

# Geheimnistuerei um Bahnbauten : SBB-Projekte an Denkmalpflege "vorbeigeschmuggelt"

Autor(en): **Hartmann, Rahel**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **90 (1995)**

Heft 2

PDF erstellt am: **27.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-175687>

## **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.

## Bâtiments à protéger

## Gachotteries aux CFF

Par Rahel Hartmann, journaliste RP, Lucerne (résumé)

La loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage oblige les CFF à dresser un inventaire de leurs bâtiments dignes de protection. Celui-ci existe depuis 1987; il a été rédigé par Hans-Peter Bärtschi, spécialiste des vieux bâtiments industriels à Winterthour. Cependant, la Direction générale ne l'a toujours pas soumis au Conseil fédéral, pour éviter son entrée en vigueur. Cela fait des années que la commission des monuments historiques intervient en catastrophe. Elle ne veut plus se contenter de ce rôle de pompier: le litige relatif à la gare d'Aarau l'incite à tout mettre en œuvre pour que le dossier soit examiné.

Avec quelque 800 gares et haltes, les CFF possèdent un « fabuleux patrimoine architectural » estime Martin Fröhlich, chef du service des constructions fédérales du Département de l'Intérieur. Environ 80% de ces bâtiments datent d'avant 1914. Ils pourraient donc bénéficier éventuellement d'une protection. Il y a quelques années, les CFF, encore magnanimes, avaient intégré le bâtiment principal de la gare de Stadelhofen au projet Santiago Calatravas. Cette réalisation eut un retentissement au-delà des frontières et fut considérée comme un exemple réussi de mariage entre l'ancien et le moderne.

A l'époque, «les CFF étaient encore euphoriques», concède Peter Vogel, chef suppléant de la Direction des domaines, à la Direction générale des CFF; on a surestimé les possibilités d'utilisation commerciale des immeubles ferroviaires. La morosité du marché immobilier a obligé les CFF à différer leurs nouveaux projets. A Genève, il y aurait certes de vastes possibilités à Cayla, mais la situation est trop incertaine: le projet est donc gelé.

Les CFF ont mis en veilleuse le projet de technocentre de Gland (VD) et mis un frein à la réalisation du centre administratif de Zollikofen (BE). Peter Vogel se montre réservé à propos d'un projet à Romanshorn.

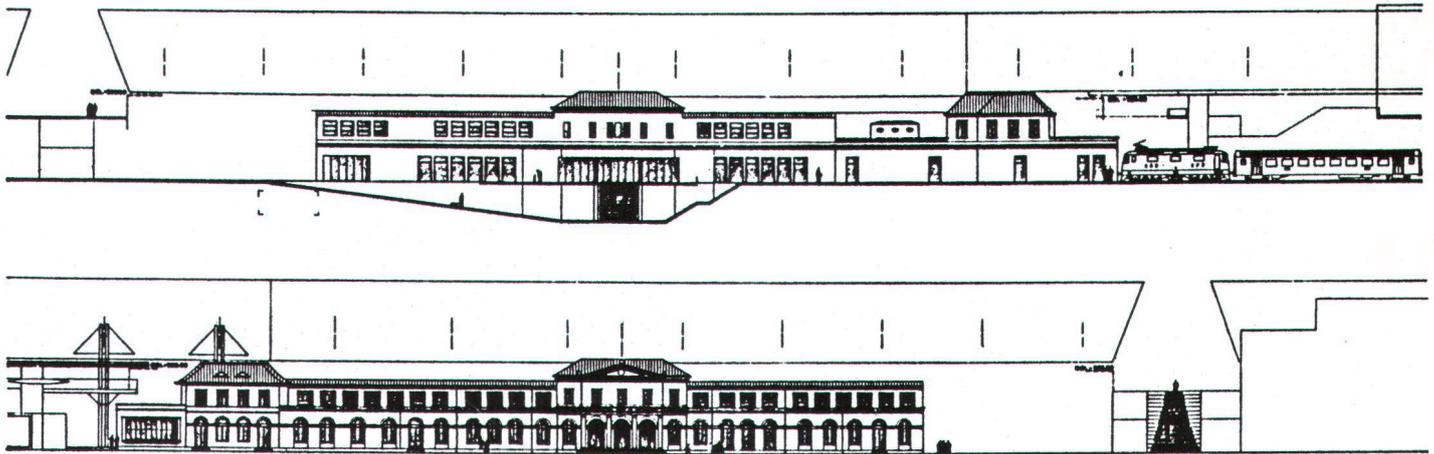
Les budgets ont été considérablement réduits: en 1993, les projets de transformation pour des activités commerciales bénéficiaient d'un crédit de 141 millions de francs et en 1994, de 232 millions alors que pour les années 1995 à 1997, ce poste qui se chiffrait initialement à 300 millions de francs a été réduit à 42 millions pour 1995, 38 pour 1996, 35 pour 1997, 38 pour 1998, 35 pour 1999 et 28 millions pour l'an 2000. Dans cette course aux économies, la marge qui reste pour les mesures de conservation des bâtiments est étroite. Les dépenses de protection devraient être intégrées aux calculs de rentabilité. En d'autres termes, les frais engagés à cette fin ne doivent pas grever la facture finale, mais contribuer aux recettes. Une construction nouvelle doit avoir un rendement brut de 9,5% et une rénovation de 10,1%, car

la durée d'utilisation n'est pas de 40, mais de 30 ans: un handicap supplémentaire pour la conservation des bâtiments. Celle-ci est-elle victime de la course aux économies? Peter Vogel ne voit pas les choses de cette façon: les CFF ne pourraient jamais songer à outrepasser la loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage. Il ignore tout de l'existence d'un inventaire des gares dignes de protection. Il n'est pas impliqué dans des négociations visant à officialiser cet inventaire. Ces pourparlers se déroulent en général entre les responsables des monuments historiques et l'architecte en chef de la Division des bâtiments des CFF, Uli Huber. Ce dernier ne veut toutefois faire aucune déclaration sur la question.

Le litige a commencé à propos de la gare d'Aarau, construite en 1859, puis constamment agrandie par des annexes. La commission fédérale des monuments historiques avait jugé que le bâtiment central était digne de protection. Cela n'a pas empêché les CFF d'organiser un concours d'architecture ne comportant aucune condition spéciale. Pour ainsi dire placée devant un fait accompli (le projet prévoyant la démolition dudit bâtiment), la commission a sorti ses armes et exigé qu'on présente l'inventaire des CFF. L'affaire de la gare de Coire, construite en 1878 et agrandie par la suite, est analogue: on envisageait de construire une grande verrière qui menace le cachet de l'ensemble. A Maienfeld, les CFF ont démoli un hangar historique avant que la commission ait pu faire quoi que ce soit. A Bâle, les chemins de fer fédéraux ont un projet de concours qui leur tient à coeur: il s'agirait de la construction d'une passerelle reliant la place de la gare au quartier de Gundeldinger; pour la commission néanmoins, c'est là que le bât blesse car des boutiques seraient aménagées le long de cette liaison et l'ancien bâtiment central serait détruit.

spracherecht bei der Mieterwahl und schliesst die Mietverträge selber ab. Sie muss gegenüber dem Wogeno-Vorstand einen Hausvertreter und Kassier bestimmen und sich als Verein, Gesellschaft oder juristische Person organisieren. Jeder Mieter ist Genossenschafter mit Anteilschein und Pflichtdarlehen (beispielsweise 25 000 Fr. pro Wohnung bei der Wogeno Bern). Die Mieter eines von der Wogeno erworbenen Hauses müssen GenossenschafterInnen werden. Mit Unterstützung des Bundes (WEG) und der Gemeinde sollen die Wohnungen günstig vermietet werden können. Die Vorteile dieses Systems liegen auf der Hand:

- Mit dem System der Wogeno kommt der Mieter (GenossenschafterIn) zu mehr Selbstbestimmung oder Eigenbestimmung.
  - Das Wohnungsangebot der Wogeno kann beliebig wachsen, ohne dass dies auf Kosten der Selbstbestimmung der MieterInnen geht.
  - Das Finanzierungsproblem beim Kauf einer in privaten Händen liegenden Liegenschaft wird der Wogeno übertragen.
  - Der Wohnungswechsel innerhalb der Stadt ist möglich.
  - Die Wogeno kann lokal und regional handeln.
  - Der Kauf von Einzelhäusern kann punktuell erfolgen, grosse Flächen zur Errichtung einer WBG-Siedlung sind nicht nötig. Dadurch ist sie im Erwerb von Grundstücken flexibler als die traditionellen WBG.
- Das System hat den Nachteil, dass
- das Solidaritätsbewusstsein im grösseren Rahmen verloren gehen kann. Es entstehen wahrscheinlich immer kleine Komplexe gleichgesinnter Menschen. Letzteres kann natürlich auch ein Vorteil sein oder ist wahrscheinlich realistischer.
  - wahrscheinlich keine Siedlungen mit gesamtheitlicher Konzeption entstehen.



Vorprojekt des Bahnhofumbaus in Chur mit Aufstockung als Variante: oben Ansicht von den Geleisen und unten vom Bahnhofplatz her.

Avant-projet de transformation de la gare de Coire avec variante de surélévation: en haut, vue depuis les voies et en bas, vue depuis la place de la gare.

SBB-Projekte an Denkmalpflege «vorbeigeschmuggelt»

# Geheimnistuerei um Bahnbauten

Von Rahel Hartmann, Journalistin BR, Luzern

Das Natur- und Heimatschutzgesetz verpflichtet die SBB, ein Inventar über die Schutzwürdigkeit ihrer Bauten zu erstellen. Dieses liegt seit 1987 vor und ist vom Winterthurer Industriearchäologen Hans-Peter Bärtschi verfasst worden. Die Generaldirektion hat es bis heute dem Bundesrat nicht unterbreitet, um es nicht in Rechtskraft setzen zu müssen. Nachdem die Denkmalpflege jahrelang erst im akuten Fall intervenierte, will sie sich nicht mehr mit der Rolle der Feuerwehr begnügen: Der Konflikt um den Bahnhof Aarau hat sie bewogen, Druck auf die Einsichtnahme in das Dossier zu setzen.

Mit rund 800 Bahnhöfen und Stationen verfügen die SBB über ein «unheimliches architektonisches Kompendium», sagt Martin Fröhlich, Chef des Amtes für Bundesbauten im Departement des Innern, von dem gegen 80 Prozent aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg stammt und daher potentiell Schutz beanspruchen könnte. Vor Jahren gewährten ihn die SBB noch «grosszügig» und bezogen das Aufnahmegebäude des Bahnhofs Stadelhofen in den Um- und Neubau Santiago Calatravas ein. Das Werk wurde über die Landesgrenzen hinaus als Paradebeispiel einer gelungenen Verbin-

dung zwischen alt und neu bekannt.

## Euphorie gewichen

Damals gingen die SBB noch «euphorisch» an die Projekte heran, räumt Peter Vogel, stellvertretender Chef der Direktion Liegenschaften und kommerzielle Nutzung der SBB-Generaldirektion, ein. Zu hoch wurde das Potential, Liegenschaften kommerziell zu nutzen, eingeschätzt. Der Einbruch auf dem Immobilienmarkt veranlassten die SBB, Neuplanungen zurückzustellen. Ein grosses Potential wäre etwa in Genf, Clayla,

vorhanden, die Marktsituation aber zu unsicher, weshalb das Projekt auf Eis gelegt ist. Über die Planung eines Technozentrums in Gland VD haben die SBB den Stillstand verfügt und für ein Verwaltungszentrum in Zollikofen BE «eine Bremse» eingelegt. Zurückhaltend gibt sich Vogel zu Romanshorn. Für Aufregung genug haben die Pläne gesorgt, die Stellwerke aus der Zeit des Ersten Weltkriegs bis im Jahr 2000 für 33 Millionen Franken zu ersetzen. Auch kommerziell liesse sich der Bahnhof nutzen, liegt er doch direkt am Bodensee in attraktivster

Wohnlage. Für eine Wohnüberbauung auf dem Güterschuppenareal seien Machbarkeitsstudien im Gang. Massiv reduziert wurden die finanziellen Mittel. Waren nach 1993 mit 141 Millionen und 1994 mit 232, für die Jahre 1995 bis 1997 ursprünglich 300 Millionen Franken für Vorhaben zum Ausbau der kommerziellen Nutzung budgetiert, sind nun für 1995 noch 42, für 1996 38, für 1997 35, für 1998 38, 1999 35 und für 2000 noch 28 Millionen Franken vorgesehen. In der Sparschraube wird der Spielraum für denkmal-schützerische Massnahmen noch enger. Die Schutzkosten müssten in der Rentabilitätsrechnung integrierbar sein. Das heisst, Aufwendungen, die für diesen eingesetzt werden, dürfen die Rechnung nicht belasten, sondern müssen den Gewinn mittragen. Ein Neubau hat eine Bruttorendite von 9,5 Prozent, eine Sanierung eine solche von 10,1 Prozent abzuwerfen, weil hier die Nutzungsdauer nicht 40, son-

dern 30 Jahre beträgt: ein zusätzliches Handicap für den Denkmalschutz. Dass dieser der Sparschraube zum Opfer fällt, mag Vogel nicht so stehen lassen. Die SBB könnten sich nicht über das Natur- und Heimatschutzgesetz hinwegsetzen. Von der Existenz eines Inventars schützenswerter Bahnhöfe weiss er aber nichts. Auch in allfällige Verhandlungen über dessen Offizialisierung (siehe Kasten) sei er nicht involviert. Diese müssten sich zwischen der Denkmalpflege und dem Chefarchitekten der Abteilung Hochbau der SBB, Uli Huber, bewegen. Der aber mag sich zur Frage des Inventars nicht äussern.

### Missglücktes Verfahren in Aarau

«Entzündet» hat sich die Auseinandersetzung, an deren Klärung Huber laut Vogel beteiligt ist, am Fall Aarau. Dieser Bahnhof, von Jakob Friedrich Wanner 1859 realisiert, hat sein originales Antlitz im Laufe der Jahrzehnte zwar eingebüsst und wurde durch Anbauten ergänzt. Alexander Schlatter, Denkmalpfleger des Kantons Aargau, bewertete diese nicht als Beeinträchtigung. Er schätzt, dass der Bau nicht aus einem Guss, sondern eine gewachsene Anlage ist. Wenn dies die Argumentation gegenüber den SBB, den Bau nicht dem Baggerzahn zu opfern, auch erschwert. Er müsste restauriert und in seinen ursprünglichen Zustand zurückversetzt werden. Dies hätte städtebaulich Folgen: Das «Bijou» wäre das kleinste Gebäude, würde in den umstehenden Bauten von Bankverein und Kantonalbank ertrinken.

Intervenierte hat Schlatter nicht. Der Aargau stelle Bundesbauten nicht unter Schutz. «Aarau ist deshalb nicht unser Kriegsschauplatz.» Der Konflikt werde auf Bundesebene ausgetragen. Dort scheint sich ein Wandel abzuzeichnen. Die Planung des Überbauungspro-

jekts hat sich als Beispiel eines missglückten Verfahrens entpuppt. Obwohl ein Gutachten der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege (EKD) vorlag, worin das Aufnahmegebäude als schützenswert taxiert wurde, schrieben die SBB den Architekturwettbewerb ohne entsprechende Auflage aus. Das 1991 ausgezeichnete Projekt von Theo Hotz sah denn auch den Abbruch des Baus vor, was die Denkmalpflege vor vollendete Tatsachen stellte. Dies um so mehr, als sowohl Stadt als auch Kanton «klar signalisierten, dass ein städtebaulich-architektonisch hervorragender Neubau den Abbruch (...) rechtfertigt» (Stadtbaumeister Felix Fuchs).

André Meyer, Präsident der EKD, hat die Waffen denn auch gestreckt. Nachdem die Kommission mit den SBB übereingekommen ist, dass Wettbewerbe künftig in zwei Stufen durchgeführt werden – eine mit und eine ohne Einbezug schützenswerter Bauten –, so dass eine echte Rechtsgüterabwägung zugunsten oder zu Lasten des Bestehenden erfolgen kann, will Meyer nicht mehr in das Baubewilligungsverfahren eingreifen. Aber er hat die SBB aufgefordert, das Inventar der EKD zugänglich zu machen.

### Chur: Heimatstilkulisse

Ähnlich wie in Aarau präsentiert sich die Situation in Chur. Dessen Aufnahmegebäude aus dem Jahre 1878 von Hans Bösch wurde durch Anbauten ebenfalls verändert. Das teilweise realisierte Umbauprojekt – dessen Glashalle bereits als Wahrzeichen der Stadt empfunden wird – liesse es zur «Heimatstilkulisse» (Fröhlich) verkommen. Denn hinter der Fassade komme «alles weg», das Portal verberge nur noch den «Absturz über die Rolltreppe in den Untergrund der Halle». Im Gegensatz zu den Aargauer Behörden haben die Churer den «schwarzen Peter» der Unterschutz-Stel-

lungsfrage nicht dem Bund zugespielt. Da sie das Inventar der schützenswerten Bauten der Stadt, verfasst vom Kunsthistoriker Luzi Dosch, in Rechtskraft setzten, muss das Aufnahmegebäude in die nun laufende Projektierung der Aufstockung des Baus und der östlich und westlich anschliessenden Annexbauten einbezogen werden.

Ursprünglich, beschreibt Hans Rutishauser, kantonaler Denkmalpfleger, hätten diese demselben System folgen sollen, das für das historische Wachstum des Bahnhofs charakteristisch war: Erweiterungen wurden symmetrisch «wie Flügelbauten von Barockschlössern» angeordnet. Weshalb bei der Projektierung diskutiert wurde, dieses Vorgehen beizubehalten und seitlich Kuben anzugliedern. «Das ist aber nur möglich, wenn die Volumen nicht ständig vergrössert werden und das Hauptgebäude zum Zwerg machen, wie dies beim gegenwärtigen Stand der Fall wäre.» Die SBB machten den Nutzungsdruck geltend, um die Rentabilität zu steigern. «Die Taktik geht dahin, immer mehr aufzuladen, so dass das Aufnahmegebäude am Ende derart eingezwängt wird, dass es zur Karikatur seiner selbst wird, wie jene kleine Kirche in New York, die von Wolkenkratzen umgeben ist.» Wenn aber das Neubauvolumen unverhältnismässige Proportionen zum bestehenden Bau annehme, würden die denkmal-schützerischen Argumente gleichsam im selben Mass schrumpfen wie der historische Bahnhof: «Man transportiert einen Scheintoten ins Krematorium.» Unbefriedigend ist die Situation auch für den Architekten Roland Obrist. Es werde nicht zu verhindern sein, dass das Aufnahmegebäude zur Lebkuchenfassade verkomme, hinter der die Menschen in eine Baugrube, in den Untergrund abtauchten. Es sei ihm nicht wohl, Hand zu Kulissenarchitektur bieten zu müssen –

wenn er auch bereits im Wettbewerb 1986 wissen musste, worauf er sich einliess. Denn dieser beinhaltete die Vorgabe, den Bahnhof zu integrieren. Aber damals habe das Raumprogramm noch nicht festgestanden. Abgesehen davon, dass vom Bahnhof nur noch die Fassade übrig bleibe, müsse er nun noch durch Aufstockung und Annexbauten ergänzt werden. Letztere wurden von den SBB aus finanziellen Gründen zurückgestellt. Die Aufstockung bearbeitet Obrist & Partner gegenwärtig. Denkbar seien drei Varianten: Zusatzvolumen in historisierender Architektur – was Obrist widerstrebt – oder eine klare Abgrenzung, eine Zäsur, die etwa mittels eines «Glas-schlitzes» alt und neu demonstrativ sichtbar macht, eine Tendenz der vergangenen Jahre, die Obrist wenig sensibel erscheint. Der Architekt bevorzugt eine dritte Variante. Er sucht eine Lösung, wie sie der schwedische Architekt Gunnar Asplund mit dem Anbau des Rathauses von Göteborg 1934 bis 1937 als «Anpassungsarchitektur» verwirklichte. Obrist sieht darin eine «meisterhafte Art», Baustile miteinander zu verweben, wie in vergangenen Jahrhunderten üblich – «Gotik wurde etwa auf Romanik ‚gestellt‘». Die unterschiedliche Architektur werde sichtbar, aber nur für den sensiblen Betrachter.

### Gesamtbild gelitten

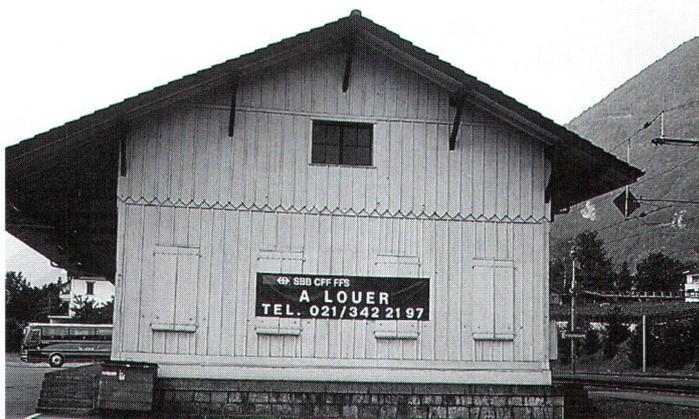
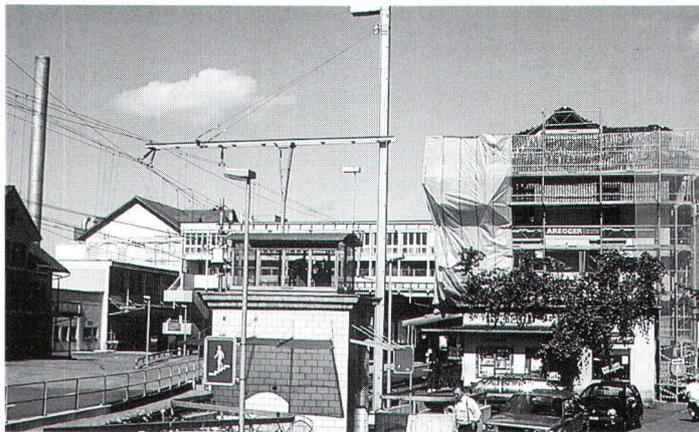
Den zu geübten Blick scheinen die SBB zu scheuen. Anlagen, über die Heimatschutzkreise nicht mit Sperberaugen wachen und die sie kommerziell nicht nutzen kann, also kein Bewilligungsverfahren einleiten muss, hat sie in Maienfeld GR einfach abgebrochen. Bis vor zwei Jahren war der Bahnhof von 1858 ein Ensemble, selbst das ursprüngliche Holztoilettenhaus stand noch, Pflöcke erinnerten an die Zeit, da Vieh festgezurrt wurde, beschreibt Hans Rutishauser, kantonaler Denkmal-

pfleger. Dann setzte der kontinuierliche Abbruch ein. Kaum hatte die Denkmalpflege vom geplanten Abbruch des Güterschuppens erfahren, war er schon vollzogen. Das Aufnahmegebäude konnte diesem Schicksal entrissen werden. Der Schweizerische Eisenbahnverband schaltete sich ein und übernahm im Rahmen des sogenannten Stationshaltermodells den Billetverkauf. Damit war die Initiative zur Renovation mit einem Aufwand von rund 400 000 Franken ausgelöst. Das einheimische Büro Möhr erhielt den Auftrag, das Gebäude für dieses Modell nutzbar zu machen, ohne die Struktur zu stören. Aus Platzgründen musste die gewendelte Holz-  
treppe durch eine «echte» Wendeltreppe ersetzt werden. Sie verbindet das Erdgeschoss mit dem Büro des Stationshalters, der eine kleine Druckerei betreibt, und dem ersten Stock, der eine 2½-Zimmer-Wohnung beherbergt.

Trotzdem habe das Gesamterscheinungsbild der Anlage gelitten, bedauert Rutishauser. Da die Perronhöhe von 30 auf 55 Zentimeter angehoben werden musste, sank das Bahnhofgebäude ein. Er will nicht eine vergangene Idylle beschwören, an der die Bahn 2000 vorbeibraust. Aber immerhin hätten in Maienfeld bis vor kurzem sogar Schnellzüge Halt gemacht, sagt Rutishauser. Der aussergewöhnliche Fahrtunterbruch ist ein Relikt aus den Kriegsjahren. Die Bahn gewährte ihm Theophil von Sprecher, rechte Hand General Ulrich Willes, um ihm das Pendeln zwischen seinem Wohnort und Bern zu erleichtern...

### Basler Denkmalpflege geprellt

Obwohl keineswegs im Abseits liegend, sondern Zentrum einer Verkehrsdrehscheibe bildend, haben es die SBB auch in Basel geschafft, die Denkmalpflege zu «prellen». Sie hält an einem Wett-



Links, von oben nach unten: Das Lager des Bahnhofs Romanshorn soll einer Wohnüberbauung weichen. In Hochdorf haben die SBB nur das Aufnahmegebäude renoviert und es einem Privaten überlassen, die Geleiseanlagen zu nutzen. Die hitzigen Debatten über eine Geleiseüberbauung in Luzern sind verstummt. Auf die Vermietung einer Lagerhalle beschränkt haben sich die Bundesbahnen in Villeneuve. (Bilder Hartmann)

*Ci-contre de haut en bas: L'entrepôt de la gare de Romanshorn doit laisser la place à des logements. A Hochdorf, les CFF ont seulement rénové le bâtiment principal et ont confié l'utilisation des installations ferroviaires à un particulier. Les vives discussions sur la couverture des voies à Lucerne se sont tuées. A Villeneuve, les CFF se sont bornés à louer l'entrepôt (photos Hartmann).*

bewerbsprojekt fest, das durch den Unterschutzstellungs-Entscheid überholt ist. Heikler Punkt ist die Fussgänger-  
verbindung zwischen Zentralbahnplatz und Gundeldingerquartier. Diese Passerelle, so Martin Fröhlich, ist der Denkmalpflege ein Dorn im Auge. Geplant als Ponte Vecchio von 30 bis 40 Metern Breite und mit Läden bestückt, würde sie die Halle zerstören, sagt der inzwischen pensionierte Basler Denkmalfleger Alfred Wyss. Robert Schiess, Präsident des lokalen Heimatschutzes, erklärt dezidiert: «Gegen die Passerelle gehen wir in den Krieg.» Das Vorhaben beruhe noch immer auf dem Studienwettbewerb, der 1986 im Rahmen des Masterplans durchgeführt wurde. Von den sechs eingereichten Projekten für eine Fussgängerpassage quer durch den Bahnhof schlugen fünf eine oberirdische Führung vor, eines legte sie unterirdisch. Die ausgezeichnete oberirdische Variante bilde noch heute Grundlage der Projektierung, obwohl der Kanton kaum drei

Monate nach Abschluss des Wettbewerbs den Schutz der Halle verfügte. Ob dieser mit der oberirdischen Passerelle vereinbar ist, sei bis heute nicht geklärt worden. Deren Realisierung bedürfe nämlich dreier irreparabler Einschnitte in das Glasdach.

Wyss gibt sich versöhnlicher und erteilt den SBB insofern die «Absolution», als sich Basel die Zutaten der Suppe, die sie nun auszulöffeln hat, selber einbrockte: Sie habe die Initiative für ein kommerzielles Projekt im Rahmen des Masterplans ergriffen. Wyss betont ausserdem, der Vorwurf an die SBB, den Dialog zu verweigern, sei nicht gerechtfertigt. Wäre die Kluft zwischen dem Heimatschutz und den SBB, dessen Vertreter Ch. Caviezel, Chef der Hauptabteilung Liegenschaften der SBB-Kreisdirektion II, ausgerechnet Basel als Beispiel für rücksichtsvollen Umgang mit dem Bahnhoferbe anführt, allein mit Rhetorik zu überwinden? Einbrockte: Sie habe die Initiative für ein kommerzielles Projekt im Rahmen des Masterplans ergriffen. Wyss betont ausserdem, der Vorwurf an die SBB, den Dialog zu verweigern, sei nicht gerechtfertigt. Wäre die Kluft zwischen dem Heimatschutz und den SBB, dessen Vertreter Ch. Caviezel, Chef der Hauptabteilung Liegenschaften der SBB-Kreisdirektion II, ausgerechnet Basel als Beispiel für rücksichtsvollen Umgang mit dem Bahnhoferbe anführt, allein mit Rhetorik zu überwinden?

## Genügt die Ausbildung der Denkmalpfleger noch?

# Mehr technisches Wissen gefragt

Von Albert Hahling, Vizepräsident SVTG, Aigle

In einem Rapport über die Tagung der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege von 1983 weist ihr Präsident, Dr. André Meyer, darauf hin, wie wichtig die Koordination von denkmalpflegerischen Anliegen mit denjenigen der Raumplanung in einer Zeit ist, in der häufig erhaltenswerte Gebäude umgenutzt und doch in bestehende Zonenpläne eingeordnet werden müssen. Von anderer Seite kommt ebenfalls die Anforderung, zukünftig neben Architekten und Kunsthistorikern weitere Berufsgattungen mit einzubeziehen, um die sich bietenden neuen Aufgaben vollumfänglich und befriedigend lösen zu können. Dabei wird unter anderen beispielsweise an Ökonomen, Juristen und Planer gedacht.

### Kunstwerk und Objekt

Es kann und muss die Feststellung anerkannt werden, wonach sich die denkmalpflegerische Tätigkeit immer stärker vom Denkmal als Kunstwerk zu zahllosen Objekten hin verlagert, wo andere als künstlerische Prinzipien der Werterhaltung im Vordergrund stehen. Vielfach wird vorhandene Bausubstanz (auch) darum zerstört, weil das Wissen um adäquate Möglichkeiten der Restaurierung fehlt. In diesem Zusammenhang scheint es wichtig, auch auf die Konvention des Europarates zurückzukommen, die 1985 in Granada zur Unterzeichnung durch die Regierungen aufgelegt wurde und die ausdrücklich den Denkmalbegriff auf technisk- und wissenschaftsgeschichtlich relevante Objekte ausweitet. Neben der ästhetischen wird also künftig auch die technische Bewertung eines Bauwerkes zum Zuge kommen müssen. Nicht nur

dessen technische Konzeption, sondern auch seine seinerzeitige technische oder wissenschaftliche Funktion sollen begutachtet werden können. Wenn es bei den Raumplanern vor allem darum geht, gerettete, eventuell umfunktionierte, architektonisch spezifische Bauten korrekt in ihre Umgebung einzuordnen, sind Ingenieure verschiedenster Fachgebiete gefragt, um bei der vorausgehenden Beurteilung der Schutzwürdigkeit

und deren Möglichkeit mitzuwirken.

### Fehlende Fachleute

Dazu braucht es jedoch Kenntnisse, die bisher noch keinesfalls systematisch erarbeitet wurden. Zwar werden vereinzelt schützenswerte Objekte als solche wahrgenommen, aber eine umfassende Beurteilung und Wertung ist bisher noch nicht erfolgt. Dies auch als Folge der Tatsache, dass eine in diese Richtung

## Kurz und bündig

### Neuer Direktor der GSK

Stefan Biffiger ist zum neuen Delegierten und Wissenschaftlichen Leiter der Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte (GSK) gewählt worden. Der gebürtige Walliser hat in Freiburg Kunstgeschichte und Germanistik studiert, war bereits von 1980 bis 1988 als Redaktor für die «Kunstdenkmäler der Schweiz» bei der GSK tätig und folgt in seinem neuen Amt Dr. Nott Caviezel.

### Binswanger geehrt

Hans Christoph Binswanger, ehemaliger Professor an der Hochschule St. Gallen und einstiger Präsident der Heimatschutz-Sektion St. Gallen-Appenzell Innerrhoden erhält den mit 200 000 Franken dotierten Preis der Stiftung Dr. J. E. Brandenberger. Der Volkswirtschaftler wird damit für seine Pionierrolle beim Einbezug der Natur in geldtheoretische Modellen ausgezeichnet.

### Weitere ISOS-Serie

Der Bundesrat hat die neunte Serie von Städten, Kleinstädten, Dörfern und Weilern ins Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) aufgenommen. Sie betrifft die Kantone Baselland, Bern, Freiburg, Graubünden, Tessin, Uri und Wallis. Zu den neu geschützten Ortsbildern gehören unter anderen Augst BL, die Halensiedlung bei Bern, Rue FR, Poschiavo GR, Morcote TI, Erstfeld UR und Grimentz VS.