



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössische Kommission für Kulturgüterschutz EKKGS
Commission fédérale de la protection des biens culturels CFPBC
Commissione federale della protezione dei beni culturali CFPBC
Cumissiu federala per la protecziun dals bains culturals CFPBC

Arbeitsgruppe Bahnen und Bahn- infrastrukturanlagen

Wegleitung zur Überarbeitung und Ergänzung des KGS-Inventars



Bild 1: © VBS/ODPS, Rhätische Bahn während Fahrt durch Winterlandschaft

Autor:

Niklaus Ledergerber, Mitglied EKKGS 2012-2023, Architekt, Denkmalpfleger (Vorsitz AG)

Mitglieder der Arbeitsgruppe:

Niklaus Ledergerber, Mitglied EKKGS 2012-2023, Architekt, Denkmalpfleger (Vorsitz AG)

Reto Bieli, Leiter Fachstelle Denkmalpflege SBB

Katja Bigger, Mitglied EKKGS 2012-2023, kant. KGS-Verantwortliche TI, Collaboratrice scientifica, Ufficio dei beni culturali TI

Martin Cordes, Archivar, ehem. Leiter Archive Stiftung Historisches Erbe der SBB

Kilian T. Elsasser, Leiter Museumsfabrik

Christian Hanus, Leiter Departement für Bauen und Umwelt, Universität Krems

Thomas Hurschler, Architekturhistoriker

Peter König, Delegierter für Rechtsfragen der Digitalisierung, Bundesamt für Verkehr BAV

Walter Niederberger, Stv. kantonaler Denkmalpfleger BL

Hugo Wenger, Präsident Verband Historischer Eisenbahnen HECH

Herausgeber:

Bundesamt für Bevölkerungsschutz BABS,
Geschäftsbereich Zivilschutz und Ausbildung,
Fachbereich Grundlagen Zivilschutz und Ausbildung,
Gruppe Kulturgüterschutz
kulturgueterschutz@babs.admin.ch
www.kgs.admin.ch

Version: V1 03.02.2025

1. Inhaltsverzeichnis

1.	Inhaltsverzeichnis	3
2.	Einleitung.....	4
3.	Aufgaben und Ziele	5
4.	Grundlagen	6
5.1.	Einzelobjekte	7
5.2.	Mehrteilige Objekte	7
5.3.	Sammlungen	7
5.	Systematik	7
6.	Objektgattungen.....	8
7.1.	Grundsätzlicher Handlungsbedarf.....	9
7.2.	Evaluation bestehendes Inventar	9
7.3.	Ergänzung des Inventars	9
7.4.	Einbezug weiterer Bahnunternehmen.....	9
7.5.	Beratende Rolle der Fachstellen/Fachpersonen der Bahnunternehmen.....	9
7.6.	Öffentlichkeit der Inventare	9
7.	Empfehlungen der Arbeitsgruppe	9
8.	Conclusio.....	10
9.	Anhang	11
9.1.	Literatur.....	11
9.2.	Internetseiten	11

2. Einleitung

Die Bahnen und Bahninfrastrukturanlagen haben die Entwicklung der Schweiz seit der Mitte des 19. Jahrhunderts wesentlich geprägt. Das Bahnnetz war Grundlage für die Industrialisierung und das grosse wirtschaftliche Wachstum. In vielen Bereichen brachten die Bahnen auch neue technische und innovative Errungenschaften. Sie zählen darum heute zu einem wichtigen Bestandteil des kulturellen Erbes und der Identität der Schweiz.

In den 1850er Jahren, der ersten grossen Eisenbahnbauphase, verbanden die vier grossen privaten Eisenbahngesellschaften die bevölkerungsreichsten Städte untereinander und mit dem Ausland. In den 1870er Jahren gelang die Querung der Alpen. Bis zum Ersten Weltkrieg folgte die Feinerschliessung des Landes, ab 1872 auch gesetzlich erlaubt mit Meterspurbahnen sowie Zahnrad- und Standseilbahnen, welche vielfach touristische Ziele zugänglich machten. In der gleichen Zeit wuchsen in den Städten die ersten elektrisch betriebenen Tramliniennetze.

Im Zuge des Ausbaus des Schienennetzes entstanden entlang den Linien auch beachtliche Bahninfrastrukturanlagen wie Bahnhöfe, Depots, Stellwerke, Kraftwerke oder Kunstbauten, die heute zum architektonischen sowie ingenieur- und bahntechnologischen Erbe der Schweiz zählen. Oft kamen dabei auch innovative Technologien zur Anwendung, die nicht nur zu ihrer Zeit bewundert wurden, sondern noch heute grosse Wertschätzung verdienen.

Das Bundesgesetz über den Schutz der Kulturgüter bei bewaffneten Konflikten, bei Katastrophen und in Notlagen (KGSG; SR. 520.3) regelt, im Sinne des Haager Abkommens über den Schutz der Kulturgüter bei bewaffneten Konflikten (HAK; SR 0.520.3), in Artikel 1 Massnahmen zum Schutz von Gütern, Gebäuden und Orten. Als Kulturgüter gelten gemäss Art. 1 des Haager Abkommens:

a. bewegliches oder unbewegliches Gut, das für das kulturelle Erbe der Völker von grosser Bedeutung ist, wie z. B. Bau, Kunst oder geschicht-

liche Denkmäler kirchlicher oder weltlicher Art, archäologische Stätten, Gruppen von Bauten, die als Ganzes von historischem oder künstlerischem Interesse sind, Kunstwerke, Manuskripte, Bücher und andere Gegenstände von künstlerischem, historischem oder archäologischem Interesse sowie wissenschaftliche Sammlungen und bedeutende Sammlungen von Büchern, von Archivalien oder von Reproduktionen des oben umschriebenen Kulturguts;

- b. Gebäude, die in der Hauptsache und tatsächlich der Erhaltung oder Ausstellung des unter a. umschriebenen beweglichen Guts dienen, wie z. B. Museen, grosse Bibliotheken, Archive sowie Bergungsorte, in denen im Falle bewaffneter Konflikte das unter a. umschriebene bewegliche Kulturgut in Sicherheit gebracht werden soll;
- c. Denkmalzentren, das heisst Orte, die in beträchtlichem Umfange Kulturgut im Sinne der Unterabsätze a. und b. aufweisen.

Im Wissen um die historische Bedeutung der Bahnen, Bahninfrastrukturen und entsprechender Sammlungen für das baukulturelle Erbe der Schweiz und zu deren Schutz im Kriegs-, Katastrophen- und Notfall sind bereits im aktuellen Kulturgüterschutzinventar (nachfolgend KGS-Inventar genannt) 150 Objekte von nationaler und regionaler Bedeutung enthalten, die einen Bezug zum Bahnwesen aufweisen. In der Umsetzung zeigt es sich jedoch, dass im Rahmen des Kulturgüterschutzes ganze Bahnstrecken oder grossflächige Objekte kaum oder nur mit erheblichen Aufwendungen geschützt werden können. Gerade Linien- und grossflächige Objekte lassen sich im Kriegsfall wohl nur in Teilen schützen. Ebenso dürfte bei Katastrophen die Sicherung und allenfalls die Evakuierung grossflächiger Kulturgüter schwierig zu realisieren sein. Diese Erkenntnisse führen dazu, dass die Systematik der Erfassung solcher Objekte und somit auch die bestehende Auswahl überdacht und angepasst werden muss. Die eigentliche Herausforderung besteht insbesondere darin, die oftmals als Linienobjekte bedeutenden Bahnstrecken in einem Einzelobjektinventar zu erfassen.

3. Aufgaben und Ziele

Ziel dieser Wegleitung ist nicht die Erstellung eines umfassenden schweizerischen Bahninventars, sondern die Festlegung einer Methodik, nach welcher Bahnobjekte in das KGS-Inventar integriert werden können.

Die vorliegende Wegleitung hat die folgenden Ziele:

- Für Objekte wie Bauten, Anlagen und Rollmaterial ist eine Systematik zu entwickeln, welche es erlaubt, diese als Einzelobjekte im Sinne des KGS-Inventars zu erfassen und zu dokumentieren.
- Die Systematik ist so zu entwickeln, dass sie für die Verantwortlichen in den Kantonen verständlich ist. Sie soll im Rahmen der nächsten Revision des KGS-Inventars als Grundlage für Vorschläge zur Aufnahme von Objekten in das Inventar sowie für die Neubewertung der bereits im KGS-Inventar erfassten Objekte mit Bezug zum Bahnwesen dienlich sein.
- Neben der Architektur- und Ingenieurleistung soll bei der Bewertung der Objekte auch die historische, politische, wirtschaftliche oder künstlerische Bedeutung mitberücksichtigt werden.

Die Wegleitung kann sinngemäss für weitere, spurgeführte Beförderungsanlagen wie Seilbahnen, Lifte oder Aufzüge angewendet werden. Diese sind in der Wegleitung jedoch nicht speziell behandelt.



Bild 2: © SBB Historic, Plakat für die Rhätische Bahn, 1909



Bild 3: © SBB Historic, Sommerau Stationsgebäude (A-Objekt), ca. 1980



Bild 4: © SBB Historic, Glarus Stationsgebäude (A-Objekt)

4. Grundlagen

Der Wegleitung zu Grunde liegen primär die Gesetze und Verordnungen des Bundes, im Speziellen das Haager Abkommen für den Schutz von Kulturgut bei bewaffneten Konflikten (HAK; SR 0.520.3) und die beiden Protokolle von 1954 und 1999 (SR 0.520.32; SR 0.520.33 2), das Bundesgesetz über den Schutz der Kulturgüter bei bewaffneten Konflikten, bei Katastrophen und in Notlagen (KGSG; SR 520.3) und die Verordnung über den Schutz der Kulturgüter bei bewaffneten Konflikten, bei Katastrophen und in Notlagen (KGSV; SR 530.31). Ergänzend werden das Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (NHG; SR 451) sowie die Verordnung über das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (VISOS; SR 451.12) konsultativ beigezogen.

Grundsätzlich erfolgt die Klassierung der im KGS-Inventar enthaltenen Objekte auf Vorschlag der Kantone. Da es sich aber oft um überregional bedeutende Objekte handelt, ist eine gesamtschweizerische Betrachtung unbedingt erforderlich. Für die Schweiz besteht zurzeit kein flächendeckendes Inventar der Bahnen und Bahninfrastrukturanlagen. Die grösste Bahneigentümerin, die Schweizerischen Bundesbahnen SBB, erarbeitet zurzeit ein umfassendes Inventar der erhaltenswerten und schützenswerten Bauten und Anlagen (ISBA). Dieses Inventar gibt erstmals einen nationalen Überblick und soll darum bei der Klassierung der entsprechenden Objekte bei der nächsten Revision eine wichtige Grundlage bilden und wenn möglich den Kantonen zur Verfügung gestellt werden.



Bild 5: © SBB Historic, Dampfschneescheuder Rotary Xrot, 1914 Winterlandschaft

5. Systematik

Wie eingangs erwähnt, liegt die Schwierigkeit bei der Aufnahme von Kulturgütern in das KGS-Inventar darin, dass ganze Bahnlagen mit ihren Bauten und Anlagen nicht – wie es zum Beispiel die UNESCO in der World-Heritage Liste vorsieht – als Gesamtheit aufgenommen werden können. Deshalb ist für die Klassierung eine Systematik erforderlich, welche alle wichtigen Elemente der Bahnen und Bahninfrastrukturanlagen als punktuelles Objekt erfasst und beschreiben lässt. Dazu schlägt die Arbeitsgruppe für die in Frage kommenden Objekte die Klassierung in Einzelobjekte, mehrteilige Objekte und Sammlungen vor, welche entsprechend im KGS-Inventar so verortet werden können.

5.1. Einzelobjekte

Darunter fallen Bauten, Anlagen und Rollmaterial, die einen historischen Wert im nationalen oder regionalen Kontext der Schweiz aufweisen.

Diese Kategorie kann auch Linienobjekte berücksichtigen, wobei aufgrund der Möglichkeiten des Kulturgüterschutzes nur einzelne Teile als Objekte aufgenommen werden. Am Beispiel der Rhätischen Bahn lässt sich dies wie folgt erklären: Während die gesamte Albula- und Bernina-Linie in der UNESCO-Welterbeliste eingetragen ist, sollen im KGS-Inventar nur markante, die besonderen Eigenschaften der Linie beinhaltende Objekte, wie etwa das Landwasserviadukt, das Kreisviadukt von Brusio oder allenfalls auch der Bahnhof Alp Grüm, nicht aber die gesamte Strecke, erfasst sein.

Geschlossene Systeme, wie kürzere Standseilbahnen und Schräglifte, können aufgrund ihrer beschränkten Länge und der funktionalen Einheit als ein Objekt dargestellt und ebenfalls dieser Kategorie zugeordnet werden. Zahnrad- oder touristische Bahnen, die sich über mehrere Kilometer erstrecken, müssen hingegen als Linienobjekte nach den entsprechenden Kriterien beurteilt werden.

Einzelne Bauten von seriellen Objekten, wie zum Beispiel baugleiche Bahnhöfe, Stellwerke, Fussgängerüberführungen (Passerellen) oder Brücken, werden nur als Einzelobjekte aufgenommen, wenn bei deren Verlust kein weiteres Objekt der Serie mehr vorhanden ist oder die Kriterien für ein Einzelobjekt im KGS-Inventar erfüllt sind.

5.2. Mehrteilige Objekte

Als mehrteilige Objekte gelten Bauten und Anlagen, welche in einem historischen, architektonischen, funktionalen und örtlichen Zusammenhang stehen und im Sinne von Ensembles historischen Wert haben. Elemente eines mehrteiligen Objekts können dabei einzeln funktionieren, bilden aber als ein zusammengehörendes, aufeinander abgestimmtes und örtlich bestimmtes Ensemble ein schützenswertes Objekt. Als Beispiel kann der Bahnhof von Vallorbe erwähnt werden, wo Aufnahmegebäude, Bahnhofbuffet und Tunnelportal als Ensemble die historische und architektonische Bedeutung ausmachen.

Sind die einzelnen Elemente mehrere hundert Meter voneinander entfernt, so kann die Anlage nur dann als mehrteiliges Objekt klassiert werden, wenn diese eine eindeutige funktionelle Einheit bilden, wie dies zum Beispiel beim Rangierbahnhof Muttenz der Fall ist. In diesem Fall sind aber nur die Gebäude und spezifische Anlagen zu inventarisieren.

5.3. Sammlungen

Unter Sammlungen versteht man Archive, Bibliotheken, Depots und museale Betriebe. Dabei müssen mindestens 25 % der Artefakte von nationaler (A-Objekt) oder regionaler (B-Objekt) Bedeutung sein, um sie als Sammlung im KGS-Inventar erfassen zu können. Nicht automatisch fallen in diese Kategorie die Gebäude und Räumlichkeiten, in welchen die Schutzgegenstände gesammelt, gelagert oder ausgestellt sind. Diese müssen nach den Kriterien der Einzelobjekte beurteilt werden.

Objekte, die nicht stationär und noch zum Teil in Gebrauch sind und somit nicht klar einem definierten Ruhestandort zugeordnet werden können, sollen im Inventar geografisch ihrem Depot oder dem örtlichen Standort der Eigentümerin zugewiesen werden.

6. Objektgattungen

Die bisherige Praxis bei der Aufnahme von Objekten in das KGS-Inventar erfolgte jeweils auf Antrag der kantonalen Fachstellen sowie von Expertinnen und Experten. Es versteht sich, dass dabei für die Objekte mit Bezug zum Bahnwesen bisher unterschiedliche Erfassungsmethoden und -kriterien zur Anwendung kamen.

Neben einer einheitlichen Systematik sind darum auch eine standardisierte Kategorisierung für die Objekte und Sammlungen zielführend.

Die Arbeitsgruppe schlägt dafür die folgenden Objektgattungen vor:	
Bahnhofsanlagen	Aufnahmegebäude, Perronhallen, Dienstgebäude, Güterschuppen, Personalgebäude, Magazine etc.
Unterhaltsanlagen	Werkstätten, Industriewerke, Depots, Remisen etc.
Güterverkehrsanlagen	Rangieranlagen, Verloaderampen, Kräne, Silos, Zollhallen, Lagerhäuser und Gleisanschlussbahnen etc.
Bahntechnische Anlagen	Stellwerke, Drehscheiben, Schiebebühnen, Wasserkräne, Wassertürme, Signalanlagen, Barrieren, Bahntechnikgebäude, Bahnwärterhäuser, Kabelbuden, Elemente der Zugsicherung, Trassen etc.
Kunstabauten	Bahnbrücken, Tunnelbauten, Strassenüberführungen, Stützbauwerke, Gewässerdurchlässe, Schutzbauten, Bahndämme etc.
Energieanlagen	Staudämme, Kraftwerke, Übertragungsleitungen, Druckleitungen, Umformerstationen, Unterwerke etc.
Rollmaterial	Lokomotiven, Triebzüge, Wagen, Baufahrzeuge etc.
Sammlungen	Historische Fahrzeuge, Museumsbahnen, Bahnarchive etc.
Kunstobjekte	Bilder, Skulpturen, Denkmäler etc.
Spezialfälle	Zahnradbahnen, Standseilbahnen etc.

7. Empfehlungen der Arbeitsgruppe

7.1. Grundsätzlicher Handlungsbedarf

Im Rahmen der Analyse und der Diskussionen zur vorliegenden Wegleitung hat die Arbeitsgruppe Lücken in der Objekterfassung und Methodendefizite bei der Bewertung festgestellt.

7.2. Evaluation bestehendes Inventar

Die bereits inventarisierten Objekte sollen nach den in der vorliegenden Wegleitung formulierten Kriterien im Zuge der periodischen Überarbeitung des KGS-Inventars evaluiert werden.

7.3. Ergänzung des Inventars

Im Rahmen der Überarbeitung soll das KGS-Inventar nach den in der vorliegenden Wegleitung formulierten Kriterien um bedeutende Objekte ergänzt werden. Die Arbeitsgruppe verzichtet auf eine Auflistung weiterer möglicher Schutzobjekte im Rahmen der Erarbeitung dieser Wegleitung. Sie empfiehlt jedoch den Kantonen, bei der nächsten Überarbeitung die Präsentation von Prof. Dr. Christian Hanus zu den historischen Bahnstrecken vom 27.10.2022 als Orientierungshilfe abzugeben.

7.4. Einbezug weiterer Bahnunternehmen

Die Arbeitsgruppe empfiehlt dem Bundesamt für Kultur, Abteilung Baukultur, die grösseren Bahnunternehmen wie BLS, SOB, Rhätische Bahn, Zentralbahn, Matterhorn Gotthard Bahn, Rigibahn etc. zu einem mit dem Inventar schützenswerter Bauten und Anlagen der SBB (ISBA) vergleichbaren Inventar nach einheitlichen Kriterien zu motivieren. Dies auch mit der Begründung, dass viele dieser Bahngesellschaften kantonsübergreifend tätig sind.

7.5. Beratende Rolle der Fachstellen/Fachpersonen der Bahnunternehmen

Bei der Überarbeitung des KGS-Inventars soll den Denkmalpflege-Fachstellen/Fachpersonen der Bahnunternehmen eine beratende Rolle zukommen.

7.6. Öffentlichkeit der Inventare

Die Inventare der schützenswerten Bauten und Anlagen der Bahnunternehmen sowie deren zu Grunde liegende Methodik sollen dem Bund, den Kantonen und Unternehmen zur Verfügung gestellt werden.



Bild 6: © VBS/DDPS, Ziege auf dem Bahnhof der Kleinen Scheidegg

8. Conclusio

Die Bahnen gehören zur kulturellen Identität der Schweiz und entsprechend gehört es auch zur Aufgabe unserer Gesellschaft, die bestmöglichen Voraussetzungen für deren Schutz und Erhalt zu schaffen. Nicht alle Bahnen und Infrastrukturanlagen, die von kulturhistorisch, bau- und bahngeschichtlicher Bedeutung sind, können in das KGS-Inventar aufgenommen und entsprechend auch gewürdigt werden. Dies bedingt eine sorgfältige, nach einheitlichen und nachvollziehbaren Kriterien erfolgte Bewertung der Objekte. Die vorliegende Wegleitung soll eine verständliche Grundlage dazu bilden, sie kann und darf aber die periodische Überprüfung der Systematik nicht ersetzen.

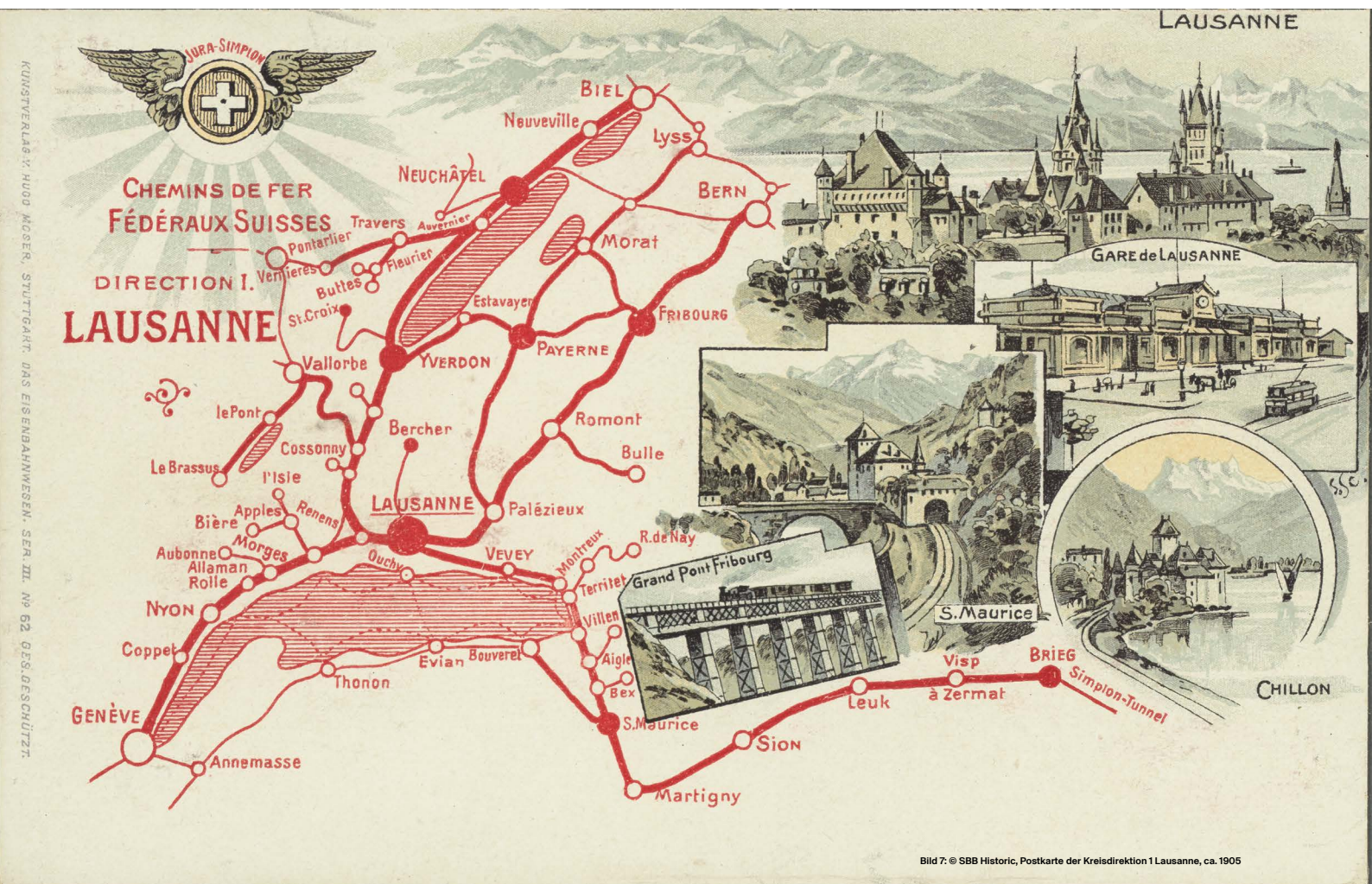


Bild 7: © SBB Historic, Postkarte der Kreisdirektion 1 Lausanne, ca. 1905

9. Anhang

9.1. Literatur
Prof. Dr. Christian Hanus: Grundsatzbetrachtung zu «historischen Bahnstrecken» im Zusammenhang mit der vierten Revision des KGS-Inventars / Dezember 2020
Aerni, G.; Brühwiler, E.; Conzett, J. et al.: «Schweizer Bahnbrücken», Zürich 2013 (ISBN 978-3-85881-393-0)
Bärtschi, H.-P.; Binnenkade, A.; Elsasser, K. T.: «Kohle, Strom und Schienen – Die Eisenbahn erobert die Schweiz», Zürich 1998 (ISBN 978-3-85823-715-6)
Elsasser, K.: «Bahnen unter Strom», Bern 2019 (ISBN 978-3-7272-6111-4)
Gesellschaft für Ingenieurbaukunst (Hrsg.): «Schweizer Eisenbahnbrücken», Zürich 2001 (ISBN 978-3-7281-2786-0)
Hanus, Ch.: «Schienenfahrzeuge und Denkmalpflege», Stuttgart 2007 (ISBN 978-3-613-71310-9)
Hanus, Ch.: «Stellwerk Kerzers – Geschichte der Eisenbahnsicherungstechnik», Zürich 2007 (ISBN 978-3-909111-45-9)
Palm, E. Th.: «Stellwerke Schweizer Bahnen – gestern und heute», Zürich 1982 (ISBN 3-280-01271-6)
Sachs, K.: «Elektrische Triebfahrzeuge. Ein Handbuch für die Praxis sowie für Studierende», Bd. 1–3, 2. Auflage, Wien, New York 1973 (ISBN 3-211-81072-2)
SBB-Fachstelle für Denkmalpflege, Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte GSK, et al.: «Schweizer Bahnbrücken», Zürich 2013 (ISBN 978-3858813930)
Schenker, E.: «Die Geheimnisse der Eisenbahn – Technik, Betrieb und Organisation der Eisenbahnen», Basel 1955
Siedentop, I.: «Tunnellabyrinth Schweiz», Zürich 1977 (ISBN 3 280 00887 5)
Stutz, W.: «Bahnhöfe der Schweiz – Von den Anfängen bis zum Ersten Weltkrieg», Zürich und Schwäbisch Hall 1983 (ISBN 3 280 01405-0)
Wägli, H. G.: «Hebel, Riegel und Signale: Eisenbahnsicherungstechnik in der Schweiz. Entwicklung der mechanischen Einrichtungen», Grafenried 2018 (ISBN 978-3-033-06410-2)
Wägli, H. G.: «Schienennetz Schweiz – Ein technisch-historischer Atlas»; Zürich 1998
9.2. Internetseiten
https://eingestellte-bahnen.ch/ Dokumentation eingestellter Bahnstrecken in der Schweiz von Jürg Ehrbar
https://cargorail.ch/ Verband der verladenden Wirtschaft (VAP), Postfach 31, 8142 Uitikon
https://company.sbb.ch/ Schweizerische Bundesbahnen SBB, Hilfikerstr. 1, 3000 Bern 65
https://www.hech.ch/ Verband historischer Eisenbahnen c/o Hugo Wenger, Präsident, Etzelstrasse 3, 8635 Dürnten
https://www.rollmaterial.ch/ Verein Rollmaterialverzeichnis Schweiz, VRS, 8400 Winterthur
https://www.sbb-denkmalpflege.ch/ Schweizerische Bundesbahnen SBB, Fachstelle für Denkmalpflege, Hilfikerstrasse 3, 3000 Bern 65



Bild 8: © SBB Historic, Göschenen, Gotthard-Tunnelportal, vor 1889



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössische Kommission für Kulturgüterschutz EKKGS
Commission fédérale de la protection des biens culturels CFPBC
Commissione federale della protezione dei beni culturali CFPBC
Cumissiuin federala per la protecziun dals bains culturels CFPBC

