

**Zeitschrift:** Heimatschutz = Patrimoine  
**Band:** 86 (1991)  
**Heft:** 2

**Vereinsnachrichten:** Interne = Intern

### **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:** 06.10.2024

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

Résolution concernant les bâtiments commerciaux

# Patrimoine et gares

Lsp. La Ligue suisse du patrimoine national (LSP) appelle le Département fédéral des transports et communications, l'Office fédéral des transports et les Compagnies de chemins de fer à respecter, en cas d'utilisation commerciale des aires ferroviaires, les impératifs de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et de la protection du patrimoine culturel.

La LSP comprend fort bien qu'une pression s'exerce sur les Chemins de fer en raison d'une exploitation déficitaire et de la nécessité de rattraper un retard dans leur infrastructure; et elle s'élève contre l'agitation de certains milieux qui veulent faire croire qu'avec de l'«esprit d'entreprise», les transports par rail pourraient jouir de la même autonomie financière que les transports routiers de l'économie privée. En revanche, la LSP attend des Chemins de fer, et des autorités dont ils dépendent, qu'ils renoncent à la prétention d'utiliser les terrains qui leur appartiennent dans les localités rurales et urbaines exclusivement sous l'aspect du profit maximal. Elle salue le fait que les CFF ont récemment aidé à la création d'un poste de responsable de la protection du patrimoine, et espère vivement que ce fonctionnaire sera suffisamment écouté.

## Intérêts publics

Les aires ferroviaires, c'est-à-dire les stations, les gares de triage, les entrepôts, se trouvent pour la plupart dans le centre des localités et comprennent souvent des surfaces peu utilisées. Leurs alentours constituent des points importants de vie sociale, où de mas-

sives transformations architecturales peuvent être lourdes de conséquences imprévisibles et destructrices. Souvent, l'aspect architectural des lieux est resté une suggestive confrontation des proportions modestes d'autrefois et des hardieses de l'époque industrielle, un point de jonction spécifique de l'espace urbain familier et des voies qui partent au lointain.

Les Chemins de fer disposent, en ce qui concerne la planification et les constructions nécessaires à leur exploitation, de droits spéciaux très étendus. Ceux-ci se justifient par l'intérêt public, qui est à la base de leur activité et aussi de leurs possessions immobilières. Naguère, l'intérêt public des Chemins de fer résidait uniquement dans le transport; aujourd'hui, il réside aussi dans la réduction d'une circulation routière dommageable pour l'environnement. Le pouvoir politique doit comprendre qu'un intérêt public doit être sauvegardé par des prestations publiques. On exige des Chemins de fer le maintien d'horaires le plus attractifs possible même si des trains circulent presque à vide. Aussi les pouvoirs publics doivent-ils financer le trafic ferroviaire, dans la mesure où il ne peut l'être directement par ses re-

cettes, d'une autre façon – mais pas en obligeant les Chemins de fer à détruire des valeurs culturelles. La culture aussi est d'intérêt public, celle en particulier qui est «vécue» dans la vie de tous les jours et par chacun. L'espace public doit rester à la taille de l'homme, lui donner un sentiment de sécurité, garder une structure aisément perceptible. Les masses amorphes, que ce soient des foules ou des bâtiments, accablent l'individu et le rendent agressif ou dépressif.

## Transports coordonnés

Les Chemins de fer jouissent à bon droit d'une grande estime, en tant que moyen de transport favorable à l'environnement et extrêmement performant, tant en ce qui concerne les personnes que les marchandises, et aussi bien pour le trafic local que pour les gran-

des distances. Depuis la dernière guerre, ils sont mis au pied du mur par le trafic routier, qui récupère une grande partie de ce qu'il paie en droits de douane sur les carburants sous forme de constructions routières, alors que toutes les autres taxes douanières (à part celles sur le tabac) vont à la caisse fédérale, conformément aux dispositions constitutionnelles. Il est regrettable qu'en 1987 le projet de politique coordonnée des transports ait échoué; il eût assuré aux chemins de fer un financement non moins permanent et constitutionnel que celui des routes. La LSP compte fermement que cette erreur de décision sera réparée tôt ou tard. En attendant, elle fera tout pour que soient commis le moins possible de dommages auxquels on ne puisse remédier.

## Au comité central

# Pour une étude d'entreprise

ti. Lors de sa séance du 23 mars, le comité central de la Ligue suisse du patrimoine national (LSP) a mis au point, en vue de l'assemblée des délégués du 22 juin, le rapport et les comptes annuels 1990. Ces derniers présentent 1 398 537 fr. 10 aux dépenses et 1 399 360 fr. 70 aux recettes, soit un excédent de recettes de 823 fr. 60. La fortune inscrite au bilan, elle, a diminué, pour atteindre au 31 décembre 1990 le montant de 4 147 933 fr. (1989: 4 378 141 fr.). Le comité central propose à l'Assemblée des délégués d'élire au bureau du comité M<sup>me</sup> Christine Kamm (section de Zoug), et de désigner comme représentants du public au comité M. Martin Fröhlich (Berne) pour la Protection du patrimoine, M. Rudolf Muggli, directeur de l'Association suisse pour le plan d'aménagement national, pour cette dernière, et M. Bernard Lieberherr (sortant) pour la Fondation suisse pour la protection du paysage.

Enfin, il s'est occupé de la représentation de la LSP dans les comités de quelques organisations apparentées de Suisse et de l'étranger. Les membres ont pris connaissance du départ de M<sup>me</sup> Annelise Etter et de M. René Huber, qui quittent le secrétariat général au printemps, ainsi que de quelques dates importantes: la remise du prix Wakker 1991 à la Commune de Cham ZG a été fixée au 22 juin; la Journée du patrimoine aura lieu au Tessin les 7 et 8 septembre; une réunion de travail interne, concernant les questions d'architecture, a été prévue à Bâle pour les 24 et 25 mai.

Après une longue discussion, un crédit de 30 000 fr. a été voté pour une étude d'entreprise, c'est-à-dire une analyse de l'organisation du secrétariat général, par la Fides (conseiller d'entreprise), qui devra examiner la situation et formuler des propositions concrètes pour remédier à certains points faibles.

## Resolution über kommerzielle Bauten

# Heimatschutz bei den Bahnen

shs. Der Schweizer Heimatschutz (SHS) appelliert an das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (EVED), an das Bundesamt für Verkehr (BAV) und an die schweizerischen Bahnunternehmungen, bei der kommerziellen Nutzung der Bahnareale den Notwendigkeiten der Raumplanung, des Städtebaus und des kulturellen Umweltschutzes Rechnung zu tragen.

Der SHS versteht den Druck aus defizitärem Betrieb und infrastrukturellem Nachholbedarf, der auf den Bahnen lastet, gut und wehrt sich gegen die Agitation gewisser Kreise, die glauben machen wollen, mit sogenannt unternehmerischem Verhalten könne der Schienenverkehr ebenso selbsttragend werden wie die Strassentransporte der Privatwirtschaft. Der SHS verlangt aber von den Bahnen und den hinter diesen stehenden Instanzen, dass sie Widerstand leisten gegen die Zumutung, bahneigene Grundstücke in ländlichen und städtischen Orten nach reinen Profitekriterien baulich zu nutzen. Er begrüsst es, dass die SBB kürzlich geholfen haben, die Stelle eines Denkmalpflegebeauftragten zu schaffen und hofft sehr, dieser erhalte ausreichendes Gehör.

### Öffentliche Interessen

Bahnareale, d.h. Stationen, Rangieranlagen, Lagerräume befinden sich meistens in Siedlungszentren und enthalten oft schwach genutzte Flächen. Ihre Umgebung bildet Schwerpunkte sozialen Lebens, auf das massive bauliche Änderungen unvorhersehbar und zerstörerisch wirken können. Oft hat an solchen Orten

auch die bauliche Gestaltung eine anregende Mischung aus kleinräumiger Massstäblichkeit und kühner Gründerzeitallüre bewahrt, die nur der Schnittstelle zwischen den in die Ferne weisenden Geleisen und dem vertrauten Stadtraum eigen ist.

Die Bahnen verfügen bezüglich Planung und Bauten für ihre betriebsnotwendigen Anlagen über weitreichende Sonderrechte. Diese stützen sich auf das öffentliche Interesse, das ihrer Tätigkeit und eben auch ihrem Grundbesitz zugrundeliegt. Früher bestand das öffentliche Interesse an den Bahnen im Transport als solchem, heute in der Verminderung des umweltbelastenden Strassenverkehrs. Die Politik soll einsehen, dass ein öffentliches Interesse von öffentlichen Leistungen getragen werden muss. Von den Bahnen wird die Einhaltung eines möglichst attraktiven Fahrplanes verlangt, auch wenn ihre Züge leer fahren. So soll denn die Öffentlichkeit den Bahnbetrieb, soweit dieser nicht durch direkte Einnahmen gedeckt werden kann, eben auf andere Weise finanzieren, doch nicht durch einen Zwang der Bahnen zur Zerstörung kultureller Werte. Kultur liegt auch im öffentlichen In-

teresse, und zwar vor allem diejenige, die im Alltag und von allen erlebbar ist. Der öffentliche Raum muss Geborgenheit vermitteln, menschliche Massstäbe respektieren und überschaubar sein. Amorphe Massen, menschlicher und baulicher Art, erdrücken das Individuum und treiben es in die Aggression oder in die Depression.

### Für koordinierten Verkehr

Die Bahnen geniessen berechtigterweise eine hohe Wertschätzung als umweltfreundliches und ausserordentlich leistungsfähiges Verkehrsmittel, sowohl für Personen als auch für Güter, im Nahverkehr wie über grosse Distanzen. Sie werden seit dem Zweiten Weltkrieg an die Wand gedrängt durch den Strassenver-

kehr, der einen grossen Teil der von ihm entrichteten Treibstoffzölle in Form von Strassenbauten wieder zurückerhält, während alle anderen Zölle – ausser denjenigen für den Tabak – verfassungsgemäss in die Bundeskasse fliesen. Es ist bedauerlich, dass 1987 die Vorlage für eine koordinierte Verkehrspolitik (KVP) scheiterte. Sie hätte den Bahnen eine ebenso beständige, in der Verfassung verankerte Finanzierung gesichert, wie sie der Strassenbau besitzt. Der SHS rechnet fest damit, dass dieser Fehlentscheid über kurz oder lang wieder gutgemacht wird. Er wird alles daran setzen, dass bis dahin möglichst wenig Schaden angerichtet wird, der nicht wiedergutmachen ist.

### Aus dem Zentralvorstand

## Für Betriebsanalyse

ti. An seiner Sitzung vom 23. März hat der Zentralvorstand des Schweizer Heimatschutzes (SHS) zuhanden der Delegiertenversammlung vom 22. Juni den Jahresbericht und die Jahresrechnung 1990 verabschiedet. Letztere schliesst bei einem Aufwand von Fr. 1 398 537.10 und einem Ertrag von Fr. 1 399 360.70 mit einem Ertragsüberschuss von Fr. 823.60. Demgegenüber sank das bilanzierte Vermögen der Vereinigung per 31. Dezember 1990 auf 4 147 933 Franken (Vorjahr: 4 378 141 Franken).

### Personelle Änderungen

Im weitern schlägt der Zentralvorstand der Delegiertenversammlung vor, Frau Dr. Christine Kamm (Sektion Zug) in den Geschäftsausschuss zu wählen. Als Vertreter der Öffentlichkeit in den Zentralvorstand empfohlen werden für die Denkmalpflege Dr. Martin Fröhlich (Bern), für die Schweizerische Verei-

nigung für Landesplanung deren Direktor Rudolf Muggli (Bern) sowie für die Schweizerische Stiftung für Landschaftsschutz Bernard Lieberherr (bisher). Schliesslich regelte das Gremium einige Vertretungen des SHS in den Vorständen zielverwandter Organisationen des In- und Auslandes. Auch nahmen die Anwesenden Kenntnis von den Kündigungen von Annelise Etter und Dr. René Huber, welche die Geschäftsstelle SHS im Frühjahr verlassen, sowie von einigen wichtigen Veranstaltungsterminen: Die Übergabe des diesjährigen Wakker-Preises an die Gemeinde Cham wurde auf den 22. Juni angesetzt, und das Jahresbott findet am 7./8. September im Tessin statt. Auf den 24. und 25. Mai ist zudem in Basel eine vorstandsinterne Fachtagung über Architekturfragen anberaumt.

### Für Beschwerdeverfahren

Nach einer längeren Diskus-

sion gutgeheissen wurde ferner ein Kredit von 30000 Franken zur Durchführung einer Organisationsanalyse der Geschäftsstelle durch die Firma Fides Unternehmensberatung, welche den Ist-Zustand erfassen und darauf aufbauend konkrete Verbesserungsvorschläge zur Optimierung vorhandener Schwachstellen ausarbeiten soll. Sodann hiess der Zentralvorstand fünf durch den SHS eingeleitete Beschwerdeverfahren gut: nämlich gegen den Forst-Werkhof in Galgenen SZ, ein Zweifamilienhaus beim Kloster Einsiedeln SZ, das Kraftwerkprojekt Curciosa GR, die Überbauung «Seerose» in Lachen sowie gegen ein Rebbergmeliorationsprojekt in La Neuveville BE. Auf Antrag aus seinen Reihen beschloss er in diesem Zusammenhang zudem, durch eine Fachkommission Richtlinien für die Be-

schwerdetätigkeit der Vereinigung entwerfen zu lassen.

### Renovationsbeiträge

Schliesslich ernannte er zwei Träger des Heimatschutzpreises 1991, deren Namen erst später bekanntgegeben werden, lehnte er die neuerliche Herausgabe eines SHS-Kalenders ab, stellte er sich hinter eine weitere Unterstützung der Schweizerischen Stiftung für Landschaftsschutz aus Mitteln des Talererlöses im Rahmen von je 50000 Franken für die Jahre 1991–93 und bewilligte er zwei Beitragsgesuche. 5000 Franken gab der Zentralvorstand zugunsten der Gesamtrestaurierung und Wiederbelebung der sogenannten Bielensäge in Unterschächen UR frei, 10000 Franken für die Dachrenovation der Haumühle-Scheune in Embrach ZH.

## Bund gab Heimatschutz recht

# Lager kein Bahnbau

shs. Das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (EVED) hat Beschwerden des Schweizer Heimatschutzes (SHS), der Gemeinde Samedan GR und eines Privaten gutgeheissen. Die Beschwerdeführer hatten verlangt, dass eine eisenbahnrechtliche Bewilligung für die Vergrösserung einer privat vermieteten Lagerhalle auf dem Areal der ehemaligen Bahnstation Punt Muragl, zwischen Samedan und Pontresina, aufzuheben sei. Diese dient heute nur noch als unbediente Haltestelle für Personen. Damit wird das Vorhaben den Bauvorschriften der Gemeinde und des Kantons unterstellt.

Da der Standort weitab von den Bauzonen liegt, wäre für die Realisierung des Vorhabens eine Änderung des Zonenplanes durch die Gemeinde nötig, doch ist damit nicht zu rechnen. Als Bauherrschaft figurieren die Rhätischen Bahnen

(RhB). Sie hatten vorgebracht, das Gebäude sei ein Eisenbahnbau, denn das darin gelagerte Baumaterial werde mit der Bahn antransportiert und von dort mit Lastwagen weiterverteilt. Es diene demzufolge als Zwischenlager wie jeder andere Güterschuppen eines Bahnhofs.

Ein Augenschein ergab aber, dass in der Halle privates Personal eine eigentliche Verkaufsstelle mit einem vielfältigen Sortiment für eine Laufkundschaft betreibt. Der Zweck des Vorhabens war demzufolge in erster Linie die lukrative Nutzung des Areals und nicht eine verkehrstechnische Funktion. Das eisenbahnrechtliche Bewilligungsverfahren für Bahnbauten beruht darauf, dass diese vorab technischen und betrieblichen Bedingungen zu entsprechen haben, denen das übliche Baurecht nicht Rechnung tragen kann.

## Zweckänderungen von Bauten ausserhalb der Bauzonen

pd. Nach der Raumplanungsgesetzgebung sind die Möglichkeiten von Ausnahmen für das Bauen ausserhalb der Bauzonen eng umschrieben. Die Praxis zu Art.24 RPG ist umstritten; den einen geht sie heute viel zu wenig weit, die anderen betrachten diese immer noch als zu grosszügig. Nach der Praxis bedürfen auch bestimmte reine Zweckänderungen einer Baubewilligung. Dabei ist weder völlig geklärt, welche Zweckänderungen eine Baubewilligung erfordern, noch hinreichend voraussehbar, welche Voraussetzungen vorliegen müssen, damit eine Bewilligung erteilt wird. Es ist daher äusserst wichtig, dass klare Kriterien zum Umfang der Bewilligungspflicht und zu den Anforderungen an die Bewilligung erarbeitet werden. Diesem Ziel dient diese Abhandlung. Die Arbeit geht zunächst kurz auf die Realien ein, stellt anschliessend Verfassungsauftrag und Gesetzgebung auf dem Gebiet der Raumplanung dar und beschreibt das Bewilligungserfordernis als Technik zur Durchsetzung der Gesetzgebungsziele. Anschliessend werden Kriterien zur Abgrenzung zwischen den bewilligungspflichtigen und den bewilligungsfreien Zweckänderungen erarbeitet. Im dritten Kapitel behandelt der Verfasser die Voraussetzungen, die erfüllt sein müssen, damit Zweckänderungen von bestehenden Bauten bewilligt werden können. Neben der Möglichkeit der Ausnahmebewilligung wird die Erhaltung von bestehender Bausubstanz, vor allem in traditionellen Streusiedlungen, durch entsprechende Zonenplanungen beschrieben. Zur Unterscheidung von zulässigen und unzulässigen Zweckänderungen entwickelt der Autor in einem vierten Kapitel anwendbare Beurteilungskriterien. Die Arbeit berücksichtigt die am 20. Oktober 1989 in Kraft getretene Verordnung über die Raumplanung (RPV) des Bundes und die Diskussion um eine Revision des Raumplanungsgesetzes sowie das vom Bundesrat in Aussicht gestellte Vollzugsförderungsprogramm zum Raumplanungsgesetz. Mario Barblan: «Bewilligungserfordernis und Zulässigkeitsvoraussetzungen für Zweckänderungen von Bauten ausserhalb der

Bauzonen nach dem Recht des Bundes und der Kantone». St.Galler Beiträge zum öffentlichen Recht, Band 28, Herausgegeben vom Schweizerischen Institut für Verwaltungskurse an der Hochschule St. Gallen, 305 Seiten, Fr.62.–.

## Die Alpen – schleichende Zerstörung eines Mythos

ti./pd. Das Bild der Alpen hat sich im Lauf der Zeit ständig gewandelt. Bis ins 16. Jahrhundert hinein wurden die Alpen als schrecklich und furchterregend erlebt, danach als erhaben und überwältigend bewundert. Parallel dazu verlief eine Entwicklung, die allmählich zur Entdeckung der Schönheit der Alpen führte. Waren es am Anfang noch einzelne Reisende und Alpinisten, die das Geheimnis der Berge zu ergründen suchten, so wurde daraus bald einmal ein richtiger Massentourismus. Was in unserer Zeit geschieht, ist leicht zu beobachten: Wasserkraftwerke, Bergbahnen, Skipisten, Waffenplätze, Autobahnen und -strassen belasten und instrumentalisieren die Alpen in bedrohlicher Weise. Der Kollaps ist programmiert, wenn wir weitermachen wie bisher. Aurel Schmidt zeichnet die Geschichte der Alpen aus kulturhistorischer Sicht nach, die auch literarische, geologische und ökologische Aspekte mit einschliesst. Der weite Bogen, den der Autor spannt, reicht von Legenden und Mythen über die Entdeckung der Freiheit und die Anfänge des Alpinismus bis hin zur Industrialisierung der Alpen und deren schleichender Zerstörung.

Ein lesenswertes, wenn auch anspruchsvolles und streckenweise etwas akademisch anmutendes Buch über das, was war, ist und durch die künftige Entwicklung noch eintreffen dürfte. Zudem ein engagiertes, aber äusserst pessimistisch ausklingendes Werk, das zwar als Bestandesaufnahme begangener Fehler überzeugt, in bezug auf mögliche Alternativen aus der Sicht der betroffenen Bergregionen jedoch leider weniger Konkretes bietet. Vielleicht folgt das in einem zweiten Band...?

Aurel Schmidt: «Die Alpen – schleichende Zerstörung eines Mythos», Benziger Verlag AG, 342 Seiten, 50 Schwarzweiss-Bilder, Fr.44.–.