

Das Unesco-Label als Plattform

Welchen touristischen und denkmalpflegerischen Nutzen hat die Rhätische Bahn davon, Teil des Weltkulturerbes zu sein?



Die Berninabahn - hier am Berninapass - wurde im Alpenraum Vorbild für viele Überlandbahnen.
(Bild: pd)

Seit Albula- und Berninalinie Weltkulturerbe sind, ist das Interesse an ihnen gewachsen. Am Entscheid Sanierung oder Neubau des Albulatunnels wird sich zeigen, wie die Optionen Bewahren und Weiterentwickeln gewichtet werden.

Von Kilian T. Elsasser

Im Sommer 2008 wurde die Albula-Bernina-Bahn in die Liste des Unesco-Weltkulturerbes aufgenommen. Bei der Ausarbeitung des von Italien und der Schweiz eingegebenen Dossiers war die Rhätische Bahn (RhB) die treibende Kraft. Die Kandidatur baute auf den Erfahrungen von Bewerbungen für technische Denkmäler auf, wie jener der Semmeringbahn in Österreich von 1854, des ersten Eisenbahn-Weltkulturerbes. Dort stand hinter der Kandidatur vor allem das Ziel, die Bergstrecke auch beim Bau eines Basistunnels zu erhalten. Nachdem die Strecke 1998 das Label erhalten hatte, wurden kaum touristische Angebote entwickelt, die einen Bezug dazu hatten, und beim Unterhalt der Linie ist bis anhin relativ unsensibel vorgegangen worden.

Das Label als Beschleuniger

Erst das Dossier der RhB und die Arbeiten der SBB-Fachstelle für Denkmalschutzfragen bei der Inventarisierung der Gotthardlinie inspirierten die Österreicher, das Welterbe systematischer zu schützen und zu vermarkten. Die RhB und ihre Partner investierten auf eigenes Risiko 1,2 Millionen Franken in ihre Kandidatur. Was aber bringt nun der Eintrag in die Liste des Weltkulturerbes? Allein die Verleihung stiess auf ein grosses Echo. Über 150 Journalisten machten der RhB aus diesem Anlass die Aufwartung. Gemäss Andreas Bass, Leiter Stab, hätte die RhB für dieselbe Medienpräsenz mehr als 2 Millionen Franken ausgeben müssen. Und im Rahmen eines Regio-Plus-Projekts hat der Bund 1,75 Millionen Franken und der Kanton Graubünden 600 000 Franken gesprochen, um «Landschaft und Bahn im Rahmen eines neuen Konzepts gemeinsam zu vermarkten».

Wie im Umfeld der Albula-Bernina-Linie richtig erkannt wird, kann das Label nicht die Werbebotschaft selber sein; vielmehr ist es als Absender von Mitteilungen, Geschichten, Freizeitangeboten zu verstehen. Die RhB realisiert unter anderem Angebote für Einzelreisende, Gruppen, Schulen. Der Vermarktung kommt zugute, dass die Bahnstrecke Albula-Bernina durch

das Engadin führt und den weltbekannten Kurort St. Moritz als Zwischenhalt nennen kann. Erleichtert wird die Vermarktung des Welterbes auch, weil die Albula- und die Berninalinie von Beginn an als Tourismus- und Erlebnis-Bahnen angelegt wurden. Die Strecken wurden so angelegt, dass sich den Passagieren ein eindrückliches Natur- und Landschaftserlebnis bieten liess.

Bilderstrecke: Schweizer Unesco-Welterbe



Im Falle der RhB wurde mit dem Label der historische Wert einer Bahn gewürdigt, die den neusten Sicherheits-, Effizienz- und Komfortansprüchen genügt. Mit der Verleihung des Labels wird ihre weitere Entwicklung nicht stärker eingengt als durch die bestehende Gesetzgebung; indessen darf eine Sensibilität im Umgang mit dem (Bau-)Denkmal erwartet werden. Die durch das Label initiierten Management-Prozesse können durch den frühzeitigen Einbezug aller Kreise Einsparungen und Bauverzögerungen sogar verhindern.

Anschaulich lässt sich dies am Projekt Erneuerung Albulatunnel verfolgen. In einem ersten Schritt erarbeitete die RhB ein Projekt, das die Sanierung des bestehenden Tunnels dem Bau eines zweiten Tunnels gegenüberstellt. Für eine Sanierung werden 240 Millionen Franken veranschlagt, für einen Neubau 260 Millionen. Die Fachausschüsse Bau und Landschaft berieten die Projektleitung der RhB, so dass alle Argumente frühzeitig auf den Tisch kommen. Aus denkmalpflegerischen Gründen spricht für die Sanierung, dass das Erscheinungsbild in Preda nicht mit einem zweiten Tunnelportal und der Versetzung von ein bis zwei Gebäuden verändert wird. Dafür müsste man allerdings die gesamte ursprüngliche Ausmauerung des Tunnels entfernen und erhielte sicherheitsmässig eine suboptimale Lösung.

Vehikel zur Bündelung

Für den Bau eines zweiten Tunnels spricht die Erhaltung der Ausmauerung des historischen Tunnels. Während der Bauzeit des ersten Tunnels war das Material teuer, und die Arbeitskräfte waren billig. So wurde der Tunnel nur dort ausgemauert, wo das Gestein brüchig war. Beim Bau eines zweiten Tunnels würde der alte Tunnel als Sicherheitsstollen dienen, und er könnte in kontrollierter Weise der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Eine Empfehlung der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege und ein Entscheid des Bundesamts für Verkehr stehen unmittelbar bevor.

Mit der erfolgreichen Bewerbung um das Label Unesco-Weltkulturerbe schufen die RhB und ihre Partner ein Vehikel, um Eisenbahnstrecke und Landschaft auf dem Korridor Chur–Albula–Engadin–Bernina–Puschlav–Veltlin unter einem Dach systematisch zu erhalten und gebündelt zu bewerben.

Kilian T. Elsasser ist Historiker und Museologe in Luzern.

Copyright © Neue Zürcher Zeitung AG

Alle Rechte vorbehalten. Eine Weiterverarbeitung, Wiederveröffentlichung oder dauerhafte Speicherung zu gewerblichen oder anderen Zwecken ohne vorherige ausdrückliche Erlaubnis von NZZ Online ist nicht gestattet.

Diesen Artikel finden Sie auf NZZ Online unter:

http://www.nzz.ch/magazin/mobil/das_unesco-label_als_plattform_1.8935047.html