

Intern = Interne

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **98 (2003)**

Heft 1

PDF erstellt am: **17.04.2024**

Nutzungsbedingungen

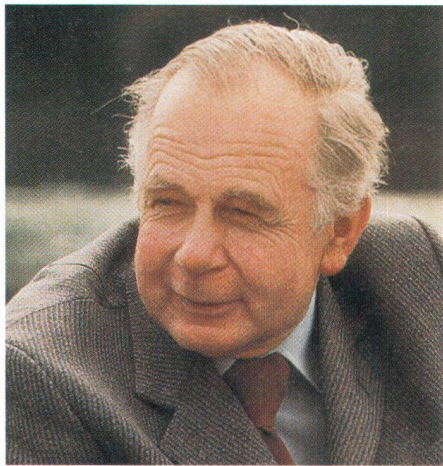
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



Albert Knoepfli zum Gedenken

Unermüdlicher Schaffer

Nur wenige Tage nach seinem 93. Geburtstag ist am 14. Dezember 2002 in Aadorf TG Professor Dr. h.c. Albert Knoepfli gestorben. Er hat die schweizerische Denkmalpflege in Praxis und Forschung massgeblich beeinflusst, sich zeitlebens auch stark für heimat-schützerische Anliegen eingesetzt, sie professionalisiert und wurde deshalb vom Schweizer Heimatschutz zu dessen Ehrenmitglied ernannt.

Albert Knoepfli wurde am 9. Dezember 1909 in Bischofszell geboren und erhielt am Seminar Kreuzlingen seine Grundausbildung. Anschliessend war er Lehrer am Waisenhaus in Basel und studierte berufsbegleitend an der dortigen Universität zahlreiche Fächer der philosophisch-historischen Fakultät. Daneben besuchte er die Kunstgewerbeschule, die Musikschule und das Konservatorium. Von 1935 bis 1945 unterrichtete er an der Sekundarschule Aadorf Sprachen, Geschichte, Zeichnen und Musik, dann war er bis 1974 Inventarisator und Denkmalpfleger des Kantons Thurgau. 1943 erschien sein erstes Buch, «Der rote Hahn von Bischofszell», das ihm den Auftrag verschaffte, die Inventarisierung der Kunstdenkmäler des Kantons Thurgau zu beginnen.

Mit der Einsicht, dass Inventare zwar eine gute Grundlage bilden, aber allein

nicht genügen, um unsere Baukultur zu erhalten und zu pflegen, baute Albert Knoepfli als Vorstandsmitglied des Thurgauer Heimatschutzes im Laufe der Jahre ein potentes Amt für Denkmalpflege auf und aus. Ohne gesetzliche Grundlage – das Natur- und Heimatschutzgesetz trat erst 1994 in Kraft – kämpfte er mit Wort und Schrift um Verständnis für die Erhaltung und Pflege des gebauten Kulturgutes. Seine Handschrift tragen der Wiederaufbau des Seminars und der Klosterkirche Kreuzlingen sowie die Renovierungen der Kartause Ittingen, des Klosters Fischingen, von Schloss Hauptwil und zahlreichen andern Bauten der Thurgauer Kulturlandschaft. Mit der Altstadt von Bischofszell fühlte er sich besonders verbunden, weshalb er auch seine einmalige Kartensammlung als Stiftung dem Ortsmuseum angliederte. Als Mitglied der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege erhielt er Expertenmandate in zahlreichen Kantonen, aus denen er stets neue Erkenntnisse gewann, die er umzusetzen verstand und publizierte, z.B. in der «Kunstgeschichte des Bodenseeraumes», die ihm 1962 den Doktor honoris causa der Universität Zürich einbrachte oder im Mahn- und Notizbuch «Altstadt und Denkmalpflege». Als Gründer und Leiter des Institutes für Denkmalpflege an der ETH Zürich schrieb er unter anderem das grundlegende Werk «Geschichte und Doktrinen der Schweizerischen Denkmalpflege», wo auch die Geschichte des Heimatschutzes dargelegt ist. Sein Oeuvre umfasst gegen 500 Titel.

Albert Knoepfli war ein unermüdlicher Schaffer, dem es immer um den Menschen und sein Werk, nie um Eigennutz, Geld oder Macht ging. Das Kulturgut verteidigte er mit eisernem Willen, wobei ihm seine Gedankenschärfe und seine Schreiblust zugute kamen. Im Umgang mit den Mitmenschen verstand er das richtige Wort am rechten Ort humorvoll einzusetzen, was ihm viele Türen zugunsten seiner Schützlinge oder seiner Forschungsziele öffnete. Mit einem grossen Werk von bleibendem Wert hat er den Thurgau, den Bodenseeraum, uns alle reich beschenkt, wofür wir dankbar sind.

Dr. Jürg Ganz

SHS um Einheit bemüht

ti. An einer zweitägigen Sitzung hat sich der Zentralvorstand des Schweizer Heimatschutzes (SHS) am 23./24. November im Schloss Böttstein AG mit seiner Zukunft beschäftigt. Im Vordergrund stand die Gesamtpositionierung des Verbandes und seine Zusammenarbeit mit den Sektionen. Als Einstieg in drei Gruppenarbeiten wartete der Natur- und Wirtschaftswissenschaftler Dr. Peter Jann mit einer Analyse über Stärken und Schwächen des SHS und seiner kantonalen Sektionen auf. Demnach stünden einem zusehends umkämpften Nonprofit-Markt und wachsenden Aufgaben beim SHS eine lange Tradition, hohes Fachwissen, regionale Verankerung und sinkende Mitgliederzahlen, aber auch eine fehlende Gesamtpositionierung und langfristige Planung sowie unausgeglichene Machtverhältnisse gegenüber. Mit Hilfe klassischer Marketing-Instrumente versuchte dann der Referent, die Organisation bezüglich ihres Selbstverständnisses, ihrer Konkurrenten, ihrer Zielgruppen und Leistungen einzuordnen und damit den Boden für die folgenden Gruppengespräche zu ebnen. Deren Ergebnisse werden nun weiter bearbeitet und sollen in konkrete Verbesserungsvorschläge münden.

Im zweiten Teil der von SHS-Präsident Dr. Caspar Hürlimann geleiteten Tagung genehmigte der Zentralvorstand das Tätigkeitsprogramm 2003, das mit dem Projekt «Firmenarchitektur» einen neuen Schwerpunkt setzen will, und das Budget 2003. Auf Antrag von R. Muggli wurde eine Einsprache des SHS zum Flughafen Zürich-Kloten zurückgezogen und die von M. Suter präsentierte Idee, in der Schweiz eine dem englischen Landmark Trust verwandte Institution (siehe Seite 7) ins Leben zu rufen, begrüsst. Sodann beschloss der Vorstand, die Taleraktion 2004 dem Thema «Kulturräume entlang der historischen Verkehrswege» zu widmen und den Wakkerpreis 2003 der Stadt Sursee LU zu verleihen. Schliesslich einigten sich die Anwesenden auf eine landesweite Kampagne zur Erhaltung des Verbandsbeschwerderechts und wurden die Sektionen aufgerufen, ihre Bedenken zum Bauen ausserhalb der Bauzonen bei den kantonalen Fachstellen und in der Öffentlichkeit einzubringen.

Wakkerpreis: 2003 wird Sursee ausgezeichnet

Vom Städtli zur selbstbewussten Stadt

shs. Der Wakkerpreis 2003 des Schweizer Heimatschutzes (SHS) geht an die Stadt Sursee (LU). Mit der Auszeichnung würdigt der SHS bereits zum dritten Mal das vorbildliche Engagement einer Gemeinde im Agglomerationsraum des schweizerischen Mittelandes für ihre qualitätvolle Siedlungsentwicklung. Mit wegweisenden baulichen Zeichen hat die Stadt den historischen Kern vor der Musealisierung bewahrt und den umliegenden, lange vernachlässigten Siedlungsraum aufgewertet.

Die am nördlichen Ende des Sempachersees gelegene Stadt Sursee ist Zentrum der Region und Hauptort des gleichnamigen Amtes. Sie erlangte durch ihre Lage an der Gotthardroute bereits im Mittelalter Bedeutung. Die Bahnlinie Basel-Luzern und die Autobahn N2 sind ihre heutigen Lebensadern. Vor allem letztere bescherte dem Landstädtchen seit den 1950er Jahren ein starkes Wachstum. Die Bevölkerung verdoppelte sich in wenigen Jahrzehnten auf 8000 Einwohner. Plötzlich war Sursee mit den Problemen einer ganz normalen Agglomerationsgemeinde konfrontiert. Ein unkontrolliertes Wachstum liess die Baukultur auf der Strecke bleiben. Hinzu kam die schleichende Auszehrung der Altstadt. Die Kleinstadt, die sich jahrhundertlang im Schutz der alten Mauern bewegt hatte, war gefordert.

Städtebauliche Impulse

Ende der achtziger Jahre begannen die Verantwortlichen der Stadt, das Steuer herumzureissen, und packten die Aufwertung des gesamten Siedlungsraumes aktiv an. Der Stadtrat liess von der Firma Metron AG ein Verkehrskonzept erarbeiten. Lösungen für den Umgang mit dem städtischen Grünraum lieferten die Landschaftsarchitekten Kienast und Partner. Weiter vermochte die Stadt mit einer konsequenten Wettbewerbspolitik die Qualität der Architektur deutlich zu steigern. 2000 wurde die Altstadtkommission von einer unabhängigen Stadtbaukommission abgelöst, die sich bei wichtigen Bauvorhaben den Fragen der Gestaltung und des Städtebaus auf dem gesamten Siedlungsraum annimmt. Die beispielhaften Bemühungen tra-

gen Früchte. Vor den alten Stadtmauern wird zurzeit der sogenannte Stadthof fertiggestellt. Das Projekt des Architekten Luigi Snozzi basiert auf einem von der Stadt initiierten Wettbewerb für ein neues Stadthaus. Die Beteiligung der Stadt scheiterte jedoch in der Volksabstimmung über den Baukredit. Der Stadtrat, von der Qualität des Projektes überzeugt, liess nicht locker und suchte nach privaten Investoren. Heute definiert der Neubau, der neben Geschäften und der Post auch Wohnungen beherbergen wird, den öffentlichen Raum in überzeugender Art und Weise: er übt eine Scharnierfunktion zwischen Altstadt und neuer Stadt aus, schafft einen städtischen Platz und damit neue Lebensqualität. Auf der gegenüberliegenden Platzseite steht das Schulhaus St. Georg. Der kürzlich restaurierte, eindrucksvolle Bau aus dem Jahre 1902 erhält mit der neuen Situation eine Wertsteigerung. Das Wohn- und Geschäftshaus Renggli der Luzerner Architekten Scheitlin & Syfrig begrenzt den Platz auf der Nordseite. Der aus einem privaten Wettbewerb hervorgegangene Holzbau zeigt, dass der Funke auch auf Private übergesprungen ist.

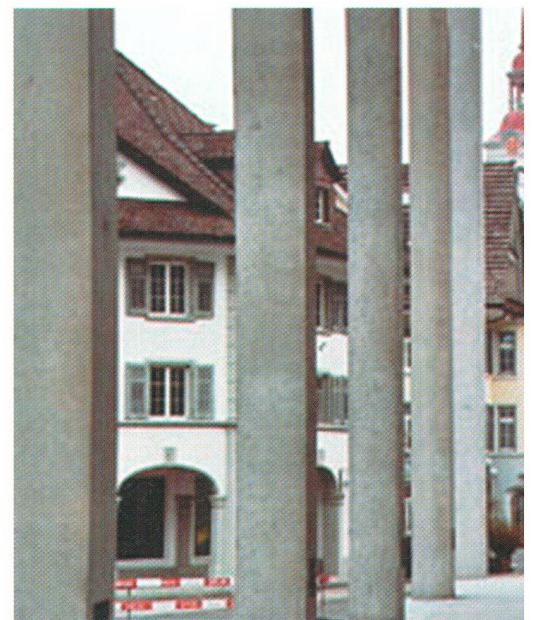
Weiterentwicklung der Altstadt

Auch in der Altstadt nahm die Stadt das Heft in die Hand und wirkte der Auszehrung und Musealisierung erfolgreich entgegen. Ausgehend vom Verkehrskonzept liess sie in den neunziger Jahren ein Leitbild erarbeiten mit dem Ziel, den öffentlichen Raum attraktiver zu machen. Das Siegerprojekt eines Ideenwettbewerbs war bestechend. Mit präzisen Eingriffen gelang es der Plangemeinschaft Ineichen, Affentranger, Dové und Egloff, Luzern, die städte-

baulichen Strukturen zu klären. Heute sind die Plätze ausgeräumt, die Trottoirs entfernt, die ehemalige Pflasterung der Strassen ist wiederhergestellt und der offene Wasserlauf der Sure qualitativ ins städtische Leben integriert. Mit gezielten zeitgemässen Interventionen wie dem neuen Rathausbrunnen, dem angedeuteten Stadttor an der Südpforte oder der Erweiterung des Stadttheaters zeigt die Altstadt, dass sie nicht von gestern ist. Der motorisierte Privatverkehr geniesst nunmehr nur noch ein Gastrecht und lässt so den Fussgängern und Velofahrern genügend Raum.

Der Stadt Sursee ist es gelungen, während der letzten 10 bis 15 Jahre die Stadtentwicklung in eine neue, qualitätvolle Richtung zu lenken. Sie hat sich nicht auf den Lorbeeren einer vorbildlich restaurierten Altstadt ausgeruht, sondern den Ernst der Gegenwart erkannt. Das ehemalige Landstädtchen hat sich zu einem beispielhaften Schrittmacher im Bereich Stadtplanung und Stadtgestaltung gemausert.

Mit dem soeben fertiggestellten «Stadthof» von Luigi Snozzi hat der Eingang zur Altstadt von Sursee baulich einen neuen Fixpunkt erhalten (Bild SHS)



Prix Wakker: en 2003 l'attribution va à Sursee

Du bourg à la ville sûre de son destin

ps. Le Prix Wakker 2003 de Patrimoine suisse est attribué à la ville de Sursee (LU). Ainsi donc, c'est la troisième fois que Patrimoine suisse récompense l'action exemplaire d'une commune du réseau des agglomérations du Plateau suisse en faveur d'un développement urbain de qualité. Cette ville a, d'une part, posé un signal fort en prenant des décisions courageuses en matière de construction, évitant ainsi de transformer son centre historique en musée; d'autre part, elle a réhabilité de manière remarquable la zone urbanisée longtemps négligée qui entoure la vieille ville.

Située à l'extrémité nord du lac de Sem-pach, la ville de Sursee est à la fois le centre de la région et le chef-lieu du district du même nom. La localité s'est développée dès le Moyen Âge du fait de sa position le long de la route du Gothard. La liaison ferroviaire Bâle-Lucerne et l'autoroute N2 constituent aujourd'hui ses artères vitales. C'est surtout l'autoroute qui, à partir des années 1950, a valu une forte croissance à la petite bourgade. En quelques décennies, la population a pratiquement doublé pour atteindre 8000 habitants. Sursee a subitement dû faire face aux problèmes rencontrés par toutes les agglomérations urbaines ordinaires, à savoir une croissance incontrôlée qui se soucie comme d'une guigne du patrimoine construit. A cela est venu s'ajouter le lent dépérissement de la vieille ville. La bourgade, qui avait vécu pendant

des siècles à l'abri de ses remparts, s'est retrouvée dans l'obligation de réagir.

Renouveau urbanistique

A la fin des années 1980, les autorités locales ont pris le taureau par les cornes et décidé de réhabiliter l'ensemble de l'espace urbanisé. Le conseil municipal a demandé à la société Metron d'élaborer un concept en matière de transport. Les architectes-paysagistes Kienast & partenaires ont proposé des solutions pour les espaces verts communaux. La localité est aussi parvenue à améliorer sensiblement la qualité de l'architecture en inaugurant une série de concours. En l'an 2000, la commission de la vieille ville a été remplacée par une commission d'urbanisme indépendante, qui intervient dans les grands projets de construction en se penchant sur les questions d'aménagement et d'esthétique.

Les initiatives exemplaires portent leurs fruits. Le «Stadthof» est en voie d'achèvement devant les vieux remparts. Le projet de l'architecte Luigi Snozzi se fonde sur le concours lancé par la localité pour un nouvel hôtel de ville. La participation financière de la ville a toutefois été refusée lors de la votation populaire sur le crédit de construction. Convaincu de la qualité du projet, le conseil municipal ne s'est pas découragé et s'est mis en quête d'investisseurs privés. Aujourd'hui, le nouvel immeuble, qui accueillera des logements en plus de quelques commerces et du bureau de poste, définit l'espace public de manière remarquable: il exerce une fonction d'articulation entre la vieille ville et la ville nouvelle, crée une place communale et engendre ainsi une nouvelle qualité de vie. En face se trouve l'école St-Georges. Cet impressionnant bâtiment datant de 1902 a été rénové dernièrement; le nouveau cadre lui donne un surplus de valeur. Œuvre des architectes lucernois

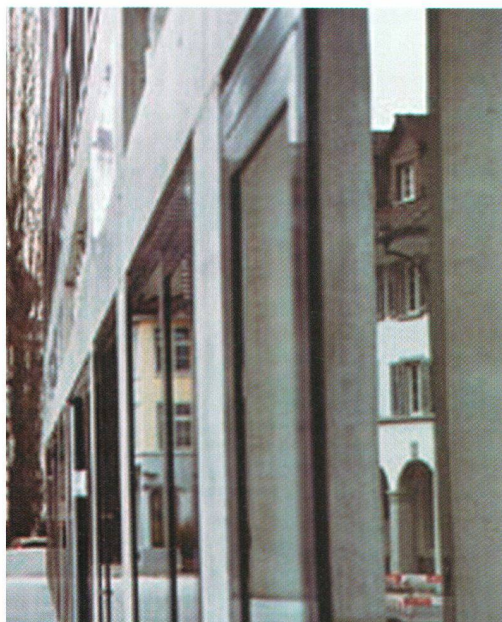
Scheitlin & Syfrig, l'immeuble Renggli, à usage d'habitation et commercial, ferme la place du côté nord. Cette construction en bois, édifiée à la suite d'un concours privé, montre que la grâce du talent a touché aussi le secteur privé.

Interventions dans la vieille ville

Les autorités locales ont aussi pris les choses en main à la vieille ville et réussi à empêcher sa transformation en désert ou en musée. Dans les années 1990, s'appuyant sur le nouveau concept des transports, elles ont fait élaborer des principes directeurs dont l'objectif était d'accroître l'attrait de l'espace public. Le projet sorti vainqueur d'un concours d'idées était séduisant. Le bureau d'études Ineichen, Affentranger, Dové et Egloff, de Lucerne, est parvenu, par des interventions précises, à clarifier les structures urbanistiques. Aujourd'hui les places sont dégagées et l'ancien pavage des rues a été rétabli. Après plusieurs interventions appropriées à notre époque, comme la nouvelle fontaine de l'hôtel de ville, la porte esquissée à l'entrée sud de la ville ou l'agrandissement du théâtre municipal, la vieille ville montre qu'elle ne date pas d'hier. La circulation des véhicules privés à moteur est désormais encore admise en vertu du droit d'hospitalité, mais elle laisse assez d'espace aux piétons et aux cyclistes.

Ces 10 à 15 dernières années, la ville de Sursee a réussi à infléchir l'évolution urbaine dans une nouvelle direction synonyme de qualité. Elle ne s'est pas endormie sur ses lauriers après la rénovation modèle de la vieille ville, mais a compris que le temps présent exigeait des réponses sérieuses. L'ancienne petite bourgade s'est hissée au rang de précurseur dans le domaine de la planification et de l'aménagement urbains.

Le Stadthof que vient de terminer Luigi Snozzi pose un point fixe à l'entrée de la vieille ville de Sursee (photo Patrimoine suisse)



Heimatschutz-Fachtagung um ein heisses Eisen

Bahnhöfe im Umbruch

ti. Bahnhöfe, Bahnareale, ja der Bahnraum schlechthin beschäftigen den Schweizer Heimatschutz schon seit langem. Einmal aus verkehrspolitischer Sicht, dann wegen ihrer städtebaulichen Bedeutung, aus bau- oder kunstgeschichtlichen Erwägungen. Seit einiger Zeit aber auch, weil sie zusehends einem starken Strukturwandel unterworfen sind und neuen betriebswirtschaftlichen Gegebenheiten angepasst werden müssen. Und das hat weitreichende Folgen. Eine Tagung des Schweizer Heimatschutzes (SHS) an der Hochschule für Technik Rapperswil (HSR) befasste sich damit.

Vor 170 Jahren begann die Eisenbahn, die Welt auf den Kopf zu stellen, bemerkte der Kultur- und Kunsthistoriker Peter Röllin. Mit ihr kamen die Bahnhöfe. Sie brachten das Stadtleben, ja das ganze Stadtgefüge auf Touren, denn wo Bahnhöfe sind, ist Verkehr und wo Verkehr, fliesst auch Geld. Drum zählt sich Bahnhofnähe aus und sind die Bodenwerte auf Bahnhofplätzen und an Bahnhofstrassen ins Masslose gestiegen. Und die «Höfe» selbst haben sich zu urbanen Zentren, zu Schmelztiegeln vielfältiger Kulturen und zu Promotoren vor allem des regionalen Verkehrs entwickelt.

Der Teufel sitzt im Detail

Bahnhöfe seien Häfen, wo man ankomme, abreise, sich fremd oder vertraut fühle und Emotionen austausche, meinte Professor Klaus Zweibrücken von der HSR. Sie seien aber auch Orte, wo man arbeite, verweile und sich treffe, Knoten, wo man möglichst rasch und bequem umsteigen wolle. Sie fungierten überdies als Versorgungs- und Dienstleistungszentren, Schnittstellen zur Siedlung und Zentren des Siedlungsgefüges. Ihre Knotenfunktion stelle an sie besondere Ansprüche und erheische eine klare Verkehrsführung, verständliche Informationen sowie räumliche und gestalterische Qualitäten auch ihres Umfeldes. Toni Häfliger von der SBB-Fachstelle für Denkmalschutzfragen stellte dem Transportleistungsauftrag der Bahn den Umgang mit schützenswerten Objekten im Sinne des Natur- und Heimatschutzgesetzes gegenüber. Letzterer werde stark beeinflusst vom gesellschaftlichen Wandel, neuen Angeboten, der technischen Entwicklung, überflüssig gewordenen Infrastrukturen und betriebswirtschaftlichen Aufla-

gen. Als Grundlage für ihre Entscheidungen dienten interne Inventare der historischen Bahnhöfe der Schweiz von 1984 sowie weitere Inventare, worunter das ISOS. Auch wenn permanent eine Güterabwägung stattfinde, sitze der Teufel meist im Detail.

Umstrittene Kosmetik

Erschwerend wirkt sich freilich auch die Tatsache aus, dass viele Bahnprojekte Netzcharakter haben und sich auf zahllose Standorte auswirken, wie das die «Facelifting»-Aktion bei 620 Regionalbahnhöfen, die Bereitstellung von 600 Park & Rail-Parkplätzen oder die Automatisierung und Belichtung von Stationen zeigt. Das 300-Millionen-Vorhaben wird laut Corinne Itten und Dieter Baumann, Projektleiter Anlagemanagement SBB, zurzeit umgesetzt und soll bis 2007 abgeschlossen sein. Es besteht aus den Elementen Kundeninformation, Beleuchtung, Umgebungsgestaltung und Ausstattung und wird nach dem Baukastensystem verwirklicht. Auch wenn sich die SBB bemühen, die Besonderheiten jedes Bahnhofes zu berücksichtigen, ist schon jetzt erkennbar, dass der Drang zum gestalterischen Eintopf manchenorts mit einem Verlust an Geschichte, Originalität und Vielfalt einhergeht.

Andreas Flury, Direktor der Verkehrsbetriebe Glatttal, stellte das ambitionierte Projekt Glattalbahn im Nordosten von Zürich vor, das als zusätzliches Verkehrssystem drei Zentrumsgebiete (Oerlikon/Opfikon, Flughafen und Wallisellen/Dübendorf) verbinden soll, ebenfalls einheitlich gestaltet wird, das Trasse als Teil des Stadt- und Landschaftsraumes definiert, auf Funktionalität und Qualität des öffentlichen

Raumes bedacht ist und dem städtischen Raum neue Impulse vermitteln möchte. Dass aber auch bestehende öffentliche Verkehrsmittel laufend angepasst werden müssen, um konkurrenzfähig zu bleiben, erhellte Christoph Rossetti vom Stadtplanungsamt Bern am Beispiel Bern-West. Dies gelte für die Zugangswege für den Fuss- und Veloverkehr, die Station und ihr Umfeld, den Fahrplan und das Liniennetz sowie die Umsteigebeziehungen zwischen Bahn, Bus und Tram. Öffentliche Verkehrserschliessung und Siedlungsplanung müssten aufeinander abgestimmt sein und im Nahbereich der Stationen hohe Nutzungsdichten vorgesehen werden, damit möglichst viele die Bahn benützen.

Konflikte austragen, Ideen entwickeln!

Nach einem Exkurs über das Spannungsfeld zwischen Benutzerfreundlichkeit, betrieblichen Anforderungen und wirtschaftlichen Interessen einerseits sowie dem Kulturgüterschutz und den gestalterischen Qualitäten von Bahnhöfen andererseits, bekräftigte SHS-Geschäftsführer Philipp Maurer, dass der Heimatschutz helfen wolle, Konflikte zu vermeiden oder frühzeitig auszutragen und konkrete Massnahmen zu erarbeiten. Von den Bahnunternehmen forderte er auf Grund von Fallbeispielen, dass sie ihre kulturelle Verantwortung wahrnehmen, ihre Inventare veröffentlichen und die historische Substanz in ihr Marketing einbeziehen. Kulturfreundlichere Erlasse und den Einbezug des SBB-Inventars in ein Gesamtinventar erwartete er vom Bund. Die Standortgemeinden rief er auf, ihre Bedürfnisse abzuklären und ihre Interessen einzubringen, Umnutzungsideen zu entwickeln und Wettbewerbe durchzuführen, aber auch ihre lokalen Inventare nachzuführen und Unterschutzstellungen zu verfügen.

Wie die Gemeinde Turgi AG mit einem Ideenwettbewerb, der Schaffung neuer Bauzonen und einem Gestaltungsplan zu einem überzeugenden neuen Bahnhofgebäude kam und diesen Bereich geschickt mit dem Ortskern verknüpfte, veranschaulichte der Architekt Rudolf Dietiker. Stadtplaner Walter Ullmann (Uster ZH) machte die zentrale Rolle

der Eisenbahn bei der Entwicklung seiner Stadt bewusst. Zugleich orientierte er über den langen Leidensweg zur Umgestaltung des Bahnhofquartieres, der vom Güterschuppenkonflikt mit dem Zürcher Heimatschutz zu städtebaulichen Würfen führte und Uster gar den Wakker-Preis eintrug. Erfolg hatte auch der Thurgauer Heimatschutz mit dem Bahnhof Mannenbach/Salenstein, der laut THS-Geschäftsführer Heinz Reinhart hätte abgebrochen werden sollen, nun aber erhalten bleibt und umgenutzt werden soll. Ähnliche Lösungen wurden schon 1994 für den Bahnhof Mammern und 2001 für das Stellwerk Weinfielden gefunden. Der Präsident des Bündner Heimatschutzes, Jürg Ragetti, widmete sich der Weiterentwicklung des Bahnhofes und seines Vorplatzes von Chur, wo nach Irrwegen und einem viel versprechenden Wettbewerb versucht wird, städtebauliche, architektonische, wirtschaftliche, verkehrstechnische und denkmalpflegerische Aspekte zu vereinen und hier einen identitätsstiftenden Ort zu schaffen.

Auch die Gemeinden gefordert

In einer von Philipp Maurer moderierten Podiumsdiskussion wurde davor gewarnt, Bahnhöfe zu reinen Geschäftsbauten verkommen zu lassen. Sie müssten vielmehr auch Freiräume werden und Kultur ermöglichen. Während die Öffentlichkeit an grossen Bahnhöfen interessiert sei, fehle leider bei kleineren Objekten häufig das Engagement. Wurden den SBB Fortschritte in der Kommunikation attestiert, machten andere Voten Mängel in deren Organisation aus (unklare Zuständigkeiten, Loslösung der Immobilien). Doch auch die Gemeinden seien gefordert und sollten ihre Verantwortung wahrnehmen. Ob diese brachliegende Bahnhöfe kaufen sollten, blieb jedoch kontrovers. Umso deutlicher machte sich Unbehagen über die laufende «Facelifting»-Aktion sowie über die «Entrümpelung» alter Stationen breit. Seitens der SBB wurde moniert, verschiedenen Ansprüchen gerecht werden und auch ertragsorientiert arbeiten zu müssen. Auch wurde beanstandet, dass private Eigentümer von Kulturdenkmälern subventioniert würden, die Bahnen aber den Mehraufwand von denkmalpflegerischen Massnahmen selber tragen müssten.



Durch diese Tore von 1910 wurde der Schnee der Eisbahn des «Grand-Hotel und Kurhaus Mürren» in die Tiefe befördert (Bild SHS)

C'est par ces portes qu'on lançait en 1910 la neige en contrebas de la patinoire du «Grand Hôtel und Kurhaus» de Mürren (photo Ps)

Mürren entdecken

shs. Rechtzeitig zum Beginn der Wintersaison hat der Schweizer Heimatschutz (SHS) seine Publikationsreihe «Baukultur entdecken» weitergeführt und in Mürren die Fortsetzung der Serie mit Architekturspaziergängen in verschiedenen Tourismusgemeinden vorgestellt. Ein attraktiv gestaltetes Faltblatt beschreibt Bauwerke in Mürren von architektonischem und kulturhistorischem Wert. Die Auswahl reicht vom Bauernhaus aus dem 17. Jahrhundert über erste Bauten für den Tourismus bis zum James-Bond-Drehrestaurant auf dem Schilthorn Gipfel. Der Rundgang in Mürren konnte dank der Unterstützung durch Mürren Tourismus und dem Berner Heimatschutz realisiert werden. Die Gebäude geben Einblick in die Geschichte des Ortes und lassen nachvollziehen, wie sich das Bergdorf nach und nach in einen Fremdenverkehrsort verwandelt hat. Der Erstling der Reihe führte durch das bündnerische Arosa. Die Faltblätter sind gratis erhältlich. Sie können schriftlich auf der Geschäftsstelle des Schweizer Heimatschutzes, Postfach, 8032 Zürich oder per Internet bestellt werden.

A la découverte de Mürren

ps. A temps pour le début de la saison d'hiver, Patrimoine suisse a poursuivi sa série de publications «A la découverte de la culture architecturale» et présenté à Mürren le dernier-né de la série consacrée à des promenades architecturales dans différentes stations touristiques. Un dépliant attrayant décrit les bâtiments de Mürren d'importance architecturale, culturelle et historique. Une ferme du XVII^e siècle, les maisons qui accueillirent les premiers touristes de Mürren, et jusqu'au restaurant tournant de James Bond au sommet du Schilthorn, le choix de constructions est aussi varié qu'intéressant. La promenade circulaire dans Mürren a pu être réalisée grâce au soutien de Mürren Tourismus et du Heimatschutz bernois. Les maisons présentées donnent un aperçu de l'histoire du lieu et permettent de comprendre comment ce village a progressivement évolué en station de tourisme. Le premier dépliant de la série était dédié à la station grisonne d'Arosa. Les dépliants sont gratuits. Ils peuvent être commandés par écrit au Secrétariat de Patrimoine suisse (case postale, 8032 Zurich) ou par l'Internet.

Wird das Inventar der historischen Verkehrswege ausgebremst?

Gegen Verschleppungs-Manöver

Die verbliebenen Reste von historischen Verkehrswegen sind ein bedeutendes Kulturgut der Schweiz. Mit der vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) beabsichtigten Auslagerung wichtiger Tätigkeiten an ein Planungsbüro wird die Inkraftsetzung des Bundesinventars der historischen Verkehrswege (IVS) durch den Bundesrat verzögert und das Inventar geschwächt. Der Schweizer Heimatschutz (SHS) und die Stiftung Landschaft Schweiz wehren sich gegen dieses Vorgehen und fordern Massnahmen zur Stärkung des IVS.

Philipp Maurer, Raumplaner NDS/ETH, Geschäftsführer SHS

Die Schweiz hat aufgrund ihrer Lage seit Jahrtausenden eine grosse Bedeutung als Transitland. Auf den Transportleistungen von Gütern und Personen basierte über lange Zeit ein beträchtlicher Teil des Wohlstandes unseres Landes, vorab im Alpenraum. Über die Jahre entstanden Saumwege, Karrgeleise, Chaussees, Wegkreuze, Stundensteine, Gasthäuser und vieles mehr. Weiter führten Land- und Forstwirtschaft zu faszinierenden Wegbauten wie Hohlwegen, Reistwegen und in den Fels gehauene Treppen.

Wichtig für sanften Tourismus

Die historischen Verkehrswege und ihre Begleitbauten sind heute noch

vielerorts im Gelände sichtbar und Teil unserer Kulturlandschaft. Da sie ganze Kulturräume verbinden, sind sie eine wichtige Grundlage für das wachsende Segment des sanften Kulturtourismus. Seit nahezu 20 Jahren werden die Objekte durch eine Fachstelle des geographischen Institutes der Universität Bern in einem Bundesinventar erfasst. Nebenbei bemerkt: In Spanien sind die Jakobswegen sogar Teil des Unesco-Welterbes!

Seit bald zwei Jahren trägt das ASTRA die Verantwortung für das IVS, das in den kommenden Jahren durch den Bundesrat in Kraft gesetzt werden sollte. Völlig überraschend eröffnete

das ASTRA im vergangenen September eine Submission für «Fachdienstleistungen im Aufgabenfeld des IVS». Offenbar sollen in der Endphase die bisherigen Dienstleistungen durch einen neuen Anbieter erbracht werden. Ein 28-seitiges Pflichtenheft soll die Inhalte für einen Auftrag regeln, den auszuführen heute wohl ohne zusätzliche Fachleute kaum ein Planungsbüro im Stande wäre. Besonders stossend an der Ausschreibung ist die Vernachlässigung der Öffentlichkeitsarbeit, welche für die kommende Phase von grösster Bedeutung wäre.

Schwerwiegende Verluste

Der SHS ist erstaunt über dieses Vorgehen, zumal durch die Auslagerung keine Einsparungen ersichtlich werden. Zu befürchten sind namentlich:

- eine massive Schwächung des Inventars aufgrund eines Wissensverlustes bei der Übergabe an einen neuen Dienstleister,
- der Verlust von Führungsvorteilen und internationaler Anerkennung, welche ein Universitätsinstitut mit sich bringt,
- eine verminderte Akzeptanz in den Kantonen und Gemeinden, dies zu einem denkbar ungünstigen Zeitpunkt vor der Inkraftsetzung des Inventars,
- ein Verlust der Unabhängigkeit wegen möglicher Interessenkonflikten bei der Bearbeitung durch ein privates Büro und
- eine Verzögerung der Inkraftsetzung um Jahre oder gar das Scheitern des Vorhabens.

Uni-Fachgruppe beibehalten

Aufgrund dieser Überlegungen erachten wir es als notwendig, die IVS-Fachgruppe der Universität Bern, als Fachstelle des ASTRA, weiterhin mit der Inventarumsetzung zu beauftragen. Gleichzeitig soll die Umsetzung des IVS in den Kantonen mit erweiterter Öffentlichkeitsarbeit unterstützt werden.

Mit der Brückenkappelle aus dem 16. Jahrhundert bildet die Brücke von Ste-Apolline bei Freiburg ein verkehrsgeschichtliches Ensemble (Bild IVS)

Avec la chapelle du XVI^e siècle, le pont de Sainte-Apolline, près de Fribourg, constitue un ensemble de voies historiques (photo IVS)





Ausflug zur Dreiländerecke Rheinhafen und Kraftwerk

Datum

Samstag, 17. Mai 2003

Programm

Besammlung: 9.00 Uhr am Bahnhof Basel SBB

Besuch des Hafengeländes und des ehemaligen Fischerdorfs Kleinhüningen unter der Leitung von Rolf Brönnimann vom Basler Heimatschutz, Mittagessen in Basel, anschliessend Führung durch das Wasserkraftwerk Birsfelden

Schluss der Veranstaltung: 17 Uhr am Bahnhof Basel SBB

Das definitive Programm erhalten Sie nach Eingang Ihrer Anmeldung zusammen mit der Rechnung.

Kosten

Fr. 50.- für Heimatschutzmitglieder

Fr. 70.- für Nicht-Mitglieder

Fr. 30.- für Student(-innen)

Fr. 25.- für Kinder bis 16 Jahre

inkl. Führung, Eintritte und Mittagessen, exkl. Getränke, Hin- und Rückreise.

Auskunft

Bei Fragen gibt Ihnen die Geschäftsstelle des SHS gerne Auskunft (Christina Biland, Tel. 01 254 57 00, info@heimatschutz.ch).

shs. Das heutige Basel hat schon zu römischen Zeiten mit der Rheinschiffahrt den ersten grossen wirtschaftlichen Aufschwung erlebt. Im 13. und 14. Jahrhundert machten dann die «Zünfte zu Fischern und Schiffleuten» die Schifffahrt zu einem organisierten Gewerbe. Eine der wichtigsten historischen Aufgaben der Rheinhäfen beider Basel bestand und besteht darin, im Netz der europäischen Handels- und Verkehrswege die Verbindung des Binnenlandes Schweiz mit dem Meer sicherzustellen. Hafen bedeutet heute

nicht mehr nur Anker- und Umschlagsplatz für Schiffe. Als Drehscheibe des kombinierten Verkehrs ist er die Nahtstelle zwischen Wasser, Schiene und Strasse. – Nicht weit vom Basler Hafengelände befindet sich ein weiterer sehenswerter Ort: Das Wasserkraftwerk Birsfelden von 1955, gebaut vom Zürcher Architekten Hans Hofmann. Mit dem diesjährigen Ausflug bietet sich die Gelegenheit, zwei bemerkenswerte Beispiele unserer Industriekultur zu besichtigen.

Anmeldung zum SHS-Ausflug 2003 nach Basel

Bitte bis spätestens zum 25. April 2003 einsenden oder faxen (F 01 252 28 70) an: Schweizer Heimatschutz, Postfach, 8032 Zürich. Hinweise: Bitte rasch anmelden, die Anzahl Teilnehmer(-innen) ist auf 40 beschränkt. Bei Abmeldungen später als eine Woche vor der Veranstaltung wird der volle Kostenbeitrag verrechnet. Versicherung ist Sache der Teilnehmer(-innen).

Danke für Ihre Spende!

shs. Mit einer gesamtschweizerischen Kampagne will der Schweizer Heimatschutz sich dieses Jahr für den Erhalt schützenswerter Holzbauten engagieren. Im vergangenen Dezember haben wir mit einem Spendenaufruf alle Mitglieder des Schweizer Heimatschutzes um Unterstützung unserer Kampagne 2003 gebeten. Die Spendenbereitschaft unserer Mitglieder war höchst erfreulich, und wir bedanken uns ganz herzlich für jeden überwiesenen Betrag. Damit wir die administrativen Kosten der Kampagne auf ein Minimum reduzieren können, sehen wir von einer persönlichen Verdankung der Spenden unter CHF 500.- ab. Gerne halten wir Sie über den Verlauf der Kampagne auf dem Laufenden.

Name / Vorname: _____

Strasse / Nr: _____

PLZ / Ort: _____

Telefon: _____

Anzahl SHS-Mitglieder: _____ Nichtmitglieder: _____ Student(-innen) _____ Kinder: _____

Datum / Unterschrift: _____