

**Zeitschrift:** Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design  
**Herausgeber:** Hochparterre  
**Band:** 23 (2010)  
**Heft:** [3]: Unter Gewinndruck : wie SBB Immobilien das Bahnland planen

**Artikel:** Areale unter der Lupe  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-154359>

### **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:** 22.07.2025

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

## 12/13 // AREALE UNTER DER LUPE GEHEMNISKRÄMEREI

Es sollte eine modellhafte Zusammenarbeit zwischen der öffentlichen Hand und der Privatwirtschaft werden und begann mit einem Workshop. Der Entwickler Karl Steiner übernahm darauf das Projekt von Schock + Guyan. Ein Studienauftrag führte zu einem Bebauungsplan von Dietrich, Untertrifaller, Stäheli. Doch die Zonenplanänderung von WG 4 auf WG 5 lehnte das St. Galler Stimmvolk 2006 ab. Danach versprachen SBB, Karl Steiner und die Stadt eine offene Kommunikation. Seither drang nichts mehr an die Öffentlichkeit. Der Entwickler führte trotzdem nochmals einen Studienauftrag durch. Pfister Schiess Tropeano gewannen ihn, die zwei anderen Teilnehmer sind unbekannt. Architekten und Entwickler wollen dazu nichts sagen. Man hört, das Projekt sei für den Entwickler nicht wirtschaftlich. Karl Steiner ist gescheitert, nun wollen die SBB die Planung neu aufgleisen. Christian Tscheulin, Stefan Meyer

### GÜTERBAHNHOF, ST. GALLEN

- > Architektur: offen; Pfister Schiess Tropeano (Studie 2008); Dietrich, Untertrifaller, Stäheli (Studie 2005); Schock + Guyan (Workshop 2001)
- > Fläche: 39 000 m<sup>2</sup> BGF (Abstimmungsprojekt 2006)



^ Der westliche Teil des Areals.



< Der Einschnitt der Appenzeller Bahn.



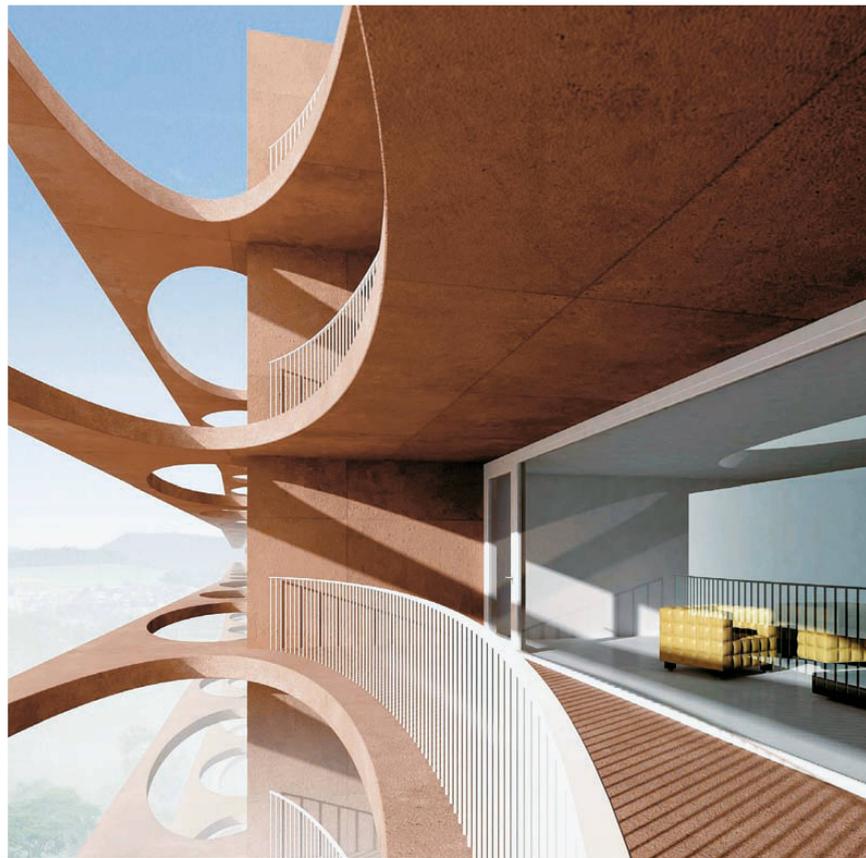
> Erfolgreich versuchte vier Jahre lang eine private Firma, das Güterbahnhofareal zu entwickeln.

## LUXUSWOHNEN MIT BAHNLÄRM

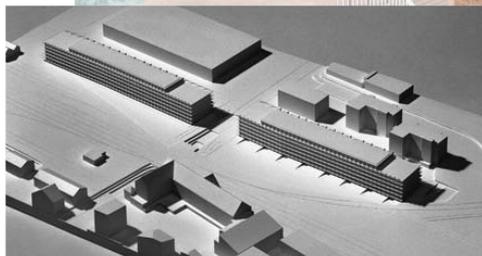
Eine Strasse schneidet das Areal in zwei Teile. Die im Wettbewerb vorgeschriebenen Etappen nutzen die SBB, um das Projekt an zwei Investoren zu verkaufen. Ziel war es, Valerio Olgiatis Siegerentwurf erst nach abgeschlossener Entwicklung weiterzugeben. Die Stadt Zug wandelte das Areal von der Zone für Freihaltung und Erholung in eine Gewerbe- und Wohnzone WG 5 um. Auf dem Areal Nord sind Eigentumswohnungen geplant, im Süden Mietwohnungen. Ein Konsortium hat den nördlichen Teil gekauft. Für das Areal Süd laufen Verhandlungen, auch das Konsortium bemüht sich um den Zuschlag. Auf Anfrage gibt niemand den Preis bekannt. Laut Internetauftritt kostet eine durchschnittliche 4 1/2-Zimmer-Wohnung mit 148 Quadratmeter über eine Million Franken. Die erwarteten Verkaufserlöse betragen fast 100 Mio. Franken. Die Wohnungen sind also für den oberen Mittelstand gedacht. Die Bauherrschaft wirbt mit luxuriösem, zentrumsnahem Wohnen. Dies erstaunt in Zug nicht, verwunderlich sind die Preise aber wegen der Lage direkt an den Bahngleisen. Laut SBB war das Ziel nicht maximaler Gewinn. Emanuel Moser, Philipp Knechtle

### SCHLEIFE, ZUG

- > Bauherrschaft Areal Nord: Konsortium ZugSchleife (Peikert Immobilien, 4B Immobilien)
- > Architektur: Valerio Olgiati, Flims; Axess Architekten, Zug
- > Projektstand: Baubeginn 2010 (Areal Nord)
- > Flächen: 6000 m<sup>2</sup> GSF (Süd), 8400 m<sup>2</sup> GSF (Nord)
- > Investitionen: CHF 165 Mio.



^ Valerio Olgiatis Wettbewerbsentwurf.



< Die zwei Schleife-Areale in Zug: Dieses Jahr will ein Konsortium mit dem Bau des nördlichen Teils beginnen.

>Westlich und östlich der Basler Passerelle liegt der Südpark: Turm und «Blockrand».



✓Herzog & de Meuron bauen die grossmassstäbliche Blockrandbebauung.



## AUFWERTUNG UND RENDITE

Herzog & de Meuron überbauen eine der wertvollsten Landreserven der Stadt Basel: den Südpark, Teil des Entwicklungsprojekts EuroVille. Wirtschaftlichen Aufschwung und städtebauliche Aufwertung wollten die SBB. Das Siegerprojekt des Studienauftrags besteht aus einer grossmassstäblichen Blockrandbebauung östlich der Bahnhofpasserelle und einem 70 Meter hohen Turm westlich davon. Neben einer Seniorenresidenz werden die Basler Kantonalbank und Coop einziehen. Da Coop 2200 Quadratmeter Verkaufsfläche braucht, mussten die Architekten den Innenhof um ein Geschoss anheben. Der Quartierverein spricht von einem positiven Impuls. Doch braucht das «Gundeli», das angrenzende Quartier, eine Aufwertung, die auf kommerzieller Wertschöpfung basiert? Ist eine Seniorenresidenz mit 100 Wohnungen an diesem Ort der richtige Weg, um den 25-Prozent-Wohnanteil zu erfüllen? Das kulturell florierende Quartier verliert ein Areal an die wirtschaftlich optimierte EuroVille.

Thomas Schläpfer, William Fuhrer

### SÜDPARK, BASEL

>Architektur: Herzog & de Meuron, Basel  
 >Projektstand: im Bau, Bezug 2012  
 >Flächen: 4300 m<sup>2</sup> GSF, 35 000 m<sup>2</sup> BGF  
 >Investitionen: CHF 80 Mio. (Anteil SBB)

## VERPASSTE CHANCE IN WIL

Die sechs SBB-Grundstücke in Wil sind über die Stadt verstreut und jeweils nicht grösser als 4000 Quadratmeter. Davon entspricht nur die radial angelegte, denkmalgeschützte Lokremise der Vorstellung von Bahnarealen. Die Stadt kaufte die Remise 1 von den SBB für eine kulturelle Nutzung. Sie richtet sie nun vorerst für Zwischennutzungen im Sommer her; nach drei bis fünf Jahren soll ein definitives Konzept entstehen. Die restlichen Grundstücke gehen in einem Teppich von Wohn- und Gewerbebauten unter. Die zwei südlichen Areale sind verkauft, Umnutzung oder Neubauten sind nicht geplant. Die weiteren Grundstücke liegen in Bahnhofsnähe. Metron bezeichnete sie in einem Konzeptplan von 2008 als Potenzial für die Stadtentwicklung. Das zentrale Grundstück 2 überbauten private Investoren mit einem lieblosen Geschäfts- und Gewerbehaus. Stück für Stück und eher gelangweilt entfernten die SBB die sechs Grundstücke aus ihrem Portfolio. Obwohl kürzlich das Konzept der Stadtentwicklung die Areale zur Verdichtung um den Bahnhof einplante, erwarb die Stadt die Grundstücke nicht und konnte sie auch nicht nach ihren Vorstellungen entwickeln. Eine vertane Chance.

Maik Grosskopf, Urban Freuler

### SECHS GRUNDSTÜCKE, WIL SG

>Instandsetzung Lokremise: Peter Haug, Architekt, Wil  
 >Projektstand: Grundstücke verkauft, teilweise neu bebaut, Umbau Lokremise in Planung  
 >Flächen: 3700 m<sup>2</sup> GSF (Lokremise)

<Beispiel von sechs «kalten» SBB-Grundstücken in Wil: Alle sind verkauft.



✓Frühe Eisenbetonkonstruktion: die Halle in der Lokremise Wil.



^Die Stadt Wil kaufte die Remise und richtet sie nun für provisorische Sommernutzungen her.

## 14/15 // AREALE UNTER DER LUPE DEN KNOTEN LÖSEN

Mitte des 19. Jahrhunderts eröffnete die Schweizerische Centralbahn ihre Hauptwerkstätte in Olten. Die noch ländliche Stadt verschenkte einige Hundert Hektaren Land, damit hier der wichtigste Eisenbahnknotenpunkt der Schweiz entstehen konnte. Heute beschäftigen die SBB auf dem Areal der Industriewerkstätten immer noch mehrere Hundert Angestellte. Doch langsam soll ein neuer Stadtteil entstehen. Seit 2003 ist das Areal nicht mehr in einer Industriezone, sondern in einer Kernzone. Die Denkmalpflege war von Beginn weg am Entwicklungsprozess beteiligt. Gemeinsam mit der SBB-internen Denkmalpflege erstellte sie ein Inventar. Der kantonale Denkmalpfleger Samuel Rutishauser lobt die unüblich gute Zusammenarbeit mit den SBB und den Architekten. Im Studienauftrag entwarfen die Architekten von Bauart bis zu 14-geschossige Neubauten auf kleinen Grundflächen. Bestehende Hallen und Neubauten wechseln sich ab. Von einzelnen Bauten steht nur noch die Konstruktion. Im ständigen Seilziehen mit der Stadt bauen die SBB das Areal jetzt schon um. Stefan Jetten, Selina Rasmussen

SBB INDUSTRIEWERK, OLTEN

- > Architektur: Bauart Architekten und Planer, Bern
- > Projektstand: Gestaltungsplan in Bearbeitung
- > Flächen: 40 000 m<sup>2</sup> GSF, 115 000 m<sup>2</sup> BGF
- > Investitionen: CHF 350 bis 400 Mio. Vollausbau

^ Der Masterplan von Bauart: Ein Puzzle aus bestehenden Hallen und Neubauten.



> Bis zu 14-geschossige Neubauten sollen zwischen den Altbauten entstehen.

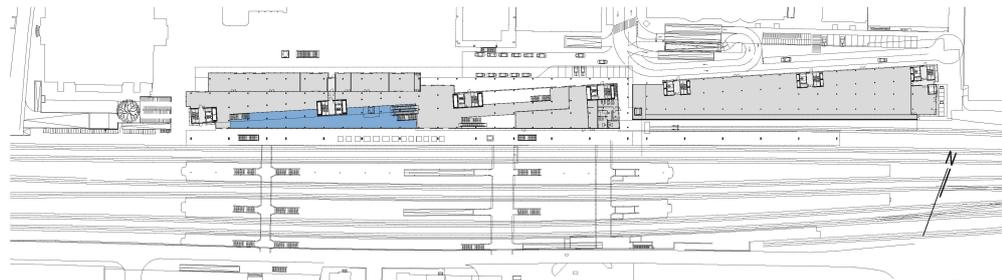


## BAHNHOF- ODER EVENTHALLE

Nach zwanzig Jahren Planen wäre der Neubau des Bahnhofs beinahe gescheitert. Zu gross und unwirtschaftlich schien die Halle. Gegen eine Verkleinerung sprach aber das öffentliche Interesse. Deshalb bezahlte die Stadt 1,6 Millionen Franken an die Halle und bekam als Gegenleistung das Recht, sie während vierzig Jahren an 14 Halbtagen pro Jahr zu nutzen. Laut Stadtbaumeister Felix Fuchs sollen in der Eventhalle Ausstellungen, Empfänge und Präsentationen fürs Stadtmarketing stattfinden. Für die SBB sagt jedoch Martin Karli klar, es handle sich um eine Bahnhofshalle, nicht um eine Eventhalle. In den Plänen ist sie auf den ersten Blick nicht zu finden, grosszügige Verkehrsflächen prägen das Erdgeschoss. Dass es eine Verkehrsfläche und keine Eventbühne ist, zeigt auch die ungünstige Geometrie der 630 Quadratmeter grossen Halle. Sie ist drei Geschosse hoch, 81 Meter lang und 6 bis 10,50 Meter breit. Der Raum wird von Stützen, Galerien und Rolltreppen zerschnitten und ist nicht flexibel nutzbar. Der Wunsch der Stadt nach einer richtigen Eventhalle kam vermutlich zu spät. Sissi Küng, Fanny Ruch

NEUBAU BAHNHOF AARAU

- > Architektur: Theo Hotz, Zürich
- > Projektstand: Eröffnung 1. Etappe 2010
- > Flächen: 10 500 m<sup>2</sup> GSF, 29 000 m<sup>2</sup> BGF
- > Investitionen: CHF 135 Mio.



^ Die Stadt Aarau darf die lang gezogene Bahnhofshalle an 14 Halbtagen pro Jahr nutzen.

> Die dreigeschossige Bahnhofshalle, die im Untergeschoss beginnt.



< Die erste Etappe des Bahnhofs Aarau wird demnächst eröffnet.



^Blick in eine Güterhalle.

↳ Ob Theo Hotz das Güterbahnhofsareal nach seinen Wettbewerbsideen bauen kann, ist noch offen.



↳ Auf dem Areal des Zürcher Güterbahnhofs will der Kanton ein Polizei- und Justizzentrum bauen.



## DER ALIBIPLATZ

Das Volk hat einen Kredit von 490 Millionen Franken bewilligt, das Parlament sieht 700 Millionen auf den Kanton zukommen und der Regierungsrat rechnet heute mit 592 Millionen. Der Kanton will auf dem Areal des ehemaligen Güterbahnhofs ein Polizei- und Justizzentrum (PJZ) bauen. Zurzeit überprüft eine unabhängige Stelle das Projekt. Im politischen Strudel geht das städtebauliche Problem des Zypressenplatzes vergessen. Schon Gigon/Guyer schlugen ihn im Masterplan vor. Weil sich einzelne private Eigentümer wehrten, gilt der Gestaltungsplan nur für das PJZ und eine anschließende Reservezone. Die Atel Installationstechnik (AIT) will nun zwei Bürobauten abbrechen und durch einen Neubau ersetzen. Damit würde der öffentliche Zypressenplatz vom Quartier abgeschottet. Stadt und Kanton gründeten eine Arbeitsgruppe, die der AIT einen Landtausch vorschlägt. Zweites Problem: Wie kann ein Platz, der zwei Seiten von einem Polizei- und Justizzentrum gefasst ist, belebt werden? Der Platz könnte zu einem reinen Vorplatz verkommen. Franziska Eggenberger, Michael Mader

GÜTERBAHNHOF/ POLIZEI- UND JUSTIZZENTRUM (PJZ), ZÜRICH

> Architektur: Gigon/ Guyer, Zürich (Masterplan); Theo Hotz, Zürich (PJZ)

> Projektstand: Baueingabe, Bezug offen

> Fläche: 64 000 m<sup>2</sup> GSF

> Investitionen: CHF 592 Mio.



^Das Siegerprojekt von Birchmeier Uhlmann und Park Architekten für das Westlink-Areal in Zürich-Altstetten.

## DIE GEFEUERTEN ARCHITEKTEN

Nördlich des Bahnhofs Zürich-Altstetten treffen sich die wertschöpfenden Interessen der SBB mit denjenigen der Stadt. Die SBB planen ein Geviert mit vier Bauten namens Connex, Plaza, Kubus und Tower. Gleichzeitig wird hier eine neue Tramlinie enden. Birchmeier Uhlmann und Park Architekten hatten den Studienauftrag gewonnen. Mit dem Bau hätte längst begonnen werden sollen. Auf Anfrage verweisen die Architekten auf die SBB. Der zurückhaltenden Kommunikation der SBB war zu entlocken, dass aufgrund von Meinungsverschiedenheiten die Zusammenarbeit beendet sei. Dasselbe sagten Park Architekten. Weiter teilten die SBB mit, dass nun das Atelier ww den Auftrag bearbeite, jedoch das Büro nicht befugt sei, Informationen herauszugeben. Den Auftrag erhielt damit ein Wettbewerbssteilnehmer, der ohne Rang aus dem Verfahren ausgeschieden war. Das Büro arbeitet am Connex- und Plazagebäude, für den Tower und den Kubus läuft ein neuer Wettbewerb, der sich auf den Städtebau des einstigen Siegerentwurfs stützt. Markus Bosshard, Flavia Ehrbar

WESTLINK, ZÜRICH

> Architektur: Birchmeier Uhlmann und Park Architekten (Wettbewerb); Atelier ww (Connex, Plaza); Tower und Kubus offen

> Projektstand: Baubeginn 2010 (Connex, Plaza), Studienauftrag 2010 (Tower, Kubus)

> Flächen: 23 000 m<sup>2</sup> GSF, 65 000 m<sup>2</sup> BGF



<Das Atelier ww bearbeitet das Projekt weiter, nachdem die SBB die Zusammenarbeit mit dem Siegerteam beendeten.