

Zeitschrift: NIKE-Bulletin
Herausgeber: Nationale Informationsstelle für Kulturgüter-Erhaltung
Band: 19 (2004)
Heft: 1: Bulletin

Artikel: Erhaltung von Denkmälern : auch eine Aufgabe der SBB AG
Autor: Häfliger, Toni
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-727026>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 05.05.2025

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



Erhaltung von Denkmälern

– auch eine Aufgabe der SBB AG

von Toni Häfliger

Die Schweizerischen Bundesbahnen SBB existieren seit 1902. Mit der Eingliederung der Privatbahnen haben die SBB nicht nur ein grosses Erbe übernommen – der Grundstock der zentralen Verbindungen zwischen Genfer- und Bodensee, Basel und Chiasso war in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts gelegt worden –, sondern das Netz auch instand gehalten und weiterentwickelt. Neue Bergdurchstiche wie der Simplon und der Lötschberg, aber auch eine Vielzahl von Bahnhofbauten wurden zu Referenzen einer neuen regionalen und transnationalen Mobilität. Die Zukunft prägende Infrastrukturprojekte sind die Investitionen der Bahn 2000 sowie die grossen Alpentransversalen. Der Aufbau der S-Bahnen und die Entwicklung und Montage der ersten standardisierten Regionalbahnhöfe (Facelifting Stationen «RV 05») verweisen weiter auf die neue Bedeutung des Regionalverkehrs. Mit dem damit zusammenhängenden Umbruch der Bahnlandschaft wachsen auch die Aufgaben der SBB im Umgang mit schützenswerten Objekten.

Viadukt Schaffhausen-Feuerthalen – die Anpassung an die neuen Verkehrsbedingungen sind eine Herausforderung für bevorstehende bauliche Massnahmen.



Der Bahnhof Flüelen – schützenswertes Objekt aus den 40er-Jahren des 20. Jahrhunderts.



Haltestelle Itingen BL – im Konflikt mit dem Bau künftiger Lärmschutzanlagen ist dieser Typus vom Verschwinden bedroht.



Serie von Güterschuppen im Wallis – die bescheidenen Objekte bilden durch ihre Wiederholung ein Ganzes.

Die Infrastruktur der SBB AG mit ihren zahlreichen Bauten und Anlagen stammt zu einem grossen Teil aus der Gründerzeit der schweizerischen Eisenbahnen oder verschiedenen Bauetappen des 19. und 20. Jahrhunderts. Diese Anlagen sind zunehmend von industriegeschichtlichem Interesse und dokumentieren einen Teil der sozialen wie wirtschaftlichen Entwicklung der Schweiz. Die Ausprägung der Kulturobjekte kann vielgestaltig sein: Es sind Einzelobjekte wie Aufnahmegebäude, Güterschuppen, Werkstätten, Depotgebäude, Wohnbauten, daneben aber auch Ingenieurbauten wie Brücken, Viadukte, Tunnelportale, Befestigungsbauten, Passerellen, Energieanlagen etc. Von Interesse sind auch technische Einrichtungen wie Stellwerkanlagen oder künstlerische Ausstattungen. Typisch für das Wesen der Eisenbahn ist, dass sich die Objekte in einem Verbund befinden. Dazu gehören beispielsweise Gebäudegruppen (innerhalb eines Bahnhofareals, Werkstattareale) oder Streckenensembles (sich wiederholende Bautypen aller Art oder ingenieurtechnisch besonders interessante Streckenführungen).

Die damit verbundenen kulturhistorischen Aspekte sind äusserst komplex. Die Bundesgesetzgebung über den Natur- und

Heimatschutz auferlegt der SBB AG eine Sorgfaltspflicht. Die Aspekte des Denkmal- und Kulturgüterschutzes sind bei Projekten selbständig einzubeziehen und zu berücksichtigen. Dieses Vorgehen gilt unabhängig der Einstufung und dem betrieblichen Status der Objekte. Die Schutzbedürfnisse sind den Projekt- respektive den Veränderungsabsichten gegenüberzustellen. Für die daraus folgende vorerst interne Interessenabwägung im Rahmen der Projektierungsarbeiten spielen die Grundlagen und Inventare der SBB, des Bundes, der Kantone wie der Gemeinden eine Rolle. Dabei haben die Aussagen des vom Bundesrat in Kraft gesetzten Inventars der schützenswerten Ortsbilder ISOS eine besondere Bedeutung. Sie können für die SBB AG – namentlich dort, wo es sich um nationale Ortsbilder handelt – eine direkte Wirkung entfalten.

Fachstelle für Denkmalschutzfragen

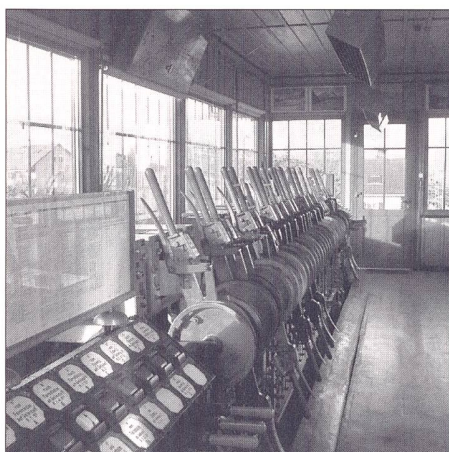
Die SBB AG stellen sich dieser Verpflichtung. Sie haben im Jahre 2001 die dazugehörigen internen Prozesse geregelt und eine Fachstelle für Denkmalschutzfragen geschaffen; aufgrund der stark gestiegenen Aufgaben wirkt diese seit März 2003 vollamtlich, mit derzeit zwei Personen. Sie arbeitet im Auftrag, berät und unterstützt

Organisationseinheiten und Projektleiter, begleitet und moderiert in Projekten bezüglich Fachfragen oder Konflikten, koordiniert grenzüberschreitend, holt Gutachten ein, vermittelt Kontakte mit den Fachstellen des Bundes, der Kantone und Gemeinden. Wichtige Ziele und Aufgaben der Fachstelle sind das Erarbeiten von Arbeitsgrundlagen für Projektleiter, Aufbau und Pflege zweckmässiger Objektinventare für Gebäude und Kunstbauten und – in Zusammenarbeit mit *SBB Historic* – Aufbau eines zentralen Archivs für Akten und Pläne zu Objekten, die trotz aller Anstrengungen nicht erhalten werden können. Die durch das Gesetz definierte Selbstbindung der SBB AG ist eine schweizerische Lösung; sie lässt gewisse Spielräume offen, setzt jedoch auch Anforderungen an die Eigenverantwortung.

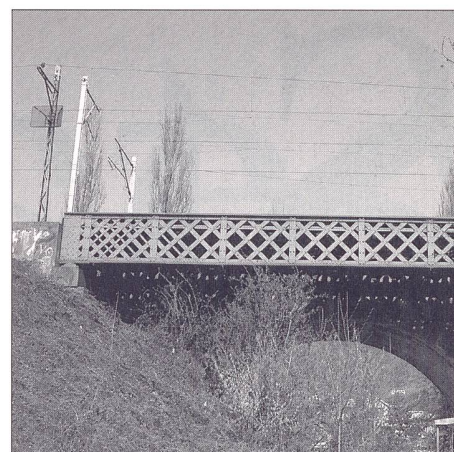
Die Realisierung von Projekten bei der SBB AG folgt zunehmend den Vorgaben von Programmen, wie sie beispielsweise Bahn 2000, Facelifting Stationen «RV 05», Park+Rail zur Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen Bahn und Auto oder diverse kommerzielle Projekte wie *Rail-City*, die Ladenprogramme *Aperto* und *avec* darstellen. Dieses Denken in Standards und Serien entspricht dem Wesen der Eisenbahn als technisches System, das sich in laufender



Kerzers – das historische Stellwerk bleibt auch nach dem bevorstehenden Bahnhofumbau als Zeitzeuge erhalten.



Kerzers – die Hebelbank im Obergeschoss des Stellwerks.



Die Frenkenbrücke bei Liestal von 1856 – sie soll nach Möglichkeit erhalten bleiben.

Entwicklung befindet und sich neuen Anforderungen anpassen muss. Diese Projekte durchlaufen in der Regel ein bundesrechtliches Bewilligungsverfahren gemäss der Schweizerischen Eisenbahngesetzgebung, oder es kommen gegebenenfalls kantonale rechtliche Bewilligungsverfahren zur Geltung. Dies ist namentlich dort der Fall, wo keine überwiegende Verbindung zu bahnbetrieblichen Aufgaben mehr besteht.

Innerhalb der SBB steht der Projektleiter im Zentrum der Arbeiten; er kennt alle auf ein Projekt einwirkenden Faktoren am besten und bereitet die interne Entscheidungsfindung und Interessenabwägung vor. Durch die Mitwirkung der Fachstelle für Denkmalschutzfragen wird sichergestellt, dass nach innen wie aussen eine einheitliche Kommunikation und Beratung bezüglich der Fachfragen des Denkmalschutzes besteht. Zu den Fachorganen des Bundes wie der Kantone bestehen gute Kontakte. Im Idealfall sind die Ergebnisse der SBB-internen Interessenabwägung deckungsgleich mit derjenigen im Rahmen des Bewilligungsverfahrens.

Widersprüchliche Interessen

Die SBB AG verstehen den sorgfältigen Umgang mit Kulturdenkmälern als Qualitätszeichen der Infrastruktur. Aus der Verpflich-

tung zur Erhaltung oder Schonung von historischer Substanz kann sich aber auch ein Spannungsfeld zum Leistungsauftrag des Bundes ergeben, der die SBB AG zum betriebswirtschaftlichen Handeln verpflichtet. In der konkreten Bearbeitung von Projekten treten widersprüchliche Interessen oft markant zum Vorschein. Die SBB AG bekennen sich zu beiden Zielsetzungen, die sich nicht a priori ausschliessen. Es ist eine anspruchsvolle Aufgabe und erfordert eine intensive Auseinandersetzung, in den häufig komplexen Fragestellungen tragbare und fachlich vertretbare Lösungen zu erreichen und diese auch zu finanzieren. Im Idealfall verbinden sich alte und neue Elemente zu einem Ganzen. Wo neue Bauten und Elemente nötig sind, möchte die SBB AG Anlagen schaffen, die wiederum ein qualitativvolles und gültiges, zeitgenössisches Zeugnis darstellen. Ein entscheidender Erfolg sind kreative, qualitativ orientierte Problemlösungsstrategien, welche die verschiedenen Positionen zu integrieren vermögen und Konsensfindungen erlauben. Je verschiedener die Wertvorstellungen, umso grösser wird der Stellenwert der frühzeitigen Kommunikation.

Résumé

Les Chemins de fer fédéraux ont pris leur activités en 1902. Le réseau ferré du paysage ferroviaire suisse était déjà à l'époque très développé: au cours de la deuxième partie du 19e siècle, des sociétés de chemin de fer privées avaient posé les bases des liaisons principales entre le Lac Léman, le Lac de Constance, Bâle et Chiasso.

En intégrant les chemins de fer privés à leur réseau, les CFF ont non seulement pris à leur charge un important héritage mais ils ont également permis de maintenir le réseau en bon état et de le développer. La percée de nouvelles lignes à travers la montagne comme la ligne du Simplon et celle du Lötschberg mais également la construction d'un grand nombre de gares sont devenues les symboles d'une nouvelle mobilité régionale et transnationale. Les investissements de Rail 2000 et les grandes transversales alpines représentent les projets d'infrastructure qui marqueront l'avenir. La construction des lignes RER ainsi que le développement et le montage des premières gares régionales standardisées soulignent l'importance toute nouvelle du réseau régional.