

Zeitschrift: Wohnen

Herausgeber: Wohnbaugenossenschaften Schweiz; Verband der gemeinnützigen Wohnbauträger

Band: 77 (2002)

Heft: 7-8

Anhang: Extra : wohnen und Bahn

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: 10.02.2026

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

wohnen extra

wohnen und bahn

Mit den Eisenbahner-Baugenossenschaften stellten die SBB den dringend benötigten Wohnraum für ihre Angestellten sicher, Seite 2 ■ Meilensteine aus 100 Jahren SBB, Seite 5 ■ Norbert Toldo ist Vollblut-Bähnler und engagierter Genossenschafter, Seite 6 ■ Die Bahn hat in der Schweiz eine Erfolgsgeschichte hinter sich. Trotzdem konnte sie die Motorisierung und Zersiedelung unseres Landes nicht stoppen, Seite 8 ■ Die Eisenbahner-Baugenossenschaft Luzern pflegt ihre denkmalgeschützte Dorfsiedlung, Seite 12 ■ Die moderne Siedlung der Eisenbahner-Baugenossenschaft Spreitenbach: bloss ein Architektentraum? Seite 14 ■ Kreuzworträtsel, Seite 16 ■



SBB CFF FFS



Eigeninitiative war entscheidend

Text: Jürg Zulliger

Die Eisenbahner-Baugenossenschaften blicken auf eine lange Geschichte zurück. Die meisten sind zu Zeiten prekärster Verhältnisse auf dem Wohnungsmarkt nach dem Ersten Weltkrieg entstanden. Jetzt stellt sich die Frage, wie die Siedlungen zu erneuern sind und für welches Zielpublikum sie heutzutage Wohnraum anbieten sollen.



Ein eigentliches Eisenbahnerquartier besitzt die Eisenbahner-Baugenossenschaft Bern mit ihrer Siedlung Weissenstein, entstanden in den Jahren 1919 bis 1925.

Nach nur zehn Minuten Busfahrt vom Stadtzentrum steigt man im «Eisenbahnerquartier» Berns aus: Vorbei am Gotthard-, Bundesbahn-, Brünig- und Lötschbergweg führt der Rundgang durch eine idyllische, als Gartenstadt angelegte Siedlung. Die Reihen- und Mehrfamilienhäuser sind in den Jahren 1919 bis 1925 erstellt worden; sie verfügen je nach Grösse über vier bis sieben Zimmer. Entworfen hat sie der damals renommierte Architekt Franz Trachsler. «Die ganze Siedlung steht unter Denkmalschutz», erklärt Rolf Zurflüh, Präsident der Eisenbahner-Baugenossenschaft Bern.

Weissenstein mit 215 Häusern stellt die Stammsiedlung der Genossenschaft dar. Daneben verfügt sie aber auch über eine weitere Überbauung und eine Alterssiedlung im Quartier Holligen, ein Hochhaus und ein weiteres grosses Wohnhaus in Bümpliz sowie eine familienfreundliche Überbauung in Zollikofen bei Bern. Die Mietzinse sind durchweg sehr günstig – die für Familien besonders geeigneten Reihenhäuser in der Siedlung Weissenstein kosten zum Beispiel zwischen 900 und 1200 Franken. Grundsätzlich können sich die Verantwortlichen vorstellen, auch Neubauten in Angriff zu nehmen. «Schliesslich soll der



Zum längst denkmalgeschützten Weissenstein sind bei der EBG Bern eine Reihe weiterer, teils architektonisch sehr prägnanter Überbauungen hinzugekommen, etwa die Alterssiedlung Holligen oder das Schwabgut-Hochhaus.

Genossenschaftsgedanke gepflegt und weitergegeben werden», sagt Rolf Zurflüh. Anderseits hat die Genossenschaft alle Hände voll zu tun, um den Bestand zu sanieren und zu erneuern. In der Stammsiedlung ist etwa das so genannte Herrschaftshaus zu renovieren, das aus dem 18. Jahrhundert stammt. Der Zustand anderer Überbauungen wirft die Frage nach grundsätzlichen Anpassungen – etwa mit Grundrissänderungen – auf.

HARTE ZEITEN

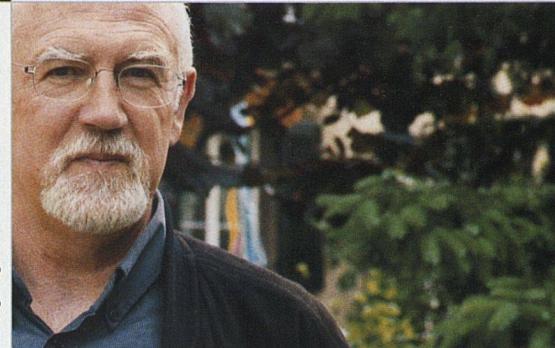
In den ganzen Schweiz gibt es insgesamt 70 Eisenbahnergenossenschaften (abgekürzt EBG) mit rund 7000 Wohnungen. Die meisten sind in Zeiten grösster Wohnungsnott nach dem Ersten Weltkrieg entstanden. Auch in den Sechzigerjahren sind noch einige dazu gekommen. Die jüngste EBG ist 1982 in Kloten im Hinblick auf die Flughafenlinie der SBB gegründet worden. Die Genossenschaften sind verstreut über alle Landesteile, mit Schweregewichten an den Knotenpunkten des Schienennetzes und überall dort, wo die Bundesbahnen Bahnhöfe und Depots haben, vor allem in Basel, Bern, Zürich, St. Gallen, Erstfeld, Arth, Luzern usw. Am Anfang ihrer Geschichte standen die wirtschaftlichen Probleme und die Wohnungsnott nach dem Ersten Weltkrieg. Gegründet wurden die EBG als Selbsthilfeorganisation, unter der Mitwirkung von SBB und dem damaligen Personalverband, dem Verband schweizerischer Eisenbahn- und Dampfschiffangestellter VSEA. Über die Entstehung der EBG Bern heisst es in einer Jubiläumsschrift: Das Erliegen der zivilen Bautätigkeit während der Kriegsjahre habe in der ganzen Schweiz eine Verknappung des Wohnraums bewirkt. «Aufgestachelt durch Wucher und Preistreiberei kletterten die Mietpreise sprunghaft in die Höhe.» Der Mitbegründer Paul Brönnimann schrieb 1919: «Die übertriebenen Mietpreissteigerungen, die in den grossen Städten gang und gäbe sind, beweisen, dass die Mehrzahl der

Grundeigentümer zunächst kein anderes Ziel kennt, als die Notlage der Mieter auszunützen.» Und an der Gründungsversammlung der EBG Bern rief Brönnimann dazu auf, sich selbst zu helfen: «Die gegenwärtige Wohnungsnott zwingt nun aber auch die Eisenbahnergenossenschaft, gebieterisch zur Selbsthilfe zu greifen. Es wird der Gemeinde Bern unmöglich sein, aus eigener Kraft der von Tag zu Tag wachsenden Wohnungsnott Herr zu werden. Die Zahl der Obdachlosen wird mit jedem Monat zunehmen, so dass auch den Eisenbahnern des Platzes Bern die Pflicht erwächst, dem Beispiel der Kollegen zahlreicher Schweizer Städte zu folgen und tatkräftig an die Gründung einer grossen, leistungsfähigen Baugenossenschaft heranzutreten.»

HILFE ZUR SELBSTHILFE

Die Stadt Bern trat das Weissensteingut im Baurecht ab, der Bund förderte den genossenschaftlichen Wohnungsbau mit namhaften Subventionen à fonds perdu, die bis zu 30 Prozent der Erstellungskosten ausmachten. Antrieb für diese Förderung war nicht allein die grosse Wohnungsnott, sondern auch die Arbeitslosigkeit im Baugewerbe. Im Fall der EBG Bern erwies sich zunächst die Baufinanzierung als das grösste Hindernis. Nur dank der gemeinsamen Förderung durch Bund, Kanton, Gemeinde, SBB und Gewerkschaft konnten die ersten Bauprojekte in Angriff genommen werden. Entscheidend war aber auch die Eigeninitiative von Gepäckarbeitern,

Foto: Jürg Zülliger



Die Eisenbahnergenossenschaften müssen unabhängig von den SBB funktionieren. Für Rolf Zurflüh, den Präsidenten der EBG Bern, ist es deshalb wichtig, dass gerade weniger gefragte Wohnungen auch an Dritte vergeben werden können.

Zugführern, Rangiermeistern und Weichenwätern und vielen weiteren SBB-Mitarbeitern. Einen Eindruck von den damaligen Zeitumständen vermittelt auch ein Protokoll der Genossenschaft des Verkehrspersonals in Goldau: «Am 15. März 1922 war es, als die neu erstellten 12 Genossenschaftswohnungen auf allseitiges Drängen des Wohnungsamtes und der von der Wohnungsnott bedrohten Mietschaft in unfertigem und unausgetrocknetem Zustand bezogen werden mussten...» Die Genossenschaft wurde von Eisenbahnern, unterstützt von Gewerkschaftsseite durch die Platz-Union, gegründet, um preisgünstige Familienwohnungen zu erstellen – auch hier also nach dem klassischen Prinzip der «Hilfe zur Selbsthilfe». Wichtig war damals auch das Anlegen von grossen Gärten; denn die Eigenversorgung mit Lebensmitteln war ein wichtiges Mittel, um trotz wirtschaftlicher Not überleben zu können.

SBB-ANGESTELLTE (FAST) UNTER SICH

Auch heute noch stellt das SBB-Personal den grössten Teil der Mieterschaft dar. Bei der EBG Bern beispielsweise machen SBB-Mitarbeiter achtzig Prozent aus, die übrigen Wohnungen sind an Mitarbeiter von anderen Bundesbetrieben und der öffentlichen Verwaltung vermietet. In den Siedlungen der EBG wird meist ein guter nachbarschaftlicher Kontakt gepflegt; viele Mieterinnen und Mieter haben bereits am Arbeitsplatz freundschaftliche Kontakte geknüpft.

Wie für viele Eisenbahnergenossenschaften war die Wohnungsnot nach dem Ersten Weltkrieg auch für die EBG Zürich-Altstetten der Auslöser für den Bau ihrer ersten Siedlungen. Schon ein Jahrzehnt später kamen wieder harte Zeiten: Während der Anbauschlacht des Zweiten Weltkrieges mussten auch hier auf den kargen Grünflächen Kartoffeln und Gerste gepflanzt werden.



Foto: BG

Zahlreiche Siedlungen der EBG sind inzwischen allerdings in die Jahre gekommen und bedürfen der Erneuerung und Anpassung. Zum Teil überwiegen im Wohnungsbestand 3-Zimmer-Wohnungen, die nach heutigen Anforderungen aber kaum noch als Familienwohnungen vermietet werden können. Die Verantwortlichen dieser Genossenschaften müssen sich daher Gedanken machen, wie sie Ausbaustandard, Wohnungsgrößen und Wohnungsmix gewandelten Bedürfnissen anpassen wollen.

GROSSES INTERESSE DER SBB

Die SBB fördern seit ihrem Bestehen den genossenschaftlichen Wohnungsbau für ihre Mitarbeiter. «Als Arbeitgeber haben die SBB ein grosses Interesse, dass ihre Mitarbeiter in unmittelbarer Nähe ihres Arbeitsplatzes Wohnungen zu tragbaren Mietzinsen finden können, um dank einem kürzeren Arbeitsweg einen optimalen Einsatz ihrer Mitarbeiter zu begünstigen», erklärt Rudolf Kallen, Leiter Wohnbaufinanzierungen bei den SBB. Denn vielfach stehen wegen der unregelmässigen Arbeitszeit bei Dienstaufnahme oder bei Dienstschluss – vor allem während der Nacht – keine öffentlichen Verkehrsmittel zur Verfügung.

Zudem bedeutet der Beitrag zur Wohnungsversorgung eine engere Bindung des Personals an den Arbeitgeber. Die Mitarbeiter haben als Mitglieder der Genossenschaft das übliche Mitspracherecht, das ihnen beim Bewohnen einer SBB-eigenen Dienst- oder Mietwohnung vorenthalten bleibt. Einerseits stellen die SBB zinsgünstige Hypotheken zur Verfügung, zum Teil geben sie Land im Baurecht ab und sie bieten eine fachliche Beratung in finanziellen und baulichen Fragen an. Hypothekarische Belehnungen sind bis 98 Prozent möglich, auch eine mit wenig Eigen-

kapital ausgestattete EBG kann also Wohnungen finanzieren und erstellen.

«DER MARKT WIRD KLEINER»

Tatsache ist allerdings, dass die SBB in den letzten Jahren in grossem Umfang Personal reduziert haben, zum Beispiel in Erstfeld, aber auch in der Verwaltung in Bern. Rolf Zurflüh, Präsident der EBG Bern, sagt: «Unser Markt wird kleiner.» Vom Personalabbau ist auch die 1923 gegründete EBG Zürich-Altstetten betroffen. Präsident Christian Stucki sagt: «Unsere 231 Wohnungen liegen alle in Altstetten, in der Nähe der SBB-Werkstätten.» Auch dort seien in den letzten Jahren Stellen abgebaut worden.

Umso wichtiger wird es für die EBG, bei der Vergabe auch Drittmieter berücksichtigen zu können. Wohl verfügt jede Genossenschaft über besonders attraktive, preiswerte oder gut gelegene Wohnungen, die ohne Probleme vermietbar sind. Oft gibt es aber auch Siedlungen, die weniger gefragt sind und die an Dritte vergeben werden müssen, um Leer-

stände und Mietzinsausfälle vermeiden zu können. «Wir müssen selbständig und unabhängig funktionieren, die SBB leisten uns keine Beiträge an Verluste», betont Rolf Zurflüh.

SBB-UNTERSTÜTZUNG GESICHERT

Hinzu kommt: Mit der Reorganisation und der unternehmerischen Ausrichtung der SBB in den letzten Jahren stand die bisherige Wohnbauförderung zur Diskussion. Dabei meldeten sich innerhalb der Bahnbetriebe auch Stimmen zu Wort, die die bisherige Unterstützung ganz aufzugeben wollten. Dagegen sprach unter anderem aber der Umstand, dass die Unterstützung des sozialen Wohnungsbaus ausdrücklich im Gesamtarbeitsvertrag GAV festgeschrieben ist. Im letzten März haben die

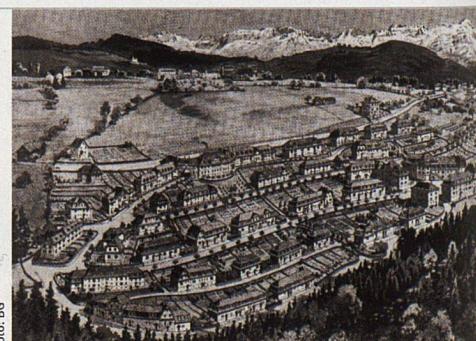


Foto: BG

Die 1909 gegründete Eisenbahner-Baugenossenschaft St. Gallen besitzt eine der ältesten und schönsten Eisenbahnersiedlungen der Schweiz. Auf der hier noch freien Wiese oberhalb der Siedlung ergänzte sie die Überbauung in den 60er- und 70er-Jahren mit neuen Wohnblöcken.

Meilensteine aus hundert Jahren Schweizer Bahngeschichte

1902 Verstaatlichung der grossen Privatbahnen	1980 Durch eine Unterwerfung auf der Ostseite des Bahnhofs Olten werden die beiden sich hier kreuzenden Nord-Süd- bzw. West-Ost-Achsen entflochten	1992 Als erstes Nachbarland erhält die Schweiz eine ICE-Direktverbindung
1903 Schweizerische Speisewagen-Gesellschaft gegründet	1981 Die neue Rottigerlinie zwischen Olten und Rothrist mit zwei Aarebrücken und dem Borntunnel bringt eine Beschleunigung der Städteverbindung Bern–Zürich	1995 Mit den neuen Zügen der City-Night-Line wird der Nachtverkehr zwischen der Schweiz, Deutschland und Österreich modernisiert
1910–1930 Elektrifizierungsaktion	1982 Einführung Taktfahrplan: Jede Stunde jede Richtung mindestens ein Zug	1996 Mit dem Cisalpino wird der Verkehr Schweiz–Italien beschleunigt
1932 Erste Leichtstahlwagen der SIG	1983 Der Furka-Basistunnel ermöglicht eine ganzjährige Verbindung Brig–Andermatt–Disentis–Chur	1997 Grosser Fahrplanwechsel mit Einführung des Halbstundentaktes auf den Hauptlinien
1957 Im internationalen Verkehr fährt der erste Trans-Europ-Express Dieselzug (TEE)	1987 Die Flughafenlinie Genf–Genf Flughafen wird in Betrieb genommen	1997–2000 Doppelstock-Intercitys (IC 2000), Intercity-Neigezüge (ICN) und Steuerwagen (IC-Bt) bringen eine Modernisierung und Kapazitätserweiterung des SBB-Rollmaterialparks
1961 Der erste TEE-Vierstromzug der Welt kommt in Betrieb	1987 Der Fahrplan bringt zwölf Prozent Mehrleistung sowie den Halbstundentakt zwischen Basel und Zürich	2004 Bahn 2000 mit dem Herzstück der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist und guten Anschlüssen in allen grösseren Städten geht in Betrieb
1968 Erster Taktfahrplan der Schweiz am rechten Zürichsee mit den «Mirages»	1990 Zürich erhält als erste Stadt der Schweiz eine S-Bahn und damit Doppelstockwagen	

SBB nun neue Richtlinien für den genossenschaftlichen Wohnungsbau verabschiedet. Damit ist die weitere Unterstützung der EBG, vor allem durch zinsvergünstigte Hypotheken, festgeschrieben. Andererseits enthalten die Richtlinien auch Einschränkungen, vor allem was die Berücksichtigung von Drittmettern betrifft. Rudolf Kallen, Leiter Wohnbaufinanzierungen bei den SBB, räumt ein, dass eine Zeitlang eine Unsicherheit über die weitere Unterstützung der EBG gegeben war. Bereits stark rückläufig ist seit einigen Jahren die Zahl der Dienstwohnungen für SBB-Angehörige. Die weitere «fachliche und finanzielle Förderung» der Eisenbahner-Baugenossenschaften sei nun aber anerkannt, sagt Kallen.

BEITRAG DER EBG ANERKENNEN

Eine Rolle spielt dabei anscheinend die Einsicht, dass das Wohnungsangebot in den städtischen Agglomerationen sehr knapp ist. «Die wenigen freien Wohnungen an diesen

Standorten können unsere Leute kaum bezahlen», erklärt Kallen. Eine vollständige Öffnung gegenüber Drittmettern ist aber aus der Sicht der SBB kein Thema. Mit einer völligen Freigabe dieser Wohnungen würde man längerfristig die Wohnungsvorsorge für die eigenen Leute bzw. für das SBB-Personal gefährden, sagt Kallen.

Den EBG ist es ein grosses Anliegen, dass ihre Bedeutung richtig erkannt wird. Rolf Zurflüh sagt: «Denn sie leisten einen wichtigen Beitrag zur Wohnungsversorgung des SBB-Personals. In diesem Bereich sind wir die wichtigsten Partner für die SBB.» Und diese Dienstleistung erbringen die EBG erst noch ausgesprochen kostengünstig; denn die Verwaltung wird sehr oft ehrenamtlich wahrgenommen. Für Rolf Zurflüh ist eine Öffnung wünschenswert – einerseits gegenüber Drittmettern, andererseits auch gegenüber den Ehefrauen, die bis jetzt nicht ordentliches Mitglied der Genossenschaft sind. *wohnenextra*



Der Lokführer Norbert Toldo ist Bähnler mit Leib und Seele

«Ich bin ein glücklicher Mensch»

Zuerst verschlug ihn die berufliche Laufbahn nach Algerien. Doch dann erfüllte sich Norbert Toldo einen Bubentraum und wurde Lokomotivführer. Der Bahn gehört auch ein schöner Teil seiner Freizeit: Zusammen mit den Kollegen vom Dampfmodellclub baut er eine imposante Miniaturanlage. Nicht zu kurz kommt dadurch sein Engagement im Vorstand einer grossen Baugenossenschaft.

Text: Paula Lanfranconi

Fotos: Ferenc Hamza

Er zögerte keinen Augenblick: An seinem Arbeitsort, dem Bahnhof Giesshübel der Sihltal-Zürich-Üetlibergbahn (SZU), sollte unser Gespräch stattfinden. Natürlich nicht in einem stieren Sitzungszimmer, sondern in einem Triebwagen. Norbert Toldo ist auch an diesem regnerischen Tag schon seit vier Uhr früh auf den Beinen. Als erste Amtshandlung kontrolliert er jeweils, ob Beleuchtung und Türen seiner Zugskomposition funktionieren. Und die Bremsen. «Ein Schienenfahrzeug», erklärt er, «kommt bereits auf fast ebenem Gelände, so bei 0,5 Prozent Gefälle, ins Rollen. Und einmal in Fahrt, hat es einen langen Bremsweg.»

STEILER ÜETLIBERG

Ab fünf Uhr gilt es ernst für Lokführer Toldo und seine Kollegen. Dann startet in Langnau-Gattikon die S4 und bringt die ersten Früh-aufsteher in den Zürcher Hauptbahnhof. Ab 6.30 Uhr wirds dann hektischer. Im Zehnminutentakt transportiert nun die S4 neue Pendlerströme vom Sihltal in die Stadt. «Dann sitze ich wie auf Nadeln», sagt Norbert Toldo. Kaum hat er ein Signal passiert, kommt schon die nächste Haltestelle. «Da muss ich sekundengenau abfahren.» Im Herbst, wenn die Schienen schmierig sind, kann auch die Talfahrt der S10 vom Üetliberghäkel werden: Mit 7,9 Prozent Gefälle ist das die steilste Normalspur-Adhäsionsstrecke Europas.

Zehn Jahre sitzt Norbert Toldo jetzt im Führerstand. «Für mich gab es nie einen anderen Beruf», sagt er und erzählt vergnügt, wie er als Bub jedem Zug nachgeschaut habe, der am Schulhausfenster vorbeibrauste. «Nicht

gerade zur Freude meines Grossvaters.» Grossvater Toldo hatte im Rheintal eine Strassenbaufirma aufgebaut und hoffte natürlich, der Enkel werde bei ihm einsteigen. Doch der machte erst mal eine Lehre als Maschinen-schlosser. Dann ging er für seine Lehrfirma nach Algerien, um eine russische Werkzeug-maschinenfabrik aufzumöbeln zu helfen.

LOKFÜHRER ALS ZWEITE KARRIERE

Aus den geplanten drei Monaten wurden dann fünf Jahre – eine spannende Zeit, während der der junge Schweizer in dem riesigen Land eine Viertelmillion Kilometer zurücklegte und die unterschiedlichsten Wohnsituationen kennen lernte: vom Hotelzimmer mitten in Algier über einen traumhaften Bungalow am Meer bis zur sozialistischen Plattsiedlung, wo sich zehnköpfige Grossfamilien in drei kleinen Zimmern zusammenquetschen mussten.

Seine alte Liebe zur Bahn trug Norbert Toldo in dieser ganzen Zeit mit sich herum. Dann, mit 38, wollte er seinen Bubentraum endlich verwirklichen. Er meldete sich bei den SBB. Doch die trauten dem Spätberufenen den Stress im Führerstand nicht ganz zu. Eine Einschätzung, die schwer nachvollziehbar ist, wenn man dem heute 48-Jährigen zuschaut, wie er, die Heizermütze auf dem Kopf, mit grösster Gelassenheit die Instrumente «seiner» Maschine bedient. Heute kann er mit der streckenmässigen Beschränkung aufs Sihltal und den Üetli leben. Und diese Beschränkung hat auch Vorteile. Personenunfälle, wie sie für viele seiner Kollegen bei den SBB traurige Realität sind, hat er Gottlob noch nie erleben müssen.

ENGAGIERTER GENOSSENSCHAFTER

Norbert Toldo ist ein geselliger Mensch. Abwechslung vom etwas einsamen Job im Führerstand holt er sich auch bei seiner Vorstandstätigkeit für die gewerkschaftliche Baugenossenschaft Gewobag. Schon 18 Jahre wohnt er jetzt mit seiner Frau Anita und den Söhnen Mario und Sandro in der gleichen Schwamendinger Viereinhälz Zimmer-Wohnung der Gewobag. «Wir haben soeben unsere Statuten revidiert», berichtet er. Die Mietrinnen und Mieter der rund 1700 Wohnungen können jetzt bei umfassenden Sanierungen mehr mitreden.

Die Gewobag, sagt Toldo, habe ihr Arbeiterimage abstreifen müssen, weil der Markt viel mehr Komfort verlange: «Heute, wo jedes Kind einen PC besitzt, kann man Zimmer unter elf Quadratmetern und Wohnungen ohne Geschirrspüler kaum mehr vermieten.» Nicht ohne Stolz erwähnt er, die Gewobag gehöre zu den ersten Genossenschaften, die zu klein gewordene Wohnungen abreissen und durch Neubauten ersetzt – zum Beispiel in Uster, wo ab diesem Herbst anstelle von 18 Doppel-einfamilienhäusern 60 grosszügige und dank eigenem Land auch zahlbare Familienwohnungen entstehen.

IMPOSANTE DAMPFMODELLANLAGE

Norbert Toldo selber bleibt wenig Zeit zum Wohnen. Neben seinem Engagement bei der Gewobag steckt der Bahnfreak den Löwenanteil seiner Freizeit in den Dampfmodellbau. Als Präsident des Dampfmodellclubs der Schweiz (DMC) verbringt er nicht weniger als 25 Stunden pro Woche auf dem DMC-Gelände in der Zürcher Grünau. Dort baut er zusammen mit Clubkollegen im Massstab 1 zu 11 eine der grössten Dampfmodellanlagen der Schweiz auf. Der Club hat das 12 000 Quadratmeter grosse Gebiet günstig von der Stadt mieten können. 2,5 Kilometer Schienen samt dazugehöriger Landschaft werden Toldo und seine Kollegen im Endausbau geschaffen haben. Aber das dauert noch etwa fünf Jahre. Wie geht die Familie mit seinen häufigen Abwesenheiten um? «Bisher gabs keine Probleme», versichert Norbert Toldo. Offensichtlich sind auch die Söhne Mario (18) und Sandro (16) mit dem Bähnlervirus angesteckt. Wenn sie neben ihren Pfadi-Aktivitäten noch freie Zeit haben, kommen auch sie in den Dampfmodellclub. Mario lernt Polymechaniker und fertigt bereits nach väterlichen Skizzen Maschinen-teile an. Einmal im Monat kommt auch Frau Toldo mit aufs DMC-Gelände. Zusammen mit den Kollegen wird dann grilliert und ein gutes Glas Wein getrunken. Das Abwaschen besorgt selbstverständlich die Spülmaschine.

«Ich bin ein glücklicher Mensch», sagt Norbert Toldo von sich. Und er steckt voller Pläne. Endlich die rote SZU-Modelllok EM 3/3 fertig bauen. Oder mit dem selbst umgebauten alten Postauto verreisen, zuerst nach Österreich, später in den hohen Norden.

wohnenextra



100 Jahre Bahn –
so könnte die Erfolgsgeschichte weitergehen

Bahnland Schweiz, Autoland Schweiz

Text: Johannes von Arx*

Mit der Gründung der Schweizerischen Bundesbahnen vor hundert Jahren begann eine Bahngeschichte, die bis in jüngste Zeit von stets neuen Meilensteinen gekennzeichnet ist. Weder dichtes Schienennetz noch Taktfahrplan und (meist) schweizerische Pünktlichkeit vermochten jedoch der Motorisierung und Zersiedelung unseres Landes Einhalt zu gebieten. Neben dem weiteren Ausbau der Bahn wäre deshalb für die Zukunft ein Überdenken unserer Mobilität nötig.



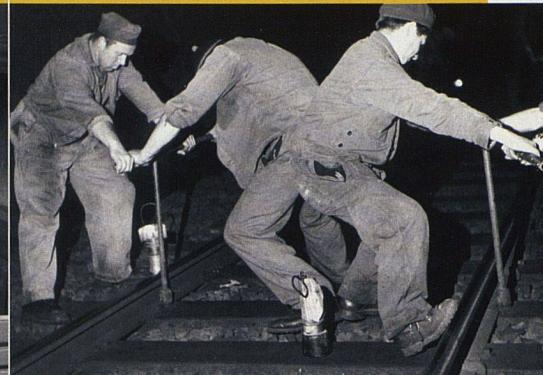


Historischer Schnellzug von 1930.

Reisende in einem Drittklasswagen.



Arbeiter beim Gleiseinbau 1950.



Vor gut 175 Jahren fuhr in England zum ersten Mal eine Bahn auf Schienen, vor gut 150 Jahren hielt die Eisenbahn Einzug in der Schweiz und vor genau 100 Jahren kamen wir zur Bundesbahn, unseren SBB. Damit war der Weg frei zu einer koordinierten und sinnvollen Weiterentwicklung des Schienenverkehrs. Denn zuvor hatte das rasch wachsende Bahnnetz bisweilen wie Unkraut gewuchert. Paradebeispiel dafür ist der Wettbewerb zwischen den grossen Privatbahnen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. So baute die damalige Nationalbahn aus Konkurrenzgründen eine Linie parallel zu den existierenden Städteverbindungen. Das Unternehmen setzte auf die Strecke Singen-Etzwilen-Winterthur-Zürich Seebach-Baden-Oberstadt-Zofingen – und machte mangels Passagieraufkommen prompt Konkurs damit.

Immerhin dienen heute die meisten Abschnitte dieser Strecke verschiedenen Regionalbahnen und der S-Bahn Zürich. Sie bilden Teil eines der dichtesten Bahnnetze der Welt. So gesehen hat die damalige Hyperaktivität im Bahnbau auch ihr Gutes. Der Rückkauf durch

den Bund, gefordert in einer überwältigenden Volks- und Ständemehrheit am 20. Februar 1898, wurde indessen nicht nur durch die Misswirtschaft provoziert, sondern auch durch Probleme mit der Sicherheit – offensichtlich geworden nach der Eisenbahnkatastrophe auf der Brücke bei Münchenstein 1891 – sowie durch ein schlechtes, unkoordiniertes Zugsangebot.

100 JAHRE VOLLER HERAUSFORDERUNGEN

Die Gründung der SBB bildete eine Art Grundstein zu einer Erfolgsgeschichte, die die ersten hundert Jahre wohl noch lange überdauern wird. Und dies trotz zwei gravierenden Hemmschuhen in der Entwicklung nach dem Zweiten Weltkrieg: Zum einen wurde der weitere Ausbau der SBB aus Überlegungen der Konjunkturpolitik zurückgestellt, denn man wollte – in einer grundsätzlich richtigen Haltung – Grossinvestitionen auf eine zu erwartende Rezessionszeit verschieben. Zum Glück für die Wirtschaft, zum Pech für die Bahn stellte sich sehr lange keine Krise ein. Gravierender wirkte sich aber die explosionsartig wachsende Konkurrenz durch das Auto aus. Über das ganze letzte Jahrhundert waren die Herausforderungen riesig: Elektrifizierung im zweiten und dritten Jahrzehnt, Bahnhofsbauten, Modernisierung der Rollmaterialflotte von Holz- zu Stahlwagen und in jüngster Zeit Reisewagen in modernster Alubauweise, Projekte für neue Linien, Bau der neuen Alpentransversalen, Taktfahrplan, Bahn 2000 erste Etappe, S-Bahnen in mehreren Städten, Verkehrsverbünde, moderne Lokomotiven, Doppelstock-Intercitys, Neigezüge, Bahn 2000 zweite Etappe (siehe Tabelle Seite 5).

AUSGEZEICHNETE BILANZ

Natürlich haben auch wir immer wieder Anlass zu Ärger, etwa weil ein Zug zwölf Minuten Verspätung hat, ein Bahnhof nicht sauber ist oder am Bahnschalter nicht auf eine preisgünstigere Variante aufmerksam gemacht wird. Dabei können die allermeisten Menschen auf diesem Planeten nur träumen von unserem fast beispiellos vernetzten System von Bahn, Bus, Schiff und was an öffentlichem Verkehr so alles fährt, vom Komfort, der hohen Sicherheit, meist ausgezeichneten Anschlüssen, der Sauberkeit unserer Bahnen... Und die Bevölkerung der Schweiz weiss es im allgemeinen auch zu schätzen, denn nur in Japan wird mehr Bahn gefahren. In Europa führt die Schweiz mit Abstand. Dabei sind statistisch nur die SBB und BLS (UIC-Mitglieder) berücksichtigt. Waren auch die RhB, Jurabahn, der Regionalverkehr Mittelland sowie alle anderen kleinen und grossen Privatbahnen berücksichtigt, sähe alles nochmals rosiger aus.

Auch beim Binnengüterverkehr (Ein-, Ausfuhr und Transit sind Sparten, auf die wir nur sehr begrenzt Einfluss haben) präsentiert sich eine recht gute Bilanz. Im Gegensatz zu unseren Nachbarländern pflegen wir das dichte Netz von 1800 Anschlussgleisen, über die Güter regelmässig direkt von einem Betrieb zum andern gelangen. Weitere 1200 sind noch vorhanden, fristen aber ein Dasein als Biotop, als Lebensraum für verschiedenste Kleintiere. Sie könnten wieder aktiviert werden, wenn der Druck auf eine möglichst umfassende Umlagerung auch für den Binnenverkehr steigt. Wo kein Anschlussgleis vorhanden ist, wird die Ware per Lkw zum nächsten Terminal gefahren, wo es auf die Bahn umgeladen wird. ▶

Die Umstellung von Dampf auf Elektrizität war eine der ersten grossen Herausforderungen für die vor hundert Jahren gegründeten SBB.

Leichtes Rollmaterial
zeichnet die heutige Bahn
aus, hier brandneu bei
der Seetalbahn ...

... oder beim ICE-Neigezug
nach Stuttgart.

Sicherheit auf Schienen
dank Hightech.



Der Bahnhof Zürich-
Stadelhofen von Santiago
Calatrava, stimmungsvolle
Architektur für den Vororts-
verkehr.

flüchten (wohl auch mit dem Auto) am Wochenende an ruhige Orte (Zwangsmobilität). Und die Leute, die auf dem Land wohnen, leiden zunehmend unter dem Durchgangsverkehr. Umfahrungsstrassen sollen Entlastung bringen. So steigt unentwegt die Nachfrage nach Verkehrsraum.

Ein entscheidender Teil dieser Verkehrspolitik besteht in der jahrzehntelangen Investitionspolitik. Speziell in den Sechzigerjahren floss permanent fünf- bis sechsmal so viel Geld in den Strassenbau wie in die Bahn. Noch in den Neunzigern lag das Verhältnis stets bei fast 2:1. 2000 wurde für die Strasseninfrastruktur 4,2 und für die Schieneninfrastruktur 2,9 Milliarden Franken – Bahn 2000 und Neat zum Trotz – ausgegeben. Damit ist das Stichwort Bahnzukunft gefallen. Bekanntlich wird zur Zeit mit voller Energie auf die Eröffnung von Bahn + Bus 2000 erste Etappe am 19. Dezember 2004 hingearbeitet.

STIEFKIND RAUMPLANUNG

Bei solchen für den öffentlichen Verkehr vergleichsweise positiven Zahlen müsste man eigentlich schliessen dürfen, dass dafür der Auto- und Lkw-Verkehr entsprechend niedrig ist. Der Blick auf die morgendlichen Staus vor den Städten und das Picknick auf der Gotthardautobahn an Feiertagen belegen das Gegenteil. Gewiss, da gibt es die Leute, die noch nie einen Bahnwagen von innen gesehen haben und die deshalb wohl auch alle möglichen Vorurteile pflegen. Oder vor lauter Individualitätssucht nicht merken, in welcher Massengesellschaft sie sich auf den Strassen bewegen. Doch es gibt auch vordergründig legitime Gründe für individuelle Mobilität: weit abgelegen in der Provinz ein Häuschen, das nur schlecht an den öffentlichen Verkehr angeschlossen ist. Das offenbart einen dringenden Nachholbedarf in Sachen Raumplanung. Nicht nur der Verhinderung unendlich wachsender Abhängigkeit vom Auto, sondern auch der drohenden Zersiedelung und Versiegelung wegen muss unbedingt das verdichtete Bauen gefördert werden. Und bei neu geplantem Wohnen und Einkaufen im Grünen muss zwingend im voraus die Frage der umweltfreundlichen Mobilität geklärt werden. Umgekehrt ist es mehr als stossend, dass zahlreiche Bahnstationen – aus welchen historischen Gründen immer, ab und zu auch rein topografischen – weit weg vom Ortszentrum liegen. Hier liegen grosse Chancen, die

Zonenplanung auf solche Schlüsselstellen des öffentlichen Verkehrs auszurichten. Unzählige Menschen, besonders auch Familien, wären glücklich, in der Nähe eines Bahnhofs wohnen zu können, und für den Detailhandel und Kleinunternehmer sind bahnnahe Standorte profitabel. Ein Lichtblick in diesem Zusammenhang ist die klare Politik des Bundesgerichtes, das Einsprachen des VCS gegen Einkaufszentren gutheisst, die vom öffentlichen Verkehr ungenügend erschlossen sind. Wenn die Leute wieder näher zur Bahn rücken, dann wird sie auch vermehrt benutzt, sie rentiert besser, kann ihr Angebot mit Halbstunden- statt nur Stundentakt verbessern, modernerem Rollmaterial. Auf diese Weise wird ein positiver Trend gestützt.

FEHLENDE KOSTENWAHRHEIT

Heute aber bewegen wir uns noch immer grossmehrheitlich in einem ganzen Wust an Teufelskreisen, dessen einer so funktioniert: Die mangelnde Kostenwahrheit und das fehlende Bewusstsein für die Vollkosten des eigenen Autos verleiten zur unreflektierten Benützung (als Velofahrer etwa plane ich meine Fahrten zum voraus, überlege, was alles ich mit einer Fahrt erledigen kann und minimiere damit auch die Umweltbelastung durch Inanspruchnahme von Flächen, ohne die Mobilität an sich einzuschränken). Dadurch werden andere Strassenanwohner gestört; sie fordern eine Umfahrung, ziehen aufs Land oder

NOCH BESSER UND SCHNELLER

Dieses Jahrhundertwerk stellt einen Quantensprung für den öffentlichen Verkehr dar, weil durch zeitlich konzentrierte Ankunfts- und Abfahrtszeiten an den grossen Bahnhöfen stark verbesserte Anschlussverhältnisse nicht nur im Intercity-, sondern auch im Regional- und Lokalverkehr geschaffen werden. Zwei-einhalb Jahre danach verkürzt die Lötschberg-Basislinie die Fahrzeiten aus der Nord- und Westschweiz nach Italien um etwa dreiviertel Stunden. Ab etwa 2014 profitiert auch die östliche Landeshälfte von der Gotthard-Basislinie von noch grösseren Fahrzeitgewinnen. Parallel dazu läuft das Programm zur Verbesserung der Auslandverbindungen.

Damit nicht genug. Nach Zürich, Bern, Basel und St. Gallen erhalten weitere Grossregionen S-Bahn-Systeme: Zentralschweiz, Genf-Lausanne, Tessin, Jura, Jurafuss. Rund die Hälfte davon funktionieren grenzüberschreitend. Bestehende S-Bahnen werden kontinuierlich ausgebaut. Und bereits laufen die Planungsarbeiten für die zweite Etappe von Bahn 2000 auf Hochtouren. Mit diesem Projekt werden die bei der ersten Etappe von Bahn 2000 noch nicht beseitigten Engpässe – zum Beispiel neuer Juradurchstich, Strecke Zürich–Winterthur – beseitigt. Weiter werden

noch dichtere Fahrpläne bis hin zum Viertelstundentakt und mit mehr Direktverbindungen, Fahrzeitverkürzungen, nochmals optimierte Anschlussverhältnisse angestrebt. Zurzeit arbeiten die Kantone unter der Führung des Bundesamtes für Verkehr (BAV) intensiv am Aufgleisen entsprechender Projekte.

Für Schweizer Verhältnisse normal, aber trotzdem bemerkenswert ist, dass alle diese Ausbauschritte vom Volk (auf kantonaler wie eidgenössischer Ebene, bei Verfassungsvorlagen auch von den Ständen) mit meistens starker Mehrheit unterstützt wurden. Paradebeispiel: Die kantonale Vorlage für einen Beitrag von 580 Millionen Franken an einen neuen Durchgangsbahnhof unter dem Zürcher Hauptbahnhof wurde mit nicht weniger als 82 Prozent Ja gutgeheissen. Doch – ich habe es schon angetönt – der Wettbewerb hält unvermindert an. Die Strassenlobby träumt weiter von sechsspurigen Autobahnen, einer zweiten Gotthardröhre, von Seeuntertunnelungen – wie wenn nicht regelmässig die Ozongrenzwerte überschritten würden, wie wenn es nicht die Spur einer Klimaproblematik gäbe und wie wenn nicht – siehe oben – unser Sys-

tem öffentlicher Verkehr mit raschen Schritten perfektioniert würde.

ERFOLGSMODELL FÜR DIE ZUKUNFT

Klare Konsequenz daraus und einzige in Zukunft noch verantwortbare Verkehrspolitik kann deshalb nur sein, strassenseitig blass noch zum Schutz der Anwohner zu investieren und allenfalls so gewonnene Kapazitäten durch Abbau innerorts zu kompensieren (und nicht so wie in Zürich, wo eine Chance vertan wurde, indem bei Einführung der S-Bahn nicht gleichzeitig die Spuren auf den Einfallsachsen reduziert wurden). Innovative Feinverteilungsmittel wie Bus, PubliCar (Rufbus), CarSharing, RailLink, VeloTaxi – soeben in WSG eingeführt – oder das Velo selbst steigern die Attraktivität der Schiene noch mehr. Ein System zudem, das ohne die tägliche Barbarei in Form von rasenden, alkoholisierten, übermüdeten, streitenden, telefonierenden Autolenkern auskommt.

Man stelle sich vor, die Schweiz würde konsequent diesen Weg beschreiten und die Verkehrsprobleme wo immer möglich menschen- und umweltschonend gestalten. Das wäre ein Erfolgsmodell und Vorbild für Städte und Län-

der auf der ganzen Welt, wo die Verkehrsprobleme bekanntmassen teilweise um Grösseordnungen schlimmer sind als in der Schweiz. Und mit dem Export von Rollmaterial und Know-how liesse sich sogar Geld verdienen. Allerdings – wir müssen uns bewusst sein, dass Bahn und Bus zwar umweltfreundlicher sind als das Auto und der Lkw. Doch auch Züge benötigen Rohstoffe, Energie und verursachen Lärm. Deshalb ist es gut, auch darüber nachzudenken, wo die Grenzen der Mobilität und des Geschwindigkeitsrausches liegen. Dazu gibt es ein Schlüsselwort: Entschleunigung.

wohnen extra

* Johannes von Arx
ist freier Bahnjournalist.

Komfortables Reisen im Panoramawagen.



Bahn 2000 wird die Fahrzeit zwischen Zürich und Bern verkürzen und wegen der langen Tunnels für ständige Wechsel von Licht und Dunkel sorgen.



Ein Miteinander umweltfreundlicher Mobilität: Velooverlad.



Besondere Herausforderung für die Bahn: die Expo.02



Zu Besuch bei einer der ersten Eisenbahner-Baugenossenschaften der Schweiz – der EBG Luzern

Wo Alt und Neu sich vertragen



Auf 100 000 Quadratmeter Land entstand vor knapp 100 Jahren die EBG Luzern. Die ersten Häuser der Dorfsiedlung Geissenstein strahlen noch immer den ganz besonderen Charme des Heimatstils aus. Die bauliche Entwicklung seit den Anfangszeiten ist gekennzeichnet von vier Phasen – mit lesbarem jeweiligem Zeitgeist.

Text: Daniel Krucker

Als um 1800 das Reisen zu Bildungs- und Vergnügungszwecken aufkam, wechselten die ersten Luzerner vom Dienst in der Fremde zum Dienst an den Fremden. Kaum eine andere Schweizer Stadt blickt auf eine ähnliche touristische Entwicklung zurück wie Luzern. Schon 1837 kreuzte für die begüterten Touristen auf dem malerischen Vierwaldstättersee ein Dampfschiff. 1856 kam dann die Eisenbahn, und die Urlauber in immer grösseren Mengen. Eine wirklich rasante Entwicklung erlebte der Tourismus aber erst Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts. Und weil die Gotthardbahn Luzern umfuhr und die Stadt damit ihre jahrhundertealte Stellung als

wichtiger Handelsplatz im Nord-Süd-Verkehr über die Alpen verlor, bekam der Tourismus eine noch grössere Stellung. Mit ihm entstanden viele neue Arbeitsplätze und damit wurde Luzern für Auswärtige interessant. Die Bahn baute immer mehr Linien und 1897 erfolgte auch der Anschluss an die Gotthardbahn.

Die Stadt platzte aus allen Nähten. Die Folge: Es herrschte akute Wohnungsnot. Aus dieser Not heraus entstand die Idee der Eisenbahner-Genossenschaften. Die SBB hatten ein vitales Interesse daran, dass ausreichend günstiger Wohnraum vorhanden war. Denn für die Rekrutierung der Arbeiter war es wich-

Die Dorfsiedlung Geissenstein der Eisenbahner-Baugenossenschaft Luzern – hier eine historische Aufnahme der ersten Etappe von 1912–1914.

tig, dass diese in der Nähe wohnen konnten. Mit dem bestehenden Angebot war aber vielerorts der Bedarf nicht zu decken.

INITIANTEN MIT WEITBLICK

Das Personal der SBB schuf ein Jahr vor dem Kauf des Bodens die Voraussetzung für die Gründung der EBG. An einer allgemeinen Versammlung in Zürich wurde der Zusammenschluss in Genossenschaften zur Lösung der Wohnungsprobleme empfohlen. Die SBB sicherten weitgehende Finanzierungsbeihilfen zu. Am 18. Mai 1910 fand die Gründungsversammlung der EBG Luzern statt. Schon vorher hatten die Initianten Albert Wyss, Werner

Hänggi und Fritz Rufer auf eigenes Risiko das Land gekauft. Trotz der Wohnungsnot eine wahrhaft mutige Tat dieser einsatzbereiten Eisenbahner. 175 000 Franken kostete das Grundstück. Nach Abzug von Wald und Gebäulichkeiten (Biedermeier-Herrschaftshaus mit dazugehörigem Bauernhaus und Scheune) betrug der Preis für das Bauterrain CHF 1.50 pro Quadratmeter.

Grundlage für einen ersten Bebauungsplan war ein Wettbewerb. Das Grundstück lag damals ausserhalb der Stadt, also wünschten sich die Genossenschafter nebst gesunden, erschwinglichen Wohnungen einen Dorfplatz, einen Brunnen, einzelne Geschäfte, vielleicht eine Badegelegenheit und eine Wirtschaft. Zu den Häusern sollten Gärten gehören, um den Bewohnern eine beschränkte Selbstversorgung zu ermöglichen. Noch heute verfügen alle Wohnungen, die bis in die 50er-Jahre ge-

baut wurden, über einen eigenen Gemüsegarten. Von Anfang an sicherten sich die Luzerner Eisenbahner die Sympathie und Unterstützung wichtiger Bürger der Stadt. So zum Beispiel des liberalen Politikers und Finanzanwaltes L.F. Meyer, der der EBG Luzern als Aufsichtsratspräsident während Jahrzehnten die Treue hielt. Ihm zur Seite stand Fürsprecher Josef Albisser, der spätere Bundesversicherungsrichter. Zwei politische Gegenpole hatten sich hier zu gemeinsamem Wirken zusammengefunden. Durch diese geschickte Ämterverteilung pflegte die EBG Luzern gute Verbindungen zur bürgerlichen Seite (Banken/Versicherungen) und war damit auch in ihren Anfangszeiten finanziell nicht einseitig von den SBB abhängig. Gleichwohl ist man stolz auf die Geschichte. Und immerhin werden noch etwa ein Viertel der Wohnungen von Eisenbahnern bewohnt.

PANOPTIKUM VERSCHIEDENER BAUSTILE

Die Dorfsiedlung Geissenstein ist in verschiedener Hinsicht von besonderer Bedeutung. Fast schon einzigartig ist, dass auf relativ kleinem Raum vier unterschiedliche Bauphasen zu betrachten sind. Jede davon widerspiegelt den damaligen Zeitgeist.

1. Bauphase 1912–1914

Es wurde lediglich ein Drittel der vorgeschlagenen Gesamtüberbauung realisiert. In dieser Phase entstand eine Mischung von offener und geschlossener Bauweise – das Ganze im unverkennbaren Heimatstil.

2. Bauphase 1932–1934

In einer zweiten Etappe baute man dreigeschossige Blöcke mit karger Detaillierung. Gegen Kriegsende und in den frühen 50er-Jahren wurde die Bebauung unter Rückbesinnung auf die einheimische Bautradition (Landi-Einfluss) ergänzt.

3. Bauphase 1961–1965 / 1969–1975

Die dritte Phase präsentiert sich als Kind des ungebremsten Baubooms. Hatte man früher auf die Topografie Rücksicht genommen, wurde das Gelände nun den Gebäuden angepasst. Am Dorfeingang wurden zwei Gebäude abgebrochen. Andere Abbruchpläne wurden dann glücklicherweise doch nicht ausgeführt. So blieb die Qualität der noch bestehenden Dorfanlage erhalten.

4. Bauphase 1989–1991

In einer offenen Quartierplanung erarbeiteten die Genossenschafter Analyse und Pflichtenheft als Grundlage für die Durchführung eines weiteren Wettbewerbs. Die Gebäude aus dieser Phase nehmen die Formensprache und Elemente des alten Dorfkerns auf und ergänzen diesen Siedlungskern.

Heute ist das bauliche Leben der EBG Luzern geprägt von Sanierung und Verdichtung der Siedlung Waldweg (2. Bauphase). Die laufenden und zum Teil schon abgeschlossenen Arbeiten umfassen sowohl die energietechnische Erneuerung der Fassaden als auch die Vergrösserung des Wohnraumes. Außerdem wird mit Aufstockungen und Anbauten neuer Wohnraum geschaffen.

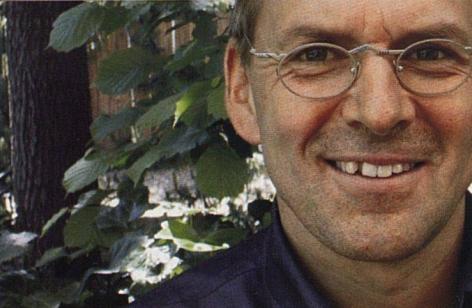
EIGENER WEIN

Die relativ kleinen Einheiten und grosszügigen Aussenflächen fördern das aktive Zusammenleben in der Siedlung. Sicher spürt auch die EBG Luzern, dass immer mehr Leute einfach nur günstigen Wohnraum suchen und nicht mehr aus ideologischen Gründen in eine Genossenschaftssiedlung ziehen. Gleichwohl gibt es «viele Leute, die über die Grenzen ihres eigenen Grundstückes hinaus Kontakte pflegen und zusammenkommen», freut sich der Präsident der EBG Luzern, Andi Willinig. Die Bewohnerinnen und Bewohner dürfen sich sogar auf ein Fest freuen, an dem «haus-eigener» Wein kredenzt wird. Ein kleiner Rebberg in der Siedlung macht möglich. Die EBG Luzern: eine Genossenschaft, verpflichtet der Tradition und den Anforderungen und Bedürfnissen der heutigen Zeit.

wohnenextra

Der damalige Charakter konnte bewahrt werden.

Neu und Alt in der Siedlung Geissenstein.



Unter anderem für die geglückte Aufwertung ihrer Sechzigerjahrgebauten – hier mit seitlichen Anbauten – erhielt die Genossenschaft den Heimatschutzpreis.

Genossenschaftspräsident Andi Willinig ist stolz auf das aktive Zusammenleben in der Siedlung.

Der Zentrumsbereich der Siedlung Schleipfe 1 nach der Fertigstellung im Jahr 1991.



Foto: BG



In Spreitenbach findet sich der grösste Rangierbahnhof der Schweiz – im Bild der so genannte Ablaufberg, wo die Güterwagen sortiert werden.

Foto: Richard Liechti

Die Eisenbahner-Baugenossenschaft Spreitenbach besitzt eine Vorzeigesiedlung

Architektenraum im (un)heimlichen Eisenbahnerdorf

Den Angestellten des grössten Rangierbahnhofs der Schweiz bietet die Eisenbahner-Baugenossenschaft Spreitenbach günstige Wohnungen – unter anderem in der ungewöhnlichen Siedlung Schleipfe 1, die sich vor zehn Jahren anheischig machte, das Wohnwissen des 20. Jahrhunderts in die Praxis umzusetzen. Ein gescheiterter Versuch?

Spreitenbach muss man niemandem erklären. Jeder kennt die «Shopping City der Nation», zumal aus der Perspektive des Autofensters, erinnert sich an Parkhäuser, die Abholrampe fürs «Billy»-Regal, die Heimfahrt entlang von Wohnblöcken und Hochhäusern, die Frage, wer hier wohl leben möge, auf den Lippen. Natürlich ist das nur eine Seite der Medaille. Wer sich die Mühe nimmt, wird nicht nur einen alten Ortskern mit Stall und Kuh finden, sondern feststellen, dass hier Menschen leben, deren Alltag mit dem bekannten Bild Spreitenbachs wenig zu tun hat.

GÜTERWAGEN SORTIEREN

Zu ihnen gehören die rund 250 Angestellten des Rangierbahnhofs Limmattal. Unweit der Einkaufsmeile öffnet sich der Blick über ein imposantes Feld mit nicht weniger als 70 Gleisen. Dorthin rollen täglich 120 Güterzüge, deren Wagen mit Computerhilfe sortiert werden, um anschliessend als neu formierte Züge wie-

Text: Richard Liechti

der auf die Reise geschickt zu werden. 50 Kilometer Rollmaterial passiert hier jeden Tag die Sortierstelle, den so genannten Ablaufberg, nirgends in der Schweiz sind es mehr. Wer hier arbeitet, trägt meist orange Überkleider, gehört in die tiefere Lohnklasse – und hat es entsprechend schwer, eine anständige Wohnung zu finden. Wie vielerorts, stellten die SBB deshalb auch in Spreitenbach die Versorgung ihrer Mitarbeiter mit günstigem Wohnraum durch die Gründung einer Baugenossenschaft sicher. Dabei unterscheidet sich die EBG Spreitenbach von anderen Eisenbahnergenossenschaften zunächst dadurch, dass sie noch jung ist. Als der Rangierbahnhof Limmattal wegen der Schliessung anderer Sor-

tierstellen an Bedeutung gewann, entstanden 1984 und 1991 die zwei EBG-Siedlungen. Wer sie besucht, wird eine Überraschung erleben.

WILDER WESTEN IST VORBEI

Mag sein, dass Spreitenbach punkto Bau-tätigkeit bis in die Fünfzigerjahre tatsächlich der Wilde Westen war. In die Gemeindeannalen eingegangen ist jedenfalls die Anekdote vom Architekten, der die Gunst der fehlenden Bauordnung zu nutzen versuchte und begann, mitten im grünen Tal ein Hochhaus zu bauen – bis ihn beim sechsten Stock der schon damals wachsame Heimatschutz stoppte. In den Achtzigerjahren dagegen, als im Gebiet «Schleipfe» die erste Siedlung der

Eisenbahner entstand, hatte die Gemeinde die Lehren aus dem zu raschen Wachstum gezogen. Ein Gestaltungsplan bestimmte nun die Entwicklung des am Ortsrand gelegenen Areals. Er verfolgte hohe Ziele: «architektonisch und städtebaulich gute Überbauungen», «urbaner Charakter mit Einbindung der Landschaft» und gar die «Schaffung alternativer Wohnformen».

Diese Forderungen vermochte keine der fünf Siedlungen in der Schleife einzulösen, auch nicht diejenige der Eisenbahner. Sie bot konventionelle Familienwohnungen – die den Bedürfnissen der Bewohnerschaft offenbar entsprachen. Bei der Planung ihrer zweiten Siedlung, auf demselben Areal gelegen, schlug die Genossenschaft den Behörden in Bern jedenfalls eine ähnliche Überbauung zur Genehmigung vor. Die Generaldirektion jedoch befand, der Standort biete die Möglichkeit, die Pfade des oft Praktizierten zu verlassen. Sie überzeugte die Genossenschaft, den Architekten Jacques Schader, einen der «Grandseigneurs» der Schweizer Nachkriegsmoderne, mit der Planung zu betrauen. Hier, in der Schleife in Spreitenbach, erhielt der emeritierte ETH-Professor Gelegenheit, jahrzehntelange Wohnforschung in die Tat umzusetzen.

EINE AUSNAHMESIEDLUNG

Für die 1991 fertig gestellte Überbauung finden sich in Schweizer Agglomerationsgemeinden wohl kaum Pendants. Die Flachdach-

siedlung mit den zwei Zeilen ist verwinkelt und verspielt, lädt ein zum Entdecken aller möglichen Details, die aus der Vielfalt an Wohnungstypen entstanden sind. In einer Hauptgasse zwischen den Zeilen soll das Siedlungsleben stattfinden, eine zweite, quer dazu, dient auch den Quartierkindern als Weg zur nahen Schule. Sie besitzt eine Überdachung, die geschützten Spielraum bietet und auf der zwei «Container» aufgebaut sind, die gemeinsame Räume und das Genossenschaftsbüro beherbergen. Eternit, Rohbeton und auflockernde Farbtäfel bestimmen das Bild. 08/15-Wohnungen gibt es hier keine. In zwei verschiedenen Hausarten finden sich jeweils sechs bis sieben Wohnungen (insgesamt sind es 69) unterschiedlicher Größen und Typen. Da erstreckt sich eine Viereinhälzbimmerwohnung schon mal über vier Stockwerke: zuunterst das Wohnzimmer (mit Terrasse), im Zwischengeschoss eine Küche mit reichlich Platz für den Esstisch und einem kleinen Balkon, weiter oben Zimmer, die keine Nutzung vorwegnehmen, und zuoberst eine stattliche Dachterrasse. Wohnungen, für die man in Zürich vergeblich Schlange stünde.

THEORIE UND WIRKLICHKEIT

Genossenschaftspräsident Walter Angst weiss jedoch, dass die Siedlung nicht nur Freude bereitet. Man lebt hier tatsächlich dicht aufeinander. Erschwerend wirkt sich aus, dass die meisten Bewohner Schicht arbeiten, widerhallendes Kinderspiel und abendliche Treffen der Jugendlichen in den Erschliessungsgassen deshalb leicht zum Ärgernis werden. Und: Der sprichwörtliche Blick in den nachbarlichen Kochtopf gehört zum Alltag, ja ist Teil des Konzepts des Architekten, der damit Kontakte zu fördern glaubte. Neben der dichten Siedlungsstruktur lagen ihm die öffentlichen und halböffentlichen Bereiche besonders am Herzen. Trotz des «Aufforderungscharakters des Gemeinschaftsbereiches als Sammelpunkt für Sozialkontakte» (Leitbild) mag dies für manchen zu viel des Guten sein.

Das Ringen um Details zwischen Genossenschaft und Architekt war zäh, das verschweigt auch die Eröffnungspublikation der SBB nicht. Schon möglich, dass bereits der Gestaltungsplan an der Wirklichkeit vorbeizielte, als ihm gerade an dieser Stelle ein «Agglomerationskonzept für eine ausschliesslich städtisch strukturierte Bevölkerungsschicht und Bewohnerschaft» vorschwebte. Zehn Jahre später erzählt der Genossenschaftspräsident, der häufigste Grund für Auszüge sei der Erwerb eines Eigenheims, vorzugsweise im Grünen – so viel zur «städtischen Struktur der Bewohnerschaft».

WER PASST SICH AN?

Nicht minder weltfremd gibt sich der damalige SBB-Chefarchitekt, der das Scheitern gewisser Ideen Schaders mit einer Gesellschaft erklärt, die eben «(noch) an die selbst aufer-

legten Konventionen glaubt». Ob man da das Ziel nicht bisweilen aus den Augen verloren hatte – nämlich angemessene Wohnungen für Lokführer, Postbeamte und nicht zuletzt die meist ausländischen Gleisarbeiter zu bauen? Schliesslich konnte man gerade von Letzteren, in jüngerer Zeit meist aus Südosteuropa stammend, kaum die Abkehr vom «Mythos Familie» (Eröffnungspublikation) erwarten. Nicht zu überhören ist bei all dem jedenfalls der Unterton, die Mieterschaft möge sich doch der beispielhaften Architektur anpassen.

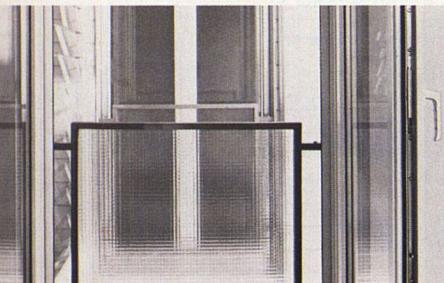
Zehn Jahre später ist klar, dass dies nicht so ist. Genossenschaft und Bewohner haben die Siedlung in mancher Beziehung ihren Bedürfnissen angepasst. Sie ergänzten die mitunter karge Einrichtung, versahen etwa die Dachterrassen mit Schutz vor Sonne und den ärgsten Nachbarblicken, stellten vom Architekten verpönte Pflanzkübel in die Erschliessungsgassen. Gut Gemeintes wie ein Sandhaufen mitten in der Siedlung musste alltagstauglicheren Lösungen weichen. Ärgerlicher war da schon, dass sich viele Apparate und Einrichtungen in den Wohnungen als qualitativ minderwertig erwiesen und schon nach kurzer Zeit ersetzt werden mussten.

PROBLEME BLEIBEN NICHT DRAUSSEN

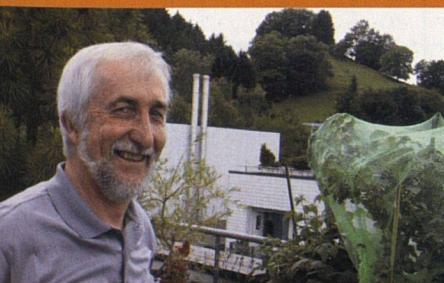
Die kleinen Anpassungen trüben das Bild der Überbauung jedenfalls nicht, deren urbaner Charakter umso mehr auffällt, weil vom Innenhof nur Waldrand und grüne Hügel zu sehen sind. Einzig die Spitzen zweier Hochhäuser und das Verkehrsrauschen erinnern daran, dass wir uns im geschäftigen Spreitenbach befinden. Dessen Probleme machen nicht Halt vor den Toren der Genossenschaftssiedlung. Im Ort mit fast fünfzig Prozent Ausländern, mit Grundschulen, wo Kinder deutscher Muttersprache selten geworden sind, findet sich auch für die schönste Wohnung nur schwer eine Schweizer Familie. Natürlich vermietet man auch an Ausländer, möchte aber, das Schreckgespenst der anonymen Blöcke bei den Einkaufszentren vor Augen, eine verträgliche Zusammensetzung der Nationalitäten. Hinzu kommt, dass moderne Architektur offenbar nicht jedermann Sache ist. Viele Mietinteressenten, so erzählt Walter Angst, zögern die gegenüberliegende konventionelle Siedlung mit ihren Giebeldächern, den rustikalen Holzbalkonen und dem Sichtschutz des baumbestandenen Hofes vor.

Velleicht, so denkt man sich auf dem Rückweg, müssten die damaligen Architekten und Wohnforscher nun, zehn Jahre später, nochmals vorbeikommen, müssten Theorie und Wirklichkeit vergleichen. Oder hat die nächste Generation längst gelernt, unterschiedliche Bedürfnisse der Bewohner einzuplanen, ohne gleich über sie zu befinden? So sehr in Gedanken, verliert sich der Heimkehrer in den Zuggängen zur «himmlischen Einkaufswelt» (Werbeplakat), bleibt orientierungslos stecken zwischen den Parkflächen und Zweckbauten Spreitenbachs.

wohnenextra



Blick vom Essplatz: «Die enge Nachbarschaft zur gegenüberliegenden Wohnung eröffnet den Bewohnern die oft vermisste Möglichkeit einer ungezwungenen sozialen Kontaktnahme», heisst es dazu in der Eröffnungspublikation.



Genossenschaftspräsident Walter Angst auf der Dachterrasse – spriessendes Grün bietet Privatsphäre.

Foto: BG

Foto: Richard Liechti

Hundert Jahre SBB in Buchform

Zum 100-Jahr-Jubiläum der SBB ist ein prächtiger Bildband entstanden. Erleben Sie die Geschichte der SBB von ihren Anfängen bis in die Gegenwart. Unter allen Einsendungen mit der richtigen Lösung verlosen wir fünf Bücher «Der Kluge reist im Zuge – hundert Jahre SBB». Schreiben Sie das Lösungswort des Rätsels

auf eine Postkarte und senden Sie diese bis zum 30. September 2002 an Verlag *wohnen*, Preisrätsel, Postfach, 8057 Zürich. Absender nicht vergessen! Die GewinnerInnen werden ausgelost und sofort benachrichtigt. Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt.

Der Kluge reist im Zuge
Hundert Jahre SBB



Selbst-sucht			Vorname v. Schau-spieler Ganz	Auspuff-ausstoss	Abwen-dung	Vorname des Autors Hamsun	Insel im Zürich-see	Schein-angriff beim Boxen	Sicht-schutz	franz. Land-schaft
unge-hobelter Mensch			Q 5			Zweig-stelle				
franz.: oder			Tat-sachen (engl.)	weibl. Kör-per-teil				Revue-theater	Abk.: Ess-löffel	
Abster-ben von Kör-per-ge-webe		Q 8				lange Stoss-waffe	Haupt-ort von NW			
			Vorname des Polit-ikers Rhodes	Gegen-stand			Q 7	Kurzge-schichte (engl.)		
med.: Lenden-muskel (m. ...)	Stadt auf Sardi-nien	franz. Bild-hauer † 1891				indi-scher Bundes-staat	Initialen von Wallace	franz.: ihre, seine (Mz.)		
Bestie				kess, frech				Ver-geltung, Sanktion	scher-zhaft: US-Soldat	
		Erd-gürtel					Saug-strö-mung	Q 10		Dichter
Sitte, Brauch	Elpost	Kräuter-käse aus dem Kt. Glarus				karge Land-schafts-form	kurzer Ausflug (engl.)			
Vorname v. Schau-spieler Flynn †			Q 2	Teil vieler Buch-staben		irische Graf-schaft			Brut-stätten	
Cognac-güte		franz.: Tabak	arabi-sches Gruss-wort			Q 6	poet.: stand-haft	chem. Zeichen für Neon		
'Killer-wal'	grösste west-fries. Insel (NL)		Streich-instru-ment, Viola			Sport-wette (Kw.)	Ball-drehung	Q 4		
									Abkoch-brühe	Substanz der Gene (Abk.)
			Initialen v. Schau-spieler Hudson	von hier an	Gebirgs-stock in Grau-bünden			ehem. Abk. für Stunde		
Körper	palästi-nensi-scher Politiker					Bier her-stellen				
objektiv			Q 9					schweiz. Radio-, TV-Sender		

KR 5 Rätsel Heftli

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----

Impressum:

wohnenextra

Ausgabe August 02

Beilage zum *wohnen*
Nr. 7-8/02

Herausgeber:
SVW

Redaktion:
Redaktion *wohnen*

Konzeption, Layout und
Druckvorstufe:
Brandl & Schärer AG, Olten

Druck:
gdz AG, Zürich