

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 18 (2005)
Heft: [1]: Heimatschutz erhalten, gestalten, weiterbauen

Artikel: Weiterbauen : Flügelkampf am Bahnhof
Autor: Kneubühler, Andreas
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-122589>

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](#)

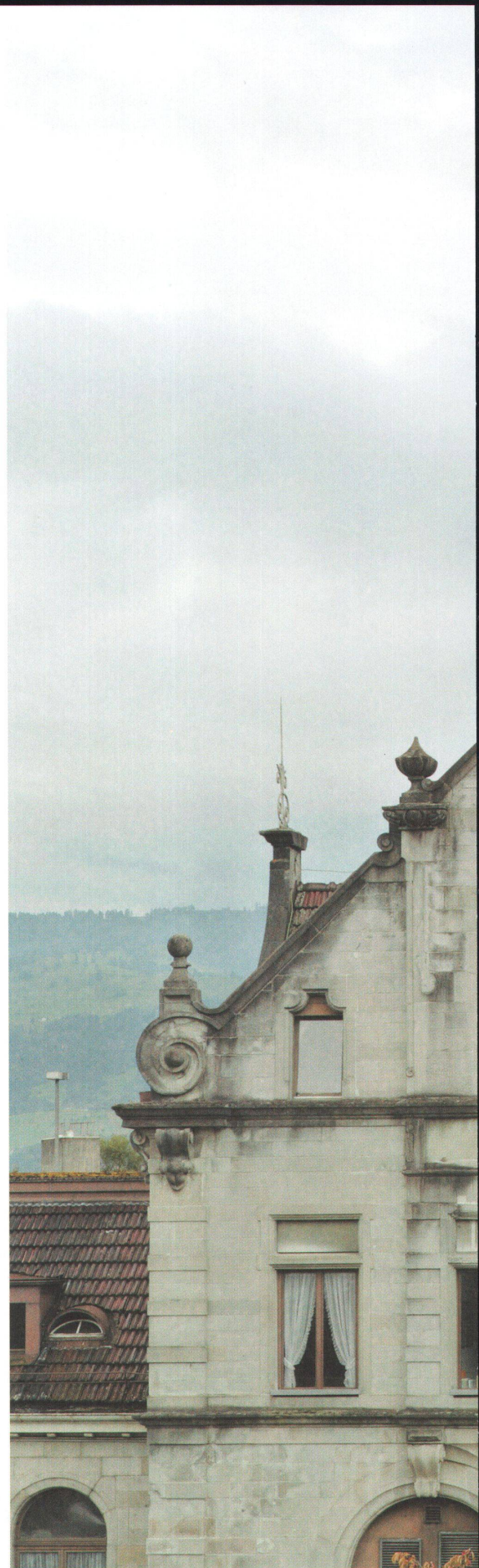
Download PDF: 17.04.2026

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

Flügelkampf am Bahnhof

Text: Andreas Kneubühler
Fotos: Daniel Ammann

Erst als die SBB doch noch ein Gutachten bei der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege in Auftrag gaben, wurde klar, was einige schon längst vermutet hatten: Das Bahnhofsgebäude von Rapperswil ist ein Denkmal von nationaler Bedeutung. Doch wie soll es renoviert werden?





• Es ist ein bisschen wie bei «Monopoly», wenn einer der Spieler aufs Feld «Zurück zum Start» würfelt. Alles nochmals von vorn, hiess die Lösung im Herbst 2003 auch für die SBB. Lange hielt die Bahn an einem rendite-trächtigen Neubauprojekt für den Bahnhof Rapperswil fest. Jetzt mussten Planungskosten von einigen hunderttausend Franken abgeschrieben werden. Die Geschichte begann 1989. Die SBB schrieben einen Ideenwettbewerb für das Rapperswiler Bahnhofsareal aus. Sie planten den Ersatz des schlossähnlichen Stationsgebäudes durch einen Neubau, der zum grössten Teil hätte vermietet werden sollen. Das Siegerprojekt stammte von den Zürcher Architekten Klaus und Judith Hornberger. Sie wollten auf dem Areal einen 350 Meter langen, dreiteiligen Gebäudekomplex erstellen. Doch dann war erstmal zwölf Jahre lang Pause, bis die SBB entschieden, das Projekt doch noch zu realisieren. Es habe nichts gegen die Grundidee gesprochen, ist SBB-Projektleiter Thomas Walthert heute noch überzeugt. «Es gab verbindliche Zusagen der Stadt- und Kantonsbehörden, dass die Frage des Erhalts geklärt und ein Abbruch möglich ist.» Die Stadtbehörden setzten sich nie für das im Stil des Historismus gebauten Bahnhofsgebäude ein. Die St.Galler Denkmalpflege hatte auf Widerstand verzichtet, um einer architektonisch wertvollen Neugestaltung nicht im Weg zu stehen. Diese Zurückhaltung hat allerdings einen pikanten Hintergrund: Ein Vertreter der Denkmalpflege sass 1989 in der Jury und stimmte dem Hornberger-Projekt zu.

Vergessene Geschichte

Diese Einigkeit wurde nur vom Schweizer Heimatschutz gestört, der Bedenken äusserte. Geschäftsführer Philipp Maurer riet den SBB, die architekturgeschichtliche Bedeutung des Gebäudes abzuklären – und zwar bevor mit den Umzonungs- und Baubewilligungsverfahren begonnen wird. Vom Wert des Bauwerks war auch die SBB-Werbeabteilung überzeugt, die den Bahnhof Rapperswil als Werbesujet für die Fahrpläne verwendete. Während die SBB ihr Projekt vorantrieben, begannen die Gegner des Abbruchs die vergessene Geschichte des Bahnhofs auszugraben. Der feingliedrige und reich instrumentierte Neurenaissance-Bau mit einem Haupt- und zwei Flügelbauten stammt von Karl Hiller (1852–1901), einem Schüler des St.Galler Architekten Christoph Kunkler. Den Auftrag für den Bahnhof der Zürichseebahn hatte Hiller wohl Beziehungen zu verdanken: Er war nämlich mit der Tochter von Daniel Wirth-Sand verheiratet, der die Vereinigten Schweizerbahnen gründete und auch über den Bahnhofsbaubau in Rapperswil entschied. Hiller experimentierte mit Fassaden im Stil der deutschen und französischen Renaissance bis schliesslich der Entscheid für die noch heute sichtbare Verkleidung fiel. Aussen blieb das Gebäude seit 1895 erhalten. Nur der westliche Abschluss wurde 1958 durch den Bau des Bahnhofbuffets wesentlich verändert. Neben dem Bahnhof Rapperswil baute Karl Hiller auch noch den Bahnhof Glarus – der von den SBB Ende der Neunzigerjahre renoviert worden ist. Ab 2001 wuchs in Rapperswil der Widerstand gegen die Pläne der SBB. Bedenken gab es auch gegen den Neubau, der als «überdimensionaler Riegel» und als «zweite →

1 Seit 1895 unverändert: feingliedrige Neurenaissance-Fassade des Rapperswiler Bahnhofs von Karl Hiller. Nun diskutieren Heimatschutz und SBB über die Renovation.

→ Stadtmauer» geschmährt wurde. Die SBB reagierten und liessen den Entwurf überarbeiten. Der Bau wurde um ein Stockwerk redimensioniert und sollte in der neuen Version transparenter wirken. Dazu gab es Durchbrüche zwischen einzelnen Gebäudeteilen, die die Sichtverbindung zwischen Stadt und See ermöglichten. Die Diskussionen gingen weiter: «Weite Teile der Bevölkerung überhaupt nicht gleicher Meinung wie die Stadtregierung», erinnert sich Philipp Maurer. Podiumsveranstaltungen wurden organisiert. Doch die Gräben blieben tief. Auch Gespräche am runden Tisch brachten keine Lösung. Der Heimatschutz bestand darauf, dass die Schutzwürdigkeit des Gebäudes abgeklärt wird. Die SBB schalteten auf stur.

Heimatschutz besteht auf Gutachten

Eine nicht unwesentliche Rolle spielte ein Brief des Experten für bundeseigene Bauten, geschrieben 1993 auf dem Briefpapier der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege. Darin wurde das Gebäude als «nicht schutzwürdig» taxiert. SBB und Stadt Rapperswil beriefen sich auf das Schreiben als sei es ein Gutachten. Der Heimatschutz bezweifelte die Aussagekraft. Das wiederum ärgerte Stadtpräsident Walter Domeisen. Als Grundeigentümer müsse man sich doch auf solche Aussagen verlassen können, polterte er an einer Veranstaltung. Die SBB fuhren weiterhin eingleisig. Der Heimatschutz stellte klar: Wenn ohne Gutachten gebaut wird, gibt es eine Einsprache. Auch das machte der Projektleitung wenig Eindruck: «Dann soll der Richter das Gutachten anfordern», beschreibt Projektleiter Thomas Walthert die damalige Position. Auch als Bernhard Furrer, Präsident der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege, klarstellte, beim ominösen Brief handle es sich nie und nimmer um ein Gutachten, hatte das vorerst noch keine Folgen.

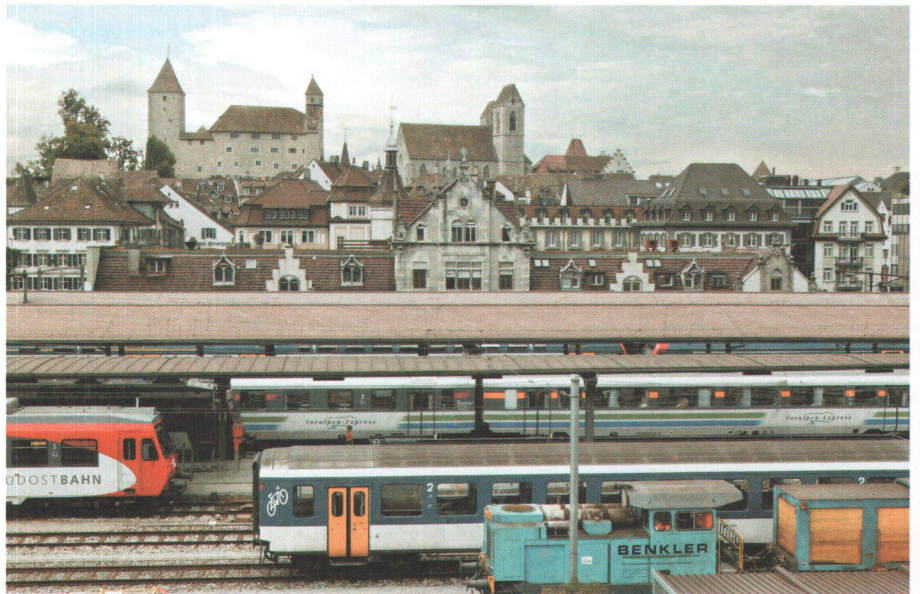
Überraschender Sinneswandel

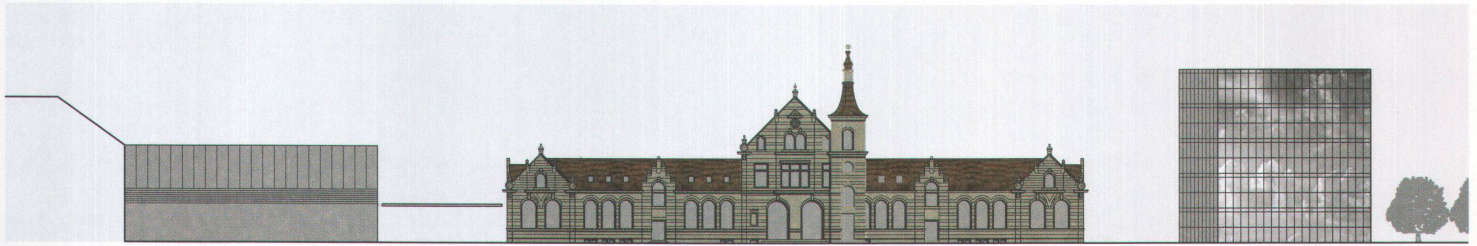
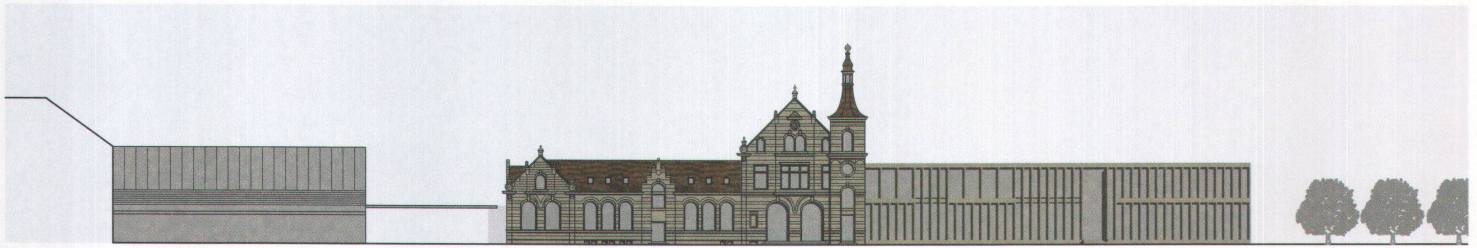
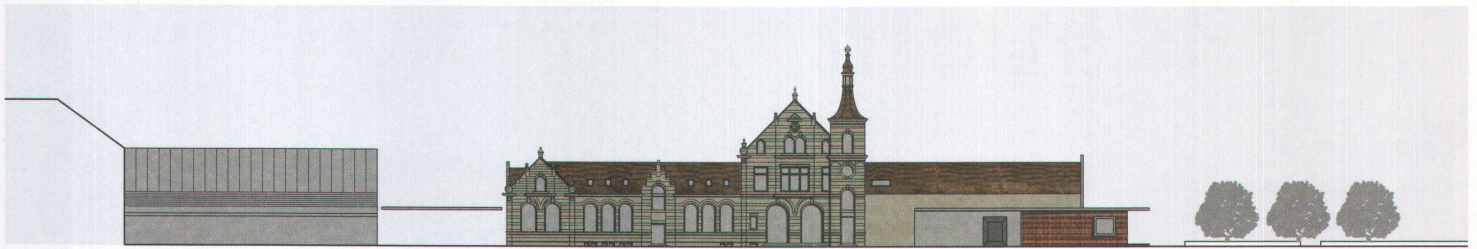
Überraschend lenkten die SBB dann doch ein und gaben ein Gutachten in Auftrag. «Uns wurde signalisiert, dass Rapperswil im Inventar schutzwürdiger Ortsbilder aufgeführt ist», begründet Walthert. Gewusst habe man davon aber nichts, das Inventar sei für Rapperswil vom Bundesrat noch nicht in Kraft gesetzt und deshalb nicht öffentlich gewesen. Um die Frage zu klären, sei nichts anderes übrig geblieben, als ein Gutachten zu bestellen. Für Philipp Maurer dürften allerdings eher juristische Überlegungen und die Erfolgsaussichten in einem allfälligen Streit den Ausschlag gegeben haben. Die SBB verfüge zudem über eine eigene Liste, die zeigt, welche bahneigenen Objekte erhalten bleiben müssten, merkt er an. Wie auch immer: Das Gutachten der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege schuf rasch die nötige Klarheit. Einerseits hielten die Experten fest, dass das Bahnhofsgebäude als historisch einmaliges Zeugnis der Eisenbahn-

1 1958 wurde der Westflügel des Rapperswiler Bahnhofs umgebaut und seither nochmals verändert. Der Heimatschutz hätte sich vorstellen können, dieses Werk aus neuerer Zeit zu konservieren.

2 Der Neurenaissance-Bahnhof verschwindet im Dächergewirr der Altstadt unter dem dominierenden Schloss.

3 Ostflügel und Zentralbau sind im Original von 1895 erhalten. Die ursprüngliche Symmetrie soll wieder hergestellt werden.





6 geschichte unbedingt zu erhalten sei, andererseits bestätigte das Bundesamt für Kultur in einem Begleitbrief die Einstufung als «Denkmal von nationaler Bedeutung». Damit fiel für die SBB ein Abbruch definitiv aus den Traktanden. Das Bahnhofsgebäude ist nun gleich eingestuft – und geschützt – wie das Schloss Rapperswil. Dem Heimatschutz gelang die Rettung dank hartnäckiger Forderung nach weiteren Abklärungen.

Wie renovieren?

Seither planen die SBB an der Renovation. Jetzt geht es darum, in welcher Form Karl Hillers Gebäude erhalten bleiben soll. Eine Sanierung ist dringend. SBB-Projektleiter Thomas Walthert präsentierte im vergangenen Herbst drei Varianten. Sie unterscheiden sich im Umgang mit dem äusserlich stark veränderten Westflügel: Konservierung des Buffets aus den Fünfzigerjahren, Reparatur der historischen Fassade oder vollständiger Neubau.

Inzwischen plädieren die SBB für die Wiederherstellung des Hiller-Baus, ohne sich vorerst zu den Details der Fassadenrekonstruktion zu äussern. Grundsätzlich unterstützt wird diese Variante vom Rapperswiler Stadtrat, aber auch vom St. Galler Denkmalpfleger Pierre Hatz, weil die gebäudetechnische Untersuchung zeigte, dass trotz äusserer Veränderung im Innern des Westflügels mehr Originalsubstanz erhalten ist als in den anderen Gebäudeteilen, die sich äusserlich im Originalzustand präsentieren.

Der Heimatschutz lenkt nun ein. Rekonstruktionen lehnt er grundsätzlich ab und einen vollständigen Neubau hatte er bekämpft, weil ihm beachtliche Substanz und die reizvolle Symmetrie hätten geopfert werden müssen. Philipp Maurer hätte sich aber auch vorstellen können, den Bau aus den Fünfzigerjahren zu konservieren: «Dieses Vorgehen wäre geradezu ein Beispiel für einen vorbildlichen Umgang mit einem notabene qualitativ hoch stehenden Werk aus neuerer Zeit geworden.» •

Denkmalschutz verschiedener Ämter

Kantonale Denkmalpflege:

--> Die kantonale Denkmalpflege kann besonders schutzwürdige Objekte unter Schutz stellen lassen. Sie muss dazu einen Antrag an das zuständige kantonale Departement stellen. Eigentümer und Standortgemeinde werden angehört. Für Veränderungen an geschützten Objekten braucht es die Zustimmung der Denkmalpflege.

SBB-Fachstelle für Denkmalschutz:

--> Es gibt sie seit 2001. Die von Toni Häfliger geleitete interne Fachstelle berät die SBB-Projektleiter und steht in engem Kontakt mit der Sektion Heimatschutz und Denkmalpflege des Bundesamtes für Kultur.

Bundesamt für Kultur:

--> Die Sektion Heimatschutz und Denkmalpflege im Bundesamt für Kultur bietet Beratungen für Behörden und Bundesbetriebe an und verfasst auch Stellungnahmen mit Verfügungsgewalt.

Eidgenössische Kommission:

--> Die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege ist für Gutachten zuständig. Sie ist die beratende Fachkommission des Bundes. Ihre Mitglieder werden vom Bundesrat gewählt. Der Stadtberner Denkmalpfleger Bernhard Furrer ist zur Zeit Präsident dieses Gremiums.

4 Die drei Renovationsvarianten im Überblick: Der Heimatschutz hätte gerne auch den Fünfzigerjahre-Bau erhalten.

5 Soll der Westflügel durch einen Teil des abgeschriebenen Neubauprojekts ersetzt werden? Ein Vorschlag ohne Chancen.

6 SBB, Stadt Rapperswil und der St. Galler Denkmalpfleger favorisieren die Reparatur des im Innern gut erhaltenen Westflügels.

Pläne: Peter Stutz & Markus Bolt, Winterthur