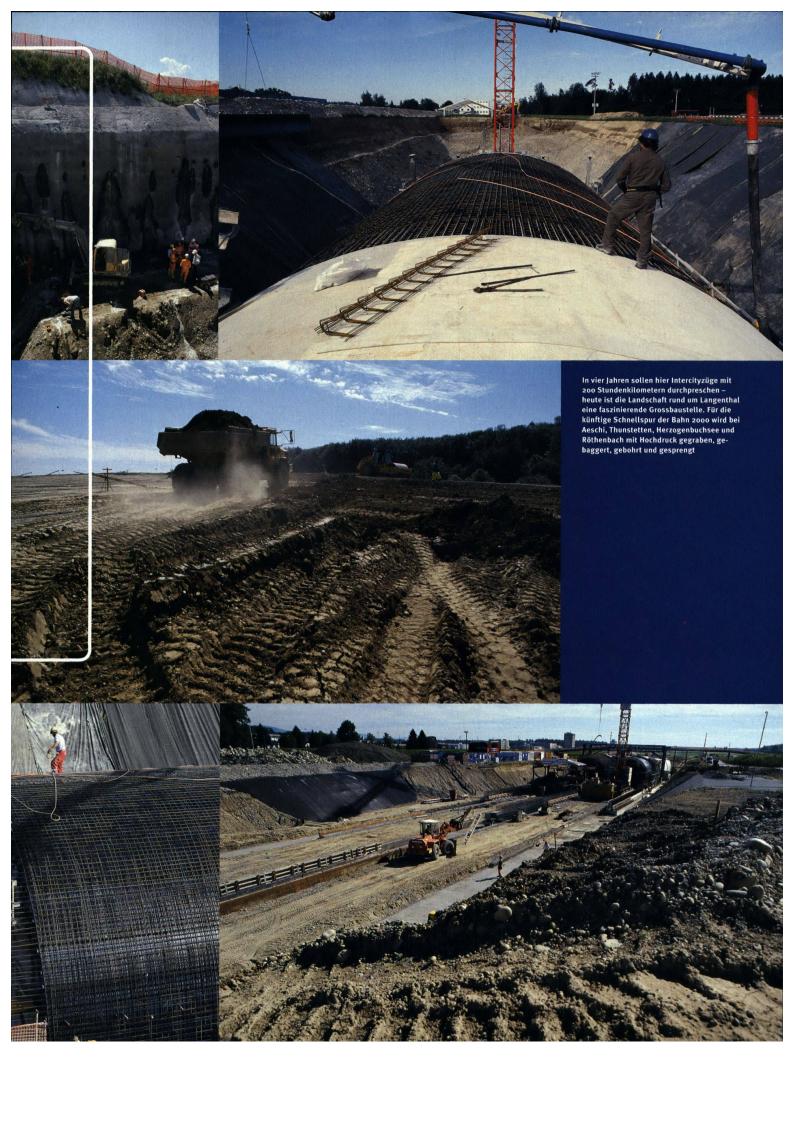
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch



Mit dreissig Milliarden Franken rüsten sich die Schweizerischen Bundesbahnen fürs 21. Jahrhundert. Das bedeutet nicht bloss Politur, sondern Generalüberholung:

Zwischen Romanshorn und Genf erhalten 37 Bahnhöfe ein neues Gesicht und 160 Kilometer Gleise werden neu gebaut. Eine Baustellenbesichtigung.

Immer häufiger, immer schneller, immer dichter sollen die Züge in der Schweiz in wenigen Jahren rollen. (Bahn 2000), das grossangelegte Modernisierungsunterfangen der Schweizerischen Bundesbahnen, will aus einem schwerfälligen Staatsapparat ein modernes Unternehmen machen und lässt dazu Bahnhöfe renovieren, Strecken begradigen, das 5000 Kilometer lange Schienennetz aufrüsten und 35 neue Neigezüge einfahren. Ursprünglich hätte der Umbau der Staatsbahn aufs neue Millennium hin abgeschlossen sein sollen. Mittlerweile fordert der Bundesrat nachdrücklich ein Ende der ersten Bauetappe auf den europäischen Fahrplanwechsel im Dezember 2004. Dann wird man in weniger als einer Stunde von Zürich nach Bern brausen können und im Halbstundentakt zwischen allen grösseren Städten hin und her. Im Jahr 2020 dagegen, so verlangt es der ambitiöse Plan, muss das gesamte Fernverkehrsnetz im Halbstundenrhythmus spielen und sollen in allen grösseren Agglomerationen S-Bahnen verkehren.





Projektsumme CHF 1-10 Mio.



Projektsumme CHF 11-50 Mio.



Projektsumme CHF 51-100 Mio.



Projektsumme CHF 101-200 Mio.

DIE WICHTIGSTEI	KÜRZLICH ABGESCHLOSSENEN BAHNHOFPROJEI	KTE (1987–2000)	
ORT	PROJEKT	ARCHITEKTEN/GESAMTPLANER	KOSTEN
Aarau	Perronanlage	SBB	10 Mio.
Basel	Zentralstellwerk	Herzog & de Meuron, Basel	100 Mio.
Baden	Sanierung, Erweiterung	Metron, Brugg	20 Mio
Bern	Bahnhofumbau	Geiser Architekten, Bern	6 Mio
Biel	Bahnhofumbau	SBB	10 Mio
Delémont	Bahnhofumbau	Salvi, Delémont	7 Mio
Fribourg	Bahnhofumbau	Linder + Zühlke, Fribourg	24 Mio
Genève-Cointrin	Bahnhofneubau	Brera-Mocelin-Boecklin-Steiger, Genève	160 Mio
Genève	Bahnhofumbau Westflügel	Devanthéry + Lamunière, Genève	17 M
Genève	Neubau nationales Unterhaltsgebäude	Richter + Dahl-Rocha, Genève	75 Mic
Lausanne	Bahnhofumbau	Mondada Architekten, Lausanne	65 Mic
Montreux	Bahnhofumbau	Rodolphe Lüscher, Lausanne	10 Mic
Morges	Bahnhofumbau	M. Rütschi, Lausanne	10 Mic
Neuchâtel	* Bahnhofumbau	X-Architekten, Neuchâtel	10 Mic
Olten	Neue Halle Industriewerk	SBB, Ehrenbold, Schudel	8 Mic
Sion	Bahnhofumbau	Domino Architekten, Genève	5 Mic
LAUFENDE UND K	ÜNFTIGE BAUVORHABEN (-2005)		
ORT	PROJEKT	ARCHITEKTEN/GESAMTPLANER	KOSTE
Aarau	Neues Aufnahmegebäude	Theo Hotz, Zürich	150 Mic
Baden	Bahnhofumbau	Metron, Brugg	20 Mid
Basel	Passerelle Aufnahmegebäude	Cruz + Ortiz/Giraudi, Wettstein	78 Mic
Bern	Erneuerung Aufnahmegebäude	Caretta + Weidmann, KIWI; Jauslin + Stebler, Bern	63 Mid
Bern	Erneuerung Bahnhofplatz (Dach)	SBB/Marchisella/Wellmann, Zürich	70 Mic
Brig	Neues Aufnahmegebäude	Wettbewerb läuft	divers
Genf	Neues Aufnahmegebäude Ost	Wettbewerb läuft	divers
La Neuveville	«Avec»-Gebäude	HSM Architekten, Spiez	* 4 Mic
Olten	Konzentration Industriewerk	Stutz und Bolt Architekten, Zürich	50 Mic
St-Imier	(Avec)-Gebäude	HSM Architekten, Spiez	* 2 Mic

Schnell und billig bauen

13,5 Milliarden Franken waren für die Generalüberholung in zwei Etappen budgetiert gewesen, 7,4 Milliarden davon für die erste Hälfte der Bauarbeiten: für den Ausbau der Jurasüdfusslinie etwa und vor allem für das 45,1 Kilometer lange doppelspurige Schnelltrassee zwischen Mattstetten und Rothrist. Das jahrelang von Naturschützern, Landwirten, Lokalpolitikern und Anwohnern bekämpfte Herzstück der Bahn 2000 macht es möglich, dass in vier Jahren Intercityzüge mit zweihundert Stundenkilometern durchs Mittelland preschen - und dabei nur eine Weiche und keinen einzigen Bahnhof queren. Im Moment allerdings ist die Landschaft rund um Langenthal die längste Baustelle der Schweiz: Auf vier Bauabschnitten von je neun bis zwölf Kilometern Länge wird hektisch gegraben, gebohrt, armiert und gegossen. Zwar heisst das Motto der Bahn 2000 (Innovation statt Beton), und das neue, moderne Rollmaterial der SBB trägt massiv dazu bei. dass das Budget der ersten Bauetappe um anderthalb Milliarden Franken unterschritten wird - dennoch müssen auf der Schnellspur bis im Frühling 2004 neun Tunnels von total 14.6 Kilometern Länge, eine Fluss- und drei Wildquerungen und eine 329 Meter lange Betonbrücke gebaut werden. Derweil rollt die Bahn 2000 bereits zaghaft dem Jura entlang

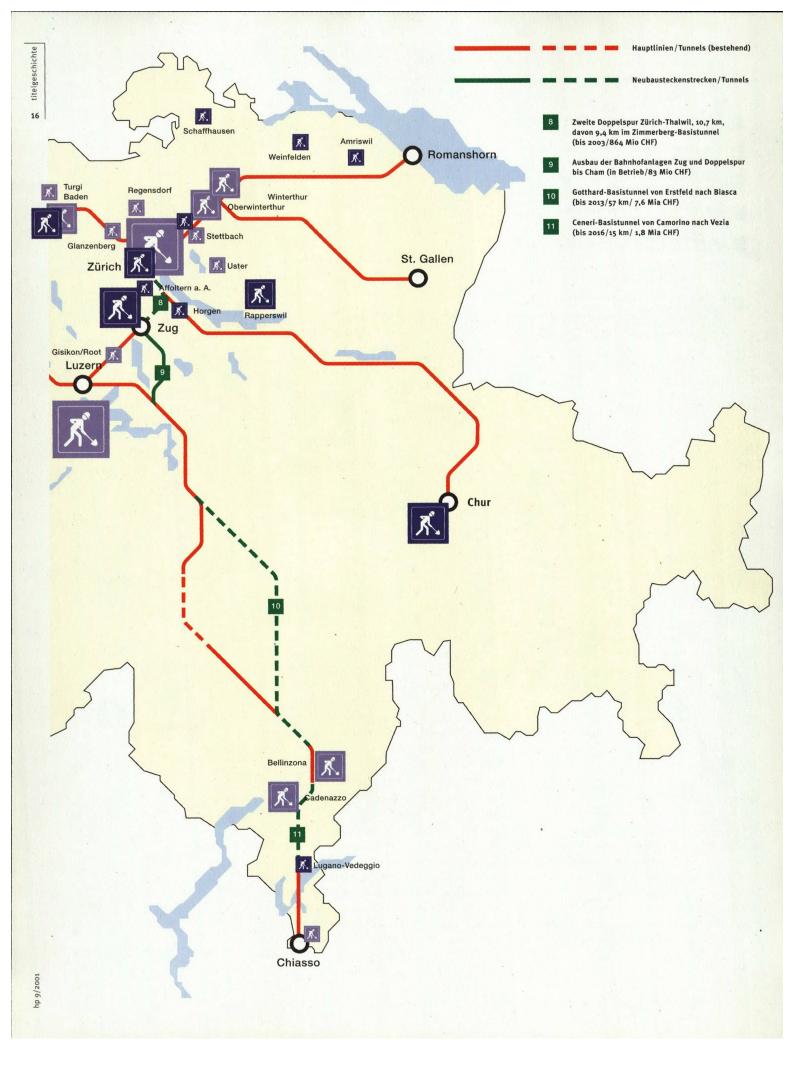
in die Westschweiz. Die ersten Intercity-Neigezüge ICN aus dem Atelier von SBB-Industrial Designer Ueli Thalmann und der italienischen Designfirma Pininfarina verkehren seit Frühjahr von St. Gallen nach Biel und weiter über das neue doppelspurige Trassee dem Neuenburgersee entlang nach Genf. Sie machen die Jurasüdfusslinie zur Paradestrecke der SBB: Die alte Verbindung über Bern und Fribourg muss künftig mit Doppelstockwagen vorlieb nehmen. Schneller gelangt man aber weiterhin via Bern in die Romandie. Dazu werden die über weite Strecken zu niedrigen Westschweizer Fahrleitungen höher verlegt, wird zwischen Vauderens und Siviriez ein grösserer Tunnel gebaut und zwischen Coppet und Genf ein drittes Gleis.

«Kein Land hat so viele Tunnels wie die Schweiz»

So schrieb Friedrich Dürrenmatt 1952 in seiner Erzählung (Der Tunnel). Im Jahr 2013 werden es noch zwei mehr sein. Die Basistunnel am Lötschberg und am Gotthard sind die schweizerische Antwort auf die Verkehrspolitik der EU - und das zweite Bein der Modernisierung: Güter sollen hier zu Lande im neuen Jahrtausend nicht auf der Strasse, sondern auf der Schiene durch die Alpen reisen. Dafür baut die Schweiz für 14 Milliarden Franken 183,2 Kilometer Tunnel durch die Granite des Aare- und des Gotthardmassivs, quer durch spannungsgeladene penninische Gneiszonen und geologisch heikle Sedimente wie in der Pioramulde. «Alp-Transity ist wohl das anspruchsvollste Ingenieurbauwerk in der Geschichte der Eisenbahn: Die beiden ie 57 Kilometer langen Röhren am Gotthard werden die längsten Eisenbahntunnels der Welt sein, die zwei 34,6 Kilometer langen Durchstiche am Lötschberg die erste alpenquerende Hochleistungs-Eisenbahnachse.

Die Vision eines Basistunnels am Gotthard, auf dem direktesten Weg von Nord- nach Südeuropa, spukte bereits 1947 in den Köpfen einiger Bahnpioniere herum, 1962 entstand das erste Projekt dazu. Vierzig Jahre später ist das ehrgeizige Vorhaben im Bau – allerdings nicht zur Freude der Betroffenen. Zwar sind Ende Juli die vier Zugangsstollen in Amsteg, Sedrun, Bodio und Faido termingemäss fertig geworden; damit können die Arbeiten für die Hauptvortriebe der beiden Tunnelröhren in Angriff genommen werden. Im Kanton Uri aber sind bis Mitte Juli 900 Einsprachen gegen die geplante Linienführung eingegangen: Die Urner wollen keine Bahn, die ihr Tal zwischen dem Bahnhof Altdorf und dem Tunneleingang in Erstfeld auf einem sechs Meter hohen und sechzig Meter breiten Damm zerschneidet. Sie wollen die NEAT unsichtbar im Berg, sprich: in einer zusätzlichen Röhre zwischen Gotthard- und Axentunnel. Die Flut an Protestschreiben zeigt Wirkung: Das Bundesamt für Verkehr prüft bis Ende Jahr alternative Varianten. Einige dutzend Kilometer





ORT	PROJEKT	ARCHITEKTEN/GESAMTPLANER	KOST
Baden	Sanierung, Erweiterung	Metron, Brugg	20 N
Bellinzona	Industrie- und Zentralstellwerk	SBB	15 M
Cadenazzo	Cargo Domizil	SBB	3 1
Chiasso	Zentralstellwerk	SBB	71
Glanzenberg	S-Bahn-Haltestelle	Ueli Zbinden, Zürich	21
Luzern	Neues Aufnahmegebäude	Ammann, Baumann, Luzern; S. Calatrava, Zürich	200 1
Luzern	Neues Dienstgebäude Süd	Scheitlin, Syfrig, Luzern	81
Luzern	Neues Stellwerk	Henggeler, Luzern	51
Oberwinterthur	Unterhaltsanlage Neubau	U. Baumgartner, Winterthur	18 /
Stettbach	Bahnhofneubau	Ueli Roth, Zürich	10 /
Turgi	Neues Aufnahmegebäude	Hasler, Schlatter, Werder	21
Uster	Bahnhofumbau mit Bushof	Martin Spühler, Zürich	30 /
Winterthur	Umbau Bahnhofgebäude	Stutz und Bolt Architekten, Zürich	40 /
Winterthur	Stadttor	Otto Schwarz, Zürich	28 /
Zürich HB	Neubau Bahnhof Museumsstrasse	Trix und Robert Haussmann, Zürich	140
Zürich HB	Perrondächer Hauptbahnhof	Meili Peter Fickert Knapkiewicz, Zürich	10
Zürich HB	HB Nordtrakt	Baenziger, Zürich	120 /
ZH-Herder	Unterhaltsanlage	Baenziger, Zürich	40
ZH-Stadelhofen	S-Bahnhof	Santiago Calatrava, Zürich	20
ZH-Tiefenbrunnen	Stellwerk	Ueli Zbinden, Zürich	3 1
ZH-Vorbahnhof	Stellwerk	Gigon-& Guyer, Zürich	3
LAUFENDE UND KÜNFT	IGE BAUVORHABEN (–2005)		
ORT	PROJEKT	,ARCHITEKTEN/GESAMTPLANER	KOS
Affoltern am Albis	Bahnhof	Schock Architekten, Zürich	31
Amriswil	Bahnhofumbau	a Wenden Architekten, Amriswil	31
Baden	Bahnhofumbau	Metron, Brugg	20
Chur	Bahnhofumbau	Brosi, Chur; Clavout, Chur	30 1
Eschlikon	Bahnhofumbau	HMS Architekten, Spiez; Brader Architekten, Dübendorf	1
Gisikon-Root, Reiden	<avec>-Gebäude</avec>	HMS Architekten, Spiez	div
disikuli-kuut, keideli	<avec>-Gebäude</avec>	HMS Architekten, Spiez	1
Horgen		SBB	71
	Cargo Center	366	
Horgen		Hornberger Architekten, Zürich	20
Horgen Lugano-Vedeggio	Cargo Center		
Horgen Lugano-Vedeggio Rapperswil	Cargo Center Bahnhof	Hornberger Architekten, Zürich	10 /
Horgen Lugano-Vedeggio Rapperswil Schaffhausen	Cargo Center Bahnhof Bahnhofgebäude	Hornberger Architekten, Zürich Stutz und Bolt Architekten, Zürich	10 M
Horgen Lugano-Vedeggio Rapperswil Schaffhausen Weinfelden	Cargo Center Bahnhof Bahnhofgebäude Bahnhofumbau	Hornberger Architekten, Zürich Stutz und Bolt Architekten, Zürich Consoni, Rorschach; Kiradoski, Jedele, Winterthur	20 l 10 l 6 l 30 l

Luftlinie weiter westlich zwischen Frutigen und Raron im Wallis dagegen kommt man nach Plan voran.

Das Lied der Bahnhöfe

Die SBB bauen aber nicht nur eilig Schienenstränge quer durch die Berge und durchs Mittelland, sondern renovieren mit Hochdruck auch ihre Bahnhöfe: 37 grössere und mittlere Stationen erhalten im Zuge von Bahn 2000 ein profundes Facelifting. Seitdem sich das Unternehmen SBB 1999 eine neue Firmenstruktur verschrieben hat, die es vom nationalen Denkmalsockel hebt und in Europa einbinden soll, müssen seine Liegenschaften rentieren. Die Schweizerischen Bundesbahnen – seit zwei Jahren eine Aktiengesellschaft mit Spezialgesetz, die zu hundert Prozent dem Bund gehört besitzen 8600 Grundstücke, darunter mit den mittleren und grossen Bahnhöfen Publikumsmagnete mit Top-Frequenzen an zentraler Lage. Diese öffnen sie zunehmend für Geschäfts-, Büro- und Wohnbauten: 231 Millionen Franken hat das Pachtgeschäft im vergangenen Jahr eingetragen. Nicht überall aber gehen Öffnung, Planung und Umbau reibungslos vonstatten, im Gegenteil: Die meisten Bahnhofsrenovationen sind jahrelange Zangengeburten.

In Chur etwa fand am 26. April wieder einmal ein Spatenstich für den neuen Bahnhof statt – er zog den Schlussstrich unter ein fünfzehnjähriges Planungsdebakel. Der Bündner Architekt Conradin Clavuot scheint für 120 Millionen Franken endlich eine für alle Parteien akzeptable Lösung gefunden zu haben: Das historische Aufnahmegebäude bleibt stehen, die Arosabahn muss nicht in den Untergrund, und Chur er-

hält einen klar geordneten Bahnhofplatz. Etwas, wovon Bern vorderhand nur träumen kann: Wenn es nach dem Willen der Masterplaner und der Stadtregierung gegangen wäre, hätte in einigen Jahren ein 30 Meter breites und 130 Meter langes Glasdach auf fünfzehn Meter hohen Stützen den Platz zwischen dem vom Atelier 5 radikal renovierten Bahnhof und der Heiliggeistkirche überspannt. Momentan ist das fünfzehn Millionen teure Dachprojekt der jungen Zürcher Architekten Valentino Marchisella und Kaspar Weidmann von den Berner Behörden aber auf Eis gelegt. Damit verpasst Bern zum x-ten Mal die Chance zu einer zusammenhängenden, mutigen Bahnhofsgestaltung über die Perronplatte hinaus. Auch anderen der 37 ambitiösen Bauwerke bläst ein scharfer Wind entgegen. Der Bahnhof Aarau etwa wird seit zehn Jahren geplant: 1991 gewann das Projekt (Ikarus) von Theo Hotz Studienauftrag und Wettbewerb, seither verharren Behörden, Bauherren und Kantonsregierung in Untätigkeit. Die Bewilligung zum Abbruch des jetzigen Aufnahmegebäudes liegt längst vor, aber es haben sich noch immer kein Investor für die 150 Millionen und kein Nutzer für die neu entstehenden 30 000 Quadratmeter Bruttogeschossfläche gefunden. (Ikarus) sind die Flügel gebunden. Vater Dädalus dagegen ist in einer Abwandlung des Mythos endgültig abgestürzt: In einem Erstklass-Begräbnis haben SBB und UBS in Zürich vor zwei Monaten den Sargdeckel über dem Projekt HB Südwest alias (Eurogate) geschlossen - nach über dreissig Jahren Reanimation für weit über hundert Millionen Franken Planungskosten.



Projektsumme CHF 1-10 Mio.



Projektsumme CHF 11-50 Mio.



Projektsumme CHF 51-100 Mio.



Projektsumme CHF 101-200 Mio.