

## Das Streckendenkmal

Die Inventarisierung von 24 SBB-Strecken für das Bundesamt für Kultur, Bern/Schweiz

Wie wenige übergreifende Bauanlagen bildet die Eisenbahn ein kulturlandschaftliches Bild, einerseits durch die eigenen Bauten, andererseits durch bauliche Entwicklungen, die die Eisenbahn rund um ihre Umschlagsplätze auslöste. Eine Denkmalpflege für die Eisenbahn hat diese großräumigen Zusammenhänge zu erfassen.

Eine Arbeit in dieser Richtung hat das „Bundesamt für Kultur“ in der Schweiz beim Büro Arias Industriearchäologie, Winterthur, in Auftrag gegeben. Anlaß für diese Arbeit ist der geplante Ausbau von 24 Strecken für die Bahn 2000.

Das Konzept Bahn 2000 zielt darauf ab, die Bahn als Flächenverteiler zu erhalten und auszubauen. Im Unterschied zu früheren Konzepten mit Hochgeschwindigkeitszügen zwischen den großen Städten streben die Schweizerischen Bundesbahnen die Ziele „häufiger – rascher – direkter – bequemer“ an. Häufigere Fahrten und raschere Umsteigezeiten erfordern den Ausbau der Knotenbahnhöfe und die Beseitigung von Engpässen im Streckennetz. Dabei sind kulturelle Werte zu berücksichtigen. Parallel zu diesem Konzept „Bahn 2000“ müssen im Rahmen der Gesamtverkehrsplanung für die EG die Alpentransversalen ausgebaut werden. Kurzfristig erfolgen Profilerweiterungen und Einrichtungen für den Huckepackverkehr, damit die Schweiz einen möglichst hohen Anteil des Güterverkehrs auf der Schiene behalten kann (zur Zeit sind das noch 40 % der Tonnenkilometer-Leistungen). Die aktuelle Verkehrspolitik schränkt aus Umwelt- und aus Prioritätsgründen zugunsten des Personen- und des Schienenverkehrs den Lastkraftwagenverkehr ein. Trotz Zugeständnissen zugunsten der EG bezüglich Lkw-Gewichtslimiten und weiterer verbleibender Streitpunkte (Nacht- und Sonntagsfahrverbote) soll die bisherige Verkehrspolitik fortgesetzt werden. Zu diesem Zweck sollen zwei Eisenbahn-Alpentransversalen aus- und neugebaut werden: die Transversale Basel –

Jura – Lötschberg – Simplon und die Transversale Nordschweiz – Gotthard (neuer Basistunnel) – Chiasso.

Nicht nur Brücken, Tunnelportale und Linienführungen stehen mit den laufenden Neuerungen zur Diskussion, auch zentrale Bahnareale geraten vermehrt unter Verwertungsdruck. Der Leistungsauftrag des Parlaments an die SBB zwingt vermehrt zu Rationalisierungen und zur Ausschöpfung stiller Reserven, wozu unter anderem neue Abteilungen für „Liegenschaften und kommerzielle Nutzung“ aufgebaut wurden.

Mannigfaltige Widersprüche zur Stadtentwicklung, zur Denkmalpflege und zur Ökologie eröffnen sich. Während die Personenbahnhöfe für die Bahn 2000 ausgebaut werden, verwandeln sich immer mehr Güterbahnhöfe in Brachen, da auch bei den SBB der Stück- und zunehmend auch der Wagenladungsverkehr unrentabel wird. Zusätzlich stellen sich für den Unterhalt des Rollmaterials Bahn 2000 und für das neue S-Bahn-Rollmaterial neue Unterhaltsbedürfnisse. Eine Reihe von Bahnbetriebswerkstätten, Bahndienstwerkstätten und Lokremisen werden überflüssig. Insbesondere großflächige Remisenanlagen in Stadtzentren sind abbruchbedroht.

### Das Hinweisinventar für das Bundesamt für Kultur

Die laufenden Arbeiten für das „Hinweisinventar 1991/92 SBB-Strecken Bahn 2000“ umfassen keine ausführlichen Dokumentationen einzelner Bauwerke, sondern vielmehr Hinweise auf bestehende Unterlagen und eine Prioritätensetzung vor allem bezüglich des bahneigenen Baubestands.

Für diese Hinweise wird das bestehende „Inventar der historischen Bahnhöfe der SBB“ beigezogen, ferner gedruckte Quellen zu den jeweiligen Strecken und die Planarchivalien der

Abb. 94. Strecke Fribourg-Lausanne, Doppelspur mit alten Fahrleitungsmasten, Einschnitt mit Entwässerungsgraben (Führerstandsaufnahme).

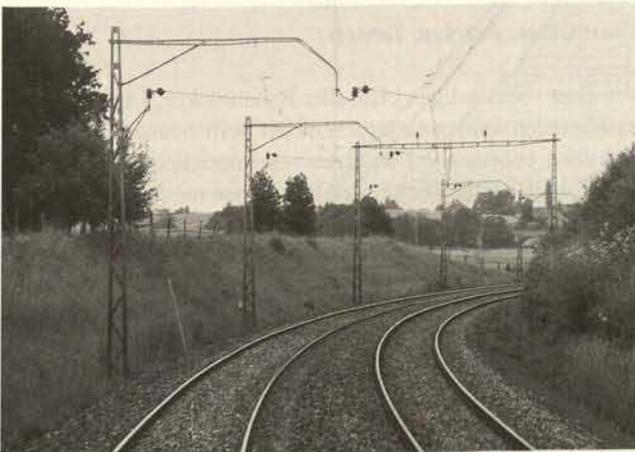
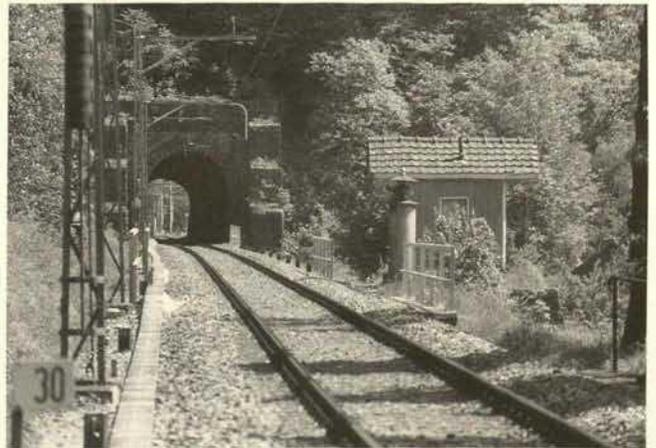
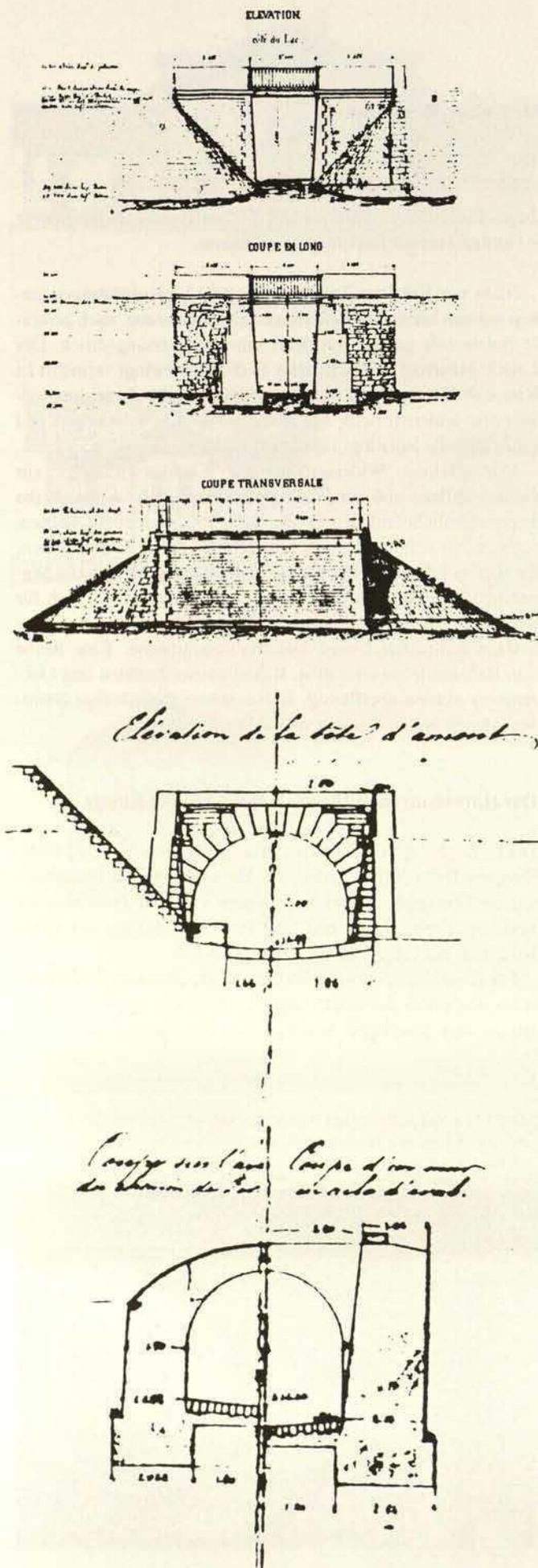


Abb. 95. Gotthardlinie am Vierwaldstättersee, Einspur-Streckenabschnitt von 1882 mit Tunnelportal, Streckenwärterunterstand, Lätutwerk und Fahrleitungsmasten (z. T. aus der Zeit der Elektrifizierung, 1919).





Brückenbauarchive (Abb. 97). Zur Überprüfung des aktuellen Baubestands erstellt das Büro Arias mit Führerstandsfahrten durchgehende Videoaufnahmen in beide Streckenrichtungen, ferner zwei Photodokumentationen: eine wiederum in beide Streckenrichtungen aus der Sicht des Lokführers und eine zweite, punktuelle, über die ausgewählten Situationen (Abb. 94-95).

Ein aktueller Kartenausschnitt und ein Kartenausschnitt mit Symbolen als Hinweise für die wichtigsten Situationen (Abb. 98) bilden den Rahmen der Hinweisinventare.

#### Geschichtliche Hinweise

Für die geschichtlichen Hinweise werden keine neuen, aufwendigen Quellenarbeiten gemacht. Zwar besteht in der Schweiz bald über jede Nebenbahn eine Publikation; interessanterweise ist die Geschichte der Hauptstrecken jedoch wenig aufgearbeitet. Anhand einiger Jubiläumswerke wie „Ein Jahrhundert Schweizerbahnen“ (Frauenfeld 1947) und weiterer Schriften wird die Strecke in den geschichtlichen Zusammenhang eingeordnet. Die Auseinandersetzungen um die Linienführung wird kurz abgehandelt und die Privatbahngeschichte summarisch dargestellt, wichtige Ausbaufakten wie Doppelspurausbau und Elektrifizierung finden Erwähnung. Mit diesen Grundlagen können der Originalitätszustand der Strecke und die Überlagerungen verschiedener Bauepochen beurteilt werden. So gibt es an einigen Strecken kaum mehr Bauwerke aus der Bauzeit, während andere eine hohe Dichte von Brücken, Tunnelportalen und Bahnhofgebäuden aus der Gründerzeit aufweisen.

#### Hinweise auf bahneigene Bauten

Die Hinweise sind unterteilt in

- Auflistungen und Kurzbeschreibungen bahneigener größerer Bauwerke und
- in eine textliche Darstellung zur Streckenführung mit Berücksichtigung angrenzender Landschafts- und Siedlungsräume sowie bahnbetriebsfremder Bauten.

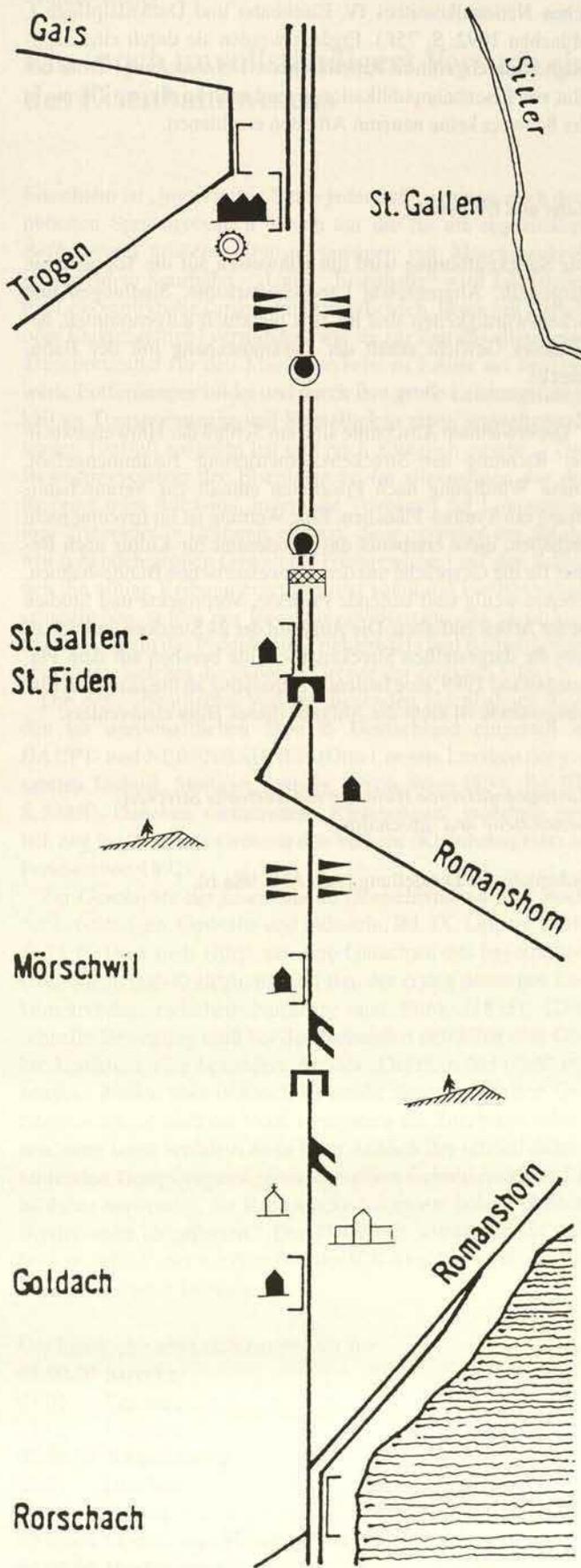
Die anschließende Dokumentation umfaßt ein Quellen- und Abkürzungsverzeichnis, Kopien von historischen Karten (Streckenzusammenhang vor 100 Jahren), Brückenpläne und Abbildungen sowie die erwähnte Photodokumentation.

#### Kunstabauten: Brücken, Tunnels

Von einer vollständigen Liste aller Bahnbrücken, Über- und Unterführungen werden entsprechend der vorhandenen Unterlagen historisch bedeutende Bauwerke gekennzeichnet und kurz beschrieben. Über die Tunnelportale bestehen meistens keine Bau-

Abb. 96. Plandokumentation der Strecke Neuenburg-Lausanne: Überführungen der Privatbahngesellschaft „Ouest Suisse“ 1855 (Längs- und Querschnitt).

Abb. 97. Plandokumentation der Strecke Neuenburg-Lausanne: Tunnelportal und Steinbogenbrücke der Privatbahngesellschaft „Ouest Suisse“, 1855.



**Legende:**

NATUR-/AGRARLANDSCHAFT:



HOCHBAUTEN

Einzelbau SBB/ nicht SBB:



Baugruppe/Gebäudeanlage SBB:



Andere Baugruppen/Siedlungsräume:



KUNSTBAUTEN

Brücken

(Lage über/unter dem Bahntrasse)

Steinbrücke



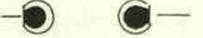
Eisenbrücke



Betonbrücke



Tunnel



Markante Trasseführung

(Gelände in Pfeilrichtung abfallend)



- Bahneinschnitt



- Bahndamm



WEITERE HINWEISSYMBOLLE

Technische/Technikgeschichtliche Besonderheit



Markierung Streckenabschnitt



Allgemein/Übrige



Abb. 98 a-b. Strecke St. Gallen-Rorschach: Schematische Darstellung eines Streckendenkmals mit Hinweisen auf wertvolle Streckenbestandteile.

pläne, lediglich Bau- und Umbaudaten der Tunnelröhren sind bekannt. Die Portale, aber auch Stützmauern und andere das Trasseesichernde Bauten werden anhand der Photo- und Videodokumentation gewürdigt.

#### *Unter-/Oberbau, Fahr- und Übertragungsleitungen*

Eine nicht zu unterschätzende Bedeutung für „das Gesicht der Bahn“ haben das Gleisbett, das Schienen- und Schwellenmaterial und die Fahrleitungen. Letztere sind durchwegs landschaftsprägend, besonders wenn sie, wie meistens, mit Übertragungsleitungen verbunden sind. Beton-, Holz- und Eisen-schwellen werden bei zusammenhängend gleichem Oberbau erwähnt. Ältere Fachwerkmasten, Fachwerkjoche oder Ausleger sind ebenfalls in der Beschreibung enthalten (Abb. 94).

#### *Sicherheitsanlagen*

Im Unterschied zu anderen Ländern sind bei den SBB fast alle Semaphore durch Lichtsignale ersetzt worden. Ältere Stellwerke finden bei den Bahnhofanlagen Erwähnung. Bahnübergänge mit Wärterhäusern und alte Streckenwärterhäuser werden nach Möglichkeit erfaßt – viele dieser Kleinbauten wurden nach der Außerbetriebsetzung privatisiert und teilweise stark umgebaut.

#### *Bahnhofanlagen*

Die Hinweise auf die Bahnhofanlagen stützen sich auf das Bahnhofinventar 1980-1984 (vgl. ICOMOS-Hefte des Deut-

schen Nationalkomitees IV, Eisenbahn und Denkmalpflege I, München 1992, S. 75f.). Ergänzt werden sie durch eine nachträglich durchgeführte Ringschuppen-Untersuchung. Trotz der Flut von Eisenbahnpublikationen sind auch zu diesem Thema in der Schweiz keine neueren Arbeiten erschienen.

#### *Bahn und Umgebung*

Die Streckenführung wird mit Hinweisen auf die Topographie dargestellt. Angrenzende Landschaftsräume, Siedlungen und Sehenswürdigkeiten sind im Text punktuell aufgenommen, besonderes Gewicht erhält der Zusammenhang mit der Bahnstrecke.

Die erwähnten Abschnitte sind am Schluß der Hinweistexte in der Richtung der Streckenkilometrierung zusammengefaßt. Diese Würdigung nach Prioritäten enthält zur Veranschaulichung ein Symbol-Plänchen. Eine Wertung ist im Inventar nicht enthalten, diese erarbeitet das Bundesamt für Kultur nach Bedarf für die Gespräche mit den Schweizerischen Bundesbahnen. Ebenso wenig sind laufende Projekte, Vorprojekte und Studien in der Arbeit enthalten. Die Auswahl der 24 Strecken und vor allem die dargestellten Streckenabschnitte beruhen auf dem Planungsstand 1989, eine laufende Anpassung an die aktuellen Planungsstände ist nicht die Aufgabe dieses Hinweisinventars.

#### *Zusammenfassende Hinweise auf wertvolle Streckenbestandteile und -abschnitte*

Schematische Darstellung (vgl. Abb. 98a-b).