Von Stellwerken, Lokremisen und Güterschuppen : Kleinbahnhöfe im Thurgau : 150 Jahre Verkehrsgeschichte

Autor(en): **Sendner, Beatrice?**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale**

Band (Jahr): **- (2012)**

Heft 4

PDF erstellt am: **25.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-957873

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

THEMA

Von Stellwerken, Lokremisen und Güterschuppen – Kleinbahnhöfe im Thurgau: 150 Jahre Verkehrsgeschichte

BEATRICE SENDNER
Dr. phil., Kantonale Denkmalpflegerin Thurgau.

... Orte mit Geschichte und Geschichten, ... / *... Des lieux chargés d'histoire et d'histoires ...* (Hüttlingen-Mettendorf)

Ein Kleinbahnhof bedeutet aus Sicht der Bahnbetreiber und ihrer Immobilienverwaltung meistens «unbewohnte Anlage», bahnbetrieblich gar überflüssig und oftmals ein Störfaktor bei der Grundstückverwertung. Aus denkmalpflegerischer Sicht hingegen sind diese Gebäude und Bahnanlagen ein Teil des Streckendenkmals und können durchaus teilweise als wertvolle Einzelobjekte betrachtet werden. Die Umnutzung von Kleinbahnhöfen, sowohl von Hauptgebäuden als auch von Güterschuppen ist daher eine wichtige Aufgabe.

Über die Hälfte aller über 800 Bahnhöfe und Haltestellen in der Schweiz gelten als Kleinbahnhöfe. Auf den ersten Blick scheinen sie vernachlässigbar, wenn man die wichtigen Knotenpunkte betrachtet, an denen das Leben pulsiert. Doch immerhin acht Prozent aller Reisenden treten ihre Fahrt an eben einem solchen Kleinbahnhof an.

Kleinbahnhöfe: bedeutende Zeugen der Verkehrsgeschichte des 19. Jahrhunderts

Beim Thema Eisenbahngeschichte denken wir im Thurgau vielleicht zuerst an das schnaubende Dampfross auf der 1874 durch die Pariser Firma Cail&Cie konstruierten Eisenfachwerkbrücke über den Rhein bei Hemishofen oder an die luxuriösen Wagen des Orientexpress, die in «Mostindien» von Reisen nach Istanbul erzählten. Wie heute die elegant dahingleitenden FLIRT-Züge aus der Eisenbahnschmiede Stadler in Bussnang, zog das Rollmaterial schon immer die Aufmerksamkeit auf sich. Erst viel später fallen einem die Bahnhöfe ein. Doch gerade sie sind wichtige Zeugen aus der Entstehungszeit der Eisenbahn, und zwar als Teil der Eisenbahn als System. Denn anders als bei den Strassen mit ihrer freien Nutzung durch Fahrzeuge handelt es sich bei der Eisenbahn um ein im 1. Viertel des 19. Jahrhunderts entwickeltes Verkehrssystem, bei dem auf

... vergangener ... /
... de développements passés ...
(Romanshorn)

einem fest installierten Schienenstrang abgestimmtes Rollmaterial mit maschinellem Antrieb unter einem einheitlichen Betriebssystem verkehrt. An seinen Grundzügen hat sich auch nach 200 Jahren nichts Wesentliches verändert hat. In diesem System fest aufeinander bezogener Komponenten haben Bahnhöfe mit ihren Empfangsgebäuden einen hohen Stellenwert. Sie waren nicht nur die Schnittstelle zwischen Verkehrssystem und Passagier, wie wir sie heute wahrnehmen. Vom Bahnhof aus wurde vor allem die Verkehrssicherheit in ihren verschiedenen Entwicklungsstufen gewährleistet, weshalb auch Wohnungen für das Betriebspersonal vorgesehen waren. Gerade heutige Kleinbahnhöfe sind Zeugen jener Anfangszeit der Eisenbahn, in der Sicherheit und Betreuung der Reisenden einen unvergleichlich höheren Personaleinsatz erforderte als später, als technische Einrichtungen wie die mechanische Sicherung des Streckenblocks eine erste grosse Reduktion brachten. Aus der Nutzung fielen daher als erstes die Streckenwärterhäuschen.

Unterdessen hat die Automatisierung der Eisenbahn längst alle Bereiche erfasst. Nach Zentralstellwerken machen Billettautomaten und Unterstände Personal vor Ort aus Betriebssicht weitgehend überflüssig, so dass Wohn- und Dienstgebäude zu unnötigem Ballast geworden sind. Im Thurgau sind von über 50 historischen Bahnhöfen noch zwölf bedient, zwei davon durch Dritte. Das gleiche Schicksal hat die Güterschuppen schon längst ereilt, die seit dem Rückzug des Güterverkehrs aus der Fläche ohne Unterhalt bleiben und schnell zum Stein des Anstosses werden.

Doch Bahnhöfe sind mit dem Empfangsgebäude, Güterschuppen, WC-Häuschen, Stellwerk, manchmal auch Dienstwohngebäude und Gaststätte «Bahnhöfli» oder «Zur Eisenbahn» nicht nur ein wichtiges Ensemble von historischen Bauten, sie sind auch Teil des Streckendenkmals, zu dem die Strecke als Landschaftselement mit Aufschüttungen, Dämmen, Einschnitten, Überführungen und Brücken ebenso gehört wie die Hochbauten. Nach der Entstehung der Eisenbahn wurden gerade Kleinbahnhöfe, die aufgrund der Gesetzmässigkeit der grossräumigen Streckenführung häufig etwas ausserhalb der Siedlungen entstanden, zum Zielpunkt der neuen «Bahnhofstrasse», zum Kondensationskern eines Bahnhofquartiers oder zum Industriestandort mit Gleisanschluss, vielleicht begleitet von einer neuen Arbeitersiedlung «hinter den Geleisen». Sie sind damit eine wichtige Komponente der Siedlungsentwicklung.

Kleinbahnhöfe im 20. Jahrhundert: Wandel und Erkenntnisgewinn

Als erster rückte Werner Stutz mit seiner 1976 veröffentlichten Dissertation «Bahnhöfe der Schweiz» die bisher wenig beachteten Bauten ins Blickfeld. Bereits 1980–1983 liessen die SBB durch Hans Peter Bärtschi ein internes Inventar über ihre Bahnhöfe erstellen, das 810 Bahnhöfe erfasste. Erst als sich im Zug der betrieblichen Änderungen abzeichnete, dass viele Bauten ihre Nutzung verlieren würden, richteten die SBB im Jahr 2001 eine eigene Fachstelle für Denkmalpflege ein, welche die Konflikte immer häufiger frühzeitig entschärfen konnte. Zur gleichen Zeit trat die von Benedikt Weibel erlassene Weisung AM 01/01 in Kraft, welche die Projektleiter verbindlich auf die Verpflichtung der SBB durch das Natur- und Heimatschutzgesetz des Bundes hinweist, schützenswerte Objekte zu schonen, gegebenenfalls sogar ungeschmälert zu erhalten.

Aufgrund des intensiven technischen Wandels wurden Bahnhöfe generell immer wieder um- und ausgebaut. Da die Denkmalqualität der Bahnhofbauten vor allem in ihrem geschichtlichen Wert liegt, besteht die denkmalpflegerische Aufgabe in erster Linie in der Erhaltung der Bauten an sich sowie im pfleglichen Umgang mit allfälligen Relikten. Da es zum Wesen der Bahnbauten gehört, sich immer neuen Nutzungen anzupassen, ertragen sie auch moderate Eingriffe und Ergänzungen, wenn diese für eine sinnvolle zukünftige Nutzung unabdingbar sind. Nach Anfangsschwierigkeiten zeichnen sich bereits einige bewährte Nutzungen ab. Sie profitieren davon, dass auch Kleinbahnhöfe im immer dichteren Fahrplan der schweizerischen Bahnen ihren Stellenwert haben und daher ein kundenwirksamer und gut erschlossener Standort sind.

Ergebnisse im Kanton Thurgau

Von den 64 Stationen an den Bahnlinien im Kanton Thurgau waren 55 mit historischen Empfangsgebäuden versehen. Die Gemeinden sind durch das kantonale Natur- und Heimatschutzgesetz verpflichtet, bei den «wertvoll» eingestuften Bauten zu überprüfen, ob sie unter Schutz gestellt werden sollen. Da einige Gemeinden diesen Auftrag noch nicht abgeschlossen haben, sind zur Zeit erst 17 Empfangsgebäude rechtskräftig unter Schutz gestellt. Zehn Gebäude wurden verkauft, so die Empfangsgebäude in Märstetten, Hüttlingen-Mettendorf und Mannenbach. Als Käufer traten Gemeinden ebenso auf wie Privatpersonen, die die alten Kleinbahnhöfe mustergültig restauriert haben. Als Pionierleistung ist hier der Einsatz einer jungen Bildhauerin zu würdigen, die bereits 1993/4 eigenhändig das kleine Empfangsgebäude mit angebautem Schuppen in Mammern restaurierte. Auch die wichtigeren, noch bedienten Bahnhöfe wie Aadorf, Romanshorn, Arbon und Frauenfeld wurden zwischen 1982 und 1999 mit Subventionen der Denkmalpflege durch die SBB restauriert. Ein flächendeckender Kahlschlag dürfte damit fürs Erste abgewendet sein. Doch das Streckendenkmal als Ensemble ist weiterhin in Frage gestellt. Gefährdet sind in erster Linie die Güterschuppen mit ihren Rampen, für die bahnseits eine Nutzung fehlt, und deren dürftige Bausubstanz wenig Beachtung findet. Auch wenn einige Güterschuppen interessante Umnutzungsvorschläge erfahren haben, wie beispielsweise als Laden für den täglichen Bedarf mit Fahrkartenverkauf, als Jugendtreff und als gesicherte Fahrradgarage, so sind doch bereits zehn Abbrüche zu verzeichnen. Dies ist umso bedauerlicher, als Güterschuppen im Ortsbild wichtige Ergänzungen der kleinen Empfangsgebäude sind und als historische Zeugen einen Betriebszweig dokumentieren, der aus der Fläche verschwunden ist.

Der Bahnbetrieb vergangener Zeit hat auch noch weitere Dokumente hinterlassen, die dem Reisenden nicht ohne weiteres ins Auge stechen. Die starre Verbindung von Rollmaterial und Schienenweg rief früh nach Sicherheitseinrichtungen, zu denen Signale, Stellwerke und Zugsicherheitssysteme gehören. Im Eisenbähnlerdorf und Knotenpunkt Romanshorn ist ein ganzes bahnhistorisches Ensemble erhalten, darunter zwei Stellwerke, jenes aus dem Jahre 1912 sogar in funktionsfähigem Zustand. Zu den historischen Sicherungsanlagen gehörte auch die letzte Signalbrücke der Schweiz aus dem Jahr 1913 mit sieben Semaphoren, die zwar 2003 dem Umbau des Bahnhofs weichen musste, unterdessen aber restauriert und in neuem Bahnkontext museal aufgestellt werden soll. Längst aus der Fläche zurückgezogen wurde auch der Unterhalt von Rollmaterial. Auch dazu gibt es noch einen Zeugen in Romanshorn, eine Lokremise mit Drehscheibe. An diesem Beispiel lässt sich exemplarisch die Bedeutung eines baulichen Ensembles ablesen, welche die Geschichte des Systems Eisenbahn vor Augen führt. Die Stiftung Locorama in Romanshorn will die historischen Bauten im Bereich des Bahnhofs erhalten und in Form eines lebendigen Museums dem Publikum zugänglich machen.

LINKS
www.denkmalpflege.tg.ch
www.lokorama.ch

KONTAKT
beatrice.sendner@tg.ch

RÉSUMÉ

Postes d'aiguillage, dépôts de locomotives et entrepôts à marchandises – les petites gares du canton de Thurgovie

Du point de vue des exploitants et des gestionnaires immobiliers, une petite gare est souvent synonyme d'installation non habitée et superflue, faisant obstacle à une rentabilisation du foncier. Du point de vue de la conservation du patrimoine, en revanche, ces bâtiments et installations font partie intégrante des «monuments» que sont les lignes ferroviaires et peuvent tout à fait présenter une valeur architecturale intrinsèque. La réaffectation des petites gares – bâtiments principaux et entrepôts – représente donc un enjeu important. Plus de la moitié des quelque 800 gares de Suisse sont considérées comme de petites gares. Comme il est dans la nature de ce type d'équipements de s'adapter sans cesse à de nouveaux usages, ils tolèrent tout à fait certaines interventions et ajouts – pour autant que cela se révèle nécessaire à leur bon fonctionnement futur. Dans le canton de Thurgovie, 17 des 35 gares réputées présenter une certaine valeur ont jusqu'ici été classées.