

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 31 (2018)
Heft: [7]: Eisenbahn renovieren

Artikel: "Wir bauen ins alte Gewand eine neue Eisenbahn"
Autor: Gantenbein, Köbi
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-816356>

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: 01.04.2025

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

«Wir bauen ins alte Gewand eine neue Eisenbahn»

Die RhB erlebt den grössten Umbau seit ihrer Gründung. Viele reden mit bei Baukultur, Kosten, Technik, Logistik und Komfort. Ein Gespräch mit Christian Florin und Maurus Frei.

Gespräch:
Köbi Gantenbein
Fotos:
Ralph Feiner

Mehr als hundert Jahre RhB, zehn Jahre Albul- und Berninalinie als Welterbe der Unesco. Wie hat sich die Bahnreise verändert?

Maurus Frei: Über die Veränderungen beim Bahnreisen haben wir das erste Mal beim Bahnhof Scuol nachgedacht. Wir haben 2009 dem Entwurf die These zugrunde gelegt, dass zwei Reisende ihre je eigenen Ansprüche haben. Der Schnelle will möglichst direkt in den Zug und fort. Die Langsame will Aufenthalt – das Billett am Schalter, die Zeitung am Kiosk, den Kaffee im Laden kaufen, herumstehen und bedächtig in den Zug steigen.

Christian Florin: Bis vor zwanzig Jahren brachte die Bahn uns vor allem sicher und gut von A nach B. Heute ist sie eine ausgeklügelte Transportkette, die mit aufeinander abgestimmten Fahrplänen hohen Komfort bietet. Zum Transport kommt das Reiseerlebnis, das Touristen natürlich erwarten, aber auch die Pendler mögen es. Reisen ist viel komfortabler geworden.

Was sind die Folgen für das Erneuern der RhB?

Christian Florin: Die Bahnen in der Schweiz werden in unglaublichem Tempo modernisiert. Zum einen, um die Substanz der gut hundert Jahre alten Bauten zu erhalten, zum andern, weil die Bahnen den Erwartungen nach schlanken Anschlüssen, bequemem Reisen, komfortablem Umsteigen nachkommen wollen. Das Rollmaterial ist neu, die Gebäude werden funktional erweitert. Meine Kollegen und ich erleben eine ähnlich spannende Zeit wie damals die Pioniere. Wir bauen ins alte Gewand eine neue Eisenbahn.

Maurus Frei: Die Bahnhöfe müssen heute viel mehr können. Einst hielt ein kurzer Zug mit Lokomotive und drei Wagen vor einem Bahnhofsgebäude, das im Massstab darauf abgestimmt war. Heute halten 150 Meter lange Pendelzüge, in die die Passagiere ebenerdig einsteigen können. Die Bahntechnik verlangt neue Bauten in den alten Mauern. Die Sicherheit verbietet, dass wir Gleise überschreiten, die dafür nötigen Unterführungen müssen behindertengerecht sein, sie brauchen Rampen. Ein Strauss unterschiedlicher Bedürfnisse bedrängt die aus einer anderen Zeit stammenden Bahnhöfe. Als Architekten wollen wir

den Bedürfnissen gerecht werden, ohne den Massstab und die gestalterische Qualität der alten Bahnhöfe völlig aus den Augen zu verlieren.

Warum betoniert ihr eigentlich Ungetüme als Unterführungen und Rampen neben und unter die Bahnhöfe? Es gäbe doch auch schlanke, schöne Lifte?

Christian Florin: Ein Lift kann ausfallen, eine Rampe nie. Das Gesetz für die Gleichstellung Behinderter verlangt, den Zugang zum Zug jederzeit und für alle zu sichern. Lifte gibt es nur dort, wo es eine zusätzliche Möglichkeit gibt, zum Zug zu kommen, oder dort, wo es aus Platzgründen beim besten Willen nicht anders geht, beim Umbau des Hausperrons beim Bahnhof Samedan zum Beispiel. Alle Projekte müssen von den zuständigen Bundesinstanzen genehmigt werden. Der architektonische und finanzielle Preis für diesen von der Gesellschaft geforderten Komfort ist hoch, vorab an kleinen Bahnhöfen wie Malans oder bald auch einmal Trun.

Scuol, Zernez, St. Moritz, Davos Platz – seit zehn Jahren bauen Maurusfrei Architekten Bahnhöfe und Infrastrukturbauten um. Was sind eure baukulturellen Ambitionen?

Maurus Frei: Wir bewundern die Unerschrockenheit und das Können der Pioniere der RhB. Wir studieren die Geschichte und die Entwicklung des Ortes, oft zusammen mit der kantonalen Denkmalpflege. Man darf sich aber nichts vormachen – die Bahnhöfe müssen heute sehr viel mehr können und teils komplett andere Technik aufnehmen. Dazu kommt ein dichter Katalog an Vorschriften und Reglementen. Das Licht auf dem Perron oder die Sicherheit der Passagiere beispielsweise sind detailliert vorgeschrieben. Schliesslich die Kosten. In all den Variablen sind wir Architekten Anwälte der alten Bahnhöfe, vorab in der städtebaulichen Klärung des Bahnhofs als zentralem Bau eines Dorfes. Und wir räumen Spuren weg, die hundert Jahre intensive Nutzung zurückgelassen haben. Da und dort auch die Spuren des verantwortungslosen Weiterbaus. Dabei haben wir Etliches erreichen können.

Christian Florin: Die RhB hat in den letzten fünfzehn Jahren ein besseres Wissen und eine grössere Neugier für Baukultur entwickelt. Wir begannen damit schon bevor wir das Label Unesco-Welterbe bekamen. Die damit →



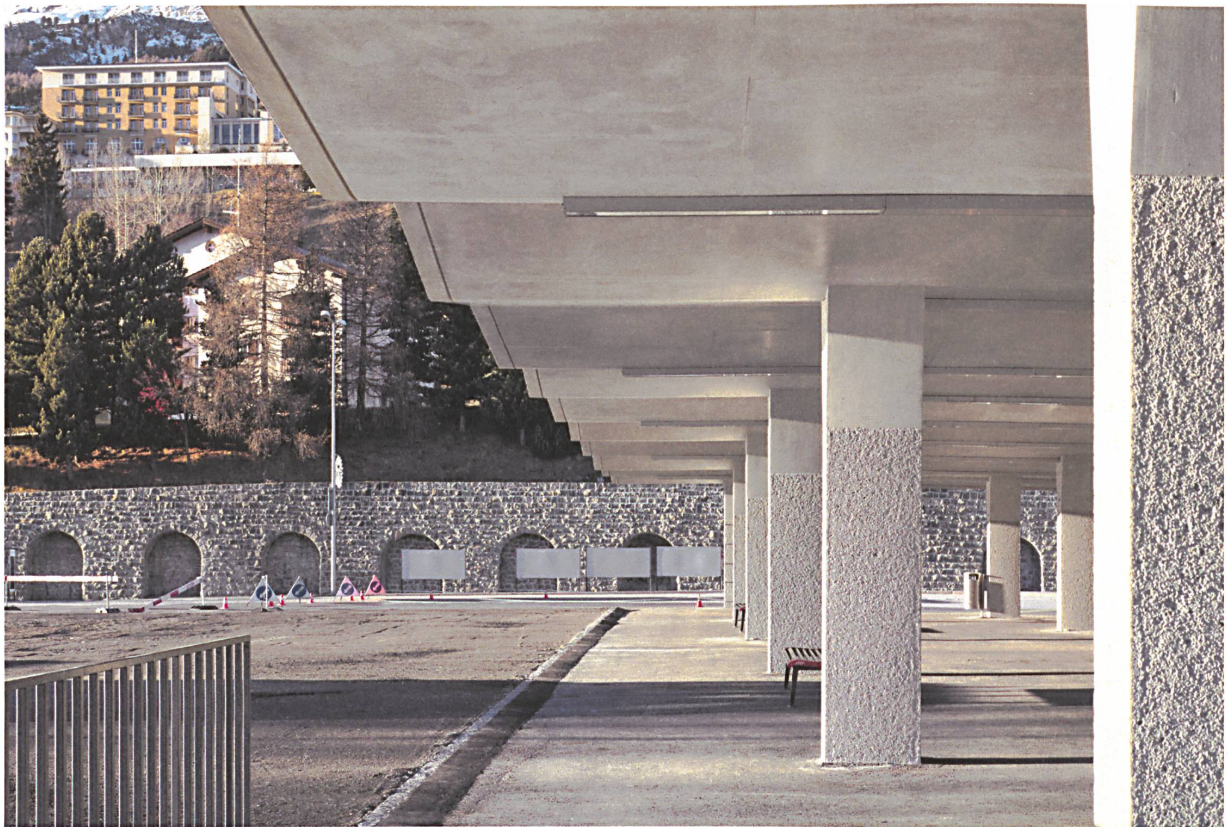
Architekt Maurus Frei (links) und Christian Florin, Leiter Infrastruktur und stellvertretender RhB-Direktor im Portal des Hauptgebäudes des Rhätischen Bahn in Chur.



...dem Bahnhof Davos Platz die richtige Farbe wiedergeben...



Baukultur heisst dem Detail Sorge tragen:
Alte Fenster im Bahnhof Scuol reparieren...



...die Basis der neuen Stützen im umgebauten Bahnhof St. Moritz mit Fassadendetails des alten Stationshauses verbinden.

→ verbundenen Pflichten haben die Sorgfalt breit im Unternehmen verankert und auch das Wissen und die Freude am kulturellen Schatz unserer Bahn gestärkt.

Welches sind die Werkzeuge, diese Freude auch handfest zu bauen?

Christian Florin: Vor jeder Intervention in Tief- und Hochbauten ist eine Würdigung der Baukultur heute Standard: Was kann ein Eingriff zerstören? Was ist zu tun, damit diese Zerstörung vertretbar ist? Dazu gibt es Inventare, geschrieben von externen Kunstgeschichte-Fachleuten wie Leza Dosch oder Ludmila Seifert. Ausserdem sind die Fachleute des Bundesamtes für Kultur und die Denkmalpflege Graubündens in etlichen Vorhaben eng mit dabei. Das neueste Werkzeug haben wir mit dem Tiefbauamt des Kantons Graubünden erarbeitet: Der Naturstein-Katalog beschreibt, welche Steine in unserem Kanton wo und wie verbaut wurden und wo wir diese überhaupt noch finden, wenn wir um- und ausbauen.

Maurus Frei: Als wir die Zusammenarbeit mit der RhB vor mehr als zehn Jahren begonnen haben, waren die Bedenken und Vorbehalte gegenüber dem Wort «Denkmal» gross. Man sah hinter ihm die Verhinderer, die Besserwissenden und den Kostentreiber sitzen, die vom Bahnbetrieb keine Ahnung haben. Das ist heute anders. Quer durch das Unternehmen kennen die Leute den kulturellen Wert der Bahn, haben Freude daran und wissen, was es zum Erfolg beitragen kann, wenn die RhB nicht nur sagt, sie sei anders, sondern auch anders ist – substantiell.

Wieviel darf baukulturelle Sorgfalt kosten?

Christian Florin: Solche Sorgfalt ist nicht a priori teurer. Natürlich kann es da und dort mehr kosten. Bei zehn Prozent höheren Kosten gegenüber langjährigen Erfahrungen wird es heikel. Wird das Wissen um baukulturelle Sorgfalt früh ins Projekt eingebracht, kann es durchaus auch sein, dass Kosten eingespart werden können. Es ist ja oft günstiger, statt eines neuen Baus die alte Bausubstanz zu nutzen.

Gibt es einen baukulturellen Plan für die ganze RhB?

Maurus Frei: Wir gehen immer vom Ort aus und verbinden die neuen funktionalen und technischen Anforderungen mit seiner Geschichte. Wir sichten überall die Spuren aus hundert Jahren Gebrauch und räumen, wenn möglich, unsorgfältig gemachte Erweiterungen weg. Eine Eigenheit der RhB ist, dass sie immer auf die vorliegenden räumlichen Gegebenheiten Rücksicht nehmen muss. Dies ist aber auch die grosse Chance. Die RhB ist anders.

Christian Florin: Nein, es gibt keinen Gesamtplan. Wir arbeiten an einer konsistenten Haltung. Die Bahn ist ein komplexes technisches System, schon die Pioniere haben mit Standards für Brücken oder Bahnhöfe gebaut. Wir entwickeln solche Standards für die Erneuerung. Jede Linie hat ihre Geschichte und Eigenart, ihre Themen. Und trotz Standardisierung haben die Pioniere gekonnt auf Landschaften und Orte reagiert. Das wollen wir auch. Über die letzten Jahre haben wir einen Wertekanon und vor allem Wissen entwickelt, um Begriffe wie «Sorgfalt», «Geschichte» oder «Selbstbewusstsein» handfest zu machen.

Die RhB begann mit Dampflokomotiven, sie brauchten Wasserzapfstellen. Jede Station hatte einen Güterschuppen, einige ein Bahnwärterhaus, es gibt Brunnen, Maschinenhäuser, Drehscheiben, Remisen, Schutzhüttchen – was geschieht mit den nicht mehr gebrauchten Bauten?

Christian Florin: Wir versuchen, möglichst viele zu erhalten, auch beim Bau des neuen Albulatunnels, wo wir alte Häuser zwar verschieben, aber sie möglichst nicht abbrechen wollten. Das alte WC-Holzhauschen von Spinas werden wir ebenso erneuern wie das Bahnwärterhaus von Preda. Die alten Brunnen stellen wir wieder auf. Der beste Denkmal-

pfleger ist der Gebrauch. Was immer geht, nutzen wir um. Alte Wärterhäuschen sind gefragt als Ferienhäuser. Nicht mehr gebrauchte Schuppen wie der von St. Moritz werden zu Aufenthaltsräumen für die Angestellten umgenutzt, in Klosters ist der Güter- ein Kulturschuppen, in Arosa eine Erlebnisgastronomie, in Lavin ein Bistro, und in Malans üben darin die Zimmerschützen. Ab und zu werden nicht mehr genutzte Bauten auch abgebrochen.

Ein Instrument für baukulturelle Güte ist der Wettbewerb. Setzt ihn die RhB ein?

Christian Florin: Sinn macht der Wettbewerb bei Bauten auf der grünen Wiese oder bei Abbruch und Neubau wie jüngst bei der neuen Brücke über den Rhein bei Reichenau. Den Bestand bauen wir nicht mit Wettbewerben um. Das Verfahren wird hier der Komplexität nicht gerecht. Häufig sind die Aufgaben der verschiedenen Fachdienste so vielfältig und durch die verschiedenen Standards so stark vorgezeichnet, dass sich ein Projektwettbewerb kaum lohnt. Wettbewerb gibt es dennoch, weil ja alle Vergaben dem öffentlichen Submissionswesen unterstehen.

Die RhB arbeitet bei Stationsumbauten meistens mit Generalplanern. Warum arbeitet sie nicht mit Planern im Einzelvertrag?

Maurus Frei: Da sind die Ansprüche der Technik, der Logistik, der Kosten, der Architektur und des Städtebaus und normalerweise der Denkmalpflege, da sind die Fachdienste der Bahn, die aussenstehenden Ingenieure, Planer und Unternehmer – es reden viele versierte und weniger versierte Leute mit. Personenflüsse, technische Anlagen, baukulturelle Ansprüche und das Kostendach sind unter einen Hut zu bringen. Hunderte Details. Es hat sich herausgestellt, dass es nur mit einem Generalplaner, einem Generalisten geht. Seine grossangelegte Planung hält auch die kleinsten Schritte zusammen, und er kann als Instanz den Tarif und die Marschrichtung vorgeben.

Christian Florin: Dazu kommt auch, dass die Bahn meist unter Betrieb umgebaut wird mit Provisorien und in engen Zeitfenstern. Das ist alles viel aufwendiger als im Strassenbau. Wir wollen unter Betrieb umbauen, weil die Passagiere möglichst wenig davon merken sollen, auch wenn das gegenüber einer Lösung mit einer kompletten Streckenschliessung bis zu zwanzig Prozent mehr kosten kann.

Die Bahn umbauen heisst Areale entwickeln.

Wie geht die RhB mit ihren Liegenschaften um?

Christian Florin: Die Frequenzen sind bei uns viel kleiner als in den «Rail Cities» der SBB. Trotzdem ist es auch für die RhB wichtig, ihre Areale zu entwickeln. Das haben wir zum Beispiel in Landquart und Davos Platz bereits gemacht. In St. Moritz oder Samedan werden wir das gelegentlich ebenfalls tun.

Maurus Frei: Die Bedeutung des Bahnhofs für die Dörfer steigt. Die Zunahme des öffentlichen Verkehrs macht ihn wieder zum Zentrum. Wir geben ihm das Gesicht. Auch mit Nebennutzungen wie Bistro, Laden, Anker für die Tourismusorganisation. Grosse Geschäfte sind das bei uns in Graubünden aber nicht.

Was hat der Architekt von der Eigenart seines Bauherrn RhB gelernt?

Maurus Frei: Architekturanliegen haben offenere Ohren als vor fünfzehn Jahren. Baukultur ist ins Unternehmen gesickert. Die RhB erkennt sie als Chance für ihre Eigenart. Die Bahn hat den Anspruch, dass etwas gut gerät, und sie tut etwas dafür.

Was hat der Ingenieur vom Architekten gelernt?

Christian Florin: Oft ist nicht der schnellste Weg auch der beste – es gilt abzuwägen und auch zu vergleichen. Dies ist nur möglich, wenn alle Beteiligten im engen Dialog sind und gemeinsam nach Lösungen suchen. ●

Christian Florin ist Bauingenieur und arbeitet seit dreizehn Jahren bei der RhB. Er ist als Leiter Infrastruktur verantwortlich für die Baukultur im Hoch- und Tiefbau und stellvertretender Direktor.

Maurus Frei ist Architekt. Er leitet das Büro Maurusfrei Architekten in Chur und Zürich. Seine Kollegen und er planen neben zahlreichen unterschiedlichen Projekten seit rund einem Dutzend Jahren immer wieder Bahnhöfe und Infrastrukturbauten der RhB.