Schützenswerte Objekte bei SBB-Projekten

Autor(en): **Häfliger, Toni**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **NIKE-Bulletin**

Band (Jahr): **24 (2009)**

Heft 6

PDF erstellt am: **23.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-727208

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.

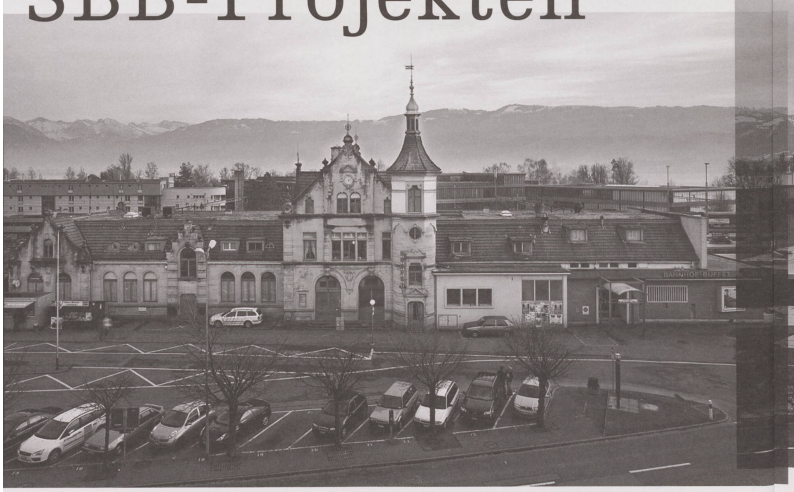
Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Schützenswerte Objekte bei SBB-Projekten

Von Toni Häfliger

Die Anlagen der Schweizer Bahnen sind sozusagen durchtränkt mit Geschichte. Seit 1847 hat sich das Bahnnetz in verschiedenen Etappen zum Teil sprunghaft entwickelt. Es wurde ausgebaut, umgebaut, ergänzt, teilweise stillgelegt. Vieles ist – zum Teil unbedacht – verschwunden, vieles aber ist auch noch erhalten geblieben.



Der Bahnhof Rapperswil vor…

… und nach der Restaurierung.

Die Bahn ist ein Infrastruktursystem. Die Wechselwirkung mit den Bedürfnissen von Gesellschaft und Wirtschaft und die daraus resultierende ständige Anpassung an sich wandelnde Gegebenheiten gehört zu ihrem Wesen. Die Folge ist eine ständige Auseinandersetzung darüber, was vom historischen Bestand noch erhalten werden kann oder muss und wo der neuen Entwicklung Platz zu machen ist. Gemäss den Artikeln 2 und 3 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz NHG müssen die SBB Kulturobjekte ungeschmälert erhalten oder mindestens schonen, soweit nicht andere (öffentliche) Interessen überwiegen. Die Interessen an einem Projekt sind mit den Schutzinteressen abzuwägen.

Grundlagen

Die SBB nehmen ihre Sorgfaltspflicht ernst. Seit dem Jahr 2001 besteht eine interne Fachstelle für Denkmalschutzfragen. Diese arbeitet auf der Grundlage einer Konzernweisung und koordiniert sich mit den Fachstellen des Bundes, namentlich der Sektion für Heimatschutz und Denkmalpflege des Bundesamtes für Kultur BAK, und den kantonalen und kommunalen Fachstellen für Denkmalpflege sowie weiterer öffentlicher oder privater Institutionen (beispielsweise ViaStoria, Hochschulinstitute etc).

Im Rahmen der bundesrechtlichen Plangenehmigungsverfahren wird die Einhaltung der Sorgfaltspflicht durch das

BAK kontrolliert; bei kommunalen Verfahren kommt der Sorgfaltspflicht besondere Bedeutung zu, weil eisenbahnhistorische Anlagen in den Kantonen oft wenig erfasst sind. In diesen Verfahren übernimmt die SBB-Fachstelle für Denkmalschutzfragen de facto die Kontrollfunktion im Sinne der Selbstverantwortung der SBB. Die Fachstelle ist innerhalb der Fachwelt zu einem festen Wert geworden und wird teilweise auch von anderen Bahnen in der Schweiz oder aus dem Ausland konsultiert.

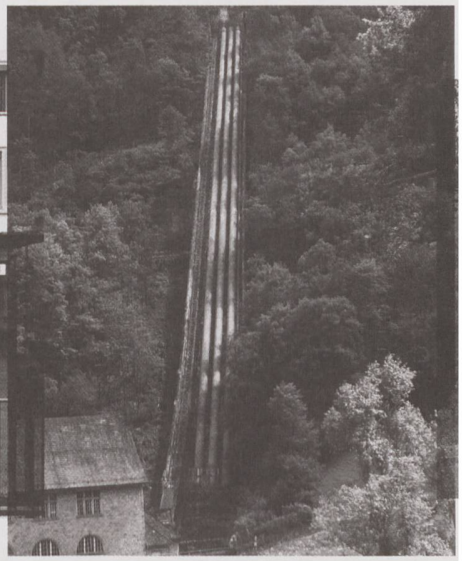
Der Begriff des Kulturobjekts ist im NHG nicht näher umschrieben: Es kann sich um Gebäude aller Art handeln wie Aufnahmegebäude, Güterschuppen, Werkstätten und ähnliche, oder auch um Brücken, Tunnelportale, Stützbauwerke, Trockenmauern oder technische Denkmale wie Drehscheiben, Stellwerke etc. Die Objekte müssen einen signifikanten eisenbahnhistorischen Zeugniswert besitzen oder entsprechender Teil einer Strecke oder eines ortsbaulichen Ensembles sein.

Der Güterschuppen von Steinhausen ZG wurde erhalten und für 2009 die Bahntechnik umgenutzt (Einbau einer elektronischen Stellwerkanlage).

Umbau des Aufnahmegebäudes und des Güterschuppens in Goldach SG in ein Ladengeschäft 2008: Das historische Stellwerk wird als Erinnerung belassen.

Inventare

Eine der Haupttätigkeiten der Fachstelle ist das Erstellen von Inventaren. Diese dienen der Erfassung des eisenbahngeschichtlich relevanten Bestandes und der entsprechenden Einschätzung der Kulturobjekte. Im Jahre 1984 wurde ein Inventar der schützenswerten Bahnhöfe der SBB erstellt. Dieses ist allerdings nicht vollständig und aus heutiger Sicht teilweise veraltet. Viele Gebäude sind nicht, Brücken und andere Ingenieurbauten erst in den wenigsten Fällen erfasst. Trotz dieses Inventars ist in den 80er- und 90er-Jahren des 20. Jahrhunderts einiges verschwunden, weshalb in zahlreichen Fällen eine Aufstufung in einen höheren Schutzgrad des noch vorhandenen Bestandes angezeigt ist. Gemäss aktuellen Bedürfnissen (etwa ausgelöst durch Projekte in Knotenpunkten oder entlang von Strecken) werden nach Fachbereichen getrennt laufend Aktualisierungen oder Ergänzungen erarbeitet. Dazu gehören Übersichten über Kantone, Linien, Ensembles oder besondere Bestände, wie etwa auch ein Inventar über alle noch vorhandenen Drehscheiben im SBB-Netz.



Die Druckleitungen von Amsteg UR gelten als Teil eines Ensembles von Nationaler Bedeutung. Sie sind heute allerdings nicht mehr in Betrieb.

Die Fachstelle bemüht sich um den Austausch mit anderen Institutionen, um Synergien zu schaffen und die Arbeitsgebiete anzupassen.

Bauberatung

Eine wichtiges Gebiet sind die Bauberatungen bei Projekten aller Art. Dabei kann es sich um die Sanierung oder den Umbau von Gebäuden handeln, wie auch um die Fahrbahnverbreiterung auf einer Brücke. In einer internen ersten Güterabwägung wird beurteilt, wie wichtig die verschiedenen Interessen sind und welche Alternativen bestehen. In der Regel soll geklärt werden, ob und unter welchen Bedingungen die Er-

haltung möglich und ob eine Lösung auch verhältnismässig ist.

In zahlreichen Fällen sind Erhaltung und Umnutzung gelungen. Dazu gehören grössere Projekte wie die Aufnahmegebäude von Rapperswil, Brig, Chur. In vielen Fällen war es möglich, wenigstens Teile einer Anlage zu bewahren, wodurch diese noch als Zeugen der Bahngeschichte existieren. Um mit Objekten besser umgehen zu können, werden Arbeitshilfen geschaffen, wie etwa über den Umgang mit historischen Mauerwerksbrücken. Eine entsprechende Arbeitshilfe über Stahl- und Betonbrücken ist in Bearbeitung.

Ein Problem stellen die vielen Bauten und Anlagen dar, die ihren betrieblichen Zweck verlieren. Deren Erhaltung aus rein «musealen» Gründen ist für die SBB oft nicht zumutbar. Es wird daher versucht, für sie eine neue Nutzung zu finden, sie zu vermieten oder allenfalls zu verkaufen. In besonderen Fällen werden historisch wertvolle – aber für den Betrieb nicht mehr nutzbare – Objekte an Vereine oder Stiftungen abgetreten. So werden wichtige Objekte erhalten und die SBB trotzdem sinnvoll entlastet. In den letzten Jahren ist dies gelungen für die Hemishoferbrücke zwischen Etzwilen und Singen SH, die Frenkenbrücke von 1854 bei Liestal BL, die Stellwerke von 1916 in Romanshorn TG, das Wärterstellwerk in Kerzers FR, das Lokdepot in Hochdorf LU von 1910 und andere. Die SBB-Fachstelle bietet stets Unterstützung, um zu einer Lösung zu gelangen.

Dokumentationen

Eine weitere Win-win-Lösung sind die Publikationen, die die Fachstelle gemeinsam mit der Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte GSK herausgibt. Daraus resultieren vertiefte Informationen für die Behandlung der Objekte und gleichzeitig wird ein öffentliches Interesse abgedeckt. Bisher erschienen sind Kunstführer zu den Bahnhöfen Basel, Zürich, Lausanne, die Kirche von Wassen und die Eisenbahnlandschaft um Koblenz. Weitere – wie für den Bahnhof Rapperswil oder das Schloss Löwenberg mit dem Ausbildungszentrum der SBB bei Murten – sind geplant. Schliesslich wurde mit einer Buchreihe über die Architektur- und Technikgeschichte der Schweizer Eisenbahnen begonnen. Ein erster Band befasst sich mit dem Eisenbahnarchitekten Max Vogt; der soeben erschienene zweite Band beschreibt die Anlagen der historischen Hauensteinlinie zwischen Sissach und Olten (erschienen bei Scheidegger & Spiess, Zürich). Auch hier sind weitere Titel in Planung.

Wo Opfer an Bauten und Anlagen gebracht werden müssen und Abbrüche nicht zu vermeiden sind, setzt sich die Fachstelle dafür ein, dass die neue Anlage ein gültiges qualitätvolles Zeugnis der zeitgenössischen Architektur oder Ingenieurtechnik darstellt, um für den Verlust einen gewissen Ersatz zu bieten. Dies nach dem Grundsatz, dass gute Bauten von heute die Denkmäler von morgen sind.

Die so genannte Frenkenbrücke von 1854 bei Liestal wurde 2007 aus dem Betrieb genommen und als Denkmal seitlich verschoben belassen.

Die Brücke von 1859 zwischen Koblenz (CH) und Waldshut (BRD) über den Rhein gilt als Objekt von europäischer Bedeutung. Sie ist in Betrieb, allerdings für reduzierte Geschwindigkeit. Derzeit laufen Untersuchungen, wie sie für weitere Jahre ertüchtigt werden kann.

Résumé

Le réseau ferroviaire constitue un système d'infrastructures qui se trouve en constante interaction avec les besoins de la société et de l'économie; il doit donc s'adapter sans cesse à des réalités qui se transforment. Il en découle un débat permanent sur la question de savoir quelle partie des infrastructures historiques peut – ou doit – encore être conservée et quelle partie doit céder la place à des infrastructures nouvelles. Les articles 2 et 3 de la loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage LPN prescrivent aux CFF de préserver l'intégrité des objets appartenant au patrimoine culturel, ou tout au moins de les traiter avec ménagement, sauf si des intérêts publics supérieurs s'y opposent.

En 2001, les CFF ont créé un service interne spécialisé sur les questions de protection du patrimoine. Ce service se base dans son travail sur une directive interne de l'entreprise et coordonne ses activités avec celles des services fédéraux, cantonaux et communaux de protection du patrimoine ainsi qu'avec celles d'autres institutions publiques ou privées. Une de ses principales tâches est de dresser des inventaires qui recensent les objets ayant une importance pour l'histoire des chemins de fer et évaluent leur valeur en tant qu'objets culturels. Un autre important domaine d'intervention du service est l'apport de conseils dans le cadre de projets de toute nature, qu'il s'agisse de rénovations ou de transformations de bâtiments ou, par exemple, de l'élargissement du tablier d'un pont.

Les bâtiments et installations qui n'ont plus de fonction dans l'exploitation du réseau représentent un problème particulier. Dans ce genre de cas, l'entreprise cherche, avec le soutien de son service de conservation du patrimoine, à trouver une nouvelle affectation à l'infrastructure concernée; parfois, la meilleure solution est de la louer, voire de la vendre. Enfin, le service de conservation du patrimoine des CFF édite une série de publications qui visent à fournir des informations de qualité au grand public. En collaboration avec la Société d'histoire de l'art en Suisse SHAS, le service élabore des guides culturels; de plus, il vient de lancer, avec la même société, une série d'ouvrages sur l'histoire architecturale et technique des chemins de fer suisses.