**«Die Rhätische Bahn in der Landschaft Albula/Bernina»**

**Am 7. Juli 2008 wurden die Albula- und die Berninastrecke der RhB in die UNESCO Welt-erbeliste aufgenommen. Das UNESCO Welterbe RhB ist ein einzigartiges Beispiel für eine Eisenbahn, die harmonisch in eine Hochgebirgslandschaft integriert ist und durch ein vielfältiges Zusammenspiel von Politik, Wirtschaft, Technik, Kultur und Natur entstanden ist. Die harmonische Beziehung von Landschaft und Bahn ergab sich dabei nicht zufällig, sondern durch eine vorausschauende Planung und die glückliche Verbindung technischer Innovationen und Rücksichtnahme auf die Landschaft.**

Die beiden Bahnstrecken zwischen Thusis und St. Moritz (Albula) und St. Moritz und Tirano (Bernina) sind hervorragende, technisch innovative Beispiele für die Erschliessung der hochalpinen Landschaft und fügen sich mit spektakulären Kunstbauten wie Viadukten und Kehrtunnels harmonisch in diese ein. Die Albulastrecke wurde 1903, die Berninastrecke 1910 vollendet. Beide erschliessen das Oberengadin dem internationalen Tourismus und sind selbst touristische Erlebnisse.

**122 eindrückliche, abwechslungsreiche Kilometer**

Von Thusis über St. Moritz nach Tirano führt die Strecke über 196 Brücken, durch 55 Tunnels und an 20 Gemeinden vorbei. An der steilsten Stelle wird – ohne Hilfe eines Zahnrades – eine Steigung von 70 0/00 gemeistert. Sowohl die Albula- als auch die Berninastrecke bieten grandiose Aussichten: Vom wildromantischen Albulatal ins lichtdurchflutete Engadin, vom mondänen Tourismusort St. Moritz über die Gletscherwelt der Bernina bis ins mediterrane Veltlin. Die hochalpine Station Ospizio Bernina (2253 m ü M) liegt nur 90 Minuten von Tiranos Italianità (429 m ü M) entfernt. Die «Rhätische Bahn in der Landschaft Albula/Bernina» ist die wohl schönste Verbindung von Nord und Süd und eine einzigartige Erfahrung der Gebirgswelt.

**Ein Welterbe von universellem Wert**

In politischer Hinsicht zeichnet sich die Bahn durch ihren verbindenden Charakter aus, der sich innerhalb des kulturell und sprachlich vielfältigen Kantons Graubünden als identitätsstiftend erwies und zugleich durch die Erschliessung der Alpen einen neuen Austausch zwischen Norden und Süden ermöglichte. Aus wirtschaftlicher Sicht stellte die Albulabahn einen äusserst wichtigen Faktor in der Entwicklung des einst bäuerlich geprägten Engadins zur modernen Tourismus-destination dar. Mit Blick auf die Technik sind sowohl die Albulalinie mit ihrer anspruchsvollen Linienführung als auch die von Beginn an elektrisch betriebene Berninabahn historisch als höchst innovativ anzusehen. In kultureller Hinsicht verbinden die Bahnlinien deutschsprachige, rätoromanische und italienische Sprachgebiete. Was die Natur betrifft, gilt die Albula-/Bernina-linie mit ihrer wie selbstverständlich wirkenden Einbettung in die Hochgebirgslandschaft als mustergültig.

**Eine Einheit in einer sich trennenden Topografie**

Ein besonderer Reiz der Albula- und der Berninalinie ergibt sich durch die unterschiedlichen Konzeptionen der beiden Bahnlinien, die sich komplementär zueinander verhalten und gerade dadurch doch eine Einheit bilden. Die Albulalinie stellt als aufwändig konstruiertes und handwerklich exzellent erstelltes Meisterwerk den Typ einer Gebirgsbahn aus der Glanzzeit des Eisenbahnzeitalters dar. Mit ihrer grossen Anzahl an steinernen, in Höhe und Länge variierenden Viadukten, den bautechnisch komplexen, teilweise übereinander liegenden Kehrtunnels und dem langen Scheiteltunnel (Albulatunnel), mit der architektonisch wertvollen und sorgfältigen Gestaltung der Hochbauten und schliesslich durch den Betrieb selbst, weist sie alle Eigenschaften einer Hauptlinie auf, auch wenn sie als Schmalspurbahn gebaut wurde. Beim Bau der Berninabahn führte die technische Innovationskraft über die Streckenführung und die Gestaltung von Kunst- und Hochbauten hinaus, hier wurde gar eine neue Betriebsart gewählt. Durch den nach der Jahrhundertwende einsetzenden Kraftwerkbau im Berninagebiet konnte die Berninabahn als elektrische Überlandbahn konzipiert werden, die Steigungen von bis zu 70 0/00 meistert. Sie wurde im Alpenraum Vorbild für viele projektierte und einige gebaute Überland-bahnen. Sie ist weltweit einzigartig als höchstgelegene Alpentransversale und eine der steilsten Adhäsionsbahnen der Welt.

**Die Kern- und Pufferzonen**

Wie es der Name andeutet, umfasst das UNESCO Welterbe «Rhätische Bahn in der Landschaft Albula/Bernina» nicht nur die Bahnlinien selbst, sondern auch die angrenzende Landschaft. Entsprechend wird unterschieden zwischen der Kernzone, welche die Bahnlinien umschreibt, und den angrenzenden Pufferzonen, welche die Kultur- und Naturlandschaft umfassen. Die Albula- und die Berninalinie bilden den «roten Faden» und damit die Kernzone durch das Welterbe. Dieser rote Faden führt auf der Albulalinie etwa durch Kehrtunnels und auf der Berninalinie über den berühmten Kreisviadukt bei Brusio. Der kulturelle Wert der Albula- und der Berninalinie liegt nicht nur in der rund 100 Jahre alten Bahninfrastruktur selbst, sondern auch im Zusammenspiel von Bahn und Landschaft. Darum wird die Kernzone von Pufferzonen umgeben, welche die Landschaft als Bestandteil des Welterbes erfahrbar machen. Unterschieden werden drei Pufferzonen. Die qualifizierte Pufferzone schliesst an die Kernzone an und beinhaltet wichtige und wertvolle kulturelle Anlagen, Orte von nationaler Bedeutung. Die Pufferzone im Nahbereich umfasst all jene Gebiete, die sich ebenfalls an die Kernzone anfügen, aber nicht zur qualifizierten Pufferzone gehören. Hier finden sich die in jüngerer Zeit entstandenen Wohnquartiere sowie kleine Gewerbe- und Industriezonen. Die Pufferzone im Fernbereich schliesslich umfasst den gesamten übrigen von der Bahn aus sichtbaren Bereich der Landschaft.

**Facts & Figures zum UNESCO Welterbe RhB**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Albulastrecke** | **Berninastrecke** |
| **Baubeginn** | Oktober 1898 | Juli 1906 |
| **Betriebseröffnung** | Thusis – Celerina: 01.07.1903Celerina – St. Moritz 01.07.1904Samedan – Pontresina 01.07.1908 | Pontresina – Morteratsch 01.07.1908Poschiavo – Tirano 01.07.1908Celerina Staz – Pontresina 18.08.1908Morteratsch – Bernina Suot 18.08.1908St. Moritz – Celerina Staz 01.07.1909Bernina Suot – Osp. Bernina 01.07.1909Ospizio Bernina – Poschiavo 05.07.1910 |
| **Erste Baukosten** | CHF 25.1 Mio.  | CHF 11.7 Mio.  |
| **Elektrifizierung** | St. Moritz – Bever 01.07.1913Samedan – Pontresina 01.07.1913Bever – Filisur 20.04.1919Filisur –Thusis 15.10.1919 | Seit Beginn |
| **Stromsystem** | Einphasenwechselstrom 16.7Hz, 11kV | Gleichstrom 1000V |
| **Streckenlänge** | 61 674 m | 60 688 m |
| **Seehöhen min.** | 697.2 m ü. M. (Thusis) | 429.3 m ü. M. (Tirano) |
| **Seehöhen max.** | 1 823 m ü. M. (Albulatunnel) | 2 253 m ü. M. (Ospizio Bernina) |
| **Maximale Steigung** | 35 ‰ | 70 ‰ |
| **Min. Kurvenradius** | 120 m, Landwasserviadukt 100 m | 45 m |
| **Tunnel und Galerien** | 42 | 13 |
| Gesamtlänge | 16 545 m | 4 072 m |
| Längster Tunnel | 5 865 m (Albulatunnel) | 839 m |
| Anteil an Streckenlänge | 26.7% | 6.7% |
| **Brücken\*** | 144 | 52 |
| Gesamtlänge | 2 901 m | 722 m |
| Längste Brücke | 215.5 m | 116 m |
| \*Spannweite ≥ 2m |  |  |

