Gastbeitrag

«Gotthard-Bergstrecke ist prädestiniert als Unesco-Welterbe»

Der Verkehrshistoriker Kilian T. Elsasser erachtet die Gotthard-Bergstrecke als herausragendes Schweizer Bauwerk. Er beklagt, dass sich die zuständigen Behörden in Uri und Bern schwer tun, sich für eine Aufnahme dieser Eisenbahnstrecke in das Unesco-Welterbe stark zu machen.

Kilian T. Elsasser
Publiziert heute um 04:00 Uhr
Geändert: 04.01.2024, 18:34 Uhr

Die Kirche von Wassen ist aufgrund der Kehrtunnels der Gotthard-Bergstrecke über die Landesgrenzen hingweg berühmt. Foto: Urs Flüeler (Keystone)

Die Gotthard-Bergstrecke ist eines, wenn nicht das bedeutendste Bauwerk der Schweiz seit der Gründung des Bundesstaates 1848. Mit dem Bau der Nord-Südachse integrierte sich die Schweiz in die europäische Verkehrslandschaft. Die Bahnlinie stärkte die Unabhängigkeit der Schweiz, indem sie, mitfinanziert von Italien und Deutschland, die Aufgabe als neutralen Alpentransitdienstleister übernahm.

Der grosse Erfolg der Gotthardbahn verstärkte auch den Mythos Gotthard, mit dem zum Beispiel auch die Sage der Teufelsbrücke weit über den Kanton hinaus bekannt wurde. Für die Öffnung der Schöllenen im 13. Jahrhundert sollen die Urner den Teufel überlistet haben, der für sie in der Schlucht eine Brücke baute. Die Gotthardlinie wurde zu einer Tourismusattraktion. Auf dem technischen Wunderwerk an der Wiege der Schweiz vorbei durch die wilden Alpen in den ge-

lobten Süden fahren war bis zum ersten Weltkrieg ein Must für wohlhabende ausländische Touristen und Touristinnen. Nach dem Krieg begannen vor allem Schweizer und Schweizerinnen den Gotthard zu bereisen. Um den Zweiten Weltkrieg wurde der befestigte Gotthard zum Inbegriff einer unabhängigen Schweiz, die den totalitären Regimes im Norden und Süden die Stirne bot. Bis zur Eröffnung der Autobahn 1980 war die Linie der Goldesel der SBB.

Neben dieser ausserordentlichen historischen, politischen und wirtschaftlichen Bedeutung ist die Gotthardlinie als Bauwerk von herausragender Bedeutung. Die Gotthard-Bergstrecke genügte den Anforderungen knapp 100 Jahre lang. Herausragend sind der Bau des damals längsten Tunnels der Welt und die Linienführung mit den Kehrtunnels. Sie ermöglichten in den engen Zufahrtstälern vor Ort Höhe zu gewinnen, damit die maximale Steigung von 26 o/oo nirgends überschritten und die Qualität als Hochleistungsbahn nicht beeinträchtigt wurde.

Der Wandel ist die Konstante

Die Gotthard-Bergstrecke ist für die Denkmalpflege eine Herausforderung. Es ist ein typisches Werk der Industrialisierung, das die Gotthardbahngesellschaft und die SBB mehrere Male den neusten Anforderungen anpassten. Es ist ein Bauwerk, das nicht den Ablieferungs- oder sogenannten Originalzustand repräsentiert, sondern aus vier Entwicklungsschichten besteht, die sich vom Bauwerk wie in einer archäologischen Schichtung ablesen lassen.

Grundlegender Bestandteil ist die Linienführung, die diese als Bauwerk von aussergewöhnlichem universellem Wert auszeichnet, wie es die Richtlinien für ein Unesco Welterbe fordern. Aus der Bauzeit ist die gesamte Linienführung, die teilweise erneuerten Bahnhöfe und fast alle Bahnwärterhäuser erhalten geblieben. Auch die meisten Tunnelportale und

viele Stützmauern präsentieren sich in der Erscheinung von 1882. Wenige Jahre nach der Eröffnung baute die Gotthardbahn-Gesellschaft die Linie auf die vorerst zurückgestellte Doppelspur aus. 1921 elektrifizierten die SBB die Linie. Sie betrieben diese mit einheimischer Energie, steigerten die Kapazität der Linie mit schnelleren und stärkeren Lokomotiven um mehr als 50 Prozent und legten eine wichtige Grundlage für die schweizerische Elektroindustrie. Die zwei Kraftwerke in Amsteg und in Ambri-Piotta, sowie die Unterwerke in Giornico und Göschenen prägen noch heute die Erscheinung der Linie. Alle 800 Meter bauten die SBB Kabelbuden, die mit den Bahnwärterhäusern die serielle Erscheinung der Bahnlinie prägen. Die Kabelbuden dienten dem Unterhalt der unterirdisch verlegten Telefonkabel und als Telefonzellen.

Nach dem Zweiten Weltkrieg ermöglichten technische Verbesserungen die Erhöhung der Geschwindigkeit der Züge auf 80 km/h. Dies war im Vergleich mit der ersten Generation Elektrolokomotiven, wie dem „Krokodil», mehr als eine Verdopplung der Geschwindigkeit. Die SBB unterteilten die Linie in Streckenabschnitte und bauten Spurwechsel ein, damit Züge in kurzen Abständen über den Gotthard fahren konnten. Denkmalpflegerisch am meisten umstritten sind die Erneuerung der Brücken und die Lärmschutzwände. Vor und vor allem nach den Zweiten Weltkrieg ersetzten die SBB die rund 100 Stahlfachwerkbrücken mit Betonbrücken im Heimatstil. Die mit Gneis oder Granit verkleideten stabilen Bogenbrücken sind weniger unterhaltsintensiv. Damit waren diese dem steigenden Verkehrsaufkommen gewachsen. Eine Stahlfachwerkbrücke von 1892 ist in Göschenen als Strassenzugang zum Bahnhof erhalten geblieben.

Gotthard-Bergstrecke hätte das Potential

Vor zehn Jahren, im September 2013 stellte das Bundesamt für Kultur am Symposium «Eine Zukunft für die Verkehrs-

landschaft Gotthard» fest, dass die Gotthard-Bergstrecke das Potential hat, UNESCO Welterbe zu werden. Ein Jahr später beantwortete der Bundesrat das Postulat von 2012 von Isidor Baumann. Der Bundesrat stellte fest, dass eine Stilllegung der Strecke, trotz der Eröffnung des Basistunnels 2016, nicht angezeigt ist. Sie hat eine wichtige Erschliessungsfunktion für die beiden Regionen nördlich und südlich der Alpen. Die Infrastruktur kann aber vereinfacht werden. Eine Kandidatur als Welterbe dürfen die SBB damit nicht gefährden. Der gesamtwirtschaftliche Nutzen und die Kosten eines Welterbes Gotthard sollen als Entscheidungsgrundlage ermittelt werden. Nach der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels (2020) soll die Frage einer Eingabe als Unesco Welterbe noch einmal geprüft werden. 2026 ist das nächste Zeitfenster die Linie zur Prüfung auf die „Liste tentative» der Unesco zu setzen.

Strecke befriedigt ein Bedürfnis

Das steigende Verkehrsaufkommen und die Idee als Ausweichstrecke für den Basistunnel zu dienen, bestätigen, dass die Strecke ein Bedürfnis befriedigt, umso mehr, dass das Resort in Andermatt ein wirtschaftlicher Erfolg ist. Um die Unterhaltskosten zu minimieren verschraubten und entfernten die SBB seit 2016 viele Weichen, denn diese sind unterhaltsaufwändig. Die SBB automatisierten die Strecke weiter. Diese Vereinfachungen beeinträchtigen den historischen Charakter der Linie kaum. Offen ist eine Nutzung der Bahnhöfe, wie in Göschenen.

Die Matterhorn-Gotthard-Bahn MGB modernisiert ihr Rollmaterial und will den öffentlichen Verkehr stärken. Die MGB plant Züge ohne Umsteigen von Göschenen nach Disentis. Mit dem Treno Gottardo, der seit Dezember 2020 durchgehende Verbindungen von Basel und Zürich in das Tessin anbietet, stiegen die Passagierzahlen trotz Pandemie um mehr als das Doppelte. Der Gotthard Panorama Express von Luzern nach Lugano kommt an. Die SBB erweiterten 2023 das

Angebot. Im Frühjahr 2023 entschied der Bundesrat im Einvernehmen mit den SBB, die Bergstrecke im Umfang von zirka einer Milliarde Franken für die nächsten Jahrzehnte zu sanieren und so im Personenverkehr ein leistungsfähiges Angebot und eine Ausweichstrecke bereitzuhalten, was leider schon einige Monate später zur Realität werden sollte. SBB Historic bietet mit ihren historischen Zügen erfolgreich Fahrten über den Gotthard an. Die SBB Denkmalpflege inventarisieren die Linie. Die ist eine Voraussetzung für eine Eingabe als Unesco Welterbe. Offen ist als Entscheidungsgrundlage die Ermittlung des gesamtwirtschaftlichen Nutzens und der Kosten eines Welterbes Gotthard, die möglichst bald angegangen werden muss.

Und was macht der Kanton Uri?

Dem Kanton Uri muss es sehr gut gehen. Er macht mit dem Kanton Tessin wenige Anstalten, die Gotthard-Bergstrecke als Unesco Welterbe zu diskutieren, um diese als Schwerpunkt der touristischen Vermarktung zu nutzen. Die Vermarktung Uris konzentriert sich stark auf Themen der «Geistigen Landesverteidigung», wie der Teufelsbrücke, des Rütlis, Wilhelm Tells. Die Gotthard-Bergstrecke lassen die beiden Urner Tourismusorganisationen mit wenigen Ausnahmen aussen vor. Das Unesco Welterbe Gotthard-Panoramastrecke, wie sie bei einer Vermarktung heissen muss, ergänzt die Angebote der Gotthardregion auf einzigartige Weise. Sie ist ein idealer Absender für alle Arten von Attraktionen. Das Welterbe passt auch zur Exzellenz des Resorts in Andermatt, das noch und noch mit Preisen überhäuft wird. Gerüchten zu Folge ist das Bundesamt für Kultur wenig motiviert, das Projekt weiterzuverfolgen. Wie kann sich Uri von Bern beeindrucken lassen, wenn die Talschaft Uri sogar den Teufel besiegen konnte.

Fehler gefunden? Jetzt melden.