Zeitschrift: Jahresberichte des Archäologischen Dienstes Graubünden und der Denkmalpflege Graubünden

Herausgeber: Archäologischer Dienst Graubünden; Denkmalpflege Graubünden

Band: - (2005)

Artikel: Die Rhätische Bahn in der Kulturlandschaft Albula/Bernina : Kandidatur als UNESCO-Welterbe

Autor: Seifert-Uherkovich, Ludmila / Rutishauser, Hans

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-821215

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

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

Ludmila Seifert-Uherkovich,
Hans Rutishauser

Die Rhätische Bahn in der Kulturlandschaft Albula/Bernina – Kandidatur als UNESCO-Welterbe

Die in der Zeit von 1898 bis 1903/04 erbaute, von Thusis nach St. Moritz führende Albulastrecke und die Berninalinie aus den Jahren 1906–10, welche die Orte St. Moritz und Tirano (I) verbindet, sollen zusammen mit der sie umgebenden Kulturlandschaft als UNESCO-Welterbestätte anerkannt werden – dieses Anliegen wurde im April 2005 von der Bündner Regierung gutgeheissen. Seither wird an einer entsprechenden Kandidatur gearbeitet; der offizielle Name des zur Aufnahme in die Welterbeliste vorgeschlagenen Gutes lautet: «Rhätische Bahn in der Kulturlandschaft Albula/Bernina». Zur Steuerung des Projektes ist ein Lenkungsausschuss eingesetzt, dem Regierungsrat Hansjörg Trachsel, der Vorsteher des Departements des Inneren und der Volkswirtschaft (DIV), Erwin Rutishauser, der Direktor der Rhätischen Bahn AG, und Johann Mürner, der Leiter der Sektion Heimatschutz und Denkmalpflege des Bundesamtes für Kultur (BAK), angehören. Die Projektbearbeitung obliegt einer Arbeitsgruppe bestehend aus Mitgliedern der kantonalen Verwaltung, der Rhätischen Bahn und von Graubünden Ferien sowie einem Vertreter des BAK. Vornehmliche Aufgabe des Projektteams ist die Erarbeitung eines Kandidatur-Dossiers. Das Dossier wird ca. 600 Seiten umfassen und in englischer Sprache von der Schweiz auf diplomatischem Weg bei der UNESCO in Paris eingereicht werden. Rund 20 Experten aus verschiedenen Fachrichtungen sind an der Bearbeitung der Dossier-Inhalte beteiligt. Zentrale Themen sind die «Bahn» und die «Kulturlandschaft», deren internationale Kontextualisierung und die Auf- bzw. Erarbeitung von Schutzbestimmungen und -massnahmen für das nominierte Gut. Das fertige Dossier muss spätestens im Januar 2007 vorliegen – ein Entscheid der UNESCO ist frühestens im Juli 2008 zu erwarten.

Abb. 79: Die Rhätische Bahn in der Kulturlandschaft Albula/Bernina. Der Albulaviadukt III zwischen Bergün/-Bravuogn und Preda im inneren Albulatal.

UNESCO Welterbeliste

Das Programm zum Schutz des Weltkulturerbes wurde am 8. März 1960 mit einem Aufruf zur Rettung nubischer Denkmäler im Zusammenhang mit dem Bau des neuen Assuan-Staudammes in Ägypten eingeleitet. Am 16. November 1972 nahm die UNESCO (United Nations Educational Scientific and Cultural Organisation), die seit 1945 bestehende Sonderorganisation für Bildung, Wissenschaft, Kultur und Kommunikation der Vereinten Nationen, die *Konvention zum Schutz des Kultur- und Naturerbes der Welt* an, die schliesslich 1975 in Kraft treten sollte. Sie bildet die Rechtsgrundlage der so genannten *World Heritage List* (Welterbeliste), welche jene Kultur- und Naturgüter registriert, die von der UNESCO als von aussergewöhnlichem, universellem Wert für die gesamte Menschheit bewertet wurden. Bis ins Jahr 2005 haben 134 Staaten die Welterbekonvention der UNESCO unterzeichnet und es sind insgesamt 788 Stätten in die Welterbeliste aufgenommen worden – 611 dieser Objekte sind Kulturgüter, 154 Naturgüter und 23 so genannte *objects mixtes*. Die Vertragsstaa-

ten sind verpflichtet, in regelmässigen Abständen über die Umsetzung der Konvention in ihrem Gebiet zu berichten (*rapport périodique*). Anträge für neue Welterbestätten werden direkt von den jeweiligen Vertragsstaaten der UNESCO gemeldet. Dazu muss der Vertragsstaat heute ein Verzeichnis des für eine Aufnahme auf die Welterbeliste geeigneten Kultur- und Naturgutes erarbeiten (*liste indicative*). Jeder Vertragsstaat darf pro Jahr nur ein Objekt vorschlagen. Ausgenommen von dieser Regel sind Erweiterungen bestehender Welterbestätten.

Hintergründe zur Kandidatur

In der Schweiz, welche die Welterbekonvention im Jahre 1975 ratifiziert hat, sind bislang sechs Objekte als Welterbestätten anerkannt worden.

Im Bereich der Kulturgüter sind dies:

- *der Stiftsbezirk in St. Gallen* (1983);
- *die Altstadt von Bern* (1983);
- *das Benediktinerinnen-Kloster St. Johann in Müstair* (1983);
- *die Burgen von Bellinzona* (2000).

Abb. 80: Die Rhätische Bahn in der Kulturlandschaft Albula/Bernina. Der Landwasserviadukt bei Filisur, das «Wahrzeichen» der Albulastrecke.

Im Bereich der Naturgüter sind dies:[183]

- *die Region Jungfrau-Aletsch-Bietschhorn* (2001);
- *der Monte San Giorgio* (2003).

Im Jahr 2004 hatte die Schweiz im Zusammenhang mit der Erarbeitung des *rapport périodique* auch ihre *liste indicative* zu erstellen. Zu diesem Zweck kam eine Expertengruppe unter der Leitung des Bundesamtes für Kultur (BAK) zum Einsatz. Von insgesamt 22 geprüften Objekten wurden schliesslich deren fünf als mögliche zukünftige Welterbestätten der Schweiz ausgewählt; sie stammen alle aus dem Bereich der Kulturgüter. Die Liste wurde im Dezember 2004 vom Bundesrat gutgeheissen und der UNESCO übermittelt. Sie umfasst folgende Objekte:

- *Weinbaugebiet Lavaux* (Kandidatur eingereicht Ende 2005);
- *Rhätische Bahn in der Kulturlandschaft Albula/Bernina;*
- *Stadtlandschaft Uhrenindustrie La Chaux-de Fonds/Le Locle;*
- *Oeuvre Le Corbusier;*
- *Prähistorische Siedlungsreste in Seen und Mooren des Alpenraums: «Pfahlbauer».*

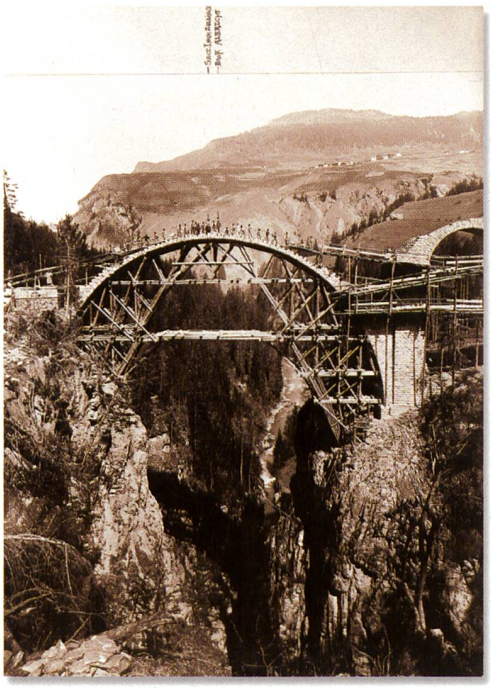

Abb. 81: Die Rhätische Bahn in der Kulturlandschaft Albula/Bernina. Der 42 m weit gespannte Solisviadukt der Albulastrecke im Bau.

In dieser spezifischen Auswahl manifestiert sich deutlich das Bemühen, einem zentralen Anliegen der UNESCO Rechnung zu tragen, nämlich «neue» Objektkategorien wie etwa frühindustrielle Stätten, landwirtschaftliche Gebiete, regionale traditionelle Architektur und Zeugen der Moderne bei neuen Nominierungen prioritär zu behandeln. In der zurzeit bestehenden Welterbeliste sind die «klassischen Einzeldenkmäler» wie etwa Kirchen und monumentale Profanbauten deutlich übervertreten; diesem Ungleichgewicht soll zwecks Erlangung einer glaubhaften und repräsentativen Liste begegnet werden. Die Kandidatur «Rhätische Bahn in der Kulturlandschaft Albula/Bernina» entspricht diesem Anliegen in doppeltem Sinne. Allein die Bahn gehört als Zeugnis der jüngeren Technikgeschichte zu den bislang untervertretenen Objektgattungen. Heute figurieren auf der Welterbeliste nur gerade drei Eisenbahnlinien: die *Semmeringbahn* in Österreich (1998) sowie die *Darjeeling Himalaya-* (1999) und die *Nilgiri-Bahn* (2005), beide in Indien. Durch den Einbezug des von der Bahnlinie durchfahrenen Gebietes ins nominierte Gut wird zudem die Überlagerung und das Nebeneinander von äusserst vielfältigen Kultur- und Naturräumen mit unterschiedlichen geschichtlichen Einflüssen, also das ganzheitliche Zusammenwirken von Mensch und Natur in einem grösseren

183 Der Entscheid über die Aufnahme der Glarner Hauptüberschiebung in die Welterbeliste (Bereich Naturgüter) steht noch aus.

184 Bundesamt für Kultur: UNESCO-Welterbe, liste indicative der Schweiz. Bericht der Expertengruppe, Bern 2004, 19.

Massstab zum Thema gemacht und als schutzwürdiger Faktor erkannt. Die Expertengruppe begründet die Aufnahme der «Rhätischen Bahn in der Kulturlandschaft Albula/Bernina» in die *liste indicative* folgendermassen: «Für den Bau der Albulabahn (Thusis–St. Moritz) sind von der RhB bekannte Fachleute beigezogen worden. Trassierung und alle Bauten wurden nach Normen erstellt, die der fortschrittlichsten Praxis des Gebirgsbahnbaus entsprachen. Die Albulabahn galt schon zur Zeit ihrer Entstehung als Meisterwerk. Die Berninabahn (St. Moritz–Tirano) wurde im Alpenraum Vorbild für viele projektierte und einige gebaute Überlandbahnen, heute ist sie weltweit einzigartig: Bei der Strecke handelt es sich um die höchstgelegene Alpentransversale Europas und um eine der steilsten Adhäsionsbahnen der Welt. Zu ihrer aussergewöhnlichen Bedeutung gehört auch die umgebende Landschaft. Einerseits ist der direkte Bezug zum Bahnbau von einzigartiger Qualität, andererseits führt die Strecke durch eine überaus reiche Kulturlandschaft. Die Kunstbauten der Bahn (Brücken, Stationsgebäude, Stellwerke, Tunnel samt ihrer Portale) bilden mit der besonderen Topographie eine Einheit. Die Wahl der Linienführung, insbesondere die der Berninabahnstrecke, war massgeblich durch die Vermittlung von touristischen, d. h. landschaftlichen Attraktionen motiviert. Wichtige materielle Zeugen des frühen Christentums, historischer Verkehrswege, der Entwicklung des Tourismus und der Industriegeschichte prägen die Landschaft. Die in der Moderne errichteten Kraftwerksbauten von Nicolaus Hartmann haben europäische Bedeutung und sind direkt mit der Berninabahn verbunden. Hinzu kommen wichtige Ortsbilder (einige figurieren im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz ISOS als von nationaler Bedeutung) und wertvolle Einzelbauten. Diese Faktoren einer kulturellen Vergangenheit und Gegenwart überlagern sich mit einer alpinen bis hochalpinen Naturlandschaft von spektakulärer Schönheit.»[184]

Einzelheiten

Das Bahntrassee der Rhätischen Bahn bildet sozusagen den roten Faden des nominierten Gutes. Der Perimeter für die zugehörige Kulturlandschaft wird durch die Sicht- und Horizontlinie begrenzt. Zudem werden nur bereits festgelegte Schutzobjekte von nationaler Bedeutung in den Projektperimeter aufgenommen. Als Sicherungsinstrument in der Zusammenarbeit zwischen Bund, Kanton, Region und Gemeinden dient der kantonale Richtplan. Darin können die speziellen Regelungen festgehalten werden.

Abb. 82: Die Rhätische Bahn in der Kulturlandschaft Albula/Bernina. Streckenführung der Albulabahn bei Bergün/Bravuogn, Naz (Aufnahme von 1902).

Wie auf ihrem gesamten Streckennetz war die Rhätische Bahn auch im Falle der Albula- und Berninalinie seit jeher mit dem Problem der Anpassung an die laufend fortschreitenden technischen Entwicklungen konfrontiert. Dabei war – und ist – der Erneuerungsdruck für die einzelnen Elemente der Bahninfrastruktur unterschiedlich. Die kleinen Aufnahmegebäude entlang der Strecke etwa haben sich weitgehend erhalten, wenn sie im Zeitalter der Automation auch kaum noch in ihrer ursprünglichen Funktion als dauernd bewohnte und bediente Bauten genutzt werden. Anders präsentiert sich das Bild bei den grösseren Bahnhofsgebäuden: Während der Bahnhof von Bever etwa noch weitgehend seine originale Form zeigt, wurde das Bahnhofsgebäude von St. Moritz zwischen 1909 und 2002 fünfmal umgebaut und erweitert; es vermag aber auch in seiner veränderten Form noch zu beeindrucken. Die Bahnhöfe von Samedan und Thusis sind 1983, bzw. 1988 durch Neubauten ersetzt worden.

Abb. 83: Die Rhätische Bahn in der Kulturlandschaft Albula/Bernina. Die Berninabahnlinie durchquert die karge alpine Landschaft im Berninapassgebiet.

In ihrer Gesamtheit noch authentischer erhalten als die Hochbauten haben sich die Kunstbauten, vor allem die vielen Brücken und Tunnel. Die Hauptgefahr für diese Bauwerke bildet ihr instabiler Baugrund. Die aus Naturstein gefügten Bahnbrücken sind inzwischen hundert Jahre alt. Ihre aus Bruch- und Haustein gemörtelten Gewölbe sind undicht geworden. Frostsprengungen im Frühling und Herbst führen zu wachsenden Schäden, die allmählich die Brückenfestigkeit gefährden. Zudem fordern heute strengere Sicherheitsvorschriften und die erhöhte Geschwindigkeit der Züge mehr Lichtraumprofil zwischen Rollmaterial und Brückengeländer. Diese Vorschriften können nicht ohne Substanzeingriffe erfüllt werden. Die Konservierung und Restaurierung, aber auch die notwendige Verbreiterung und Erneuerung dieser Steinbrücken ist eine technisch und finanziell aufwendige Arbeit. Bereits wurden auf anderen Strecken der Rhätischen Bahn entsprechende Instandstellungen modellhaft ausgeführt, um zu erproben, wie die Anforderungen von Bahntechnik, Statik, Sicherheit, Substanzerhaltung und Wahrung der Architekturqualität erfüllt werden können. Bei diesen speziellen Herausforderungen zeigt sich bereits deutlich die Idee künftigen Handelns: Die unterschiedlichen, sich zum Teil widersprechenden Interessen von Bahnbetrieb, Sicherheit, Ökonomie, Dauerhaftigkeit, Denkmalerhaltung und Ästhetik müssen gleichwertig in eine optimale Projektierung und Umsetzung einbezogen werden. Die Bahn hat neben ihren eigenen Fachpersonen auch aussenstehende Spezialisten und Berater für diese Lösungsfindung beigezogen.

Denkmalpfleger und Naturschützer mögen

einer Erweiterung der Welterbeliste kritisch gegenüberstehen, denn diese Auszeichnung führt bei den betroffenen Objekten meist zu einer Mehrnutzung und Mehrbelastung. Weil die Rhätische Bahn seit Anbeginn als Transportmittel für Bewohner, Touristen und Güter angelegt war, kann sie durch eine Erhebung in den Stand als Stätte von universalem Wert nur gewinnen. Die Aufnahme in die Welterbeliste dient der langfristigen Erhaltung der Bahninfrastruktur in ihrer Gesamtheit, aber auch der die Bahnstrecke umgebenden Kulturlandschaft, die auf diese Weise besser geschützt und einer *nachhaltigen* Entwicklung zugeführt werden kann.

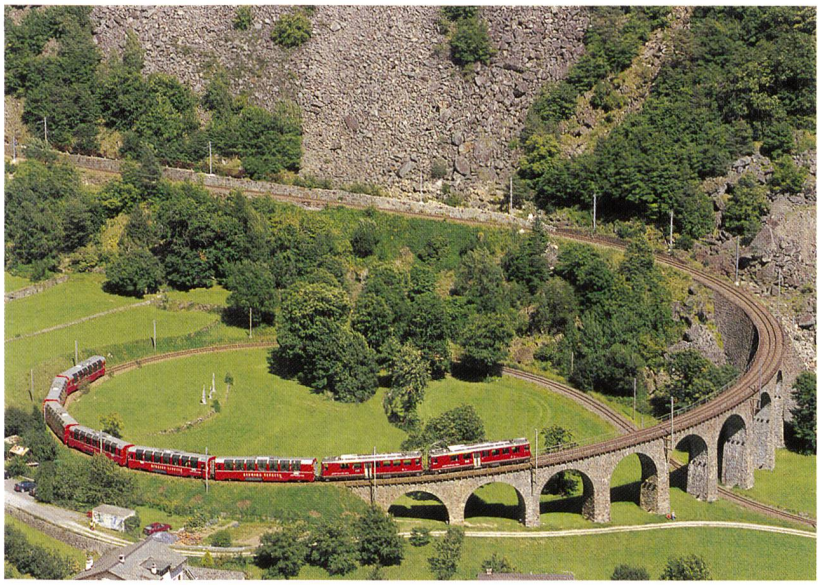

Abb. 84: Die Rhätische Bahn in der Kulturlandschaft Albula/Bernina. Das «Wahrzeichen» der Berninastrecke, der Kreisviadukt bei Brusio. Er beschreibt einen Viertelkreis und weist neun Öffnungen von je 10 m Durchmesser in einer Kurve von 70 m Radius in 70 Promille Gefälle auf.