

**Zeitschrift:** Schweizer Ingenieur und Architekt  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 114 (1996)  
**Heft:** 33/34

**Artikel:** Gebäude für die Betriebsführung bei den SBB: zwei Beispiele  
**Autor:** Schaub, Johannes  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-79016>

#### **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:** 21.01.2026

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

Johannes Schaub, Luzern

# Gebäude für die Betriebsführung bei den SBB: Zwei Beispiele

## Betriebsführung

Beim System Schiene kann die grosse Verkehrsmenge wesensmässig nicht der Selbstregulierung überlassen werden - der Schienenverkehr muss aus Gründen der Sicherheit und der Kapazität umfassend geplant, gelenkt und gesteuert werden.

In der Betriebsführung wird auf der dispositiven Ebene nach Dauer des zeitlichen Vorlaufs unterschieden in Betriebsplanung (ab 10 Jahren in drei Stufen bis 48 Stunden) und Betriebslenkung (Tagesablauf). Entsprechend dieser Vorgaben erfolgt dann auf der operativen Ebene in Fernsteuerzentren und Bahnhöfen die Steuerung des Bahnverkehrs, also die Durchführung des Fahrplans. In den Betriebsleitzentralen in Lausanne, Luzern und Zürich wird der Bahnverkehr disponiert und über die gut 50 Fernsteuerzentren und die zirka 815 lokalen Stellwerken gelenkt.

## Infrastrukturbauten für Betriebsführung

Das Dienstgebäude Süd (DG-Süd) und das normierte Gebäude für Bahn-technik (NGB) markieren als spezialisierte Infrastrukturbauten die beiden Extreme im Bereich der Regelung des Schienenverkehrs.

Das zentrale DG-Süd in Luzern vereinigt die Dienste und Einrichtungen für die Disposition: Die neue Betriebsleitzentrale (BLZ) dient zur EDV-gestützten Disposi-

Betriebsführung					
Ebene	Disposition			Operation	
Tätigkeit	Planung		Lenkung	Steuerung	
Zeithorizont	Konzepte 10 a - 4 a	Jahres- planung 4 a - 2 a	Kurzfrist- planung 2 a - 48 h	Operative Lenkung 48 h - 0 h	Durchführung Fahrplan
Technik	EDV-System SURF	Zentralisierte Stellwerke	Lokale Stellwerke		
Infrastruktur	Betriebsleitzentralen	Operative Betriebsleitzentralen	Autonome Bahnhöfe		
Beispiele	DG-Süd Luzern	Zentral- stellwerke	NGB Murgenthal		

Schematische Darstellung von Elementen der Betriebsführung

tion des Bahnverkehrs. Weiter sind hier auch die Dienste der Kurzfristplanung tätig. Die integrale Betriebsaufnahme auf der Grundlage des neu entwickelten netzweiten EDV-Systems SURF (= Système Unifié de Régulation Ferroviaire) in der BLZ erfolgt voraussichtlich am 28./29. September 1996.

Aus Synergiegründen sind weitere, nicht im direkten Zusammenhang mit der Betriebsführung stehende Funktionen im Gebäude eingegliedert: Die Kreisleitstelle steuert und überwacht die 15-kV-Bahnstromversorgung. Die Betriebsaufnahme erfolgt streckenweise im Verlauf des Jahres 1997. Die ISDN-Telefonzentrale Luzern

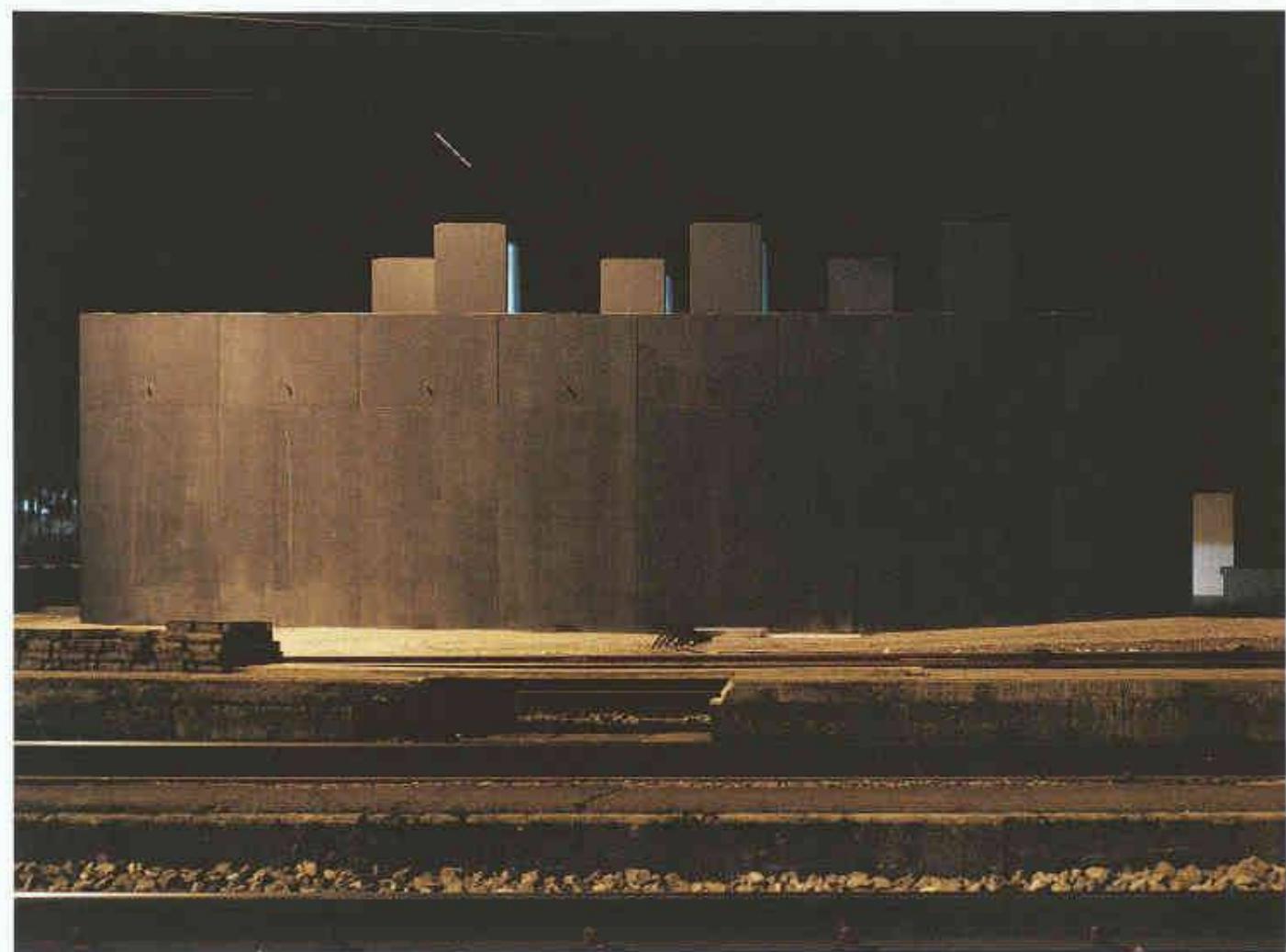
konnte bereits im Januar 1995 in Betrieb genommen werden. Ihr beigeordnet ist das regionale Telecom-Zentrum, das für Wartung und Unterhalt der SBB-Telecomanlagen im Bezirk Luzern zuständig ist.

Die entlang dem Schienennetz verteilten NGB bergen lokale Stellwerktechnik zur Steuerung der Weichen und Signale. Das NGB in Murgenthal umfasst je einen Raum für die Rechner und Relais der Sicherungsanlage sowie für die Bahnstromversorgung und Haustechnik. Nach Bedarf können diesem Minimalprogramm weitere Räume für die Bedürfnisse anderer bahntechnischer Betriebsausrüstungen beigefügt werden.

## Entwicklungsprozesse

Das DG-Süd ist bezüglich seiner Funktion ein Unikat. Demgegenüber ist das NGB in Murgenthal ein Prototyp und als solcher Ausgangspunkt einer Serie gleichartiger Gebäude. Zurzeit sind netzweit 50 Standorte in verschiedenen Stadien der Bearbeitung. Trotz dieser Unterschiede wurden beide Gebäude mit einem methodisch ähnlich strukturierten Prozess entwickelt. Charakteristisch für beide Projekte war der enge Terminrahmen: Beim DG-Süd bestimmte die Notwendigkeit, die ISDN-Telefonzentrale am 28./29. Januar 1995 gleichzeitig mit den Zentralen in Zürich und Bern in Betrieb zu nehmen, das straffe Terminprogramm. Beim NGB gab der übergeordnete Zeitpunkt der Inbetriebnahme der neuen Stellwerkanlage am 14./16. März 1997 den Takt an.





Dienstgebäude Süd in Luzern (unten links) und das normierte Gebäude für Bahntechnik in Murgenthal (rechte Seite). Vgl. Dokumentationen auf den folgenden Seiten

Breitgefächerte Abklärungen bezüglich Nutzung und Standort standen am Anfang. Im Rahmen der bauherrenseitigen Pflichtenhefterarbeitung wurden das minimale Raumprogramm festgelegt und die massgeblichen Randbedingungen und Standards rigoros auf das Notwendige reduziert.

Im Rahmen je eines Studienauftrages an mehrere Architekten nach Art. 10 SIA 102 erfolgte die optimale Umsetzung in einen Entwurf. So konnten bedarfsgerechte und vor allem auch im Gebäudetechnik und Unterhalt kostengünstige Lösungen gefunden werden.

In beiden Fällen war die Zusammenarbeit mit den beauftragten Architekten und Fachplanern sowie den Nutzern bzw. Bestellern eng und intensiv – in jeder Projektphase konnten zusätzliche Optimierungen vorgenommen werden. So wird das DG-Süd aufgrund der provisorischen

Abrechnung voraussichtlich 9% unter dem genehmigten Baukredit abschliessen.

Beim NGB werden die Jahreskosten, also die jährlichen Kosten für Zinsen und Abschreibung, Gebäudetechnik und Unterhalt auf eine Dauer von 40 Jahren gerechnet, gut einen Drittel tiefer sein als bei einem vergleichbaren, konventionell erstellten Gebäude.

#### **Zur Frage des architektonischen Ausdrucks**

Die betrieblichen und technischen Vorgänge der Betriebsführung sind im wesentlichen nicht wahrnehmbar. Dennoch sind sie für die Abwicklung eines geordneten Bahnbetriebs von überragender Bedeutung. Für beide Gebäude stellte sich also die Frage nach dem Ausdruck eines für den Bahnbetrieb existentiell wichtigen, im Vollzug aber kaum erfahrbaren.

Beim DG-Süd wurde von den Architekten die „black box“ als Sinnbild des abstrakten Geschehens im Innern gewählt und als Bild direkt von der Zentraleinheit eines Computers übernommen. Der schwarze Kubus mit den Kommandozentralen sitzt über dem Sockelbau mit der Telefonzentrale.

Auch beim NGB wurde auf eine direkte Umsetzung des stummen Geschehens im Gebäude verzichtet. Die kompromisslose Optimierung des Energiehaushaltes war bestimmt für die Konstruktion. Der Ausdruck des Gebäudes lässt nur mittelbar – über die Abgeschlossenheit, die Schwere, die „Tragheit“ – auf seinen Inhalt schliessen.

In beiden Fällen bestimmt sich der Ausdruck der spezifischen Gebäudefunktion also durch die Schaffung einer sinnfälligen Vergleichsmöglichkeit mit bereits vorhandenen „Lösungen“. Der Weg zum adäquaten Ausdruck führt über ein gemeinsames Drittes. Und auch in der Radikalität der Umsetzung dieser Denkfigur sind sich die beiden Gebäude ähnlich.

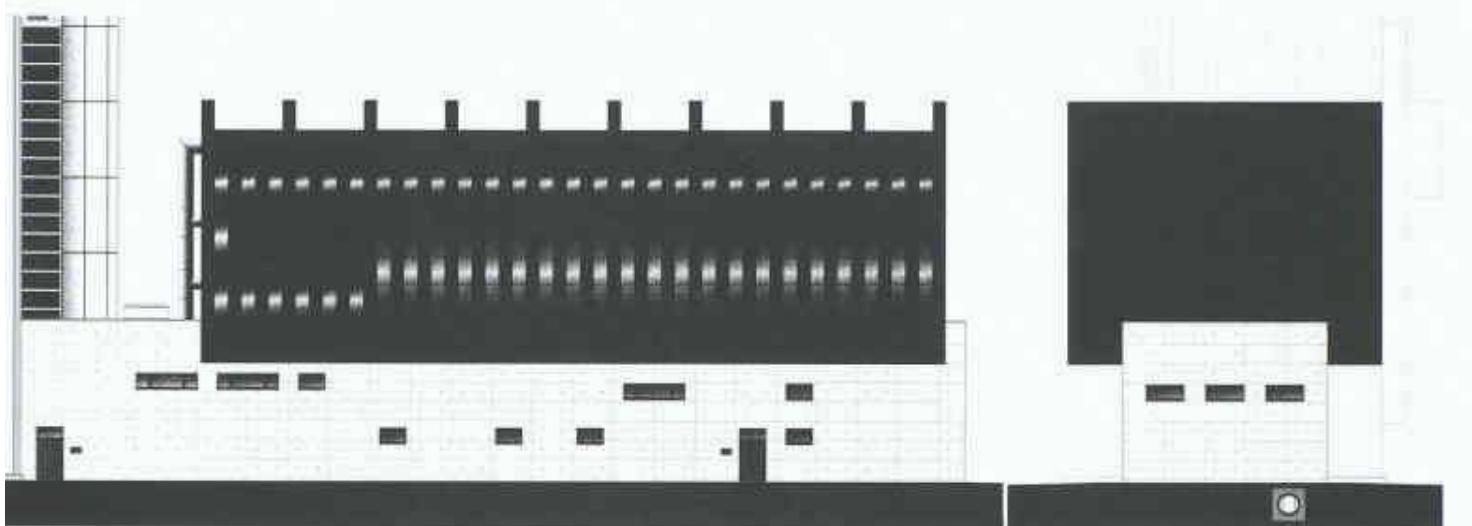
#### Adresse des Autors:

*Johannes Schaub, Dipl. Arch. ETH/SIA, Stv. Chef Sektion Hochbau, Bauabteilung Kreis II SBB, 6005 Luzern*

**Dienstgebäude Süd (DG-Süd) in Luzern**

Bauherrschaft	Schweizerische Bundesbahnen SBB
Architekten	ARGE Scheitlin - Syfrig/ Häusermann + Leuthard AG, Luzern
Mitarbeiter	Hanspeter Steiger, Paolo Janssen
Bauingenieure	Desserich + Partner AG, Luzern
Elektroplanung	Fritz Bähler AG, Küssnacht a.R.
HLK-Planung	Troxler & Partner AG, Ruswil
Sanitärplanung	End AG, Luzern
Volumen SIA 116	11 925 m <sup>3</sup>
Kosten BKP 2	Fr. 8 195 000.-
Gesamtkosten	Fr. 11 570 000.-
Bauzeit (Gebäude)	Dezember 1993 bis Oktober 1994
Plattmaterial	Scheitlin - Syfrig, Luzern
Bilder	- Aussenaufnahme - Innenaufnahme
	Stefan Wicki, Luzern Christoph Eckert, Luzern





Die Grundrisse zeigen von unten nach oben  
das Erdgeschoss, das zweite Obergeschoss  
und das vierte Obergeschoss.

OSTFASSADE



**Normiertes Gebäude für Bahntechnik (NGB) in Murgenthal**

Bauherrschaft	Schweizerische Bundesbahnen SBB
Architekten	Morger & Degelo, Basel
Bauingenieure	Aerni & Aerni Ingenieur, Zürich
Betonelemente	E. Bernasconi AG, Aarberg
Haustechnik	Waldhauser Haustechnik, Basel
HLK-Planung	Waldhauser Haustechnik, Basel
Elektroplanung	SBB
Volumen SIA 116	714 m <sup>3</sup>
Kosten BKP 2	Fr. 325 000,-
Gesamtkosten	Fr. 488 000,-
Bauzeit (Gebäude)	(ohne Betriebseinrichtungen) 5 Monate
Planmaterial	Morger & Degelo, Basel
Bilder	Ruedi Walti, Basel

