

<b>Zeitschrift:</b>	Schweizer Ingenieur und Architekt
<b>Herausgeber:</b>	Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
<b>Band:</b>	109 (1991)
<b>Heft:</b>	14-15
 <b>Artikel:</b>	Standortevaluation für ein Dienstleistungszentrum Güterverkehr in Buchs SG
<b>Autor:</b>	Wottreng, Willi
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-85916">https://doi.org/10.5169/seals-85916</a>

### 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:** 22.02.2026

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

# Standortevaluation für ein Dienstleistungszentrum Güterverkehr in Buchs SG

**Der Grenzort Buchs ist in den letzten Jahren mit zahlreichen Planungsproblemen konfrontiert worden, so unter anderem auch mit Projekten für Dienstleistungszentren für den Güterverkehr, die nach Standortentscheiden drängten. Innerhalb einer kurzen Zeitspanne von nur einem halben Jahr war es trotz einer verworrenen Situation möglich, die Standortfrage des für die Gemeinde wichtigen Transportgewerbes zu klären. Dies vor allem dank der bei der Standortfrage eingesetzten Methode der Nutzwertanalyse.**

**Da der Evaluationsprozess nicht losgelöst vom politischen Umfeld durchgeführt werden kann, soll neben dem eigentlichen Evaluationsvorgang auch der politische Rahmen skizziert werden. Diesem Anliegen kommt der erste Beitrag nach. Im zweiten Beitrag wird das Instrument der Nutzwertanalyse und die Durchführung am Beispiel von Buchs beschrieben.**

## Buchs, ein Planungsfall

Buchs zählt 10 000 Einwohner und ist damit statistisch gerade eine Stadt, eigentliches Regionalzentrum zwischen St. Gallen und Chur, mit allen notwendigen Einrichtungen bis hin zum eigenen Kabelfernsehen. Es hat auch Probleme wie eine Grossstadt, «wenn auch

angesichts der EG-Wolken am Horizont. Als Alternative zum SBB-Projekt planten sie eine eigene Verladestation. Für deren Bau suchten sie, wie bisher bei solchen Vorhaben üblich, freies Land und fanden es, wie bisher ebenfalls üblich, im Grünen.

Birkenau heisst der Fleck, auf den die Spediteure ihr Auge geworfen hatten. Doch die Ortsgemeinde Buchs zeigte wenig Bereitschaft, es den Spediteuren zum Bau freizugeben, womit auch dieses Projekt an einem Hindernis aufgegangen war. Beide Projekte wiesen Nachteile auf: Einerseits lag der Standort Birkenau im Süden jener Eisenbahnabzweigung, die hinüber ins Arlbergische führt und deren Bahndamm eine natürliche Grenze zwischen Stadt und Landschaft bildet. Ein Dienstleistungsareal jenseits dieser Grenze hätte eine Art Bahndammbruch bedeutet, ausgegerechnet in einer Zeit, wo die Revision des Zonenplans zur Diskussion stand. Zweimal müssten Lastwagen bei jeder Fahrt auf Strassenbrücken Gleistrassen überwinden. Zudem wäre die Autoschleife, die heute schon den Dorfkern arg bedrängt, auszubauen. Anderseits bot auch das SBB-Terrain seine Schwierigkeiten. Für die Verwirklichung des Projektes am Bahnhof wäre der Ausbau einer Zufahrtstrasse erforderlich, welche im Norden der Gemeinde das Bahnhofsareal unterquert.

### Eine Studie bringt Bewegung in die Sache

Ein Anstoss zur Lösung des Konflikts erfolgte 1987, als ein Buchser Drucke-

reibetrieb auf seiner Suche nach Expansion auf die gleiche Wiese in der Birkenau stiess, auf welche die Buchser Spediteure ihr Auge geworfen hatten. Er wurde vom Gemeinderat an die SBB verwiesen, die ja beim Bahnhof ebenfalls über Areal verfügten. Das wiederum löste bei den SBB nicht eitel Freude aus, verfolgten sie doch immer noch ihr eigenes Projekt eines Güterzentrums. Die daraus entstehenden Konflikte über die Nutzung der beiden Areale waren der Anlass, eine neutrale Studie erarbeiten zu lassen. Offensichtlich war die Situation verfahren. Es musste gründlich überlegt werden, in welcher Richtung sich die Gemeinde noch entwickeln sollte, wo der künftige Dienstleistungsschwerpunkt vernünftigerweise liegen sollte und wie die Zufahrtswege zu verlaufen hätten.

Früher sind solche Fragen für die meisten Gemeinden kein allzu schwerwiegendes Problem gewesen.

Man baute auf den grünen Wiesen, solange sie frei dalagen und solange Bauern da waren, die verkaufen wollten. Ungeordnetes Wachstum und Zersiedlung ist das sichtbare Resultat dieser Zeit. Auch Buchs leidet darunter: Im Südteil des Ortes, auf der Westseite der Gleise ist wie ein Tumor ein Stück Industriegebiet in den Wohngürtel hineingewachsen. Erst seit die Landvorräte sichtbar dem Ende zugehen, wird bei neuen Projekten zuerst gefragt, ob allenfalls bestehende Industriearale umgenutzt werden könnten. Heute, wo auch das eidgenössische Gesetz für Raumplanung den sparsamen Umgang mit dem Boden vorschreibt, ist das Verständnis für die Aufgabe der Planung gewachsen.

Im Problemfall Güterzentrum in Buchs einige man sich darauf, ein aussenstehendes Büro einzusetzen. Finanziert wurde die Untersuchung je zur Hälfte von Gemeinde und SBB.

### Ein klares Resultat wird akzeptiert

Es resultierte aus der unabhängigen Studie die eindeutige Aussage, dass der Standort Bahnhof dem Standort Birkenau vorzuziehen sei. Beim Bahnhof stehen bereits eine Reihe nützlicher Infrastruktureinrichtungen vom Zoll bis zum Postzentrum. Die Strassenzufahrten lassen sich beim Bahnhof ohne Schaden für den Dorfkern ausbauen, wenn die nördliche Langäuli-Zufahrt als künftige Hauptverkehrsader betrachtet wird. In der Nachbarschaft des Bahnhofstandortes liegt auch das Industriegebiet Fuchsbühel, in dem eine

---

VON WILLI WOTTRENG,  
ZÜRICH

---

im Fingerhutmassstab». Die Wahrzeichen von Buchs sind seine Lagerhäuser, Silotürme, Tankanlagen und Gleisfelder. Die Bedeutung des Transportgewerbes ist nicht zu übersehen. Im SBB-Güterverteilkonzept ist Buchs einer der bedeutendsten Bahnhöfe der Schweiz, der wichtigste nach Chiasso und Basel.

---

### Zwei Güterumschlagsprojekte und eine Pattsituation

---

Für die Buchser wie für viele andere Eidgenossen waren Planer wohl nicht viel mehr als fremde Vögte. Man wusste selber, was tun. Dies war durchaus noch so, als die SBB in Buchs mit der Erneuerung ihrer Güterschuppen Ernst machten und die Schaffung eines modernen Dienstleistungszentrums für den Güterverkehr an die Hand nahmen. Indes kam das Projekt nicht voran, Begehren der SBB nach Einzonung ihres Areals wurden von der Gemeinde wiederholt abgelehnt. Die Buchser Spediteure, unter ihnen als grösster die Danzas, mochten nicht weiter zuwarten

weitere Verdichtung und eine Ansiedlung neuer Gewerbebetriebe ohne weitere Beeinträchtigung des Wohngebietes möglich sind; die Ansiedlung der Verladestation beim Bahnhof richtet die gewerblichen Tätigkeiten in der Gemeinde auf ein gemeinsames geeignetes Gebiet aus.

Der Gemeinderat entschied materiell für den Standort Bahnhofareal. Die Spediteurfirmen waren darüber zweifellos nicht glücklich, erklärten sich aber bereit, mit den SBB zusammenzuspannen. Es soll eine Trägerschaft gebildet werden, welche einen Umschlagplatz von überregionaler Bedeutung erstellt, in enger Zusammenarbeit mit SBB, Gemeinde und Kanton. Für das Bauvorhaben sind ein Überbauungsplan wie auch eine Teileinzungung notwendig, der Umfang des Vorhabens bedingt eine Umweltverträglichkeitsprüfung.

Dass der Standort für das künftige Güterumschlagzentrum geklärt werden konnte, war zwar das Ziel der Studie, aber vielleicht doch nicht ihr wichtigstes Resultat. Da rund um den Komplex Güterverladezentrum grundsätzliche Fragen der Raumordnung, der Siedlungsentwicklung, des Umweltschutzes und des Verkehrs, einschliess-

lich überkommunaler Fragen wie derjenigen des Durchgangsverkehrs und des Autobahnanschlusses geklärt werden mussten, ergab sich fast nebenbei eine Auslegeordnung wichtiger Gemeindeprobleme. Die Erkenntnisse fliessen auch in den gesamten Zonenplan ein, dessen Überarbeitung noch in Gang ist. So wurde klar, dass der Schwerpunkt des Industriegebietes künftig insgesamt in den Norden zu verlegen ist, und es zeichnet sich als Lösung für das Problem des Durchgangsverkehrs im Stadtinnern, wo im Schnitt täglich 16 000 Fahrzeuge gezählt werden, der Ausbau der Nordzufahrt zur Gemeindeumfahrung ab, welche das Zentrum vom Durchgangsverkehr entlasten soll. Und die Wiese, auf der die Spediteure ihre Anlage ursprünglich vorgesehen hatten, wird definitiv aus der Industriezone herausgenommen, das Gebiet hinter dem Bahndamm bleibt frei.

### Die Gemeinde plant weiter

Der Beizug eines aussenstehenden Planungsbüros hat sich offenbar gelohnt, die Erfahrung mit der Planung hat die Behörden zu weiteren Initiativen angeregt. Ein bedeutender Schritt ist mit der

Entwicklung einer Zentrumsplanung getan worden: Nicht wie bisher sollen in Ortsmitte nach den Gesetzen von Zufall, Konkurrenz und Prestige ein Bankgeschäft und ein Verkaufshaus neben dem andern hingeklotzt werden. Das städtische Kerngebiet zwischen den beiden senkrecht von den Bahngleisen Richtung Berge wegführenden Hauptstrassen soll geplant verdichtet werden, während die Gemeindebehörden «energisch» dafür sorgen wollen, dass die angrenzenden Wohngebiete geschützt und die rundherum liegenden Landwirtschaftszonen unangetastet bleiben.

Auch die SBB scheinen Lehren aus dieser Standortevaluation gezogen zu haben. Sie hat gezeigt, «dass SBB-Areale nicht nur ein Stück Land sind, das nach Belieben bebaut werden kann, sondern reiche Orte, wo im Laufe der Jahre sich viele auch für die Gemeinden wichtige Funktionen angesammelt haben.» Daraum müssten die SBB gemeinsam mit den Standortgemeinden evaluieren, welche Nutzungen auf diesen Arealen verwirklicht werden sollen.

Adresse des Verfasser: Willi Wottreng, M.A. Historiker, Journalist, Stauffacherstr. 151, 8004 Zürich.

## Die Nutzwertanalyse als Instrument für Entscheidungen der öffentlichen Hand

Anwendung bei der Standortevaluation für ein Dienstleistungszentrum Güterverkehr in Buchs SG

Im Grenzort Buchs hat das Güterumschlags- und Transportgewerbe eine lange Tradition und ist mit seinen zahlreichen Arbeitsplätzen wirtschaftlich und auch gefühlsmässig stark im Bewusstsein der Bevölkerung verankert. Die Buchser stehen zum Transportgewerbe und sind gewillt, dessen Zukunft mitzutragen.

VON BEAT GREUTER UND  
VERENA HÄBERLI,  
ZÜRICH

Im Zusammenhang mit der EG 92 und durch den enormen Ausbau des österreichischen Güterumschlagplatzes Wolfurt im unteren Rheintal wird Buchs starkem Druck ausgesetzt, was Anstoss gibt zu einem zügigen Ausbau

der Infrastruktur für den Güterverkehr in der eigenen Gemeinde.

Die SBB und der Verband der Buchser Spediteure (VBS) arbeiteten aus dieser Situation heraus – unabhängig voneinander und in Konkurrenz zueinander – auf Gemeindegebiet Buchs eigene Projekte aus und trachteten darnach, diese möglichst schnell zu verwirklichen:

- der VBS liess ein grosszügiges Projekt auf grüner Wiese, das den Anforderungen an ein modernes Dienstleistungszentrum (DLZ) gerecht werden sollte (Bild 1), ausarbeiten,
- die SBB beschränkten sich auf ein bedeutend bescheideneres Vorhaben am Standort der alten Lagerschuppen auf dem Bahnhofsareal.

Die Gemeindebehörden standen deshalb vor zwei Jahren unter Zwang, zu beiden Projekten und beiden Standor-

ten Stellung zu beziehen. Für die Vorbereitung dieser wichtigen Entscheidung betraute die Gemeinde zusammen mit den SBB die Firma Rapp Ingenieur und Informatik AG Zürich mit einer Standortevaluationsstudie.

Die verworrene politische Lage und die dadurch aufgelaufenen Probleme legten nahe, die Evaluation nicht auf die technischen Fragen zu beschränken, sondern sowohl in einem politisch als auch sachlich weit gesteckten Rahmen durchzuführen: Die Interessen und Anliegen breiter Bevölkerungskreise und die Umweltfaktoren sollten mit genügend Gewicht in die Beurteilung einfließen.

Für dieses Ziel schien den Bearbeitern die Nutzwertanalyse als Evaluationsinstrument besonders geeignet.

Im folgenden wird der Evaluationsvorgang dargestellt. Der Schwerpunkt der Ausführungen liegt auf der praktischen Seite. Die theoretischen Hintergründe werden nur soweit ausgeleuchtet, als sie für das Verständnis des Bewertungsvorganges unumgänglich sind.