

Fingerzeig

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **2 (1989)**

Heft 3

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Nutzungsbedingungen

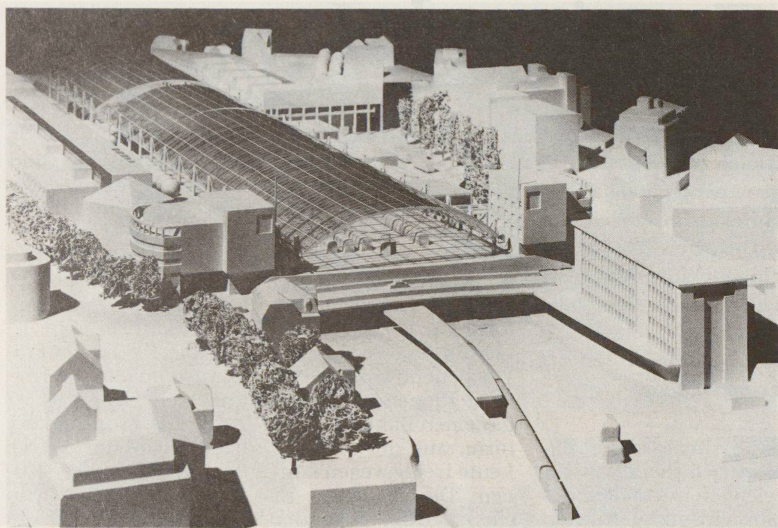
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Eines von sechs prämierten Projekten: der Bahnhof Chur, dessen mächtige Glaskuppel freie Rundschau erlaubt.

FOTO: RICHARD BROSI

Bahnhöfe im Umbau

Sechs prämierte Bahnhofprojekte im Architektur-Forum Zürich – Luzern, Schaffhausen, Thun, St. Gallen, Nyon, Chur: eine Auswahl aus den zurzeit laufenden SBB-Wettbewerben.

Das frühe Reiseerlebnis und dessen Reiz, mit dem Bahnhof als erster Station eine neue Welt zu betreten, kann der heutige Zugfahrer kaum mehr nachvollziehen: Die vom aufbrechenden Industriezeitalter gebauten «Heiligen Hallen der Eisenbahn» sind meist nur unterirdisch zu erreichen, vorbei an «Shop-Villes», ausgerichtet auf ein Heer von Pendlern.

Den veränderten Ansprüchen an die alten Stationen soll mit Neu-, Um- und Erweiterungsbauten der bestehenden Bahnhöfe Genüge getan werden.

Herausforderung

Die zentrale Stellung, die die meisten dieser Gebäude heute im städtischen Gefüge einnehmen, macht solche Bauaufgaben zu neuen Herausforderungen für Architekten und Stadtplaner. Die SBB tragen diesem Umstand Rechnung – und schlagen

damit den Bogen zu ihrer eigenen Frühzeit, indem sie für die einzelnen Bauvorhaben wieder vermehrt Wettbewerbe ausschreiben.

Aus den zurzeit laufenden SBB-Wettbewerben zeigte das Architektur-Forum Zürich eine Auswahl von sechs prämierten Bahnhofprojekten: Luzern, Schaffhausen, Thun, St. Gallen, Nyon und Chur. Die Beispiele machen deutlich, dass die SBB trotz der teilweise neuen Nutzungsbestimmungen an den Grundsätzen ihrer Architekturtradition festhalten: einfache, zweckgebundene Bauweise; Bahnhallen, die den Gesamtbau bestimmen; Nüchternheit der Ausstattung; «Turmfeindlichkeit» im Bereich des Bahngeländes.

Der baulich am weitesten fortgeschrittene Bahnhof Luzern wird als einer der letzten in der Schweiz weiterhin als reiner Kopfbahnhof bestehen; ein Portalbogen bleibt von dessen alter Bausubstanz – quasi als Reminiszenz an eine vergangene Eisenbahn-epoche. In Chur soll eine mächtige Glaskuppel dem Reisenden den Blick auf die Bündner Berge freigeben. Nyon erhält einen völlig neuen Bahnhof mit «Centre administratif», Wohnungen und einem

«Parc public». In Thun wird der Vorplatz neu gestaltet und genutzt, wobei hier in einer Überarbeitung des Projekts von 1981 ein halbrunder, vorgelagerter Gebäudeteil auf dem entstehenden Bahnhofsplatz einen ursprünglich dort geplanten Turm ersetzt. Ebenso wie in Thun sind auch für St. Gallen und Schaffhausen keine neuen Aufnahmegebäude vorgesehen: Ausgefüllt werden hier die Gelände «hinter den Geleisen».

Neue Funktion

Diese räumlichen Erweiterungen dienen nicht nur den SBB: Allen voran erhalten die PTT mehr Platz; daneben werden Wohnungen und Büroräume geschaffen.

Dass moderne Bahnhöfe noch weitere Funktionen zu erfüllen haben, als bloss an- und abfahrende Züge und Reisende vorübergehend zu versammeln, wurde spätestens seit dem «klossalen» HB-Südwest bewusst: Zu Dienstleistungs- und Konsumzentren profaniert, sind sie Ausdrucksträger einer individualistischen Gesellschaft, die ihren wahren Götzen im Automobil sucht und findet.

PATRICIA GRZONKA

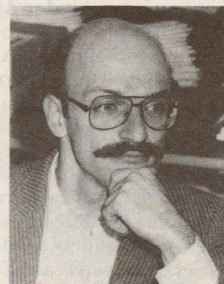
Sumpfblieten

Lug und Trug vermuten Neuanleger in Immobilienfonds. Bereits steigen erste Prozesse, und im Parlament fordert Nationalrat Maximilian Reimann hartes Durchgreifen von den Banküberwachungsbehörden. Aber der wirklich Geprellte schweigt vorderhand noch. Doch der Reihe nach: Immobilienfonds sammeln das Geld von Anlegern,

um es in Häusern und Grundstücken anzulegen. Mit der Zeit nehmen deren Werte rasch zu, und begreiflicherweise wollen neue Anleger miteinsteigen. Die Fondsleitungen – meist bankennahe – geben daher neue Anteilscheine aus, deren Preis die Gemüter erregt. Denn die Kurse der meisten Fondsanteile sind den auf dem überhitzten Markt tatsächlich erzielbaren Preisen der Liegenschaften nicht gefolgt, so dass der Neuanleger zu billig einsteigen kann und die Altanleger ihre Substanz verwässert sehen. Die Banken lieben diese Neuausgaben allerdings sehr, denn sie kassieren bis zu 5 Prozent dabei. Der Ausgabepreis hätte sich zwar nach dem Verkehrswert zu richten, den die Liegenschaften pro Anteilsschein verkörpern. Der Fonds müsste diesen Wert laufend neu schätzen lassen und dann anwenden. Dass dies nicht genügend geschieht, zeigte kürzlich ein liquidiertes Fonds, dessen Schlusszahlung etwa 40 Prozent über dem Kurs lag. Muss also den Fondsleitungen, den Revisionsstellen, den Schätzern eingehetzt werden, und alles wird wieder gut?

Ich glaube nicht. Denn an der ganzen Kette von Anlegern, Fonds und Liegenschaften hängen noch andere Leute – die Mieter. Wenn die Leitung zur Kursfestsetzung eines Liegenschaftensfonds mathematisch und marktmässig präzise vorgeht, kauft sich zwar der Neuanleger zu den richtigen, unverwässerten Preisen in den Fonds ein, und der Altanleger schnauft auf. Aber nach einigen Aufwertungsrounden des Ausgabekurses in diesen hektischen Zeiten wird der Neuanleger dann plötzlich stutzig, wenn er die Rendite besieht. Aus den Mieteinnahmen, die im Landesdurchschnitt knapp 3 Prozent jährlich steigen, lassen sich die heutigen Auszahlungen der Fonds von 5 Prozent und mehr nicht halten, wenn der Ausgabepreis jährlich 10, 15 oder 25 Prozent ansteigt. Dem Fonds bleiben zwei Wege: entweder die Emissionen einzustellen, weil bei zu tiefen Renditen die Anteile nicht mehr verkäuflich sind, oder die rasche Aufwertung der Verkehrswerte mit den Mieten nachzuholen. Eine rasante Welle von Mietzinsaufschlägen in den Zehntausenden von Fondswohnungen wird die Folge sein. An diese Leute haben die cleveren Geschäftswälter, der umtriebige Nationalrat und die Rufer nach Recht und Ordnung nicht gedacht. Ihre Debatte, ob das Immobilienfondssystem gangbar oder eine Fehlkonstruktion sei, kann aus Mietersicht klar beantwortet werden: Fehlkonstruktion!

BEAT KAPPELER



BEAT KAPPELER ist Sekretär des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes (SGB).