

Zeitschrift: Kunst + Architektur in der Schweiz = Art + architecture en Suisse = Arte + architettura in Svizzera

Band: 66 (2015)

Heft: 4

Artikel: Zwischen Identität und neuen Ansprüchen

Autor: Leuenberger, Michael / Tiefert, Zara / Menghini, Giovanni

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-685763>

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: 13.10.2024

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



Foto Michael Leuenberger

Giovanni Menghini

Giovanni Menghini studierte Kunst- und Architekturgeschichte in Bern. Nach dem Studium arbeitete er für die Denkmalpflege der Stadt Zürich und danach beim Kanton. 2012 wechselte er zur Kantonalen Denkmalpflege nach Graubünden. Seit 2014 ist er Leiter der Fachstelle für Denkmalpflege bei den SBB.

Michael Leuenberger, Zara Tiefert

Zwischen Identität und neuen Ansprüchen

Giovanni Menghini erläutert die Herausforderungen, mit denen er als Leiter der Fachstelle für Denkmalpflege bei den SBB konfrontiert ist. Ein Gespräch über Inventare, Kunst am Bau und Umnutzungen – und warum er es bedauert, dass es keine Bahnhofvorstände mehr gibt.

Bahnen sind identitätsstiftend für die Schweiz. Seit 1847 hat sich ein umfassendes Bahnnetz entwickelt, das sind fast 170 Jahre gewachsener Bausubstanz. Was sind für den Denkmalpflegebeauftragten der SBB aktuell die Kernaufgaben, und wie lange gibt es diese Funktion schon?

Die interne Fachstelle für Denkmalschutzfragen gibt es seit 2001, als die SBB in eine AG umgewandelt wurden. Das Bundesamt für Kultur BAK machte damals die Auflage, dass die Fachstelle geschaffen wird. Wir arbeiten heute mit sechs Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern – die meisten in Teilzeitpensen – in den Bereichen Beratung, Grundlagenarbeit, Inventare und Bahn- und Technikgeschichte.

Bei den Inventaren arbeiten wir auch mit Externen zusammen. Rechtliche Grundlage sind Artikel 2 und 3 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz NHG: Die SBB sind verpflichtet, Kulturobjekte zu erhalten oder zumindest zu schonen – sofern nicht wichtige öffentliche Interessen schwerer wiegen.

Wie steht es um die Inventare schützenswerter Bauten?

Aus der Zeit um 1984 stammt ein erstes Inventar der schützenswerten Bahnhöfe in der Schweiz. Wir sind aber bei den SBB noch weit davon entfernt, einen detaillierten Überblick historisch relevanter Gebäude oder

Bahnhofsgebäude Brig: Beispiel für eine gelungene Sanierung (unten und rechts). Im neuen Anbau im Westteil entstanden zusätzliche Flächen, welche die Altbaufassade sichtbar bleiben lassen.
© Fotos Rolf Steinegger



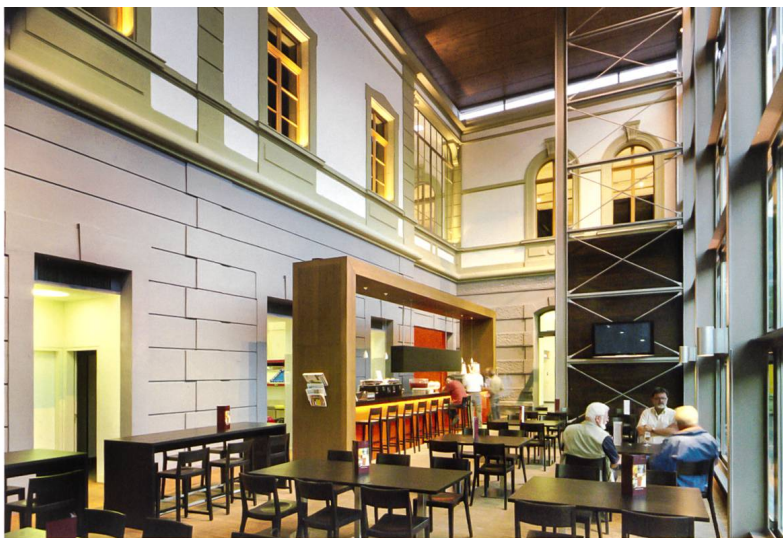
Infrastrukturbauten zu haben. Das bedeutet, dass wir in vielen Fällen keine verlässlichen Angaben über den Gebäude- oder Objektstatus haben. Dabei spielt eine Entscheidung aus dem Jahr 2001 eine wichtige Rolle: Die Rolle des Bahnhofsvorstands wurde kontinuierlich abgeschafft, 2014 ging der letzte in Pension. Nur: Der Bahnhofsvorstand hatte eine wichtige Funktion inne, er wusste alles über den Zustand und die Geschichte «seines» Bahnhofs, war für den Unterhalt zuständig. Ohne diese Funktion fehlt uns heute viel Wissen über den Zustand der Bahnhofsgebäude. So werden viele Investitionen nicht gezielt nach einem übergeordneten Konzept gemacht, sondern nach aktuellem Bedarf – der reibungslose Bahnbetrieb hat Priorität.

Besteht ein Nachholbedarf bei den schützenswerten Objekten?

Die Hoheit zur Erstellung solcher Inventare liegt letztlich bei den Kantonen – es ist dort eine Frage der politischen Prioritäten, ob man sich dem Thema Bahnbauten tatsächlich widmet. Folglich ist das Thema Bahninfrastruktur von den Kantonen ganz unterschiedlich aufgearbeitet. Das erwähnte SBB Inventar von 1984 beschränkte sich auf Bahnhofsgebäude und Güterschuppen. Alle anderen Infrastrukturbauten wurden nicht weiter berücksichtigt und sind mehr dem Zufall gehorchend ergänzt worden aufgrund von Einzelfragestellungen und Spezialinventaren, wie etwa das der noch vorhandenen Drehscheiben im SBB-Netz. Dass man einmal flächendeckend nach einheitlichen Kriterien den Bestand sichtet und festhält, ist das umfassendste Projekt, das von unserer Fachstelle aktuell bearbeitet wird. Im letzten Jahr wurde damit begonnen, bis 2020 soll es zum Abschluss kommen. Bis dahin sollten wir einen nach einheitlichen Kriterien erstellten Überblick über die gesamte Schweiz haben und wissen, welche historischen Bauten Träger der Geschichte unseres Bahnbaus sind.

Fällt die Betreuung der Ingenieurbauten ebenfalls in Ihren Aufgabenbereich?

Der Fokus verlagert sich zunehmend auch auf die Ingenieurbauten. Sie sind nicht dem gleichen Erneuerungsdruck unterworfen wie die Bahnhofsgebäude. Neue gesetzliche Anforderungen und Sicherheitsaspekte bringen aber auch Eingriffe bei Ingenieurbauten mit sich: Wie breit muss etwa eine Brücke sein, damit man für Notfälle und den Unterhalt genügend Platz hat? Seit rund zehn Jahren setzen wir uns damit auseinander und beraten Ingenieure und Behörden. Uns liegt viel am gestalterisch wertvollen Umgang mit diesem kulturellen Erbe.



Die Bahnlinien selbst rücken seit einiger Zeit in den Fokus: Sie lösen sich von der objektbezogenen Betrachtungsweise und konzentrieren sich auf die Streckeninventare. Wie funktioniert das in der Praxis?

Dass man über Topographien und einen Einbezug von Gebäudekomplexen oder eben Bahnlinien in die Landschaften spricht, ist ein neuerer Ansatz, der noch nicht sehr verbreitet ist, zumal er auch komplizierter ist. Es tun sich neue Fragen auf: Wie ist die Bahn in die Landschaft integriert worden? Was für topographische Veränderungen brachte das mit sich? Welcher Erlebnischarakter ergibt



sich daraus? Prominentes Beispiel dafür ist die spektakuläre Route der RhB, die entscheidend für den Entschluss war, sie zum UNESCO-Weltkulturerbe zu erklären. So rücken also wichtige Achsen wie Basel–Chiasso oder Genf–Domodossola in den Fokus, aber auch einzelne Regionalstrecken, wie etwa die Hauensteinlinie. Insgesamt befassen wir uns mit rund 140 historischen Bahnstrecken.

Wie gehen Sie mit Bauten und Anlagen um, die ihren betrieblichen Zweck verlieren?

Es gab eine längere Phase, in der die SBB nicht mehr genutzte Gebäude an private Investoren verkauft oder im Baurecht abgegeben haben. Seit etwa zehn Jahren ist man damit vorsichtiger geworden. Klassisches Beispiel sind die Lokremisen, die nicht mehr gebraucht werden und deren Unterhalt aus rein musealen Gründen für die SBB zu aufwendig wäre. Manchmal kommen Stiftungen und Vereine ins Spiel, prominentes Beispiel ist hier die Lokremise in St. Gallen – ein Pionierbau der Schweizer Bahninfrastruktur, von Carl Moser entworfen und 1903–1911 als Eisenbetonkonstruktion erbaut. Ursprünglich diente sie der Wartung von Dampflokomotiven. Mit 21 Lokständen und 80 Metern Durchmesser war sie das grösste Ringdepot der Schweiz. Zum Ensemble, das ein Industriedenkmal von nationaler Bedeutung ist, gehört überdies der markante Wasserturm von 1906, auch er ein Betonpionierbau. Glücklicherweise konnte die Lokremise einer Stiftung übertragen werden, die das Ensemble 2009/2010 sorgfältig restaurierte; daraus entstanden ist ein lebendiges Kulturzentrum mit Theater, Kino, Kunst und Restaurant im Herzen der Stadt.



Eine andere Art der Bauten sind die Güterschuppen, die heute oft überflüssig sind. Viele wurden bereits abgebrochen. Andere stehen noch, auch wegen der Intervention unserer Fachstelle aufgrund von ortsbaulichen Bezügen zwischen Bahnhofsgebäuden und Güterschuppen, die uns als schützenswert erschienen. Es ist an manchen Orten zu Umnutzungen gekommen wie etwa in Richterswil am Zürichsee, wo man einen AVEC-Bahnhofsladen relativ einfach durch eine Haus-in-Haus-Konstruktion in den Schuppen integrieren konnte. Zugleich konnte man damit neue Bedürfnisse der Bahn abdecken.



Inwieweit wird die Fachstelle in Prozesse wie zum Beispiel einen Abbruch einbezogen?

Wir werden frühzeitig nach unserer Meinung gefragt und haben hier eine Kontrollfunktion. Es liegt aber nicht in unserer Kompetenz, Abbrüche verhindern zu können. Wir



Hatte ihren betrieblichen Zweck verloren: die Lokremise St. Gallen, heute lebendiges Kulturzentrum im Herzen der Stadt. © Fotos Chriusha, Andreas Praefcke, Gidoca

sind nur beratend in diesem Konzern tätig. Je besser aber die Vertrauensbasis zu unserer Fachstelle ist, umso mehr können wir auch nach aussen bewirken.

Wie früh werden Aspekte der Denkmalpflege bei Neu- und Umbauten eingebracht?

Planungen sind langjährige Prozesse, und unsere Chance ist es, dass wir frühzeitig hinzugezogen werden, weil wir der interne Ansprechpartner der SBB sind. Unsere Fachstelle ist ein Bindeglied, das den Kontakt und die Beratung der unterschiedlichen Akteure – Bundesamt für Kultur, kantonale Behörden und SBB – sicherstellt. Hier können wir schon frühzeitig auf Probleme hinweisen. Unsere Fachstelle argumentiert und koordiniert, wir haben aber keine Entscheidungskompetenzen.

Zum Heftthema von k+a: Welche Rolle spielt bildende Kunst in den Bahnhöfen heute?

Für mich ist es essentiell, dass die öffentliche Hand – und damit auch die SBB – dem Aspekt der Kunst und Kunstvermittlung einen zentralen Stellenwert einräumen. Die Tradition von Kunst am Bau spielt leider nicht mehr eine so bedeutende Rolle, obwohl es gelungene Beispiele wie den Bahnhof Zug mit den Lichtinstallationen von James Turrell gibt (Anm. der Red.: vgl. Beitrag von Simon Baur in dieser Ausgabe). Wir sind vielleicht ein bisschen zu pragmatisch geworden in dieser Hinsicht. Doch ich hoffe, dass sich das allmählich bessern wird.

Ein weiteres Feld ist die oft als ausufernd empfundene Werbung in den Bahnhöfen. Welche Rolle spielt Ihre Fachstelle hier?

Es ist eine uralte Diskussion innerhalb der SBB, wie viel Werbung gemacht werden darf und soll. Bereits in den 1920er und 1930er Jahren wurde diese Thematik in Basel und Zürich, aber auch in anderen Städten intensiv diskutiert. Fakt ist: Der wirtschaftliche Erfolg einer Bahnimmobilie hängt heute wesentlich von den Werbeeinnahmen ab.

Viele Menschen sind aber gegen diese Flut von Werbung immun – und wenn man es von einem architektonisch-ästhetischen Gesichtspunkt aus betrachtet, wird durch Werbung einfach eine zusätzliche Schicht über die Architektursprache gelegt. Das nützt der Werbung nichts und schadet den Bahnhöfen und deren Identität. Wir müssen uns daher getrauen zu sagen: Weniger ist mehr! Wir wollen ein besseres Gleichgewicht finden zwischen Identität und kommerziellem Auftrag (Anm. der Red.: vgl. den Beitrag von Olivia



Strasser in dieser Ausgabe, der die Problematik ausführlich beleuchtet). Ein positives Beispiel dafür ist der Bahnhof Zürich. Dort hat man in Zusammenarbeit mit der kantonalen Denkmalpflege in einem mehrjährigen Prozess festgelegt, wie viele Tage im Jahr die Bahnhofshalle für Events belegt sein darf und wie viele Tage sie frei und ungenutzt sein muss. Dass diese Halle jetzt ein Drittel des Jahres in ihrer architektonischen Schönheit erstrahlt, betrachte ich als Erfolg.

Herr Menghini, wir bedanken uns herzlich für das Gespräch.

Umnutzung des Güterschuppens am Bahnhof Richterswil zum Laden (oben). Das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude in Richterswil (unten).
© Fotos Roland Fischer