

# Eisenbahn und Denkmalpflege

Autor(en): **Flury-Rova, Moritz**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Neujahrsblatt / Historischer Verein des Kantons St. Gallen**

Band (Jahr): **148 (2008)**

PDF erstellt am: **27.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-946224>

## **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.



# EISENBAHN UND DENKMALPFLEGE



Dr. Moritz Flury-Rova,  
kant. Denkmalpflege

Bewegung heisst Veränderung. Für die Denkmalpflege ist dieses Umfeld eine besondere Herausforderung. Zwar ist die Denkmalpflege auch sonst – entgegen des oft gehörten Vorwurfs – nicht grundsätzlich gegen Veränderungen, sucht diese aber in Partnerschaft mit Architektinnen und Architekten sowie der Eigentümerschaft so zu gestalten, dass die historisch wertvollen Gebäude möglichst viel von ihrer Geschichte, Substanz und Ausstrahlung behalten. Im Bereich des sich stets verändernden Verkehrswesens ist es oft noch schwieriger, die Entwicklung in denkmalgerechte «Bahnen» zu lenken.

Im Folgenden soll nicht eine Geschichte der St.Galler Eisenbahn oder der Stationsgebäude versucht werden, wohl aber einige jüngere Vorhaben, welche die Denkmalpflege beschäftigt haben, vorgestellt werden. Erfreulicherweise sind sich die SBB als eine der ganz grossen Eigentümerinnen historischer Bauten in der Schweiz ihrer Verantwortung bewusst, sowohl beim Umgang mit der alten Bausubstanz wie auch bei der Planung von Neubauten. Die konzerneigene Fachstelle für Denkmalpflege ist für uns eine wertvolle Partnerin und eine wichtige Vermittlungsstelle.

Das System der Eisenbahn ist eine erstaunliche Erfolgsgeschichte. Seit 150 Jahren fahren die Züge auf denselben Schienen in der Spurweite 1435 mm sowie auf derselben Trasse. Innert nur fünf Jahren waren 1855-59 mit den beiden Strecken Zürich-Winterthur-St.Gallen-Rorschach-Sargans-Chur sowie Zürich-Wetzikon-Rapperswil-Uznach-Weesen-Sargans die noch heute gültigen Hauptstränge des sanktgallischen Eisenbahnnetzes eröffnet worden. Dass die vor 150 Jahren gewählte Streckenführung den heutigen Ansprüchen an Zugsdichte und Geschwindigkeiten von bis zu 140 km/h genügen, ist nicht selbstverständlich.

## Die SBB Fachstelle für Denkmalschutzfragen

Gemäss Art 3 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz NHG haben die Schweizerischen Bundesbahnen SBB Kulturobjekte zu erhalten oder mindestens zu schonen, soweit nicht überwiegende Interessen bestehen. Welche Interessen im Falle eines Projektes überwiegen, ist durch eine Güterabwägung zu klären.

Die SBB haben im Jahre 2001 eine interne Fachstelle für Denkmalschutzfragen ins Leben gerufen, die seit 2003 durch zwei Personen im Vollamt besetzt ist. Sie berät und unterstützt Organisationseinheiten und Projektleiter im Umgang mit schützenswerten Objekten, soweit sich diese in Betrieb befinden, und erstellt dazu erste Beurteilungen. Dazu gehören Gebäude aller Art wie Bahnhofsgebäude, Werkstätten, Schuppen, Energiebauten etc. sowie Ingenieurbauten wie Brücken, Tunnelportale, Stützbauwerke und dergleichen. Weiter kann es sich um wichtige historische Maschinen und Anlagen sowie Kunstobjekte handeln. Dazu kommen Beratungen zur Integration von Lärmschutz- und Antennenanlagen ins Ortsbild oder in historische Situationen. Schliesslich geht es auch um Beurteilungen bei Anlagen, die betrieblich nicht mehr benötigt und daher abgetreten oder verkauft werden. Damit wird sichergestellt, dass neue Eigner über die Schutzwürdigkeit von Anlagen informiert sind.

Die Fachstelle wirkt als Drehscheibe zum Bundesamt für Kultur und zu den eidgenössischen Fachkommissionen sowie zu den Fachstellen für Denkmalpflege der Kantone und Städte. Dank ihrer grenzüberschreitenden bzw. netzorientierten Sicht kann die Eisenbahndenkmalpflege zusätzliche Aspekte in die Beurteilung einbringen und zuweilen auch von den Standpunkten anderer Fachinstanzen abweichen. Ausserdem erarbeitet die Fachstelle eisenbahnhistorische Inventare, Grundlagen und Publikationen. Soweit Anlagen ausser Gebrauch kommen, besteht eine enge Zusammenarbeit mit der Stiftung SBB-Historic, welche unter anderem für historisches Rollmaterial, für das eisenbahnhistorische Archiv zuständig ist und eine umfassende Bibliothek sowie die Plakat- und Kunstsammlung der SBB betreut.

*Toni Haefliger, Leiter der Fachstelle*



Das Rollmaterial hingegen ist verständlicherweise einem häufigen Wechsel unterworfen, die Mehrheit der heute im Einsatz stehenden Wagen und Triebfahrzeuge stammt aus den letzten 25 Jahren. Was den Reisenden aber an die Geschichte des Eisenbahnverkehrs erinnert, sind neben den Kunstbauten vor allem die Gebäude längs der Strecken, vom Aufnahmegebäude der grossen Bahnhöfe über die Stationsgebäude der kleineren Orte bis hin zu Stellwerken und Bahnwärterhäuschen. Die Fernsteuerung der Signale und Weichen ganzer Strecken von wenigen grossen Stellwerken aus, das vollständige Verschwinden des Güterverkehrs aus den kleineren Ortschaften und die stete Zunahme der unbedienten Stationen haben jedoch zahlreiche oft 100-jährige Bauten überflüssig gemacht, während gleichzeitig durch das Konzept mit den *avec-shops* neue Raumbedürfnisse entstehen.

### Aus der Pionierzeit der Eisenbahn

Sollen oder dürfen diese Gebäude einfach abgerissen werden? Dem berechtigten Anliegen nach zeitgemässen, den heutigen betrieblichen Bedürfnissen angepassten Bahnstationen steht der historische Wert der bestehenden Bauten gegenüber. An ihnen lässt sich das Alter der Strecke ablesen, sie erzählen von der unterschiedlichen Gewichtung von Personen- und Güterverkehr und sind auch Ausdruck der Siedlungsentwicklung. Die frühesten Stationsgebäude waren – selbst bei grösseren Bahnhöfen – fast durchwegs aus Holz. Nur so konnten sie innert nützlicher Frist und ohne hohe Kosten erbaut werden. Nur noch wenige Bauten aus der Anfangszeit des sanktgallischen Eisenbahnverkehrs sind heute erhalten. An der Strecke Wil-Rorschach waren die Aufnahmegebäude von Wil, Uzwil, Flawil, Gossau, Winkeln und Mörschwil nach einem einheitlichen Schema erstellt worden. In Mörschwil, Winkeln und Flawil stehen diese Gebäude zwar noch, sind aber durch spätere Veränderungen kaum mehr als historische Bauten zu erkennen. An ehesten zeigt das Aufnahmegebäude von Flawil durch die Ver-



Der Bahnhof Winkeln um 1910. (Bild kant. Denkmalpflege)



Der Bahnhof Arnegg – ein Stück Eisenbahngeschichte zu Beginn des 21. Jahrhunderts. (Bild kant. Denkmalpflege)

wendung eines neuen Holzschindelschirms noch einen gewissen historischen Bezug. Hingegen fallen dem aufmerksamen Bahnreisenden an dieser Strecke die Wärterhäuschen bei den Brücken über Sitter und Glatt auf, die ihren einfachen Habitus des 19. Jahrhunderts bewahrt haben, und nun als gewöhnliche Wohnhäuser dienen.

Ein fast unverändert erhaltenes Stationsgebäude aus der Gründerzeit steht jedoch an der 1874-1876 erbauten Nebenstrecke Gossau-Bischofszell-Sulgen. Das Stationsgebäude Arnegg besteht aus einem Güterschuppen mit Dienstwohnung im Dachgeschoss und einem zweigeschossigen Aufnahmegebäude. Türen, Fenster und Läden stammen fast alle noch aus der Bauzeit, ebenso die zierlichen hölzernen Eckkisenen und Gesimse am Aufnahmegebäude. Dazu gesellen sich andernorts äusserst rar gewordene Details aus früheren Zeiten der Eisenbahn wie das Lavabo und die Signalglocken an der Südfassade oder die Uhr und das Vordach des ehemaligen Stellwerks an der Westfassade. Das renovationsbedürftige Gebäude ist das einzige erhaltene Beispiel der damals einheitlich errichteten Zwischenstationen der Linie Sulgen-Gossau und sollte unbedingt erhalten werden, auch wenn dies wohl (entsprechend der gegenwärtigen Nutzung) nur als reines Wohnhaus möglich ist.

### Rheineck – ein fürstlicher Bahnhof auf dem Abstellgleis

Als Relikt aus der frühesten Eisenbahnzeit hat sich ausserdem der Güterschuppen von Rheineck entpuppt. Es handelt sich dabei um das alte Aufnahmegebäude von 1857/58, das 1908 bei der Umgestaltung des Bahnhofs an den heutigen Standort versetzt und umgebaut wurde. Die serienmässig an dieser Strecke errichteten provisorischen Aufnahmegebäude waren reine Holzkonstruktionen. Das 40 Meter lange Gebäude diente mehrheitlich

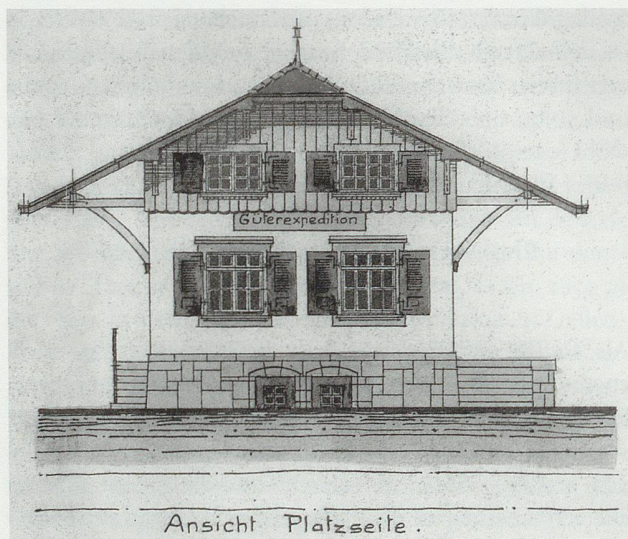




Der Bahnhof Rheineck mit Postremise und Postauto um 1930. (Bild Eidg. Archiv für Denkmalpflege)

dem Güterverkehr, enthielt aber am südlichen Ende die Diensträume: Vorstandsbüro, Einnehmerei, Telegraph, Büro der Güterexpedition und zwei Wartsäle. Im Dachgeschoss befand sich über den Diensträumen die Wohnung für einen Angestellten. Beim Umbau 1908 wurde die gesamte alte Holzkonstruktion am neuen Standort als Lagerraum verwendet und auf der Südseite ein Anbau in ausgemauertes Fachwerkkonstruktion angefügt. Dieser enthielt ein Büro für 4-5 Mann, darüber einen Archivraum und ein Arbeiterlokal. Im Keller wurden Kohlenraum, Ölmagazin und «Lampisterie» (Lagerraum für Lampen) untergebracht.

Die Zeit der Lampisterien ist vorbei – und der zurzeit ungenutzte Güterschuppen soll einem Busbahnhof weichen.



Fassade des Güterschuppens Rheineck. (Plan: SBB Historic)

Was einst das Aufnahmegebäude und den Güterschuppen ausfüllte, findet heute im flachen Betonpavillon zwischen den beiden Veteranen platz. So droht auch dem im Verhältnis zum Städtchen und zur Bedeutung des Bahnhofs geradezu pompösen Aufnahmegebäude von 1911 der Verfall. Dabei war das von SBB-Architekt Heinrich Ditscher (1870-1963) entworfene Gebäude im wahrsten Sinn des Wortes ein «fürstlicher» Bahnhof. Hier stiegen die Kurgäste von Walzenhausen aus, insbesondere aber auch die Gäste der Weinburg (heute Marienburg) in Thal, wie beispielsweise die rumänische Monarchie. Das Aufnahmegebäude empfing sie als neubarockes Palais mit zwei ausladenden eingeschossigen Flügelbauten, an den Enden je von einer Pergola bekrönt. Die durchgehende Reihe von Rundbogenöffnungen mit jugendstilartig geschwungenen Fenstern im Erdgeschoss verlieh dem Bau eine würdevolle Ausstrahlung – er scheint einer barocken Orangerie nachempfunden. Diese für einen Bahnhof dieser Grösse aussergewöhnlichen Flügel enthielten im südlichen Teil das Postbüro; im nördlichen Flügel aber zwei repräsentative Wartsäle. Das Prunkstück war der Wartsaal erster Klasse. Neubarocke Stuckrahmen an der Decke, kostbare Holztäferungen in Jugendstilformen und Stoffbespannungen wurden bereichert durch zwei Marmorcheminées mit Spiegelaufsätzen, die allerdings Radiatoren der Zentralheizung verbargen. Um den Erstklassreisenden eine gediegene Atmosphäre und gleichzeitig modernen Komfort zu bieten, war in echt barocker Manier hier eine «Täuschung» durchaus am Platze.

Nachdem bereits früher die Pergolen zerstört wurden und ein runder Pavillon verschwand, sind vor drei Jahren wichtige Teile dieser für St.Gallen so bedeutungsvollen Ausstattung einer mutwilligen und unbewilligten «Sanierung» (die diesen Namen nicht verdient) zum Opfer ge-





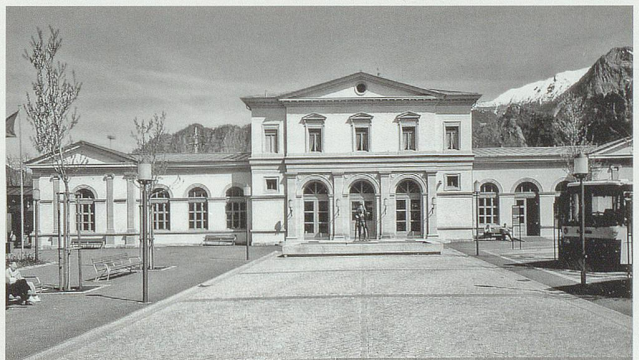
Der Wartsaal 1. Klasse in Rheineck, beinahe ein Spiegelkabinett. (Bild kant. Denkmalpflege)

fallen – ohne dass irgendjemand dies bemerkte. Nachdem die SBB in den 1990er Jahren für das Gebäude keine Verwendung mehr hatten, einen geplanten Abbruch aber nicht bewilligt erhielten, ging das Kulturobjekt 1997 in Privateigentum über. Seither wechselten Eigentümerschaft und Nutzungsideen mehrfach, doch die Zukunft des aus seinen Bahndiensten entlassenen Gebäudes ist weiterhin ungewiss. Eine Restaurierung und soweit möglich auch Rekonstruktion der Ausstattung ist aber immer noch geboten.

Auch die Erhaltung des Güterschuppens, der sich heute noch weitgehend im Zustand von 1908/09 befindet, wäre wünschenswert. Seine vom Heimatstil beeinflusste Schmalseite ist dem Aufnahmegebäude ein würdiger Partner. Im Übrigen ist der Güterschuppen zwar kein «künstlerisch bedeutendes» Bauwerk, aber doch ein interessanter Zeuge der Eisenbahngeschichte in Rheineck und vor allem ein wichtiger Bestandteil des Ortsbildes. Zusammen mit dem in gleicher Flucht stehenden Aufnahmegebäude bildet er das Pendant der gegenüberliegenden Häu-

serzeile mit den prägenden, etwa gleich alten Jugendstilfassaden. Würde der Güterschuppen entfernt, hätte der nördliche Teil der Häuserzeile als Gegenüber nur noch die Lärmschutzbepflanzung der Autobahn. Der städtisch anmutenden Bebauung würde ein wichtiger Kontext fehlen, der dem Verständnis ihrer Entstehung dient. Der Bahnhofplatz wäre bloss noch einseitig gefasst und würde wie «unfertig» wirken. Mit dem Güterschuppen, durch Farbe aufgefrischt und eventuell sogar um die verloren gegangenen Zierteile an der Südfassade ergänzt, hat, bzw. erhielt der Bahnhofplatz den Charakter eines städtischen Platzes, geprägt von Gebäuden aus der Aufbruchzeit Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts.

Das Rheinecker Aufnahmegebäude steht in der sanktgalischen Bahnhofslandschaft einzigartig da. Die meisten übrigen grösseren Stationsgebäude sind zwischen 1875 und 1900 in klassizistischer Manier erbaut worden. Darunter ist dasjenige von Bad Ragaz besonders zu erwähnen. Von Bernhard Simon (1816-1900), dem Ragazer Bäder-Architekten und damaligen Direktionsmitglied der Vereinigten Schweizerbahnen VSB entworfen, wurde es zum Vorbild für die meisten folgenden Stationen (Bruggen, St. Fiden, Rorschach, Au, Altstätten, Weesen). Von diesen Bauten, die mit Ausnahme von Weesen alle vom Bauführer der VSB, Friedrich Trindler (1840-1909), geplant wurden, hebt es sich ab dank den Quergiebeln an den Enden der Flügelbauten und den etwas reicher eingesetzten Pilastern sowie ganz allgemein dank einer grösseren Eleganz. Eine vorbildliche Restaurierung unter der Leitung von Felix Coray entfernte 1989/90 nachträgliche Zubauten wie das weit ausladende Beton-Vordach und liess den Bau wieder in seiner ursprünglichen Schönheit erstrahlen. Doch auch Bad Ragaz bekam den Wandel der Bahnbedürfnisse zu spüren; nur zehn Jahre nach der mit dem «Brunel Award» ausgezeichneten Restaurierung musste die sorgfältig wiederhergestellte Schalterhalle dem ersten avec-Shop im Kanton St.Gallen weichen. Seither wird auch das Umgelände mehr und mehr von verschiedensten Werbetafeln eingenommen.



Bereit für grosse Empfänge: Der Bahnhof Bad Ragaz nach der letzten Renovation 1990. (Bild kant. Denkmalpflege)





*Dornröschen in Erwartung des Kusses. Der Bahnhof Rapperswil bei Beginn der Renovation 2007. (Bild kant. Denkmalpflege)*

### **Der Rapperswiler «Schlossbahnhof» wird renoviert**

Aus dieser recht homogenen Gruppe von St.Galler Bahnhöfen sticht einer ganz besonders hervor. Von Rheineck aus gesehen gerade an der gegenüberliegenden Ecke des Kantons, am Zürichsee gelegen, steht das 1895 von Karl August Hiller (1852-1901) erbaute Aufnahmegebäude von Rapperswil. Die Lage des Bahnhofs war 1859 durch den Anschluss an die Dampfschiffahrt nach Zürich vorgegeben – erst 1894 wurde die Seeuferlinie über Meilen nach Zürich in Betrieb genommen. Dies war zusammen mit der ab 1878 betriebenen Linie über den Seedamm nach Pfäffikon der Anlass für den Neubau des Aufnahmegebäudes. Wie andere Ortschaften hatten sich die Rapperswiler bis anhin mit einem provisorischen Holzschuppen begnügen müssen.

Die unmittelbare Nähe zur Altstadt und zur Silhouette der Burg dürfte das Projekt Hillers beeinflusst haben. Zwar standen auch Gestaltungen in deutscher, französischer und italienischer Renaissance zur Diskussion. Am 1894/95 ausgeführten Bau dominieren dann aber die Rückgriffe auf die Schloss- und Burgenarchitektur. Der grundsätzlich symmetrische und traditionell gegliederte Baukörper wird von den vielen Giebeln mit aufwendigen Steinmetzverzierungen und den unterschiedlichen Fenstertypen belebt und erhält so die beabsichtigte malerische Wirkung. Schweizweit einzigartig ist der asymmetrische Treppenturm an der Strassenfront, der den Bau vollends zum Schlösschen im Stil des Zürcher Landes-

museums oder des Berner Historischen Museums (beide 1892-1898 erbaut) macht. Mit der Schlösschen-Konnotation und der Anlehnung an die Stilepoche zwischen Gotik und nordischer Renaissance im 16. Jahrhundert gehen die steilen Dächer und der hohe Stellenwert der Steinmetzarbeit einher.

Als 1956/57 das Buffet erneuert wurde, hätte der Kontrast zu dieser verspielten, ganz auf die Altstadt ausgerichteten Architektur nicht grösser sein können. Die aus einer intensiven Beschäftigung mit Geschichte und Kunstgeschichte entstandene Architektur von 1894/95 galt als einfallslose und unechte Kopie von etwas Vergangenem. Architekt Hermann Barth setzte dem einen kompromisslos modernen Umbau entgegen, der wohl als erster Schritt hin zu einer noch weitergehenden Umgestaltung zu verstehen war. Charakteristisch sind die gegen den Hafen gerichtete, als Werbeträger dienende Betonwand, die Kombination von Sichtbackstein, Beton und Glas sowie die Vorliebe für schiefe Geometrien (z.B. bei den Windfängen).

Während bei den kleineren Stationen die Herausforderung in der Regel darin besteht, für die zu grossen oder gar nicht mehr genutzten Bauten eine neue Verwendung zu finden, lag der Fall in Rapperswil umgekehrt. Das Aufnahmegebäude schien bereits in den 80er Jahren zu klein für die Zukunft. In einem «Ideenwettbewerb Planung Bahnhofsgelände Rapperswil» wurde den Teilnehmern 1989 frei gestellt, ob sie das bestehende Aufnahmegebäude erhalten wollten oder nicht. Das Siegerprojekt



sah den Abbruch zugunsten eines wesentlich grösseren, 420 Meter langen Neubaus vor. Wegen fehlender Mittel blieb das Projekt zehn Jahre lang liegen und wurde erst 1999 wieder aufgenommen. Unterdessen hatten sich sowohl die Akzeptanz der Historismus-Architektur wie vermutlich auch das Unbehagen vor allzu voluminösen Projekten verstärkt. Mit der Ankündigung, man würde gegen einen Abbruch opponieren, leitete der Heimatschutz St.Gallen/Appenzell I.Rh. die fundierte Abklärung der Bedeutung und Schutzwürdigkeit des Bahnhofs ein. Die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege EKD und die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission ENHK kamen 2003 in ihrem Gutachten zum Schluss, dass «das Aufnahmegebäude Rapperswil aus architekturhistorischer sowie aus städtebaulicher Sicht ein Denkmal von nationaler Bedeutung» darstelle und unbedingt zu erhalten sei. Es bilde für die über den Seedamm ankommenden Reisenden mit seinem Türmchen den Schlusspunkt der malerischen Stadtsilhouette.

Aufgrund der neuen Ausgangslage suchten die SBB, die Stadt Rapperswil, die Denkmalpflege und der Heimatschutz nach neuen Lösungen. In der Diskussion standen:

- Die Renovation des Aufnahmegebäudes im aktuellen Zustand mit dem ebenfalls bereits als wertvoll eingestuften Buffet von 1956/57.
- Der Abbruch des 1956/57 stark beeinträchtigten Westflügels und der Ersatz durch einen Neubau.
- Der Rückbau der Veränderungen von 1956/57 und die «Rekonstruktion» des ursprünglichen Westflügels.

Das Winterthurer Architekturbüro Stutz & Bolt entwarf dazu die nötigen Projekte und ebenso einen möglichen neuen Baukörper westlich des Bahnhofs. Auf diesen Bürobau kann nun zum Glück verzichtet werden, die historische Stadt muss damit – jedenfalls für den Moment – nicht mehr befürchten, hinter einem modernen „Stadt-tor“ zu verschwinden.

Alle Beteiligten entschieden sich einhellig für die Variante der «Rekonstruktion» des Hiller-Flügels von 1895. Das Wiederherstellen eines verlorenen Bauteils widerspricht zwar grundsätzlich der Doktrin der Denkmalpflege. Es zeigte sich aber, dass in dem umgebauten Flügel doch mehr Originalsubstanz vorhanden war, als auf den ersten Blick schien, insbesondere die ganze Hausteinfassade gegen die Geleise samt den Perrondächern. Andererseits war dieses Buffet, das in seiner Grösse und Konzeption nicht erhalten werden konnte, letztlich doch ein Fremdkörper im Bahnhof und zudem waren die Bauteile von 1956/57 sowohl baulich in einem schlechten Zustand als auch ihrerseits bereits wieder verändert worden. Die Variante eines Neubaus anstelle des Westflügels überzeugte weder architektonisch noch städtebaulich und wäre wegen aufwendiger Fundationsarbeiten auch zu teuer geworden.

## Der avec-Shop: neue Nutzungsmöglichkeit oder Abbruchgrund

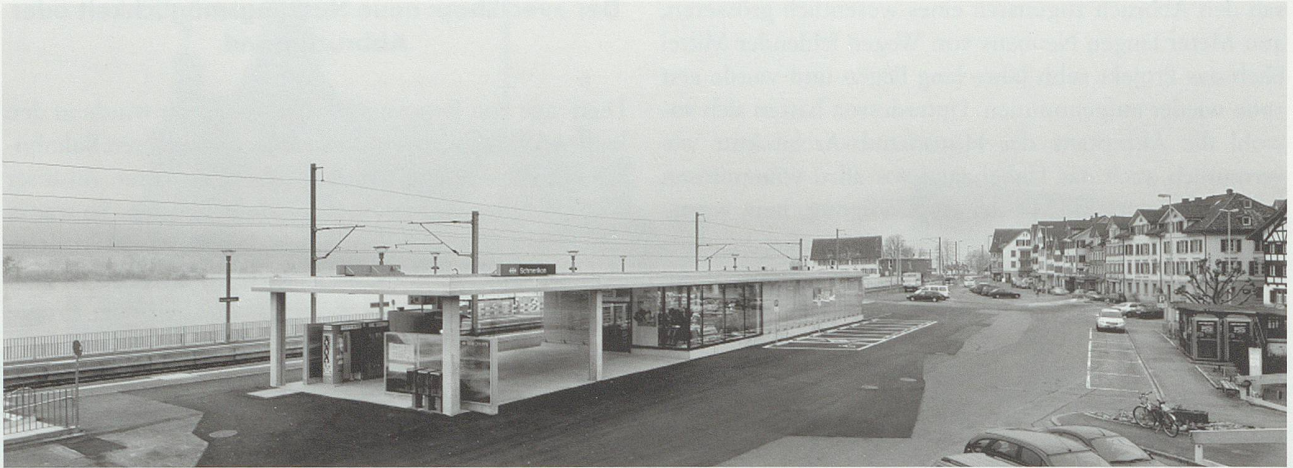
Die Frage von Renovation oder Ersatzbau wurde in den letzten Jahren auch bei verschiedenen kleineren Bahnhöfen gestellt – und unterschiedlich beantwortet. Auslöser war meist der Wunsch nach einem avec-Shop. So war in Goldach zunächst der Abbruch des 1886 von Friedrich Trindler erbauten Stationsgebäudes vorgesehen. Es fand sich dann aber die Lösung, den avec-Shop im Erdgeschoss des Aufnahmegebäudes und im Güterschuppen unterzubringen, in den für diesen Zweck eine neue Innenhülle eingebaut wurde. Aufnahmegebäude und Güterschuppen präsentieren sich nun wieder im ursprünglichen Farbenkleid, und nur einige dezente Schriftzüge verraten das neue Innenleben. Auch das Aufnahmegebäude St. Margrethen ist wieder mit Leben gefüllt – ohne dabei überbeansprucht zu werden. Ein sorgfältiges Umnutzungskonzept der Architekten Göldi + Eggenberger hat die Gemeindebibliothek und einen avec-Shop in der historischen Hülle untergebracht. Der Raum mit der wertvollsten und jetzt restaurierten Ausstattung (ursprünglich ein Wartsaal) darf als Einnehmerei weiterhin die zentralen Bahngeschäfte beherbergen.



Der renovierte Bahnhof Goldach. (Bild kant. Denkmalpflege)

Dem avec-Shop weichen musste dagegen das Stationsgebäude in Schmerikon. Es gehörte zu den zwischen 1904 und 1911 an der Strecke Rapperswil-Ziegelbrücke-Sargans nach einem Normtyp erstellten Aufnahmegebäuden. Die zweigeschossigen, gemauerten Bauten weisen alle dieselbe Raumdisposition auf, unterscheiden sich aber ein Stück weit in der äusseren Gestaltung. Gemeinsam sind ihnen die Verkleidung des Erdgeschosses mit Rustikamauerwerk und das mit Haustein verkleidete Obergeschoss. Die meisten lassen im Krüppelwalmdach einen Einfluss der Heimatstilarchitektur erkennen. Die Ausgestaltung der Tür- und Fensteröffnungen folgt aber noch ganz der historistischen Vielfalt.





Der neue Bahnhof Schmerikon, Spiegel zwischen See und historischer Häuserzeile. (Bild SBB, Rolf Steinegger)

Die Situation stellt sich in Schmerikon ähnlich dar wie in Rapperswil. Auch hier befindet sich der Bahnhof zwischen See und historischem Ortskern. Nach Auffassung der Denkmalpflege hätte das Aufnahmegebäude von 1904 mit dem angebauten Güterschuppen auch weiterhin den passenden Vordergrund für die das Dorf Schmerikon prägende Häuserfront abgegeben. Die Einrichtung des für das Dorfleben sehr erwünschten avec-Shops war im bestehenden Gebäude jedoch nicht möglich. Da das neue Gebäude eine gleichwertige Qualität versprach, schien der Abbruch schliesslich vertretbar. Das eben fertig gestellte Stationsgebäude ist ein flacher Kubus aus Glaswänden, dominiert und definiert durch die bedeckende Betonplatte, die auch den vorgelagerten Wartebereich mit Billetautomat überspannt. Das Glas nimmt das Moment der Spiegelungen des angrenzenden Sees auf und lässt den Neubau jedenfalls bei Tag sehr zurückhaltend und angepasst erscheinen. Dadurch und mit der Beschränkung auf ein Geschoss ordnet er sich den bestehenden Bauten unter und versucht zu Recht nicht, der historischen Häuserfront etwas entgegen zu stellen. Anders als der «barocke» Rheinecker Bahnpalast hat das auf einen Laden reduzierte Stationsgebäude in Schmerikon eben nicht diese Bedeutung.

Beinahe wäre die gute Architekturwirkung schon vor der Eröffnung durch zusätzliche Installationen (Containerraum, Velounterstand und Fahnenmasten mit avec-Werbebanner) zunichte gemacht worden. Man stelle sich vor: Schmerikons Visitenkarte wären die orangen avec-Schriftzüge vor der historischen Häuserkulisse gewesen. So wie historische Bauten steter Pflege bedürfen, braucht auch ein anspruchsvoller moderner Bau die stete Aufmerksamkeit, damit seine Qualitäten nicht unbemerkt hinter kleinen und grossen Unachtsamkeiten verschwinden. Die Denkmalpflege wird im Sinne des Ortsbildschutzes weiterhin ein wachsames Auge auf den Schmeriker avec-Shop und sein Umfeld haben.

Mit ein Grund für die Zustimmung zum Abbruch in Schmerikon war der Umstand, dass im benachbarten Uznach der Fortbestand des ähnlichen, aber wertvolleren und besser erhaltenen Aufnahmegebäudes gesichert ist. Das 1909/10 hinsichtlich der Eröffnung der Rickenbahn erbaute Gebäude präsentiert sich noch weitgehend in seinem ursprünglichen Zustand. Bis 1996 war sogar das aussenliegende Freigabewerk noch in Betrieb. Dass dieses in der Renovation 2003-2005 zusammen mit der Läutanlage erhalten blieb, ist sehr erfreulich. Auch die



Typenbahnhöfe aus dem Anfang des 20. Jahrhunderts in Schmerikon und Uznach. (Bilder SBB, Rolf Steinegger und kant. Denkmalpflege)





Das Stellwerk Uznach wartet auf eine neue Aufgabe. (Bild kant. Denkmalpflege)

neuen Zutaten wie Beschriftung und Vordächer erfolgten in der notwendigen Bescheidenheit. So kann das Gebäude weiterhin mit seinem natürlichen Charme, den unterschiedlichen Steinmaterialien und den sorgfältig zubehauenen Fensterlaibungen mit verschiedenen Stilanklängen bezaubern. Wegen der neuen Unterführung samt Billetautomaten steht es nun etwas abseits vom Personenstrom, doch das kann für ein historisches Gebäude auch von Vorteil sein; Identifikationspunkt für die Zugreisenden bleibt es auch so.

Zum Ensemble der Bahnhofsarchitektur gehört in Uznach neben dem Güterschuppen vor allem noch das alte Stellwerk. Für dieses gab es ein ausgezeichnetes Umnutzungskonzept als Unterkunft für Velofahrer. Ein vor dem Stellwerk fest aufgestellter Bahnwagen hätte die Betten aufgenommen. Im Erdgeschoss des Stellwerks wäre das Frühstück angeboten worden, während oben die Mechanik museumsartig belassen worden wäre. Leider scheiterte dieses innovative Projekt an einigen technischen Schwierigkeiten und mangelnder öffentlicher Unterstüt-

zung. So harrt das Stellwerk weiterhin einer neuen Aufgabe. In St.Gallen wurde das zum Ensemble der Lokremise (siehe unten) gehörende Stellwerk II von den SBB trotz einer Vereinbarung mit dem Heimatschutz abgebrochen. Dieser hat dafür das Stellwerk III bei der St. Otmar-Kirche übernommen, mit dem Ziel, nach dem Vorbild der Thurgauer Sektion darin seine Geschäftsstelle einzurichten.

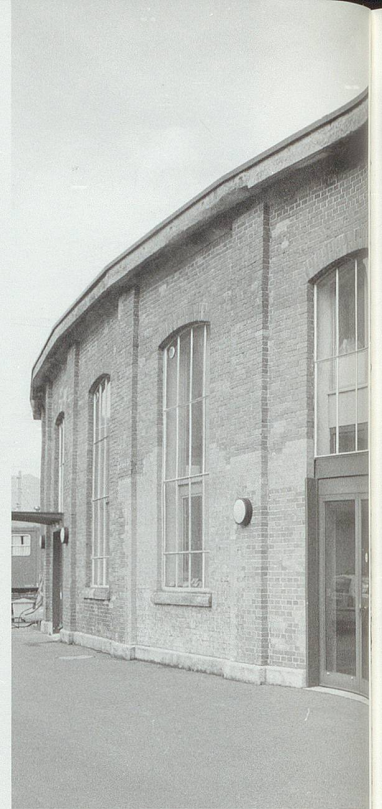
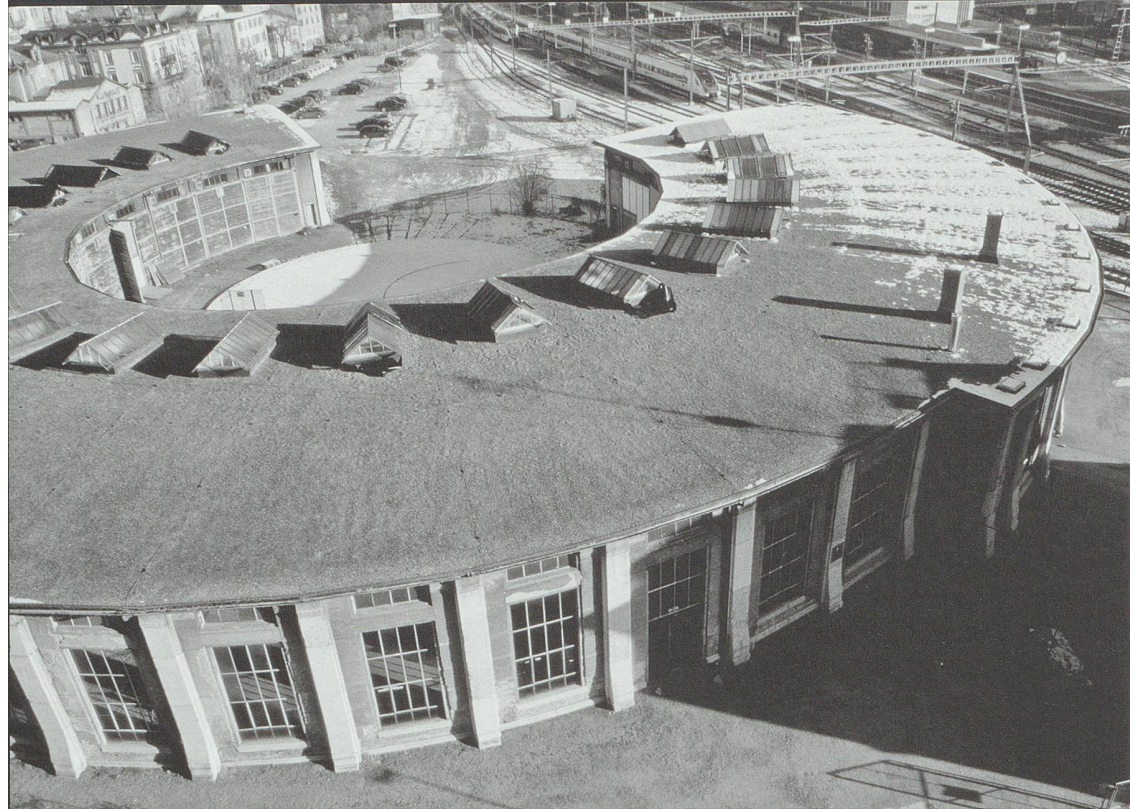
### Neues Licht in St.Gallen

Der Hauptbahnhof der Kantonshauptstadt bildet ironischerweise den Abschluss der grossen Epoche der Aufnahmegebäude. Nach langwierigen Planungen wurde das neubarocke Gebäude, das auch schon als zweite Kathedrale bezeichnet wurde, erst 1911-13 durch Alexander von Senger (1880-1968) erbaut. Das Tor zur «Stickerei-stadt» ist – kurz vor dem ersten Weltkrieg – beinahe auch der architektonische Schlusspunkt dieser Epoche. Nach der 1985-1987 durchgeführten Aussenrestaurierung erfolgte 1995/96 die Renovation und Umgestaltung des Innern. Kürzlich wurde in der Gleishalle ein neues Beleuchtungs- und Beschallungskonzept eingerichtet. Die Perrons werden durch relativ tief unten angebrachte, breit strahlende Einzelleuchten gleichmässig erhellt. Daneben sind an den äusseren Perrons zusätzlich indirekt strahlende Leuchten aufgestellt, die den Hallenraum aufhellen, aber nicht in die Glasoblichter strahlen. Damit wird die imposante, bald hundertjährige Eisenkonstruktion sprichwörtlich in ein «besseres Licht» gerückt; die Halle wird nun auch in der Dämmerung und in der Nacht als solche wahrgenommen. In einer Zeit, in der unglaublich verschwenderisch mit Licht umgegangen wird, ist diese neue Beleuchtung ein hervorragendes Beispiel, wie mit



St.Gallen Hauptbahnhof – historische Halle für moderne Züge. (Bild SBB)





*Der elegante Schwung der Lokremisen St.Gallen und Sargans. (Bilder kant. Denkmalpflege)*

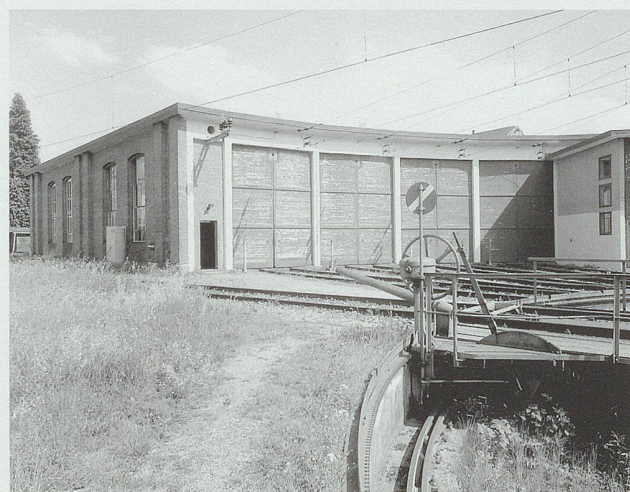
der relativ kleinen Massnahme einer überlegten und dosierten Lichtgestaltung dem Passanten ein neues Raumempfinden ermöglicht und ein historisches Bauwerk aufgewertet wird.

**Kultur in Baukultur:  
die Lokremisen von St.Gallen und Wil**

Die zweite grosse Halle im St.Galler Bahnareal ist die Lokremise. Die 1902/1903 nach Plänen von Bauingenieur Koenig für die SBB erbaute radiale Remise war auf fünfzehn Lokomotiven ausgelegt. 1909-1911 erfolgte wegen der Bodensee-Toggenburg-Bahn eine Erweiterung auf 21 Lokomotivstände. Das Gebäude ist ein eindrückliches Beispiel für die sorgfältige Gestaltung eines Zweckbaus, für welche die Architekten Heinrich Ditscher und Karl Moser verantwortlich zeichnen. Die radiale Anordnung war notwendig, um jederzeit Zugriff auf alle Lokomotiven zu haben, obwohl «kalte» Dampflokomotiven nicht verschoben werden konnten. Sie verleiht dem Gebäude aber auch eine besondere Ausstrahlung und Kraft. Die Form erhält durch die regelmässige Gliederung der Wände mit Pilastern und Fenstern etwas Monumentales. Backsteinmauerwerk und Eisenbetondecke waren damals die modernsten und zweckmässigsten Materialien. In gleicher Weise wurden 1906 die Lokremise in Sargans und 1911 diejenige in Wil erbaut, allerdings blieben bei diesen beiden Remisen die Backsteinwände aussen unverputzt. Wurde in St.Gallen um 1903 noch eine verputzte Wand als die gefälligere Gestaltung erachtet, tragen Sargans und Wil stolz den Sichtbackstein zur Schau. Dabei wird dieser nicht wie bei einfachen Industriebauten als billiges Füllmaterial in einer Stahlskelett-Konstruktion verwendet, son-

dern es wurde mit dem regelmässig geschichteten Material ein bewusster Gestaltungswillen umgesetzt.

Auch diese imposanten Bauten aus der Dampflokomotivenzeit werden längst nicht mehr im ursprünglichen Sinn genutzt, und nur die Remise von Sargans hat noch einen Bezug zum Bahnverkehr, indem dort das Baudienstzentrum der SBB einquartiert ist. Ebenso diente die Wiler Remise zuletzt der Bahninfrastruktur. Nun hat der Wiler Stadtrat sich erfreulicherweise entschieden, die Remise zu kaufen und mittelfristig einer kulturellen Nutzung zuzuführen. Fast gleichzeitig hat die Kantonsregierung sich für den Kauf der St.Galler Lokremise entschieden, in der bereits seit rund 10 Jahren Kultur beheimatet ist. Es ist ein Erfolg, dass diese Bauten ihre spezielle Ausstrahlung



*Die Lokremise Wil mit Drehscheibe. (Bild kant. Denkmalpflege)*



in einem kulturellen Umfeld werden entfalten können; dies nachdem z.B. in St.Gallen 1990 noch der Abbruch zugunsten eines damals an dieser Stelle geplanten Paket-Verteilzentrums drohte. Dass der Kanton auch die der Lokremise benachbarten Bauten Wasserturm und Badhaus erwerben will, ist aus denkmalpflegerischer Sicht sehr zu begrüßen, bildeten sie doch einst eine betriebliche Einheit. Der 1906 vom berühmten Beton-Pionier Robert Maillart (1872-1940) erstellte Wasserturm versorgte die Dampflokomotiven mit Wasser und das Badhaus bot den Bahnangestellten Übernachtungs- und Badmöglichkeiten.

### Ankommen

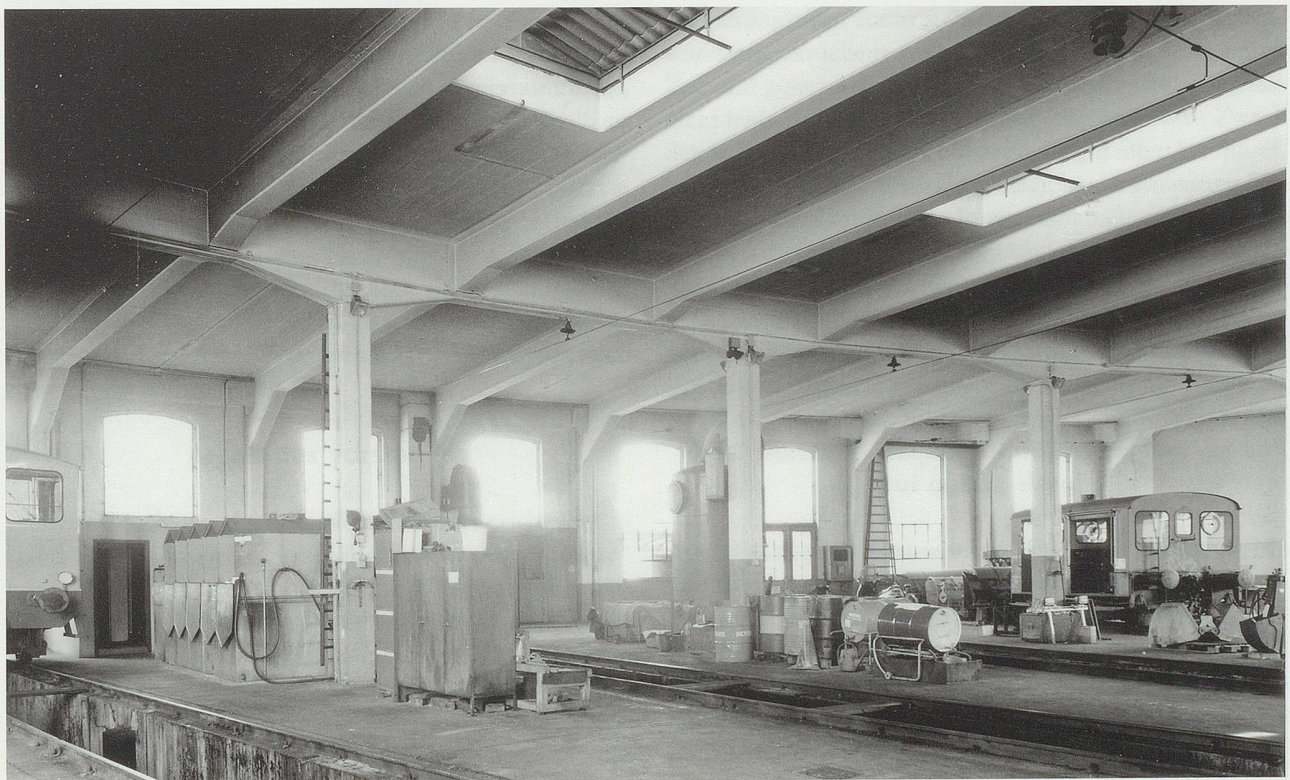
Jede Bewegung kommt irgendwann zum Stillstand. Die Bahnreise beginnt und endet am Bahnhof. Gegenüber dem Auto und dem Flugzeug hat der Bahnreisende in der Regel den Vorteil, an einem bewusst gestalteten Ort seine Reise antreten und beenden zu können. Anstatt durch einen Schlauch in den Rumpf des Flugzeuges gespült zu werden oder im Neonlicht einer stinkenden Tiefgarage den Ausgang suchen zu müssen, bietet sich ihm die elegante Eisenkonstruktion einer Bahnhofshalle oder ein repräsentatives Aufnahmegebäude dar. Oder könnte sich ihm darbieten. Als in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts der motorisierte Verkehr der Eisenbahn den Rang ablief, blieb die Gestaltung der Bahnhöfe vielerorts auf der Strecke, reiner Funktionalismus legte das

Augenmerk auf das Lenken der Passagiermassen und auf die Platzierung von Verkaufsflächen. Zusätzlichen Gewinn versprach das Aufpfropfen einer Wohnnutzung, so dass Bahnhöfe wie diejenigen von Wil oder Buchs kaum als solche erkennbar sind.

Soll die Bahn, das ökologischste aller motorisierten Verkehrsmittel, wieder attraktiver werden, so gehört dazu neben schnellen Verbindungen und bequemen Zügen auch die Gestaltung der Bahnhöfe. Die Entwicklung der letzten zwanzig Jahre stimmt hier zuversichtlich. Es bleibt aber darauf zu achten, dass die Ankunft nicht in einem Verkaufsgewirr und Werbesalat versinkt, sondern dass buchstäblich Raum bleibt um anzukommen.

### Literatur:

- Heer, Anton: Rorschach – St.Gallen – Winterthur. Zwischen 170-jähriger Eisenbahngeschichte und Zukunft, Neujahrsblatt des Historischen Vereins des Kantons St.Gallen 146, 2006.
- Schienennetz Schweiz. Ein technisch-historischer Atlas, Bern 1980.
- Slotta, Rainer: Probleme mit Denkmälern der Eisenbahn, in: Eisenbahn und Denkmalpflege, Icomos Hefte des Deutschen Nationalkomitees 27, 1998, S. 6-9.
- Stutz, Werner: Bahnhöfe der Schweiz. Von den Anfängen bis zum Ersten Weltkrieg, Zürich 1976.



Raum für Kultur: Die Lokremise Wil. (Bild kant. Denkmalpflege)



Faint, illegible text, possibly bleed-through from the reverse side of the page.



Faint, illegible text at the bottom of the page, possibly bleed-through or a footer.