

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. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 13.03.2025

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



GROSS BAU



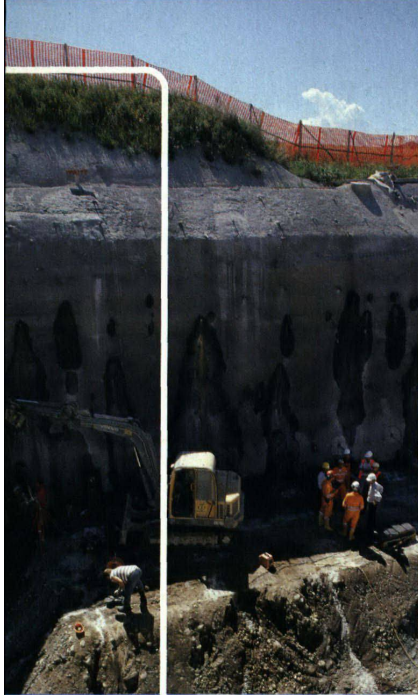
STELLE SBB

Anna Schindler, Text
Hansruedi Riesen, Bilder
Lars Hellman, Karten

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 ambitionöse Plan, muss das gesamte Fernverkehrsnetz im Halbstundenrhythmus spielen und sollen in allen grösseren Agglomerationen S-Bahnen verkehren.



In vier Jahren sollen hier Intercityzüge mit 200 Stundenkilometern durchpreschen – heute ist die Landschaft rund um Langenthal eine faszinierende Grossbaustelle. Für die künftige Schnellspur der Bahn 2000 wird bei Aeschi, Thunstetten, Herzogenbuchsee und Röhrenbach mit Hochdruck gegraben, gebaggert, gebohrt und gesprengt





Projektsomme
CHF 1–10 Mio.



Projektsomme
CHF 11–50 Mio.



Projektsomme
CHF 51–100 Mio.



Projektsomme
CHF 101–200 Mio.

DIE WICHTIGSTEN KÜRZLICH ABGESCHLOSSENEN BAHNHOFPROJEKTE (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	Devanthery + Lamunière, Genève	17 Mio.
Genève	Neubau nationales Unterhaltsgebäude	Richter + Dahl-Rocha, Genève	75 Mio.
Lausanne	Bahnhofumbau	Mondada Architekten, Lausanne	65 Mio.
Montreux	Bahnhofumbau	Rodolphe Lüscher, Lausanne	10 Mio.
Morges	Bahnhofumbau	M. Rüttschi, Lausanne	10 Mio.
Neuchâtel	* Bahnhofumbau	X-Architekten, Neuchâtel	10 Mio.
Olten	Neue Halle Industriewerk	SBB, Ehrenbold, Schudel	8 Mio.
Sion	Bahnhofumbau	Domino Architekten, Genève	5 Mio.

LAUFENDE UND KÜNFTIGE BAUVORHABEN (-2005)			
ORT	PROJEKT	ARCHITEKTEN/GESAMTPLANER	KOSTEN
Aarau	Neues Aufnahmegebäude	Theo Hotz, Zürich	150 Mio.
Baden	Bahnhofumbau	Metron, Brugg	20 Mio.
Basel	Passerelle Aufnahmegebäude	Cruz + Ortiz/Giraudi, Wettstein	78 Mio.
Bern	Erneuerung Aufnahmegebäude	Caretta + Weidmann, KIWI; Jauslin + Stebler, Bern	63 Mio.
Bern	Erneuerung Bahnhofplatz (Dach)	SBB/Marchisella/Wellmann, Zürich	70 Mio.
Brig	Neues Aufnahmegebäude	Wettbewerb läuft	diverse
Genf	Neues Aufnahmegebäude Ost	Wettbewerb läuft	diverse
La Neuveville	«Avec»-Gebäude	HSM Architekten, Spiez	* 4 Mio.
Olten	Konzentration Industriewerk	Stutz und Bolt Architekten, Zürich	50 Mio.
St-Imier	«Avec»-Gebäude	HSM Architekten, Spiez	* 2 Mio.

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 Schnelltrasse 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 Tunneln 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 Trasse dem Neuenburgersee entlang nach Genf. Sie machen die Jurasüdfusslinie zur Paradenstrecke 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 Tunneln 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-Transit» ist wohl das anspruchsvollste Ingenieurbauwerk in der Geschichte der Eisenbahn: Die beiden je 57 Kilometer langen Röhren am Gotthard werden die längsten Eisenbahntunneln 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 Tunnelingang 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

— — — — — Hauptlinien / Tunnels (bestehend)

— — — — — Neubaustrecken / Tunnels

- 1 Drittes Gleis zwischen Coppet und Genf (bis 2004/13,5 km/CHF 280 Mio.)
- 2 Neue Doppelspur von Onnens nach St-Aubin (fertig Mai 2001/CHF 363 Mio.)
- 3 Neuer Tunnel zwischen Vauderens und Siviriez (bis 2003/2,6 km/CHF 72 Mio.)
- 4 Lötschberg-Basistunnel von Frutigen nach Raron (bis 2007/34,6 km/CHF 3,2 Mia.)
- 5 Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist (bis 2004/45,1 km/CHF 1,6 Mia.)
- 6 Drittes Gleis Basel-Muttenz und Adlertunnel bis Liestal (bis 2004/CHF 448 Mio.)
- 7 Ausbau Personenbahnhof und Gleisanlagen Aarau (abgeschlossen/CHF 190 Mio.)





DIE WICHTIGSTEN KÜRZLICH ABGESCHLOSSENEN BAHNHOFPROJEKTE (1987–2000)

ORT	PROJEKT	ARCHITEKTEN/GESAMTPLANER	KOSTEN
Baden	Sanierung, Erweiterung	Metron, Brugg	20 Mio.
Bellinzona	Industrie- und Zentralstellwerk	SBB	15 Mio.
Cadenazzo	Cargo Domizil	SBB	3 Mio.
Chiasso	Zentralstellwerk	SBB	7 Mio.
Glanzenberg	S-Bahn-Haltestelle	Ueli Zbinden, Zürich	2 Mio.
Luzern	Neues Aufnahmegebäude	Ammann, Baumann, Luzern; S. Calatrava, Zürich	200 Mio.
Luzern	Neues Dienstgebäude Süd	Scheitlin, Syfrig, Luzern	8 Mio.
Luzern	Neues Stellwerk	Henggeler, Luzern	5 Mio.
Oberwinterthur	Unterhaltsanlage Neubau	U. Baumgartner, Winterthur	18 Mio.
Stettbach	Bahnhofneubau	Ueli Roth, Zürich	10 Mio.
Turgi	Neues Aufnahmegebäude	Hasler, Schlatter, Werder	2 Mio.
Uster	Bahnhofumbau mit Bushof	Martin Spühler, Zürich	30 Mio.
Winterthur	Umbau Bahnhofgebäude	Stutz und Bolt Architekten, Zürich	40 Mio.
Winterthur	Stadtter	Otto Schwarz, Zürich	28 Mio.
Zürich HB	Neubau Bahnhof Museumsstrasse	Trix und Robert Haussmann, Zürich	140 Mio.
Zürich HB	Perrondächer Hauptbahnhof	Meili Peter Fickert Knapkiewicz, Zürich	10 Mio.
Zürich HB	HB Nordtrakt	Baenziger, Zürich	120 Mio.
ZH-Herder	Unterhaltsanlage	Baenziger, Zürich	40 Mio.
ZH-Stadelhofen	S-Bahnhof	Santiago Calatrava, Zürich	20 Mio.
ZH-Tiefenbrunnen	Stellwerk	Ueli Zbinden, Zürich	3 Mio.
ZH-Vorbahnhof	Stellwerk	Gigon & Guver, Zürich	3 Mio.



LAUFENDE UND KÜNTIGE BAUVORHABEN (~2005)

ORT	PROJEKT	ARCHITEKTEN/GESAMTPLANER	KOSTEN
Affoltern am Albis	Bahnhof	Schock Architekten, Zürich	3 Mio.
Amriswil	Bahnhofumbau	a Wenden Architekten, Amriswil	3 Mio.
Baden	Bahnhofumbau	Metron, Brugg	20 Mio.
Chur	Bahnhofumbau	Brosi, Chur; Clavout, Chur	30 Mio.
Eschlikon	Bahnhofumbau	HMS Architekten, Spiez; Brader Architekten, Dübendorf	1 Mio.
Gisikon-Root, Reiden	«Avec»-Gebäude	HMS Architekten, Spiez	diverse
Horgen	«Avec»-Gebäude	HMS Architekten, Spiez	1 Mio.
Lugano-Veduggio	Cargo Center	SBB	7 Mio.
Rapperswil	Bahnhof	Hornberger Architekten, Zürich	20 Mio.
Schaffhausen	Bahnhofgebäude	Stutz und Bolt Architekten, Zürich	10 Mio.
Weinfelden	Bahnhofumbau	Consoni, Rorschach; Kiradoski, Jedele, Winterthur	6 Mio.
Zürich-Enge	Bahnhofgebäude	Martin Spühler, Zürich	30 Mio.
Zürich-Flughafen	Bahnhofhalle Verkauf	GWJ Architekten, Bern	6 Mio.
Zug	Neues Aufnahmegebäude	Hornberger Architekten, Zürich	65 Mio.



Projektsumme
CHF 1–10 Mio.



Projektsumme
CHF 11–50 Mio.



Projektsumme
CHF 51–100 Mio.



Projektsumme
CHF 101–200 Mio.

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 Bahnhofsrenovierungen sind jahrelange Zangengeburt.

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 Clavout 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 ambitionierten 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.