

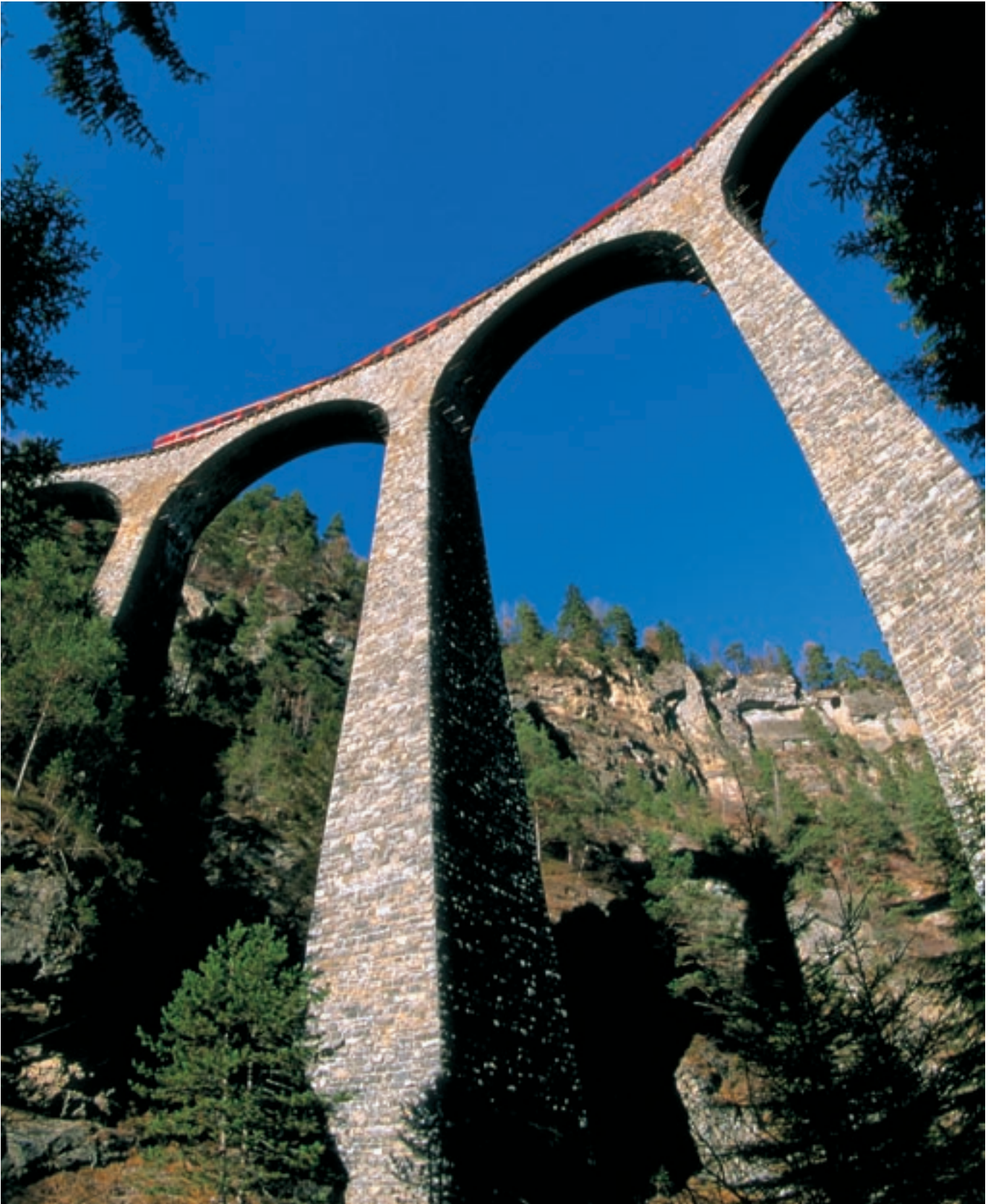
Zusammenfassung

Kandidatur UNESCO-Welterbe

Rhätische Bahn in der Kulturlandschaft Albula/Bernina

Schweiz/Italien
25. Februar 2008





Staat

Schweiz und Italien

Staat, Provinz oder Region

Schweiz

Kanton Graubünden

Regionen Heinzenberg/Domleschg, Mittelbünden, Oberengadin und Puschlav

Italien

Region Lombardei

Provinz Sondrio

Bezeichnung des Gutes

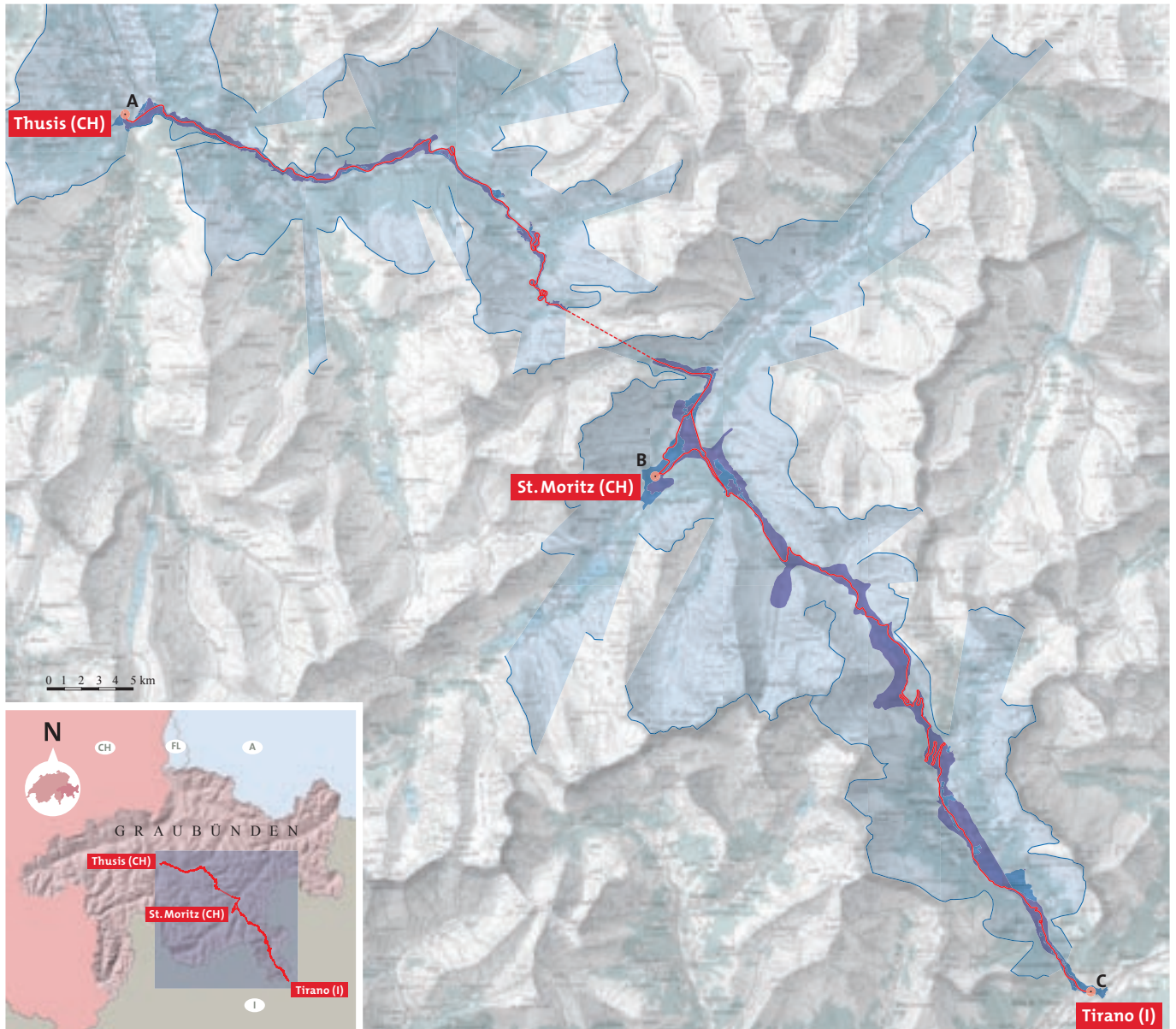
Rhätische Bahn in der Kulturlandschaft Albula/Bernina

Geographische Koordinaten zur nächstgelegenen Sekunde

Der Perimeter des Gutes umfasst die Bahnstrecke von Thusis bis Tirano und die dazugehörigen Bauten und Anlagen. St. Moritz markiert den ungefähren Mittelpunkt des Gutes.

Name	Gemeinde(n)	Staat(en)	Fläche in ha (Kernzone)	Koordinaten
Thusis – Tirano	20 Gemeinden (vgl. Kap. 1.e)	Schweiz/ Italien	152.42	A (Ausfahrtsignal Thusis) N 46° 41' 50'' E 9° 26' 28''
				B (Bahnhof St. Moritz) N 46° 29' 54'' E 9° 50' 47''
				C (Bahnhof Tirano) N 46° 12' 57'' E 10° 10' 00''

Karte in Din-A4-Format, auf der die Grenzen und die Pufferzonen ausgewiesen sind.



Quellen:
 Basiskarte: PK 200 000 swisstopo, Wabern
 Geodaten: Amt für Raumentwicklung Graubünden
 Grafik: Süsskind, SGD, Chur
 Reproduziert mit Bewilligung von swisstopo (BM062220)

Kernzone

— Eingeschriebenes Welterbe

Pufferzonen

- Qualifizierte Pufferzone
- Pufferzone im Nahbereich
- Pufferzone im Fernbereich («Kulisse»)
- Horizontlinie

Georeferenzierte Punkte

- **A** Thusis Ausfahrtsignal:
N 46° 41' 50'' E 9° 26' 28''
- **B** Bahnhof St. Moritz:
N 46° 29' 54'' E 9° 50' 47''
- **C** Bahnhof Tirano:
N 46° 12' 57'' E 10° 10' 00''

Beschreibung der Grenzen des angemeldeten Gutes in Textform

Kernzone

Die von Thusis über St. Moritz bis nach Tirano führenden Bahnstrecken Albula und Bernina bilden den «roten Faden» für die Festlegung des Gutes; ihre Gesamtlänge misst rund 130 km. Als Kernzone wird die Bahnlinie mit den dazu gehörenden Bauten und Anlagen ausgedehnt. Vom Perimeter des Gutes werden auf schweizerischem Staatsgebiet 19 Gemeinden berührt: Thusis, Sils i. D., Mutten, Vaz/Obervaz, Alvaschein, Tiefencastel, Brienz/Brinzauls, Surava, Alvaneu, Schmitten, Filisur, Bergün/Bravuogn, Bever, Samedan, Celerina/Schlarigna, Pontresina, St. Moritz, Poschiavo, Brusio. Auf italienischem Territorium wird nur eine Gemeinde vom Perimeter berührt, nämlich Tirano.

Pufferzone

Stellenweise lässt sich die Kulturlandschaft von der Bahnlinie aus kilometerweit überschauen; ganze Talschaften rücken so ins Blickfeld des Reisenden. Die entfernten Silhouetten von Bergketten und -gipfeln sind für das Erleben des Kulturgutes im Sinne eines «Hintergrundes» oder einer «Kulisse» wichtig. Gemäss Art. 104 der *Operational Guidelines* umfasst die Pufferzone die unmittelbare Umgebung des Gutes sowie die Landschaft (im vorliegend nominierten Gut bis zum Horizont). Die Pufferzone ist aufgrund der Sichtbezüge und ihres allgemeinen funktionalen Bezuges für das Gut wichtig. Die längste Sichtweite in der Schweiz besteht in Bever, sie beträgt rund 27 km und umfasst einen Grossteil des Engadins, bis zum Schweizerischen Nati-

onalpark. In dieser Sichtdistanz liegen zahlreiche Dörfer, die aufgrund der topographischen Gegebenheiten oder ihrer entfernten Lage nicht einsehbar sind, so dass Veränderungen in der Kulturlandschaft vom Gut aus nicht wahrgenommen werden können. Im direkten Nahbereich der Kernzone liegen die vom Gut aus detailliert wahrnehmbaren Siedlungen und Landschaftselemente; Änderungen daselbst werden deutlicher wahrgenommen.

Aufgrund dieser Sachlage wird die Pufferzone in einem ersten Schritt in eine solche im Nah- und eine im Fernbereich (Pufferrichtung oder auch «Kulisse») unterteilt. Die Zweiteilung löst die Problematik der Differenzierung zwischen «offenen» Seitentälern und den weiten Blicken einerseits und der im Nahbereich der Kernzone liegenden Kulturlandschaft mit deren detailliert wahrnehmbaren Siedlungs- und Kulturlandschaftselementen andererseits. In einem zweiten Schritt wird im Nahbereich des Gutes unterschieden zwischen Gebieten mit hoher kulturhistorischer oder landschaftlicher Qualität und solchen mit geringerer Qualität. Diese Differenzierung spiegelt sich dann auch in differenzierten Bestimmungen zum Schutz der Pufferzone wieder (vgl. Kap 5.b und 5.c). Die drei Kategorien der Pufferzonen lauten:

- > *qualifizierte Pufferzone (im Nahbereich)*
- > *Pufferzone im Nahbereich*
- > *Pufferzone im Fernbereich («Kulisse»)*

Die *qualifizierte Pufferzone (im Nahbereich)* umfasst wichtige und qualitativ hochwertige Kultur-

güter, Ortsbilder (von nationaler Bedeutung) und Landschaftselemente. Die Abgrenzung zur Pufferzone im Fernbereich wird durch naturräumliche (z. B. Waldgrenze) oder topographische Kriterien (Höhenlinie, Hangkanten usw.) bestimmt; wo dies nicht möglich oder sinnvoll ist, dienen infrastrukturelle Gegebenheiten (etwa Strassen oder Übertragungsleitungen) als Grenzmarken. Das so entstehende «Band» weist in der Regel eine Breite von 500–1000 m auf. Liegt es in einem engen Tal, ist das Band schmaler (120–150 m), es kann sich aber auch, zum Beispiel bei den eindrücklichen Fernsichten auf hochalpine Bereiche und Gletscherkessel, auf rund 5 km ausdehnen.

Die *Pufferzone im Nahbereich* beinhaltet im Wesentlichen Teile von Siedlungsgebieten, die nahe der Kernzone liegen und die die besonderen Qualitäten der qualifizierten Pufferzone nicht aufweisen. Es handelt sich dabei um in jüngerer Zeit entstandene Wohnquartiere sowie kleine Gewerbe- und Industriezonen und deren unmittelbare Umgebung.

Die *Pufferzone im Fernbereich* («Kulisse») umfasst den gesamten übrigen von der Bahn aus sichtbaren Bereich der Kulturlandschaft, bis und mit Horizontlinie. Aufgrund der weiten Öffnung des Veltlins und der Veränderung des Charakters der Bahn in Tirano (Strassenbahn und keine Gebirgsbahn mit mächtiger Kulisse) wird für den rund 3 km langen Abschnitt auf italienischem Staatsgebiet auf die Definition einer Pufferzone im Fernbereich («Kulisse») verzichtet.

Begründung zum aussergewöhnlichen universellen Wert

Auf aussergewöhnliche Weise ist die «Rhätische Bahn in der Kulturlandschaft Albula/Bernina» ein sowohl einzigartiges als auch typisches Beispiel einer in eine alpine Landschaft integrierten Gebirgsbahn. Die Albulalinie mit ihrer spektakulären Linienführung und original erhaltenen, in beeindruckender technischer Vollendung erschaffenen Kunstbauten ist ein aussergewöhnliches Werk des goldenen Zeitalters des Gebirgsbahnbaus. Schon zur Bauzeit wurde sie als eine höchst harmonisch in die Landschaft eingebettete Struktur bezeichnet. Die Berninalinie, eine elektrische Überlandbahn auf aussergewöhnlicher Höhe und mit extremen Steigungsverhältnissen, ist ein einzigartiges Beispiel einer um 1900 höchst innovativen Technologie, die wenig später weit verbreitet sein sollte. Ihre Linienführung wurde ausserdem in Hinblick auf eine möglichst gute Einfügung in die umgebende Landschaft geplant. Die Albula/Bernina-Bahn überquert einen gesamten Gebirgszug und verbindet drei unterschiedliche Sprach- und Kulturräume. Heute noch steht sie in Vollbetrieb und transportiert sowohl Personen als Güter.

Durch die Kombination zweier verschiedener Gattungen von Gebirgsbahnen – einer Bahn mit Scheiteltunnel (und den bautechnisch ebenfalls aufwendigen Spiraltunnels) einerseits und einer offen über einen Pass geführten Überlandbahn andererseits – ist die Albula/Bernina -Linie ein zugleich einzigartiges wie typisches, herausragendes Beispiel einer Bahn im Gebirge. Sie ist von höchster baugeschichtlicher Bedeutung und

Qualität; darin liegt auch ihre weltweite Anerkennung begründet, die ihr schon zur Zeit der Inbetriebnahme gezollt wurde. Von den bereits auf der Liste des Welterbes figurierenden Gebirgsbahnen unterscheidet sie sich wesentlich: Die Albulalinie stellt als aufwendig konstruiertes und handwerklich exzellent erstelltes Meisterwerk den Typ der 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 sowie dem langen Scheiteltunnel, der architektonisch wertvollen und sorgfältigen Gestaltung der Hochbauten und schliesslich auch dem Betrieb weist sie alle Charakteristika einer Hauptlinie auf, auch wenn sie als Schmalspurbahn gebaut wurde. Bei der Berninabahn wiederum, einer elektrischen Überlandbahn in grosser Höhe und mit der extremen Steigung von 70%, wurde technisches Neuland beschritten und eine neue Typologie eingeführt, die bald grösste Verbreitung finden sollte. Die Albula/Bernina-Strecke entspricht einem besonderen Typ von «Gebirgsbahn»: Auf lediglich rund 130 km und mit einer maximalen Höhendifferenz (1550 bzw. 1700 m) überwindet sie ein Gebirge in seiner Gesamtheit. Während die UNESCO-Welterbestätte «Semmeringbahn» den Beginn der bahntechnischen Erschliessung von Gebirgen markiert, repräsentiert die Albula/Berninalinie die Glanzzeit des Gebirgsbahnbaues: Erst mit der Entwicklung von mechanischen Tunnelbohrmaschinen in der zweiten Hälfte des

19. Jahrhunderts konnten lange Tunnelbauwerke sowie Spezialtunnel (z. B. Spiraltunnel) mit vertretbarem zeitlichen und finanziellen Aufwand errichtet werden. Der alpine Gebirgsbahnbau fand mit dem Ersten Weltkrieg sein Ende, danach wurden keine neuen alpenquerenden Bahnen mehr fertig gestellt; Spiraltunnel werden im heutigen Eisenbahnbau nicht mehr errichtet.

Der Bau der Albula/Bernina-Linie wurde durch ein ungemein kreatives Ausnutzen von technischen, wirtschaftlichen und sozio-kulturellen Einflüssen möglich: Auf politischer Ebene war der Zusammenhalt der unterschiedlichen kulturellen und sprachlichen Gebiete des Kantons Graubünden ein wichtiges Ziel; dieser konnte mit dem Bahnbau gefördert werden. Die Albulalinie wurde zwar der Topographie wegen als Schmalspurbahn angelegt, dennoch aber wie eine (normalspurige) Hauptlinie konzipiert und betrieben. Das Ziel war die einfache Erreichbarkeit des Engadins, und zwar im Sommer wie im Winter. So trug die Bahn zur Weiterentwicklung eines neuen Wirtschaftszweiges bei – des Winter(sport)tourismus; der Tourismus als solcher sollte in der Folge zur Leitbranche der Region avancieren. Die Bahnlinie wurde subtil in die vielfältige Kulturlandschaft eingebettet und

wirkt bis heute als Bereicherung. Die Berninabahn konnte als Produkt des auf italienische Initiative entstehenden Kraftwerkbaus und der Energiegewinnung für die lombardische Metropole Mailand realisiert werden und nutzte das dadurch verfügbare Kapital aus. Zudem sollten die Belange des Tourismus Berücksichtigung finden und das Trasse so angelegt werden, dass sich vom fahrenden Zug aus ein Bergerlebnis einstellen konnte. Dieser speziellen Ausgangslage wurde mit der Anwendung einer neuen Technologie begegnet, die Hochgebirgsbahn nämlich als elektrische Überlandbahn gebaut. Die «Rhätische Bahn in der Kulturlandschaft Albula/Bernina» ist ein aussergewöhnliches Beispiel eines Meisterwerks, das durch ein einzigartiges, vielfältiges Zusammenwirken von Wirtschaft, Politik, Technik, Kultur und Natur erschaffen werden konnte.

Schon zur Zeit des Bahnbaus wurde die zu durchfahrende Landschaft als von aussergewöhnlicher, schutzwürdiger Qualität qualifiziert. Die adäquate Einpassung der Bahninfrastruktur wurde denn auch stark gewichtet, gleichzeitig war die Streckenführung selbst – vor allem im Falle der Berninabahn – darauf angelegt, die Landschaft dem Reisenden möglichst in ihrer

ganzen Grossartigkeit zu präsentieren und ihm so ein Landschaftserlebnis zu bieten. Die baulich gestalteten Möglichkeiten zur Landschaftswahrnehmung während der Bahnfahrt sowie die bereits während des Baus berücksichtigte Naturschönheit sowie die mit einem technischen Ensemble intendierte Landschaftsgestaltung im frühen 20. Jahrhundert sind einzigartig. Die wichtigen Sichtbezüge in die umgebende Kulturlandschaft sind eine Qualität des Objekts. Die «Rhätische Bahn in der Kulturlandschaft Albula/Bernina» zeigt emblematisch diese Synthese von Natur, Kultur und Technik, die bedeutenden Einfluss auf die weltweite Rezeptionsgeschichte der Alpen ausgeübt hat. Sie kann als kulturgeschichtlich exemplarisch gelten.

Kriterien, nach denen das Gut angemeldet wird

Das Gut wird nach den Kriterien i, ii und iv gemäss Art. 77 der *Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention* angemeldet mit folgender Begründung:

Kriterium i

Die «Rhätische Bahn in der Kulturlandschaft Albula/Bernina» ist ein aussergewöhnliches Meisterwerk menschlichen kreativen Schaffens, entstanden aus einem einzigartigen Zusammenspiel von ästhetischem Anspruch, ingenieurmässiger Höchstleistung, technischer Innovation und perfektem Handwerk zu einem *Gesamtkunstwerk*. Die Stätte ist das Ergebnis einer aussergewöhnlichen Synthese von grossem Know-How mit einem höchst innovativen Vorgehen zur Überwindung von Schwierigkeiten.

Kriterium ii

Die «Rhätische Bahn in der Kulturlandschaft Albula/Bernina» ist ein pionierhaftes Werk von modernen Kunst- und Hochbauten, das eine bedeutende Innovation der technischen Entwicklung des frühen 20. Jahrhunderts widerspiegelt. Die Stätte ist ein herausragendes Beispiel einer harmonischen Beziehung zwischen dem menschlichen Schaffen und der Schönheit der Natur, beispielhaft für die Rezeption der Alpen im Sinne einer sublimen Erfahrung des Zusammenspiels von Natur, Kultur und Technik.

Kriterium iv

Die «Rhätische Bahn in der Kulturlandschaft Albula/Bernina» ist ein aussergewöhnliches Beispiel eines technischen Ensembles, das den Höhepunkt der Glanzzeit der Hochgebirgsbahnen illustriert. Die Stätte hat die Rezeptionsgeschichte der Alpen wesentlich beeinflusst.

Bezeichnung der zuständigen lokalen Einrichtung/ Behörde zur Kontaktaufnahme

Kandidatur UNESCO-Welterbe

Rhätische Bahn in der Kulturlandschaft Albula/Bernina

% Rhätische Bahn

Bahnhofstrasse 25

CH-7002 Chur

Telefon: +41 (0)81 288 63 66

E-mail: unesco@rhb.ch

<http://www.rhb-unesco.ch>

