

Das Inventar der historischen Bahnhöfe der Schweizerischen Bundesbahnen

In der Schweiz ist die Bahnwelt noch oder wieder in Ordnung: Mit Ausnahme von Straßenbahn-Netzen sind nur ausnahmsweise Bahnstrecken stillgelegt worden. Das Konzept «Bahn 2000» macht die Feinverteilung auf der Schiene durch optimale Anschlußzeiten und den Ausbau von Engpässen und Bahnhöfen bis in die Dörfer wieder attraktiver. Mit dem Huckepack-Korridor und der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale soll nicht nur die Personen-, sondern auch die Güterbahn zur Entlastung des Straßennetzes und der Umwelt Förderung finden.

Die Problemstellung «Eisenbahn und Denkmalpflege» stellt sich somit etwas anders als in Ländern, in denen bedeutende Teile des Streckennetzes stillgelegt wurden. Die Aufwertung der Bahn bringt eine Aufwertung der Bahnhofsgelände nicht nur in den Cities mit sich, sondern auch in kleinen und mittleren Orten. Hohe Betriebsinvestitionen und der Druck auf die Grundstücksverwertung beenden innerhalb weniger Jahre den jahrzehntelangen Dornröschenschlaf von authentisch aus der Bauzeit erhaltenen Land- und Kleinstadtbahnhöfen. In Voraussicht dieser Entwicklung hat die Hochbauabteilung der Generaldirektion der SBB dem Referenten 1980 den Auftrag erteilt, eine kurze Bestandsaufnahme und eine Wertung der Schutzwürdigkeit aller SBB-Bahnhöfe vorzunehmen.

1980 hatten die SBB 810 Bahnhöfe und Stationen in ihrem Streckennetz. Das Kostendach von 100.000 Franken bedingte eine rationelle Vorgehensweise bei der Bestandsaufnahme. Mit einer Sondergenehmigung fuhr ich vorerst alle Strecken auf Lokomotivführerständen ab und photographierte den aktuellen Zustand der Bahnhofsanlagen. Anschließend wurden die Aufnahmegebäude in folgende Kategorien eingeteilt:

a) Haltestellen, provisorische Aufnahmegebäude und Güterstationen. Bei letzteren handelt es sich um Güterschuppen mit Wohnung für den Stationsvorstand und Schalterraum für die Personenbeförderung.

b) Landstationen. Diese am weitesten verbreitete Baugröße umfaßt eine Wohnung im Obergeschoß und Dienst-, Gepäck-, Schalter- und Warteräume im Erdgeschoß. Die Gebäude sind meistens normiert, so daß für eine Reihe gleichartiger Gebäude die Archivarbeit und die Baubeschreibung nur ein Mal gemacht werden mußte.

c) Mittlere Aufnahmegebäude umfassen Nutzungen, die über die oben genannten Minimalfunktionen eines Bahnhofes hinausgehen. Es handelt sich meistens um Einzelentwürfe für mittelgroße Ortschaften.

d) Stadt- und große Grenzbahnhöfe bilden die Kategorie der größten Bahnhofsgebäude.

Mittels Auszug des gedruckten Quellenmaterials und Archivarbeit in den drei Kreisarchiven, Kreis-Hochbauarchiven und im Generaldirektionsarchiv wurde das wesentliche Baudatum des Aufnahmegebäudes erfaßt. Es gilt jeweils das Baudatum des Kerns des Aufnahmegebäudes, Erweiterungen und Umbauten sind erwähnt, aber nicht durchgängig mit Baudaten belegt. Gleichzeitig konnte mit diesem Arbeitsschritt die auftraggebende Bahngesellschaft erfaßt werden.

Anschließend fand eine Bewertung der Ursprünglichkeit des Aufnahmegebäudes statt:

1. Aufgehobene, privatisierte Bahnhöfe waren nicht Gegenstand der Bewertung. Dies trifft nur für die Gebäude der einzigen beiden vollständig abgebauten SBB-Linien Nyon-Divonne und Bubikon-Uerikon zu. Die Bahnhöfe der für die Museumsbahn «Dampfbahnverein Zürcher Oberland» genutzten Strecke Hinwil-Bauma und der Güterstrecke Etwilen-Singen wurden im Inventar berücksichtigt.

2. Neubauten nach 1960, die im Nachhinein mit der Eidgenössischen Denkmalpflege allerdings ebenfalls bewertet wurden.

3. Stark verbaute Aufnahmegebäude mit störenden Um- und Zubauten um den alten Baukern. Gegen zwei Fünftel aller Aufnahmegebäude wurden vor allem seit dem Zweiten Weltkrieg durch die Baudienste verrenoviert oder purifiziert, durch die Abteilungen für Brückenbau mit schwerfälligen, plumpen Norm-Perrondächern verbaut und mit weiteren Betriebseinrichtungen ohne Einfühlungsvermögen beeinträchtigt. Ich habe ohne Genugtuung festgestellt, daß man es in der Bundesrepublik Deutschland zustande bringt, noch massivere Ungetüme von Perrondächern vor die alten feingliedrigen Gebäude zu stellen, im Badischen Bahnhof in Basel sogar anstelle der einst wunderschönen Perronhallen. Diese dem Reisenden zur Schau gestellten bedauernswerten Architektururfälle sind das Resultat mangelnder Anforderungen und Koordination in bezug auf die Ästhetik.

4/5. Nach dem Streckenbau erstellte Aufnahmegebäude mit teilweise original erhaltenen Fassaden und nachträglich im Stil des Ursprungsbaus erweiterte Gebäude: Zusammen mit der Kategorie authentischer Bahnhöfe befanden sich 1983 die Mehrheit aller Aufnahmegebäude in einem anständigen architektonischen Zustand.

6. Aufnahmegebäude mit Inneneinrichtungen und Fassaden im Originalzustand gehören zu den Ausnahmen, vor allem weil wertvolle Innenausstattungen häufig banalisierenden Modernisierungen weichen mußten.

In der Situationsbewertung wurden folgende umgebenden Bauten und Anlagen berücksichtigt (ohne Baubeschreibung):

Perrondächer und Warthallen, Güterschuppen, Stellwerke, Dienstgebäude, Remisen, Bahnhofsbuffets, Wärterhäuser, Wasser-, Transformator- und Umformerstationen, Werkstätten und der ortsbauliche Zusammenhang mit Bäumen, Brunnen, Plätzen, Straßen, Ortskernen und Fabriken.

Eine weitere Beurteilungsgrundlage bildet der Streckenzusammenhang, in dem das Gebäude steht. Für jede Strecke besteht eine Tabelle, in die die Bauten mit ihren Größenordnungen, Baujahren und Ursprünglichkeitsbewertungen eingetragen sind. Dazu folgt eine Kurzbeschreibung mit der Baugeschichte der Strecke unter Berücksichtigung der landschaftli-

chen und ortsbaulichen Bewertung durch das Inventar der schützenswerten Ortschaften der Schweiz, ISOS, mit folgender Auswertung:

- Kette von Aufnahmegebäuden von nationaler Bedeutung,
- Kette von Aufnahmegebäuden von regionaler Bedeutung,
- architektonische Qualität im Zusammenhang an der Strecke nicht wesentlich.

Die 1983-1984 durch die Hochbauabteilungen der Generaldirektion und der Kreise, den Verfasser und die Eidgenössische Denkmalpflege vorgenommene Gesamtbewertung setzte für jede der 810 Bahnhofsanlagen folgende Schutzziele fest:

S B B

Bahnhofinventar

Einstufung und Umschreibung der Schutzziele:

- A nationale Bedeutung
- B regionale Bedeutung
- C lokale Bedeutung
- ohne denkmalpflegerische Bedeutung

Gebäude:

- A · Integrales Erhalten
 - Beseitigung aller störenden Eingriffe
 - Veränderungen nur in Zusammenarbeit mit der Denkmalpflege des Bundes
- B · Erhalten aller wesentlichen Bauteile
 - Beseitigung störender Eingriffe
 - Veränderungen in Zusammenarbeit mit der Denkmalpflege des Bundes oder des Kantons
- C · Beseitigung störender Eingriffe
 - Denkmalpflegerische Bearbeitung durch die Hochbaudienste der SBB
- (kein Schutzziel)

Situation:

- A · Integrales Erhalten
 - Beseitigung aller störenden Eingriffe
 - Veränderungen nur in Zusammenarbeit mit dem Heimatschutz des Bundes
- B · Erhalten aller wesentlichen Elemente
 - Beseitigung störender Eingriffe
 - Veränderungen in Zusammenarbeit mit den Heimatschutzstellen des Bundes oder des Kantons
- C · Bearbeitung durch die Hochbaudienste der SBB
- (kein Schutzziel)

Strecke:

- A · Erhalten des Objekts als Bestandteil einer weitgehend intakten Reihe von Gebäuden aus der Bauzeit der Strecke
- B · Erhalten des Objekts als Bestandteil einer Reihe von größtenteils schutzwürdigen Gebäuden
- C · Erhalten des Objekts als Einzelbeispiel an einer Strecke mit weitgehend erneuerten Gebäuden
- (kein Schutzziel)

Das Resultat ergab eine Liste mit 67 Bahnhöfen von nationaler Bedeutung und 183 Bahnhöfen von regionaler Bedeutung, wodurch ca. 29% aller Bahnhofsanlagen zusammen mit Denkmalpflegeämtern hätten bearbeitet werden müssen.

Was ist mit dem Inventar geschehen? Es wurde schubladisiert. Wie jede Bahnverwaltung steht auch die SBB-Generaldirektion im Konflikt verschiedener Zielsetzungen. Die Bundesverfassung schreibt den Bundesbetrieben die denkmalpflegerische Erhaltung ihrer schutzwürdigen Bauten vor, das Parlament verlangt die Eigenwirtschaftlichkeit des Bahnbetriebes. Mit der ausstehenden Festsetzung, d.h. der Erklärung des Inventars als verbindlich, ist das Problem jedoch nur aufgeschoben: Um seine widersprüchlichen Forderungen realisieren zu können, müßte der Bund für die Denkmalpflege von SBB-Bauten Mittel zur Verfügung stellen, die nicht das SBB-Budget belasten. Der für den Inventarauftrag zuständige Hochbauchef der Generaldirektion, Ueli Huber, sein für denkmalpflegerische Belange zuständiger Mitarbeiter, und Architekten in den Kreisdirektionen setzen sich seit geraumer Zeit für gute Bahnhof-Architektur ein. Dieser Einsatz ist bewundernswert und er hat vor allem über öffentliche Neubauwettbewerbe zu guten Resultaten geführt - hervorragendstes Beispiel ist der neue Bahnhof Luzern, der die alten Perronhallen in erweiterter Form integriert. In bezug auf die Denkmalpflege konnten dort gute Resultate erzielt werden, wo ein Wille und eine finanzielle Beteiligung für die Erhaltung durch Gemeinden und Kantone möglich war. Das verhinderte jedoch in den seit Inventarabschluß vergangenen sechs Jahren nicht, daß weitere schutzwürdige Bauten verschwanden oder verunstaltet wurden: Die Architekten sind innerhalb der Bahnhierarchie überspielt worden. Am häufigsten habe ich dabei das Argument gehört: «Wollen Sie eine Museumsbahn oder die Bahn 2000?». Diese Alternativfrage ist falsch gestellt. Ein Plädoyer für eine intakte alte oder eine gute neue Bahnhofsarchitektur oder eine akzeptable Verbindung zwischen beiden ist keine Stellungnahme für eine antiquierte, benutzerfeindliche Eisenbahn. Zum Image der Bahn gehören mehr als allein die Bequemlichkeit und die technisch-betriebliche Reibungslosigkeit. In einer nervös überspitzten Fast-Food-Zeit werden Stil und Würde wieder vermehrt wesentliche Anreize für Reisen mit Kultur, für Reisen mit der Bahn.