



# Die Gotthardbergstrecke als Weltkulturerbe der UNESCO?

Chancen und Risiken der Lancierung einer Kandidatur



Probabilità e rischi del lancio di una candidatura

La tratta di montagna del San Gottardo come patrimonio culturale mondiale dell'UNESCO?

## Arbeitsgruppe Gruppo di lavoro



### **Eduard Müller**

Denkmalpfleger des Kantons Uri  
(Leitung der Arbeitsgruppe)

Responsabile della cura dei monumenti del Canton Uri  
(direzione del gruppo di lavoro)

### **Marco Molinari**

Stabschef Abteilung Raumentwicklung und Verkehr  
des Kantons Tessin

Capo staff della Divisione dello sviluppo territoriale  
e della mobilità, Cantone Ticino

### **Toni Häfliger**

Leiter SBB-Fachstelle für Denkmalschutzfragen<sup>1</sup>

Direttore del servizio delle FFS per la tutela dei monumenti<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Unterstützung für bahntechnische und bahnhistorische Fragen  
<sup>1</sup> Supporto per le questioni tecniche e storiche inerenti la ferrovia

## Inhaltsverzeichnis

### Indice

Summary	4
Sommario	5
Ausgangslage	6
Situazione di partenza	7
Historische Bedeutung und materieller Bestand	8
Importanza storica e patrimonio materiale	9
Das Gotthardgebiet, die Gotthardbergstrecke der SBB und die Aufnahmekriterien der UNESCO	10
La regione del San Gottardo, la tratta di montagna del San Gottardo delle FFS e i criteri di ammissione dell'UNESCO	11
Die «liste indicative» der Schweiz	12
La «lista propositiva» della Svizzera	13
Die Kandidatur der Albula- und Berninabahn als Weltkulturerbe der UNESCO	14
La candidatura delle linee dell'Albula e del Bernina come patrimonio mondiale dell'UNESCO	15
Risiken durch bauliche Veränderungen an der Strecke oder in deren Umfeld	16
Rischi delle modifiche architettoniche sulla tratta o nell'ambiente circostante	17
Umfang des Kerngebietes	22
Estensione del territorio chiave	23
Finanzieller Aufwand der Kandidatur	24
Costo finanziario di una candidatura	25
Schritte im Hinblick auf eine definitive Lancierung der Welterbekandidatur	26
Passi in vista di un lancio definitivo della candidatura di patrimonio mondiale dell'umanità	27
Schritte nach der Lancierung bis zur Kandidatur	28
Passi successivi al lancio fino alla candidatura	29
Abschliessende Feststellungen	30
Osservazioni conclusive	31

## Die Gotthardbergstrecke als Weltkulturerbe der UNESCO?

### Chancen und Risiken der Lancierung einer Kandidatur

#### Summary

Seit einiger Zeit wird die mögliche Kandidatur der Gotthard-Bergstrecke als UNESCO-Weltkulturerbe thematisiert. Der Lenkungsausschuss für das 125-jährige Jubiläum der Gotthardbahn wünscht daher bis Ende 2006 einen Bericht über die Chancen und Risiken einer Kandidatur. Für die Regierungen der Kantone Uri und Tessin sowie die Geschäftsleitung und das Generalsekretariat SBB ist darzulegen, ob im Jubiläumsjahr 2007 eine Kandidatur lanciert werden kann und soll. Die genannten Instanzen entscheiden über das weitere Vorgehen.

Die beauftragte Arbeitsgruppe kommt zum Schluss, dass eine Kandidatur inhaltlich gerechtfertigt ist. Die Chancen können als gut bezeichnet werden. Voraussetzung dafür ist aber ein thematisch klares Profil. Dieses soll sich von der laufenden Kandidatur für die Albula- und Berninastrecke unterscheiden. Ein inhaltlich und zeitlich sorgfältig abgestimmtes Vorgehen ist bedeutsam und sollte möglich sein. Die Arbeitsgruppe empfiehlt, die Kandidatur am Gotthard auf das Thema der so genannten «culture route», die historische Transitachse, auszurichten, die über ihre Verkehrswege Träger des kulturellen, politischen, sozialen und wirtschaftlichen Austausches zwischen dem Norden und Süden Europas war und ist. Die 1882 in Betrieb genommene Gotthard-Bergstrecke ist darin eines der herausragenden Elemente mit technikgeschichtlich überragender Bedeutung. Sie ist ein Meisterwerk kreativen menschlichen Schaffens des 19. Jh. und markiert bezüglich Ingenieurtechnik und unternehmerischem Pioniergeist weltweit einen Höhepunkt

Das Bundesamt für Kultur BAK unterstützt die Kandidatur unter der genannten Voraussetzung. Die «liste indicative» des Bundesrates kann zu gegebener Zeit relativ formlos ergänzt werden. Eine finanzielle Unterstützung des BAK für die Kandidatur kann erwartet werden. Aufgrund der bestehenden Abfolge der Kandidaturen ist eine Aufnahme in die Welterbeliste nicht vor 2010 oder 2011 möglich. Mit den Arbeiten könnte aber begonnen werden. Die Projektleitung ist bei den Kantonen anzusiedeln.

Der vorliegende Bericht basiert auf der ersten Konsultation zugänglicher Unterlagen und Gesprächen mit informierten oder zuständigen Personen. Daraus ergibt sich ein erstes Bild zu möglichen Szenarien.

Aus systematischen Gründen wird empfohlen, das Projekt etappiert zu bearbeiten. Es soll eine Vor- und Hauptphase umfassen. In der Vorphase wird die konkrete Machbarkeit und das Profil der Kandidatur vertieft geklärt, unter Beizug von internationalen Fachexpertenmeinungen, so dass danach die Kandidatur mit einer gewissen Sicherheit endgültig lanciert werden kann. Die Hauptphase wird die Arbeiten für die endgültige Kandidatur umfassen. Es ist anzustreben, die Kosten auf die Kantone Uri, Tessin, die SBB und das BAK zu verteilen.

Das in ein Weltkulturerbe einzubeziehende Gebiet ist sorgfältig zu definieren. Es soll die wichtigen Elemente beinhalten, aber nicht zu weit gefasst sein. Gewisse Risiken sind zu beachten: Während der Bearbeitung ist vorsorglich darauf zu achten, dass keine Eingriffe in die historisch relevante Substanz vorgenommen werden, die die Vorlage bei der UNESCO gefährden. Für den Betrieb und Unterhalt der Bergstrecke selbst aber dürften sich bei einer Kandidatur keine grösseren Probleme ergeben, als sie bei Beachtung der gesetzlichen Sorgfaltspflicht heute schon bestehen. Wichtig ist der Aspekt des künftigen Betriebes, der durch die SBB unter Voraussetzung der Bestellung von Bund und Kantonen durchgeführt wird und verkehrspolitische Grundsatzentscheide dies abstützen.

## La tratta di montagna del San Gottardo come patrimonio culturale mondiale dell'UNESCO?

Probabilità e rischi del lancio di una candidatura

### Sommario

Da qualche tempo si ipotizza la possibile candidatura della tratta di montagna del San Gottardo come patrimonio culturale mondiale dell'UNESCO. Il comitato di coordinamento per il 125° anniversario della linea ferroviaria del San Gottardo desidera quindi entro la fine del 2006 un rapporto sulle probabilità e sui rischi di una candidatura. Per i governi dei cantoni Uri e Ticino, come pure per la Direzione e il Segretariato generale delle FFS, si tratta di stabilire se in occasione di questa ricorrenza, che cadrà nel 2007, si possa e si debba proporre una candidatura. I suddetti organi decideranno quindi come procedere.

Il gruppo di lavoro incaricato è arrivato alla conclusione che sussistano effettivamente i presupposti oggettivi per una candidatura e che le probabilità che questa venga accolta possano definirsi buone. Premessa indispensabile per il successo di tale operazione è tuttavia un profilo chiaro dal punto di vista tematico, che deve distinguersi nettamente dalla candidatura già in corso per le linee dell'Albula e del Bernina. Un modo di procedere accuratamente concorde cronologicamente e per contenuto è importante e dovrebbe poter essere possibile. Il gruppo di lavoro consiglia di fondare la candidatura del Gottardo sul tema della cosiddetta «culture route», l'asse di transito storico che con le sue vie di comunicazione è stato e continua ad essere il vettore di scambio culturale, politico, sociale ed economico tra il nord e il sud dell'Europa. Entrata in funzione nel 1882, la tratta di montagna del San Gottardo ne è uno degli elementi di spicco e riveste un ruolo di assoluta preminenza nella storia della tecnica. Si tratta di un capolavoro assoluto dell'opera creativa dell'uomo del XIX secolo e segna uno dei momenti culminanti della tecnica ingegneristica e dello spirito pionieristico imprenditoriale del mondo intero.

L'Ufficio Federale della Cultura UFC sostiene una candidatura basata sulla premessa sopra specificata. Al momento opportuno, la «lista propositiva» del Consiglio federale potrà essere integrata in modo relativamente informale. Per la candidatura ci si può aspettare un sostegno finanziario da

parte dell'UFC. Dato l'ordine di presentazione delle candidature in essere, l'iscrizione nell'elenco del patrimonio mondiale dell'umanità non potrà avvenire prima del 2010 o del 2011, ma nonostante ciò è possibile dare il via ai lavori. La direzione del progetto deve essere insediata in ambito cantonale.

La presente relazione si basa sulla prima consultazione delle documentazioni accessibili e su colloqui intercorsi con persone informate o competenti. Ne risulta un primo quadro relativo ai possibili scenari.

Per motivi sistematici si consiglia di elaborare il progetto per tappe successive, prevedendo una fase preliminare e una fase principale. Nella fase preliminare si esegue un'analisi approfondita della fattibilità concreta e del profilo della candidatura, consultando anche esperti specialisti internazionali, in modo che, susseguentemente, la candidatura possa essere lanciata definitivamente con sufficiente certezza. La fase principale comprenderà i lavori indirizzati alla candidatura definitiva. Si deve aspirare a distribuire i costi sui cantoni Uri, Ticino, sulle FFS e sull'UFC.

Il territorio da inserire nel patrimonio mondiale dell'umanità deve essere definito con la massima cura. Deve infatti contenere tutti gli elementi fondamentali senza tuttavia essere troppo esteso. Occorre considerare determinati rischi: durante la fase di elaborazione è necessario prestare attenzione ad evitare qualsiasi tipo di intervento nel patrimonio di valore storico che possa mettere a rischio la presentazione all'UNESCO. Per l'esercizio e la manutenzione della tratta di montagna, durante la candidatura non devono emergere problemi di importanza maggiore rispetto a quelli già oggi esistenti, attenendosi all'obbligo di diligenza imposto dalla legge. Di grande importanza è anche l'aspetto riguardante il futuro impiego della tratta di montagna da parte delle FFS, premettendo che dipenderà dalla domanda della Confederazione e dei Cantoni e che è sostenuto dalle decisioni di principio della politica dei trasporti.

## Ausgangslage

Seit einiger Zeit wird die mögliche Kandidatur der Gotthard-Bergstrecke als UNESCO-Weltkulturerbe thematisiert. Zur Klärung der Chancen und Risiken einer solchen Kandidatur ist vom Lenkungsausschuss für das 125-jährige Jubiläum der Gotthardbahn eine Arbeitsgruppe damit beauftragt worden, bis Ende 2006 die Projektidee mit den zuständigen Bundesinstanzen zu prüfen und eine Prozessskizze vorzulegen. Der Arbeitsgruppe gehören folgende Personen an: Eduard Müller, Denkmalpfleger des Kantons Uri als Leiter der Arbeitsgruppe, Marco Molinari, Stabschef Abteilung Raumentwicklung und Verkehr des Kantons Tessin und Toni Häfliger<sup>2</sup>, Leiter der SBB-Fachstelle für Denkmalschutzfragen.

Der Bericht soll den zuständigen Instanzen von Kantonen und SBB eine Grundlage für ihre Entscheide über das Weitere Vorgehen bzw. über erste Schritte im Hinblick auf eine Kandidatur bieten.



<sup>2</sup> Für Unterstützung für bahntechnische und bahnhistorische Fragen

## Situazione di partenza

Da qualche tempo si ipotizza la possibile candidatura della tratta di montagna del San Gottardo come patrimonio culturale mondiale dell'UNESCO. Per chiarire le probabilità e i rischi di tale candidatura, il comitato di coordinamento per il 125° anniversario della linea ferroviaria del San Gottardo ha incaricato un gruppo di lavoro di verificare l'idea progetto con gli organi federali di competenza e di presentare una bozza di processo entro la fine del 2006. Del gruppo di lavoro fanno parte: Eduard Müller, conservatore dei monumenti del Cantone Uri quale direttore del gruppo di lavoro, Marco Molinari, capo staff della Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità, Cantone Ticino e Toni Häfliger<sup>2</sup>, direttore del servizio specialistico delle FFS, per domande inerenti la protezione dei monumenti.

La relazione intende offrire alle istanze competenti dei Cantoni e delle FFS una base decisionale concernente l'ulteriore modo di procedere rispettivamente sui primi passi da intraprendere in vista di una candidatura.



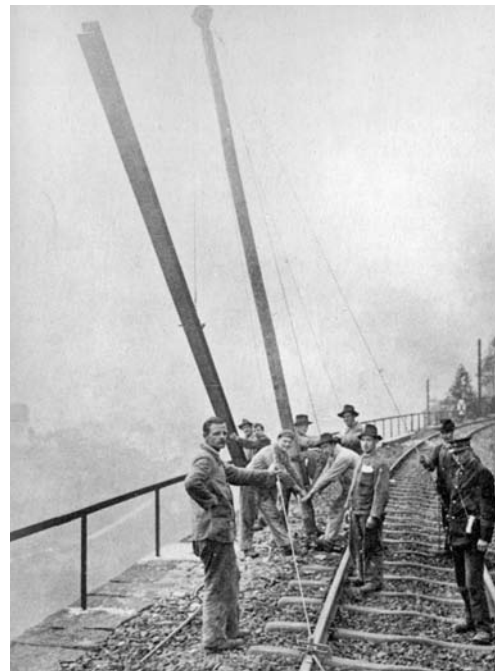
<sup>2</sup> Per il supporto nelle questioni tecniche e storiche della ferrovia

## Historische Bedeutung und materieller Bestand

Das Gotthardgebiet hat in verschiedener Hinsicht hohe Bedeutung. Vorab der überaus hohe Stellenwert der Gotthardbergstrecke, als herausragendes technisches und geschichtliches Denkmal geht aus dem Konzeptpapier zum Projekt «Gotthard Bergstrecke» des Bundesamtes für Kultur BAK hervor<sup>3</sup> und wird auch von bedeutenden Fachleuten in der Schweiz und dem benachbarten Ausland bestätigt<sup>4</sup>. Der Bau der Strecke, die von Deutschland und Italien mit wesentlichen Beiträgen mitfinanziert wurde, ist für die Geschichte Europas im ausgehenden 19. und im 20. Jahrhundert von ausschlaggebender Bedeutung. Der Bau der Bahnlinie über den Gotthard, die über 300 Arbeitern, den meisten Italienern, das Leben kostete, hat auch eine sozialgeschichtliche Bedeutung. Technikgeschichtlich ist die Anlage mit ihren Brücken, Viadukten, Kehrtunnels und dem Scheiteltunnel, dem 1882 längsten Eisenbahntunnel der Welt, eine Pioniertat. Auf die Verkehrs- und Wirtschaftsgeschichte Europas im 20. Jahrhundert, insbesondere Italiens, Deutschlands und der Schweiz hat die die Gotthardbahn einen hohen Einfluss gehabt.

Die Bergstrecke der Gotthardbahn ist wichtiger Bestandteil eines historischen Verkehrsweges, oder, um einen international geläufigen und zur Zeit sehr beliebten Terminus zu verwenden, einer Kulturroute, deren Wurzeln in die Zeit um 1200 zurückreichen und die heute als moderne Transitstrecke durch die Alpen wichtiger ist denn je. Hoch ist auch die militärgeschichtliche Bedeutung des Gotthardraumes einzustufen. Die Verteidigungsanlagen stehen in engem Zusammenhang mit den historischen Verkehrswegen.

Die von der SBB vorgenommene Inventarisierung der baulichen Elemente längs der Strecke, angefangen von den Bahnhöfen und Güterschuppen bis hin zu den Streckenwärterhäuschen, Brücken und Kabelbuden, hat aufgezeigt, dass der überlieferte materielle Bestand der Bahnlinie sehr hoch ist. Erhalten haben sich nicht bloss wesentliche Elemente aus der Bauzeit des ausgehenden 19. Jahrhunderts, sondern, auch solche vom Ausbau zur Doppelspurlinie<sup>5</sup> und der Elektrifizierung. Die fortwährende Entwicklung und die Veränderung der Strecke gehören zum Wesen dieser Bahnlinie und bilden damit einen wesentlichen Teil des Zeugniswertes des Denkmals.



<sup>3</sup> Siehe Beilage 1

<sup>4</sup> Siehe Beilage 2, Zusammenfassungen der geführten Besprechungen

<sup>5</sup> Diese war schon anfänglich geplant und dementsprechend vorbereitet



## Importanza storica e patrimonio materiale

La regione del San Gottardo riveste un ruolo fondamentale sotto diversi aspetti. Va sottolineato innanzi tutto lo straordinario valore della tratta di montagna del San Gottardo quale inestimabile monumento tecnico e storico, come emerge chiaramente dalla minuta del progetto «Tratta di montagna del San Gottardo» dell'Ufficio Federale della Cultura UFC<sup>3</sup> e come confermano anche rinomati esperti svizzeri e dei paesi limitrofi<sup>4</sup>. La costruzione della tratta, cofinanziata da Germania e Italia con notevoli contributi, è stata determinante per la storia dell'Europa nel periodo che abbraccia la fine del XIX secolo e il XX secolo. Costata la vita ad oltre 300 lavoratori, per lo più italiani, la costruzione della linea ferroviaria attraverso il San Gottardo ha segnato profondamente anche il contesto storico-sociale. Con i suoi ponti, i suoi viadotti, le gallerie elicoidali, la galleria di valico, che nel 1882 era e la galleria ferroviaria più lunga del mondo, questo straordinario impianto rappresenta un'opera davvero pionieristica nella storia della tecnica, una pietra miliare che ha avuto un ruolo determinante anche nella storia della viabilità e dell'economia dell'Europa del XX secolo, e in particolare di paesi come l'Italia, la Germania e la Svizzera.

La tratta di montagna della linea del San Gottardo è una componente fondamentale di una via di comunicazione storica o, per usare un termine entrato ormai nell'uso internazionale e oggi molto di moda, una «culture route» le cui radici risalgono al 1200 e ancora oggi più importante che mai come moderna via di transito attraverso le Alpi. Assolutamente fondamentale è anche il ruolo storico-militare della regione del San Gottardo. Tradizionalmente, infatti, le strutture di difesa sono strettamente collegate alle vie di comunicazione storiche.

L'inventariazione degli elementi architettonici presenti lungo la tratta svolta dalle FFS, ad iniziare dalle stazioni e dai magazzini merci per finire con i caselli, i ponti e le camere dei cavi, ha evidenziato che il patrimonio materiale che ci viene tramandato da questa linea ferroviaria è molto elevato: una straordinaria eredità che non riguarda semplicemente gli elementi costruttivi essenziali risalenti alla fine del XIX secolo, ma anche quelli delle opere di ampliamento<sup>5</sup> per la realizzazione della linea a doppio binario e dell'elettrificazione. Questa incessante attività di sviluppo e trasformazione è una caratteristica insita nell'essenza stessa della linea del San Gottardo e rappresenta quindi una parte essenziale del valore di testimonianza di questo monumento storico.



<sup>3</sup> Ved. allegato 1

<sup>4</sup> Ved. allegato 2, riassunti dei colloqui intercorsi

<sup>5</sup> Già progettate sin dall'inizio e quindi adeguatamente predisposte

## Das Gotthardgebiet, die Gotthardbergstrecke der SBB und die Aufnahmekriterien der UNESCO

In der Weltkulturerbekonvention der UNESCO von 1972<sup>6</sup> werden die Definition des Kultur- und Naturerbes festgelegt, Verfahrensfragen geregelt und die Bedingungen und Modalitäten für eine Aufnahme genannt.

Vor dem Hintergrund der kulturhistorischen Bedeutung der Bahnlinie, des in ihrem Einflussbereich liegenden Gebietes und ihres umfangreichen, auf uns gekommenen materiellen Bestandes kann eine Kandidatur der Gotthardbergstrecke für die Aufnahme in die Liste des Welterbes der UNESCO als aussichtsreich bezeichnet werden, zumal mit der Semmeringbahn und der Darjeeling-Railway weltweit erst zwei Bahnstrecken aufgenommen worden sind. Die Kategorie der technischen Denkmäler ist weiterhin untervertreten. Das Objekt entspricht mehreren der von der UNESCO vorgegebenen Evaluationskriterien<sup>7</sup>:

(i) Die Bahnanlage mit ihren Bahnhöfen, Rampen, Brücken, Kehrtunnels und dem zur Erbauungszeit einzigartigen Scheiteltunnel stellt ein *Meisterwerk kreativen menschlichen Schaffens* dar.

(ii) Das Objekt zeugt von der *Entwicklung des Eisenbahnbaus* der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts und markiert im Hinblick auf die hier angewandte Ingenieurtechnik, aber auch den Pioniergeist *weltweit einen Höhepunkt*.

(iv) Die seit der Zeit um 1200 begangene Gotthardroute mit der 1882 eröffneten Gotthardbahn ist in hohem Masse für einen Abschnitt der *Menschheitsgeschichte* relevant. Der historische Verkehrsweg, der über Jahrhunderte stets an Bedeutung gewonnen hatte, wurde durch die Eröffnung der Gotthardbahn prägend für die verkehrsmässige und damit auch für die wirtschaftliche Entwicklung Europas im 20. Jahrhundert.



<sup>6</sup> Siehe Beilage 3a, S. 9 ff

<sup>7</sup> Siehe Beilage 3b, S. 52/53 und Beilage 5a, S. 24/25

## La regione del San Gottardo, la tratta di montagna del San Gottardo delle FFS e i criteri di ammissione dell'UNESCO

Con la Convenzione dell'UNESCO sulla protezione del patrimonio mondiale del 1972<sup>6</sup> si è provveduto a fissare le definizioni di patrimonio culturale e naturale, a regolamentare le questioni procedurali e a specificare le condizioni e le modalità di ammissione.

Dato l'indubbio valore storico-culturale della linea ferroviaria, del territorio che si trova nella sua zona di influenza e del ricco patrimonio materiale giunto fino a noi, la candidatura della tratta di montagna del San Gottardo ha certamente buone speranze di essere accolta, tanto più che la ferrovia del Semmering e la Darjeeling Railway sono attualmente le uniche due tratte ferroviarie al mondo a comparire nell'elenco del patrimonio mondiale dell'UNESCO. Va inoltre ricordato che la categoria dei monumenti tecnici è scarsamente rappresentata. L'oggetto soddisfa molti dei criteri di valutazione stabiliti dall'UNESCO<sup>7</sup>:

(i) Con le sue stazioni, le rampe, i ponti, le gallerie elicoidali e la galleria di valico, del tutto unica ai tempi della sua realizzazione, questo impianto ferroviario rappresenta *un capolavoro dell'opera creativa dell'uomo*.

(ii) L'oggetto è una testimonianza dello *sviluppo della struttura ferroviaria* della seconda metà del XIX secolo e segna un *momento culminante a livello mondiale* per quanto riguarda non solo la tecnica ingegneristica applicata, ma anche lo spirito pionieristico.

(iv) Con la linea ferroviaria inaugurata nel 1882, la via del San Gottardo – battutissima già intorno al 1200 – va ad occupare a pieno titolo un capitolo fondamentale della *storia dell'uomo*. Grazie all'apertura della linea ferroviaria del San Gottardo, infatti, questa via di comunicazione storica, la cui importanza è andata continuamente aumentando nel corso dei secoli, ha assunto un ruolo determinante per lo sviluppo degli scambi e quindi anche per lo sviluppo economico dell'Europa del XX secolo.



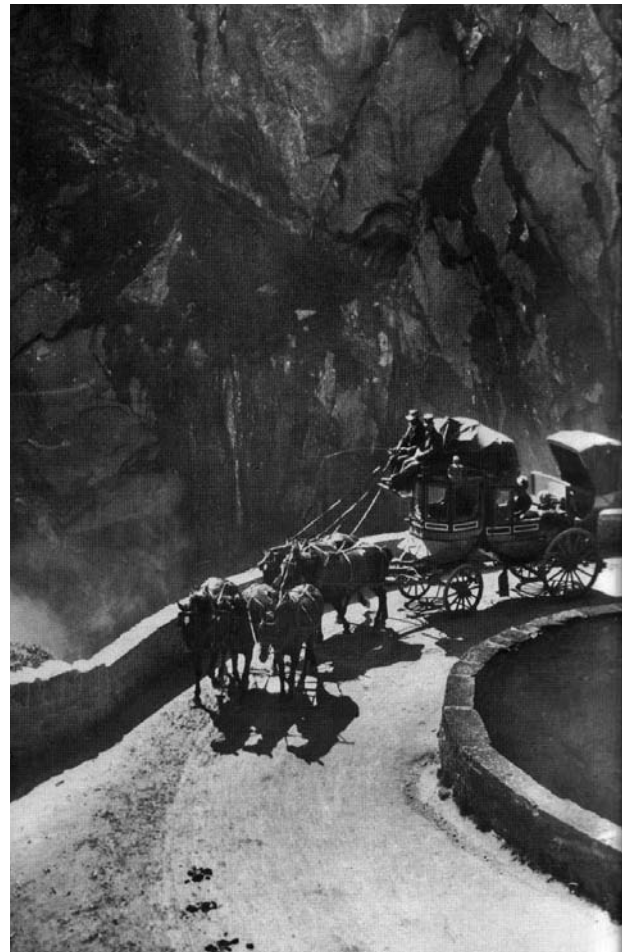
6 Ved. allegato 3a, pag. 9 e segg.

7 Ved. allegato 3b, pagg. 52/53 e allegato 5b, pagg. 23/24

## Die «liste indicative» der Schweiz

In der von der UNESCO eingeforderten «liste indicative»<sup>8</sup>, welche - als Planungsinstrument - die möglichen Kandidaturen aus nationaler Sicht auflistet, ist die Gotthardbergstrecke nicht aufgeführt. Dies wäre aber Voraussetzung für eine Kandidatur. Im vom Bundesrat gutgeheissenen Bericht der Expertengruppe zur «liste indicative» vom November 2004<sup>9</sup> wird festgehalten, dass dieses Objekt von seiner Bedeutung zwar unbestritten sei, aber nicht aufgenommen werden könne, weil seitens der SBB noch keine Zusage vorläge, eine entsprechende Kandidatur zu unterstützen.

Gemäss Einschätzung des Bundesamtes für Kultur BAK<sup>10</sup> ist eine solche Aufnahme indes innerhalb kurzer Zeit möglich und bedarf keines bundesrätlichen Entscheides mehr. Dies unter der Voraussetzung, dass der Konkretisierungsgrad des Projektes einen solchen Schritt zulässt. Wie Mitarbeiter des BAK ausführten, *würde eine Kandidatur der Gotthardbergstrecke gestützt* und man wäre damit auch bereit, eine Aufnahme der Gotthardbergstrecke in die «liste indicative» zu beantragen. Allerdings sind andere Kandidaturen weiter fortgeschritten und werden deshalb vor dem Gotthard zum Zuge kommen. Dies bedeutet, dass eine Aufnahme frühestens 2010, eventuell auch erst ab 2011 möglich sein wird, eine Kandidatur aber zu einem früheren Zeitpunkt eingereicht werden kann.



<sup>8</sup> Siehe dazu auch Beilage 3b, S. 50 ff

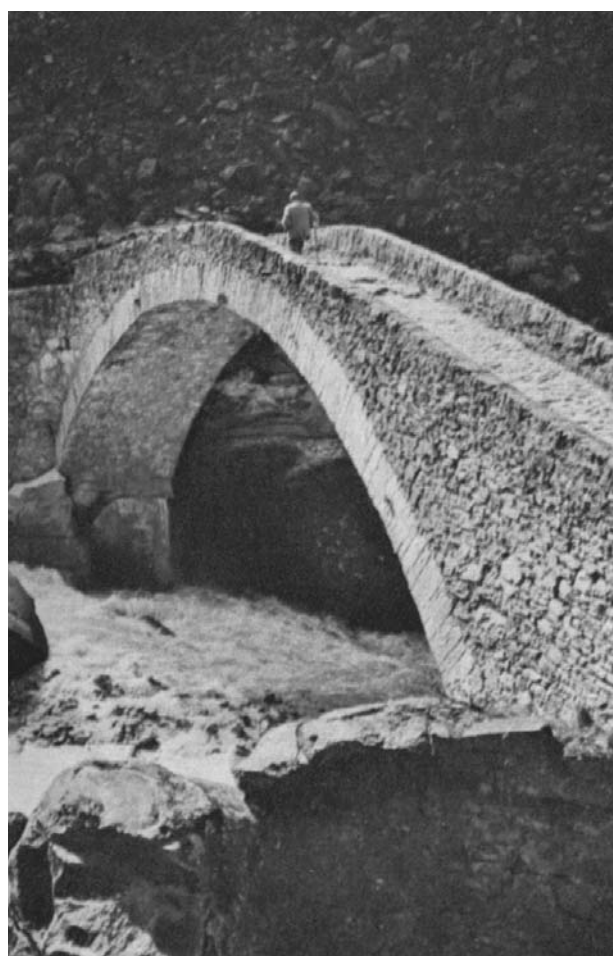
<sup>9</sup> Siehe Beilage 5a, S. 25

<sup>10</sup> Siehe Beilage 2, Zusammenfassung der Gespräche mit den Vertretern des Bundesamtes für Kultur

## La «lista propositiva» della Svizzera

Nella «lista propositiva» richiesta dall'UNESCO<sup>8</sup>, che elenca – come strumento di pianificazione – le possibili candidature dal punto di vista nazionale, non viene citata la tratta di montagna del San Gottardo. L'iscrizione in questa lista sarebbe tuttavia una condizione indispensabile per una candidatura. Nel rapporto del gruppo di esperti approvato dal Consiglio federale in merito alla «lista propositiva» del novembre 2004<sup>9</sup> si afferma che il valore di questo oggetto sia incontestabile, ma che questo non possa essere iscritto nella lista in quanto le FFS non avrebbero ancora espresso il loro assenso a sostenere un'eventuale candidatura.

In base alla valutazione dell'Ufficio Federale della Cultura UFC<sup>10</sup>, tale iscrizione sarebbe invece possibile in tempi brevi e, qualora il grado di concretizzazione del progetto fosse tale da consentire di agire in tal senso, non richiederebbe più una decisione del Consiglio federale. Come esposero collaboratori dell'UFC, *si sosterebbe una candidatura della tratta di montagna del San Gottardo* e si sarebbe anche disposti a richiedere la sua iscrizione nella «lista propositiva». Tuttavia, altre candidature si trovano già ad uno stadio più avanzato e avranno quindi la precedenza rispetto a quella del San Gottardo. Ciò significa che l'iscrizione alla lista potrebbe avvenire al più presto nel 2010, forse anche a partire dal 2011. Nonostante ciò, la candidatura potrebbe comunque essere presentata in anticipo rispetto a questa data.



<sup>8</sup> A questo proposito ved. anche allegato 3b, pag. 50 e segg.

<sup>9</sup> Ved. allegato 5b, pag. 24

<sup>10</sup> Ved. allegato 2, riassunto dei colloqui con i rappresentanti dell'Ufficio Federale della Cultura

## Die Kandidatur der Albula- und Berninabahn als Weltkulturerbe der UNESCO

Das bei der UNESCO unlängst eingereichte Dossier der Kandidatur der Kulturlandschaft Albula- und Berninabahn ist überaus professionell gemacht, und von der Schweiz wurde dafür bei der UNESCO intensive Lobbyarbeit betrieben. Aus der Sicht der diesen Bericht erstellenden Arbeitsgruppe hat diese Bahnstrecke als vorab touristisch motivierte Meterspurbahn in Bezug auf Landschaftswerte und den Erhaltungsgrad der Kunstbauten, insbesondere der Brücken, unbestreitbare Qualitäten, ist aber im Vergleich zur Gotthardbahn technikgeschichtlich weniger bedeutend und auch nicht im gleichen Umfang entscheidend für die europäische Geschichte. Sie ist denn auch nicht in der von ICOMOS International in Auftrag gegebenen Studie «Railways as world heritage sites» von 1999 aufgenommen worden<sup>11</sup>. Allerdings wird auch der Gotthard dort nirgends aufgeführt. Derzeit kann niemand sagen, inwiefern die Albula-Bernina-Bahn die Chancen des Gotthards beeinträchtigt. Vorstellbar sind folgende Szenarien:

a) Die Albula-Berninabahn wird in die Liste des Welterbes aufgenommen und auch die anschliessende Kandidatur des Gotthards wird durch die zuständigen Experten von ICOMOS International befürwortet und durch die UNESCO als weltweit klar untergeordnete Kategorie ebenfalls auf die Welterbeliste gesetzt.

b) Die Albula-Berninabahn wird aufgenommen und die Kandidatur der Gotthardbahn ist nicht erfolgreich, da die UNESCO (eventuell auch ICOMOS International) der Ansicht sind, dass zwei Bahnen als Welterbestätten in der Schweiz zuviel sind.

c) Die Albula-Berninabahn wird aufgenommen und aufgrund der Kandidatur der Gotthardbahn beauftragt die UNESCO die Schweiz, aus den beiden Bahnlinien eine gemeinsames Objekt, z.B. unter dem Namen «Alpenquerende Bahnen» zu formulieren.

d) Die Kandidatur der Albula-Berninabahn wird von der UNESCO zum Anlass genommen, vorgängig die Bedeutung der Gotthardbahn zu klären, bevor über eine Aufnahme entschieden wird.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Kandidatur der Gotthardbergstrecke durch die Albula-Bernina-Bahn zwar eine ernstzunehmende Konkurrenz erfährt, dass es aber völlig unklar ist, inwiefern das weiter fortgeschrittene Projekt der Albula-Bernina-Bahn die Chancen der Gotthardbergstrecke beeinträchtigt. Andererseits darf die Befürwortung der Albula-Bernina-Bahn als Welterbestätte nicht dazu führen, dass aufgrund dieser Kandidatur<sup>12</sup>, sich der Gotthard ruhig verhält und mit der Bekanntgabe seiner eigenen Kandidatur zuwartet. Das Jubiläumsjahr 2007 ist für die Lancierung derart gut geeignet, dass diese Chance nicht ausgelassen werden darf, sofern die Kandidatur als Welterbestätte wirklich angestrebt wird.

Ein inhaltlich und zeitlich sorgfältig abgestimmtes Vorgehen ist bedeutsam und sollte möglich sein.

<sup>11</sup> Siehe Beilage 4

<sup>12</sup> Die just 2007 von ICOMOS International geprüft werden wird

## La candidatura delle linee dell'Albula e del Bernina come patrimonio mondiale dell'UNESCO

Il dossier presentato recentemente all'UNESCO per la candidatura del paesaggio culturale Albula/Bernina è stato redatto in modo estremamente professionale e la Svizzera ha inoltre condotto un'intensa attività lobbistica in seno all'UNESCO. Dal punto di vista del gruppo di lavoro che ha redatto questo rapporto, in quanto ferrovia a scartamento metrico che trova la sua principale motivazione in ambito turistico, questa linea ferroviaria possiede qualità incontestabili per quanto riguarda il valore paesaggistico e il grado di conservazione dei manufatti, in particolare dei ponti. Nonostante ciò, tuttavia, è meno significativa rispetto alla linea del San Gottardo in termini di storia della tecnica, oltre a non essere altrettanto determinante per la storia europea. Inoltre, non è stata nemmeno presa in considerazione nello studio «Railways as world heritage sites» redatto da ICOMOS International nel 1999<sup>11</sup>. A onor del vero, va detto che nemmeno il San Gottardo viene mai citato in questo studio. Attualmente è impossibile stabilire fino a che punto le linee dell'Albula e del Bernina possano compromettere le probabilità del San Gottardo. È possibile prospettare i seguenti scenari:

a) Le linee dell'Albula e del Bernina vengono inserite nell'elenco del patrimonio mondiale dell'UNESCO e anche la successiva candidatura del San Gottardo viene appoggiata dagli esperti incaricati di ICOMOS International e quindi inserita nell'elenco come categoria subordinata universalmente riconosciuta.

b) Le linee dell'Albula e del Bernina vengono inserite nell'elenco e la candidatura della linea del San Gottardo viene respinta in quanto l'UNESCO (eventualmente anche ICOMOS International) ritiene che due linee ferroviarie situate in Svizzera siano troppe da inserire tra i siti del patrimonio mondiale dell'umanità.

c) Le linee dell'Albula e del Bernina vengono inserite nell'elenco e, a causa della candidatura della linea del San Gottardo, l'UNESCO incarica la Svizzera di riunire sotto un unico oggetto le due linee ferroviarie, ad esempio unificandole sotto la denominazione «Linee ferroviarie attraverso le Alpi».

d) La candidatura delle linee dell'Albula e del Bernina fornisce all'UNESCO l'occasione di chiarire innanzi tutto il valore della linea del San Gottardo prima di decidere per l'iscrizione nell'elenco.

Riassumendo, si può constatare che le linee dell'Albula e del Bernina si pongono in seria concorrenza con la candidatura della tratta di montagna del San Gottardo, ma che non è per niente chiaro in che misura tale progetto, in fase più avanzata, possa compromettere le probabilità della tratta di montagna del San Gottardo. D'altra parte il sostegno delle linee dell'Albula e del Bernina come patrimonio mondiale dell'umanità non può nemmeno fare sì che, in seguito a questa candidatura<sup>12</sup>, il San Gottardo rimanga tranquillamente in disparte in attesa di rendere nota la propria. Il 2007 coincide con i 125° anniversario, e proprio per questo è un'opportunità da non perdere se si vuole veramente presentare la candidatura del San Gottardo tra i siti riconosciuti come patrimonio dell'umanità. Un modo di procedere accuratamente concorde cronologicamente e per contenuto è importante e dovrebbe poter essere possibile.

11 Ved. allegato 4

12 Che verrà verificata da ICOMOS International proprio nel 2007

## Risiken durch bauliche Veränderungen an der Strecke oder in deren Umfeld

Eine ganze Reihe von Risiken kann das Welterbeprojekt durch aktuelle bauliche Veränderungen an der Strecke oder in deren Umfeld gefährden, falls diese Arbeiten nicht mit der notwendigen Sorgfalt ausgeführt werden. Die Mitglieder der Arbeitsgruppe sind aber der Ansicht, dass unter der Voraussetzung eines schonungsvollen Umgangs mit der historischen Substanz und dem Willen zu einer guten Gestaltung neuer Elemente die Beeinträchtigungen nicht so gravierend sind, dass deshalb die UNESCO oder ICOMOS International eine Welterbekandidatur der Gotthardbahn ablehnen würden. Es scheint aber wichtig zu sein, die Eingriffe auf das Notwendige zu beschränken und im Zuge von Interessenabwägungen den Aspekten der Erhaltung des kulturellen Erbes in seiner tradierten Substanz das notwendige Gewicht beizumessen.

Bereits seit einiger Zeit wurden Überlegungen für eine mögliche Kandidatur der Gotthard-Bergstrecke laut<sup>13</sup>. Als Vergleich wurde die Bahnstrecke über den Semmering in Österreich genannt, die als erste Bahn seit 1998 in der Welterbeliste der UNESCO eingetragen ist. Um sich vorausschauend mit bahnbetrieblichen Fragen und Risiken auseinanderzusetzen, die sich aus dieser Thematik allenfalls ergeben können, nahm daher die SBB-Fachstelle für Denkmalschutzfragen mit Fachleuten der Österreichischen Bundesbahn ÖBB und des Österreichischen Bundesdenkmalamtes Kontakt auf. Im Februar 2006 fand mit diesen Fachleuten ein Erfahrungs- und Informationsaustausch an Ort und Stelle statt. Vertreten war auch das BAK mit einer Delegation. Es wurde festgestellt, dass sich mit einem Eintrag in die UNESCO-Welterbeliste für Betrieb,

Unterhalt und Ausbau der Gotthard-Bergstrecke keine grösseren Probleme ergeben dürften als heute schon, sofern die nach dem Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz NHG bereits bestehende Sorgfaltspflicht eingehalten wird. Zwar ist die Semmering-Strecke nicht eine derartige Hochleistungsstrecke wie die Gotthardbahn, es gelten aber ähnliche Fragestellungen. Das Wesen der Bahn der stetigen Weiterentwicklung muss in sorgfältiger Arbeit mit den Anforderungen des Kulturgüterschutzes in Übereinstimmung gebracht werden.

Nachstehend sind einige spezielle, mit Fragen behaftete und noch zu vertiefende Risikofragen beschrieben.

### a) Lärmschutzmassnahmen

Die baulichen Veränderungen an der Gotthardbergstrecke durch Lärmschutzmassnahmen können, müssen aber nicht zwingend die Chancen des Gotthards als potentielle Welterbestätte beeinträchtigen. Es scheint wichtig, dass entsprechende bauliche Massnahmen mit den betroffenen Kantonen rechtzeitig abgesprochen werden und dass die Fachstelle für Denkmalschutzfragen der SBB wie auch die Denkmalpflege der Kantone in die Planung miteinbezogen wird. Dies ist in jüngerer Zeit auch stets geschehen. Aspekte des Objektschutzes sowie des Ortsbild- und Landschaftsschutzes sind in die Entscheidungsfindungen in gebührender Weise mit einzubeziehen.

13 Siehe z.B. Beilage 1 Arbeitsgruppe Gotthard des BAK



## Rischi delle modifiche architettoniche sulla tratta o nell'ambiente circostante

Le attuali modifiche architettoniche sulla tratta o nell'ambiente circostante possono comportare un'intera serie di rischi per il progetto di iscrizione nel patrimonio dell'umanità, se questi lavori non verranno eseguiti con la cura necessaria. I membri del gruppo di lavoro sono tuttavia dell'opinione che, purché si intervenga nel pieno rispetto del tessuto storico e con la ferma volontà di configurare nel modo giusto i nuovi elementi, l'entità del danno non sarà tale da indurre l'UNESCO o ICOMOS International a respingere la candidatura della linea del San Gottardo. Appare tuttavia fondamentale ridurre gli interventi quando è necessario e, nell'ambito di un'analisi ben ponderata degli interessi, attribuire il giusto peso agli aspetti del mantenimento dell'eredità culturale e del patrimonio che con questa ci viene tramandato.

Già da qualche tempo si sentono riflessioni concernenti una possibile candidatura della tratta di montagna del Gottardo<sup>13</sup>. Per fare un paragone è stato citato il tronco ferroviario del Semmering in Austria, iscritto nel 1998 nell'elenco del patrimonio culturale mondiale dell'UNESCO. Per occuparsi con lungimiranza delle domande e dei rischi inerenti l'esercizio ferroviario, che potrebbero risultare anch'essi da questa tematica, il servizio specialistico delle FFS, per domande inerenti la protezione dei monumenti, si mise quindi in contatto con specialisti delle ferrovie federali austriache ÖBB e dell'ufficio federale austriaco per la tutela dei monumenti. Nel febbraio 2006 con questi specialisti ebbe luogo, sul posto, uno scambio di esperienze e di informazioni. Anche l'UFC era rappresentato da una delegazione. Si constatò che con l'iscrizione nell'elenco del

patrimonio culturale mondiale dell'UNESCO non si dovrebbero registrare problemi superiori agli attuali concernenti l'esercizio, la manutenzione e l'ampliamento della tratta di montagna del Gottardo, sempre che ci si attenga all'esistente obbligo di diligenza sancito dalla Legge federale sulla protezione della natura e del paesaggio LPN. È vero che il tronco del Semmering non è un tronco ferroviario ad alta prestazione come la ferrovia del Gottardo, le questioni sono però comparabili. La natura della ferrovia consistente nel continuo ulteriore sviluppo deve essere fatta concordare, mediante un accurato lavoro, con le esigenze della protezione dei beni culturali.

Sussequentemente vanno descritte alcune questioni particolari concernenti i rischi da approfondire e alle quali si deve ancora rispondere.

### a) Provvedimenti antirumore

Le modifiche architettoniche apportate alla tratta di montagna del San Gottardo per l'introduzione di provvedimenti antirumore possono, ma non devono necessariamente compromettere le probabilità del San Gottardo di entrare a far parte del patrimonio dell'umanità. Sembrerebbe importante concordare tempestivamente misure architettoniche adeguate con i Cantoni interessati e coinvolgere nel progetto sia il servizio delle FFS per la tutela dei monumenti che le autorità cantonali preposte alla protezione dei monumenti storici. Negli ultimi tempi si è infatti sempre agito in tal senso. Al momento di decidere si sono sempre tenuti nella giusta considerazione gli aspetti della tutela degli oggetti e della protezione dei siti e del paesaggio.

13 Vedi ad es. l'allegato 1 gruppo di lavoro Gottardo dell'UFC

### **b) Verlust von Weichen**

Es ist wichtig, dass der historische Bestand der Gotthardbahn so weit als möglich erhalten wird. Gerade wenn die Gotthardbergstrecke auch in Zukunft befahren werden soll, sollten Veränderungen an der Gleisstopologie genau geprüft und zurückhaltend vorgenommen werden. Die Gleisanlagen mit ihren Weichen sind Teil des technikgeschichtlichen Werts des Bauwerks und werden bei einem zukünftigen, multifunktionalen Betrieb der Line (Zubringer der Matterhorn-Gotthardbahn, Gütertransporte, touristische Nutzung) Bedeutung haben.

### **c) Sanierung von Brücken**

Die Sanierung von Brücken geht oft mit dem Einbau neuer Gleiströge einher, die seitlich auskragen. Dies kann zu konstruktiven und optischen Veränderungen führen, welche die Bauwerke beeinträchtigen. Bei unsorgfältiger Gestaltung droht die Bedeutung der gesamten Strecke vermindert zu werden. Der Sachzwang der Sanierung kann aber nicht umgangen werden. Hingegen sollen innovative und gestalterisch qualitätvolle Lösungen bevorzugt werden. Die Fachstelle für Denkmalschutzfragen der SBB hat deshalb eine Arbeitsgruppe, die sich mit gestalterischen Fragen bei historischen Brücken beschäftigt, eingesetzt.

### **d) Entfernen von Turbinen aus dem Kraftwerk Amsteg**

Die historische Kraftwerkanlage in Amsteg von 1922 wurde im Jahre 1998 durch eine neue Kavernenanlage ersetzt. Ausser Betrieb sind damit die alte Turbinenhalle, die Druckleitungen und die Standseilbahn. Die Anlagen

sind mit gewissen Ausnahmen noch vollständig erhalten. Gemäss Gutachten der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege EKD und des Bundesamtes für Kultur BAK gelten diese Anlagen als industrietechnisches Denkmal von nationaler Bedeutung und als wichtiges Zeugnis der Elektrifizierung der Bahn. Seitens der SBB besteht die Absicht, in der Turbinenhalle später ein SBB-Umformerwerk einzubauen, womit eine weitere Bahnnutzung sichergestellt werden kann. Die SBB untersuchen daher die Möglichkeiten für eine sinnvolle Zwischennutzung, die je nach den Umständen den Ausbau eines Teils der Turbinen zur Folge hätte. Nach Ansicht der SBB ist dies – sofern sorgfältig definiert - mit dem dynamischen Prinzip des Kulturgutes Eisenbahn vereinbar. Die SBB sind sich allerdings bewusst, dass voreilige Entscheide eine Kandidatur kompromittieren könnten. Die Entscheide sollen daher mit den Instanzen der Denkmalpflege und den Anforderungen einer UNESCO-Kandidatur<sup>14</sup> abgestimmt werden.

Aus der Sicht der kantonalen Denkmalpflege ist die erwähnte Zwischennutzung allerdings nicht zwingend und sollte deshalb angesichts des übergeordneten Interesses des Welterbeprojektes zurückgestellt werden. Es wird vorgeschlagen, in der Anlage das künftige Informationszentrum einzurichten, was ebenfalls eine Zwischennutzung darstellen würde.

<sup>14</sup> im Falle eines positiven Entscheides für die Kandidatur

### **b) Perdita di scambi**

È importante mantenere quanto più possibile inalterato il patrimonio storico della linea del San Gottardo. Proprio in vista di un utilizzo futuro della tratta di montagna del San Gottardo, le modifiche alla topologia dei binari dovranno essere esaminate con cura ed eseguite con moderazione. Le installazioni ferroviarie e i relativi scambi fanno parte del valore storico-tecnologico dell'opera e assumeranno quindi importanza in caso di un futuro sfruttamento multifunzionale della linea (collegamento alla Matterhorn-Gotthard-Bahn, trasporto di merci, utilizzo turistico).

### **c) Risanamento dei ponti**

Il risanamento dei ponti si accompagna spesso all'installazione di un nuovo letto di posa del binario che sporge lateralmente. Ciò può comportare alterazioni costruttive e visive che compromettono le opere architettoniche e che in caso di configurazione inaccurata riducono quindi anche il valore dell'intera tratta. Quello del risanamento è un obbligo al quale però non ci si può sottrarre. Per contro, sono da preferirsi soluzioni innovative e apprezzabili dal punto di vista creativo. Il servizio delle FFS per la tutela dei monumenti ha pertanto nominato un gruppo di lavoro che si occuperà degli aspetti artistici correlati ai ponti storici.

### **d) Rimozione di turbine dalla centrale elettrica di Amsteg**

Nel 1998, lo storico impianto di Amsteg del 1922 è stato sostituito da una nuova centrale elettrica in caverna. E con esso sono state messe fuori servizio anche la vecchia sala turbine, le condotte forzate e la funicolare. Gli impianti sono

ancora perfettamente conservati, anche se con determinate eccezioni. In base alla perizia della Commissione Federale per i Monumenti Storici CFMS e dell'Ufficio Federale della Cultura UFC, questi impianti sono da considerarsi come un monumento tecnico-industriale di rilevanza nazionale e un'importante testimonianza dell'elettrificazione della linea ferroviaria. Nelle intenzioni delle FFS, nella sala turbine verrà installata in un secondo tempo una centrale convertitrice FFS, assicurando così un'ulteriore forma di sfruttamento della linea. Le FFS stanno quindi valutando le possibilità di uno sfruttamento temporaneo razionale, che a seconda delle circostanze può comportare lo smantellamento di una parte delle turbine. Purché definita con cura, secondo il parere delle FFS questa operazione sarebbe compatibile con il principio dinamico della linea ferroviaria come bene culturale. Le FFS sono tuttavia consapevoli che decisioni precipitose potrebbero compromettere una possibile candidatura. Tali decisioni dovranno pertanto essere concordate con gli organi preposti alla cura dei monumenti e condizionate alle esigenze della presentazione di una candidatura all'UNESCO<sup>14</sup>.

Secondo il parere delle autorità cantonali preposte alla protezione dei monumenti storici, tuttavia, il suddetto utilizzo temporaneo non sarebbe indispensabile e dovrebbe pertanto essere rinviato in considerazione degli interessi superiori del progetto di iscrizione nel patrimonio dell'umanità. In base ad una proposta, nell'impianto si potrebbe allestire il futuro centro informazioni, con una soluzione che rappresenterebbe così un'altra forma di utilizzo temporaneo.

<sup>14</sup> in caso di una decisione positiva per la candidatura

### e) Tourismusprojekt Andermatt

Das Tourismusprojekt Andermatt betrifft einen Perimeter, der räumlich nicht direkt in einem Konflikt mit der Gotthardbergstrecke steht. Hingegen ist es wichtig, dass durch die Schaffung und Anwendung entsprechender raumplanerischer Instrumente negative Auswirkungen des Tourismusprojektes auf die umliegenden Dörfer und die Kulturlandschaft ausgeschlossen werden können, um eine Gefährdung der Welterbekandidatur zu vermeiden. Das Tourismusprojekt und die Welterbekandidatur dürften im Idealfalle gegenseitig von Synergien profitieren. Die Kandidatur würde, wie Benno Bühlmann, der kantonale Projektleiter für das Tourismusprojekt, bei Sami Sawiris abgeklärt hat, ideell vom Investor des Tourismusprojektes Andermatt unterstützt.

### f) Künftiger Betrieb der Strecke

Der künftige Betrieb der Scheitellinie nach Eröffnung des Basistunnels ist wichtig für die Aufnahme der Gotthardbergstrecke in die Welterbeliste. Das Denkmal als stillgelegte Linie würde als kulturhistorisches Zeugnis in hohem Masse an Bedeutung verlieren und damit wäre eine Aufnahme äusserst fraglich. Derzeit kann indessen angenommen werden, dass ein Betrieb – wenn auch in reduzierter Form - auch in Zukunft sichergestellt sein wird. Voraussetzung sind die verkehrspolitischen Grundsatzentscheide. Die SBB werden die Strecke betreiben, sofern der entsprechende Verkehr von Bund und Kantonen bestellt wird. Der für eine Kandidatur erforderliche Managementplan wird sich zu dieser Frage äussern müssen.

### g) Rückbau zur einspurigen Strecke

Im Hinblick auf die Nutzung der Gotthardbergstrecke nach Eröffnung der Basislinie sind viele unterschiedliche Varianten denkbar. Auch ein Rückbau auf eine einspurige Strecke wurde schon erwogen. Die Arbeitsgruppe geht davon aus, dass dieses Szenario mit einem so grossen Eingriff in die historische Substanz verbunden wäre, dass ein Aufrechterhalten der Welterbekandidatur unter dieser Voraussetzung als nicht mehr möglich und sinnvoll eingestuft werden müsste. Es dürfte ausgeschlossen sein, dass unter diesen Vorzeichen die Kandidatur von UNESCO und ICOMOS International gutgeheissen würden.



### e) Progetto turistico Andermatt

Il progetto turistico Andermatt riguarda un perimetro che dal punto di vista spaziale non si trova in conflitto diretto con la tratta di montagna del San Gottardo. Per contro, è fondamentale procedere alla creazione e all'applicazione di adeguati strumenti di pianificazione spaziale in grado di escludere eventuali effetti negativi del progetto turistico sui paesi circostanti e sul paesaggio culturale, in modo tale da evitare che questi possano mettere a rischio la candidatura. Idealmente, il progetto turistico e la candidatura per l'iscrizione nel patrimonio dell'umanità potrebbero beneficiare di sinergie reciproche. Come ha spiegato il responsabile cantonale per il progetto turistico Benno Bühlmann a Sami Saviris, la candidatura verrebbe idealmente sostenuta dall'investitore del progetto turistico Andermatt.

### f) Futura gestione della tratta

La futura gestione della linea di valico dopo l'apertura della galleria di base è fondamentale per l'iscrizione della tratta di montagna del San Gottardo nell'elenco del patrimonio mondiale dell'UNESCO. Se la linea venisse dismessa, il monumento storico perderebbe sensibilmente di significato come testimonianza storico-culturale, ponendo un serio interrogativo sulle sue possibilità di ammissione. Al momento si può tuttavia presumere che anche in futuro ne sarà assicurato il funzionamento, seppure in forma ridotta. La premessa consiste nelle decisioni di principio in materia di politica dei trasporti. Le FFS manterranno in funzione la tratta, purché sussista un'adeguata domanda di traffico da parte della Confederazione e dei Cantoni. Il piano di gestione indispensabile per la candidatura deve esprimersi su questo argomento.

### g) Ritorno alla linea a binario unico

Per quanto riguarda lo sfruttamento della tratta di montagna del San Gottardo dopo l'apertura della linea di base possono essere prospettate molte diverse varianti. È già stato preso in considerazione anche un ritorno ad una linea a binario unico. Il gruppo di lavoro ritiene che questo scenario implicherebbe un intervento di tale entità nel tessuto storico da rendere non più possibile e giustificabile un mantenimento della candidatura a queste condizioni. È possibile escludere che, con queste premesse, l'UNESCO e ICOMOS International approverebbero la candidatura.



## Umfang des Kerngebietes

Die Kandidatur, gestützt auf Gutachten, Inventare und einen Managementplan gemäss Richtlinien der UNESCO<sup>15</sup>, lässt verschiedene Möglichkeiten in Bezug auf den Perimeter des Kerngebietes offen. Denkbar ist eine Kandidatur, die sich entweder auf die Bahnlinie an sich beschränkt, die Kulturroute über den Gotthard umfasst oder aus der gesamten Kulturlandschaft am Gotthard besteht.

Grundsätzlich ist es denkbar, nur die Bahnlinie selbst als Weltkulturerbe zu lancieren (siehe A).

Um sich von der Rhätischen Bahn abzugrenzen, sollte indes nach Meinung verschiedener Fachleute<sup>16</sup> angestrebt werden, die Kulturroute über den Gotthard zum Thema der Kandidatur zu machen, deren wichtigster Bestandteil zwar die Gotthardbergstrecke der Bahn darstellt, zu der auch andere Elemente der Passgeschichte am Gotthard wie beispielsweise die Tremola als Relikt der Gotthardkutschenzeit, das Hospiz, die Teufelsbrücke und das Suworowdenkmal

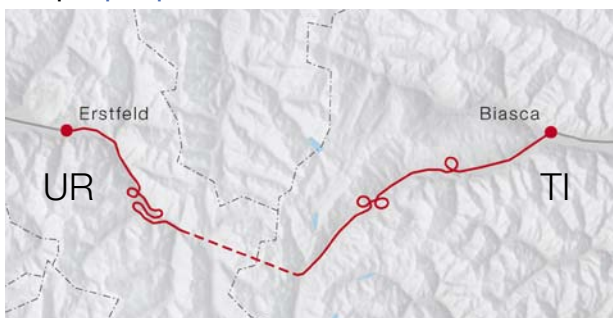
in der Schöllenen, die Säumersiedlung Silenen-Dörfli, ja selbst die bedeutendsten Autobahnbrücken in der Leventina und die Eisenbahnerorte Biasca und Erstfeld gehören könnten (siehe B).

Zu erwägen ist auch der Einbezug militärischer Verteidigungsanlagen, die in einem engen Zusammenhang mit den historischen Verkehrswegen stehen.

Ein noch grossräumigeres Einbeziehen der Kulturlandschaften des Urner Reusstals und der Leventina in den Perimeter des Kernbereichs ist hingegen weder inhaltlich gerechtfertigt noch politisch durchsetzbar (siehe C).

Das einzubeziehende Gebiet ist daher sorgfältig und präzise zu definieren, aber nicht zu weit zu fassen.

### Prinzip A / principio A



Bahnlinie als Weltkulturerbe  
Linea ferroviaria come patrimonio culturale mondiale

### Prinzip B / principio B



Kulturroute über den Gottard als Weltkulturerbe – Vorschlag für das Konzept der Kandidatur  
Itinerario culturale attraverso il San Gottardo - come patrimonio culturale mondiale – proposta per concetto della candidatura

15 Beilage 3c, S. 145

16 Siehe dazu Beilage 2

## Estensione del territorio chiave

La candidatura – basata su perizie, inventari e un piano di gestione conforme alle direttive dell'UNESCO<sup>15</sup> – lascia aperte diverse possibilità in merito al perimetro del territorio chiave. Si può ipotizzare una candidatura che si limiti alla sola linea ferroviaria in sé e per sé, che comprenda la culture route attraverso il San Gottardo oppure che si estenda all'intero paesaggio culturale del San Gottardo.

In linea di massima è concepibile proporre solo la linea ferroviaria stessa come patrimonio dell'umanità (vedere A). Secondo il parere di diversi specialisti<sup>16</sup>, per operare una netta distinzione rispetto alla ferrovia retica si dovrebbe comunque porre al centro della candidatura il tema dell'itinerario culturale attraverso il San Gottardo, la cui componente principale è costituita dalla tratta di montagna della linea del San Gottardo. A questa si potrebbero aggiungere anche altri elementi della storia del Passo del San Gottardo, quali la Tremola (come testimonianza dei tempi delle

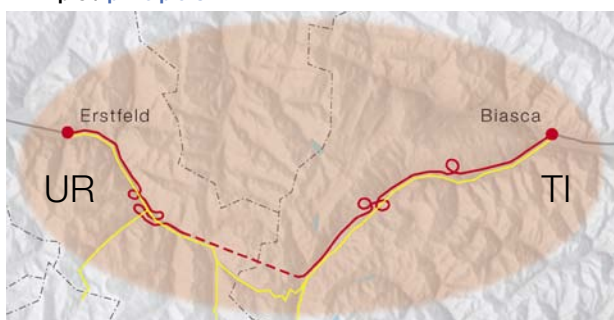
diligenze del San Gottardo), l'Ospizio, il Ponte del diavolo e il Monumento a Suwarow nella Schöllenen, l'insediamento di mulattieri Silenen-Dörfli, gli stessi ponti autostradali più rappresentativi nella Leventina e le località ferroviarie di Biasca ed Erstfeld (vedere B).

Va inoltre considerata la possibilità di inserire anche le opere di difesa militare, strettamente legate alle vie di comunicazione storiche.

Estendere ulteriormente il perimetro del territorio chiave per comprendere il paesaggio culturale della valle del Reuss nel canton Uri e la Leventina, al contrario, non sarebbe né concretamente giustificato né politicamente praticabile (vedere C).

Il territorio da inserire nella candidatura deve pertanto essere definito con precisione e accuratezza, ma non eccessivamente esteso.

### Prinzip C / principio C



Weitergefasste Kulturlandschaft als Weltkulturerbe

Paesaggio culturale definito in modo più ampio come - patrimonio culturale mondiale

<sup>15</sup> Allegato 3c, pag. 145

<sup>16</sup> A questo proposito ved. allegato 2

## Finanzieller Aufwand einer Kandidatur

Gemäss Informationen aus dem BAK<sup>17</sup> wurde für die Kandidatur der Albula-Berninabahn ein Betrag von rund 700'000.— Franken aufgewendet. Hinzu kommen Kosten im Bereich Werbung, die aber mit dem eigentlichen Dossier nichts zu tun haben. Auch jene Leistungen, die von verschiedenen nationalen, kantonalen und kommunalen Amtstellen als Dienstleistungen erbracht wurden, sind in diesem Betrag nicht enthalten, da sie im Zuge der normalen Verwaltungstätigkeit erfolgten und deshalb nicht als zusätzlich kostenwirksam in Erscheinung traten. Die Vertreter des BAK sind aber der Ansicht, dass eine Kandidatur Gotthardbahn eher komplexer wäre und damit etwas höhere Kosten verursachen würde.

Wir gehen deshalb von einem Aufwand von insgesamt rund Fr. 800'000.— für das Kandidatendossier aus. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Anforderungen der UNESCO an das Dossier heute deutlich höher sind als beispielsweise zur Zeit der Aufnahme der Burgen von Bellinzona.

Nachfolgend eine approximative Zusammenstellung der, aufgrund von aktuellen Erfahrungswerten, anzunehmenden Kosten. Nicht in diesem Betrag enthalten ist die Vorleistung des durch die SBB erstellten Inventars, das unabhängig der Welterbefrage erarbeitet wurde.

Kosten	Projektphase I*	Projektphase II**	Gesamtprojekt
Projektleitung ca, 60%-70%	Fr. 120'000.—	Fr. 240'000.—	Fr. 360'000.—
25 auswärtige Gutachten à Fr. 15'000.—	Fr. 125'000.—	Fr. 250'000.—	Fr. 375'000.—
Spesen, Kommissionsgelder, Druckkosten	Fr. 20'000.—	Fr. 45'000.—	Fr. 65'000.—
<b>Total</b>	<b>Fr. 265'000.—</b>	<b>Fr. 535'000.—</b>	<b>Fr. 800'000.—</b>

An diesen Kosten würde sich – soweit die Praxis – nebst den Kantonen und der SBB auch das Bundesamt für Kultur BAK mit maximal Fr. 200'000.— beteiligen<sup>18</sup>. Hingegen ist vom BAV nichts zu erwarten. Ebenso wird sich das BAFU,

das die Kandidatur zwar ideell unterstützen würde<sup>19</sup>, nicht an den Kosten beteiligen. Der Kostenteiler könnte damit folgendermassen aussehen:

Kostenteiler (Vorschlag)	Projektphase I*	Projektphase II**	Gesamtprojekt
Kanton URI	Fr. 66'250.—	Fr. 133'750.—	Fr. 200'000.—
Kanton Tessin	Fr. 66'250.—	Fr. 133'750.—	Fr. 200'000.—
SBB	Fr. 66'250.—	Fr. 133'750.—	Fr. 200'000.—
Bund (BAK) <sup>20</sup>	Fr. 66'250.—	Fr. 133'750.—	Fr. 200'000.—
<b>Total</b>	<b>Fr. 265'000.—</b>	<b>Fr. 535'000.—</b>	<b>Fr. 800'000.—</b>

17 Siehe Beilage 2, Gespräch mit Oliver Martin

18 Siehe Beilage 2, Ausführungen von Oliver Martin

19 Siehe Beilage 2, Ausführungen von Franz-Sepp Stulz

20 Finanzierung evtl. erst nach Abschluss der Kandidatur

\* Vorphase, max. 1 Jahr (Vorbereitung, Vorabklärung)

\*\* Hauptphase, max. 2 Jahre (Durchführung)



## Costo finanziario di una candidatura

Secondo informazioni dell'UFC<sup>17</sup>, il costo della candidatura delle linee dell'Albula e del Bernina ammonterebbe a circa 700'000.— franchi. A questi vanno aggiunti i costi da sostenersi in ambito pubblicitario, che tuttavia non hanno nulla a che fare con il dossier vero e proprio. In questa somma non vengono considerati nemmeno i contributi forniti dai vari uffici amministrativi nazionali, cantonali e comunali sotto forma di servizi, in quanto rientrano nell'ambito delle normali attività amministrative e pertanto non comportano costi addizionali. I rappresentanti dell'UFC sono tuttavia dell'opinione che una candidatura della Linea del San Gottardo sia molto più complessa e che comporti quindi costi un po' più elevati.

Riteniamo quindi che per il dossier di candidatura sia opportuno partire da una somma di circa Fr. 800'000.—. A questo proposito va considerato che i requisiti imposti attualmente dall'UNESCO per quanto riguarda il dossier sono molto più elevati di quanto non fossero ad esempio ai tempi dell'ammissione dei castelli di Bellinzona.

Di seguito riportiamo un prospetto approssimativo dei costi da sostenere sulla base di valori empirici attuali. Nella stima non è compresa la prestazione anticipata dell'inventario redatto dalle FFS, che è stato elaborato autonomamente e non ai fini della candidatura.

Costo	Fase di progetto I*	Fase di progetto II**	Progett complessivo
Direzione del progetto per tre anni al 60%-70%	Fr. 120'000.—	Fr. 240'000.—	Fr. 360'000.—
25 perizie indipendenti a Fr. 15'000.—	Fr. 125'000.—	Fr. 250'000.—	Fr. 375'000.—
Spese, diritti di commissione, costi di stampa	Fr. 20'000.—	Fr. 45'000.—	Fr. 65'000.—
<b>Totale</b>	<b>Fr. 265'000.—</b>	<b>Fr. 535'000.—</b>	<b>Fr. 800'000.—</b>

Oltre ai Cantoni e alle FFS, a questi costi parteciperebbe – in pratica – anche l'Ufficio Federale della Cultura UFC, con un contributo massimo di Fr. 200'000.—<sup>18</sup>. Da parte dell'UFT non possiamo invece aspettarci alcun aiuto. Anche

l'UFAM, che pure sosterebbe idealmente la candidatura<sup>19</sup>, non parteciperà in alcun modo ai costi. La suddivisione dei costi potrebbe quindi configurarsi come segue:

Suddivisione dei costi (proposta)	Fase di progetto I*	Fase di progetto II**	Progetto complessivo
Canton Uri	Fr. 66'250.—	Fr. 133'750.—	Fr. 200'000.—
Canton Ticino	Fr. 66'250.—	Fr. 133'750.—	Fr. 200'000.—
FFS	Fr. 66'250.—	Fr. 133'750.—	Fr. 200'000.—
Confederazione (UFC) <sup>20</sup>	Fr. 66'250.—	Fr. 133'750.—	Fr. 200'000.—
<b>Totale</b>	<b>Fr. 265'000.—</b>	<b>Fr. 535'000.—</b>	<b>Fr. 800'000.—</b>

17 Ved. allegato 2, colloquio con Oliver Martin

18 Ved. allegato 2, argomentazioni di Oliver Martin

19 Ved. allegato 2, argomentazioni di Franz-Sepp Stulz

20 Finanziamento ev. solo dopo la conclusione della candidatura

\* Fase preliminare, mass. 1 anno (Preparazione, accertamenti preliminari)

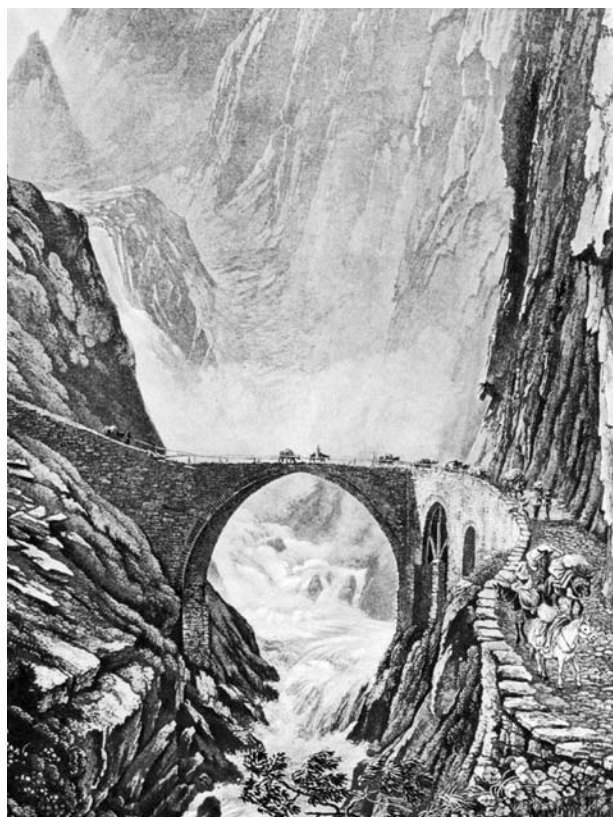
\*\* Fase principale, mass. 2 anni (Esecuzione)

## Schritte im Hinblick auf eine definitive Lancierung der Welterbekandidatur

In diesem Papier ist es nicht möglich und auch nicht sinnvoll, die Projektschritte bereits detailliert festzulegen. Die Arbeitsgruppe beschränkt sich deshalb auf die Nennung der grundlegenden Punkte für die Erarbeitung des Dossiers. Es wird empfohlen, etappiert vorzugehen: Eine Vorphase soll dazu dienen, die Grundlagen, die Machbarkeit und die Ausgestaltung eines Profils für eine Kandidatur vertieft abzuklären. Danach kann die Kandidatur definitiv lanciert und in einer Hauptphase - mit der Chance auf Erfolg - ausgearbeitet und eingereicht werden.

Folgende Schritte müssten aus Sicht der Arbeitsgruppe im Hinblick auf die öffentliche Lancierung eine Welterbekandidatur seitens der beiden Kantone Uri und Tessin in die Wege geleitet werden

- Grundsatzentscheid beider Regierungen
- Erstellen eines Vorgehenskonzeptes und eines Termin-Finanzierungs- und Etappenplanes
- Beschlussfassung der Kredite für die Ausarbeitung des Dossiers der Vorphase (u.a. mit ersten Fachgutachten, Erarbeitung Bericht und Antrag für weitere Entscheide)
- Schaffung eines Steuerungsausschusses, dem je ein Vertreter beider Kantone, des BAK und der SBB angehören sollten<sup>21</sup>
- Bestimmen eines Projektkoordinators oder einer Projektkoordinatorin<sup>22</sup>



<sup>21</sup> Siehe dazu Beilage 2, Besprechung mit Johann Mürner

<sup>22</sup> Sei es als zeitlich beschränkte Anstellung oder als extern zu vergebender Auftrag

## Passi in vista di un lancio definitivo della candidatura di patrimonio mondiale dell'umanità

In questo documento non è possibile e nemmeno opportuno definire nel dettaglio i diversi passi del processo. Il gruppo di lavoro si limita pertanto a citare quelli che a suo avviso sono i punti principali nel quadro dell'elaborazione del dossier. Si consiglia un procedimento a tappe: una fase preliminare deve servire a chiarire approfonditamente le basi, la fattibilità e la conformazione di un profilo per una candidatura. Dopo si può lanciare definitivamente la candidatura, elaborandola e presentandola nella fase principale - con la chance di riscuotere successo.

Dal punto di vista del gruppo di lavoro, in vista del lancio pubblico di una candidatura per l'iscrizione nell'elenco del patrimonio dell'umanità da parte dei cantoni Uri e Ticino, si dovrebbe procedere a mettere in atto i seguenti passi:

- Decisione di massima dei due governi
- Preparazione di un concetto procedurale e di un piano delle scadenze, di finanziamento e delle tappe
- Delibera dei crediti per l'elaborazione del dossier della fase preliminare (tra l'altro con prime perizie, elaborazione della relazione e delle domande per le ulteriori decisioni)
- Creazione di un comitato di gestione, comprendente un rappresentante di ciascun Cantone, dell'UFC e delle FFS<sup>21</sup>
- Nomina di un coordinatore o di una coordinatrice del progetto<sup>22</sup>



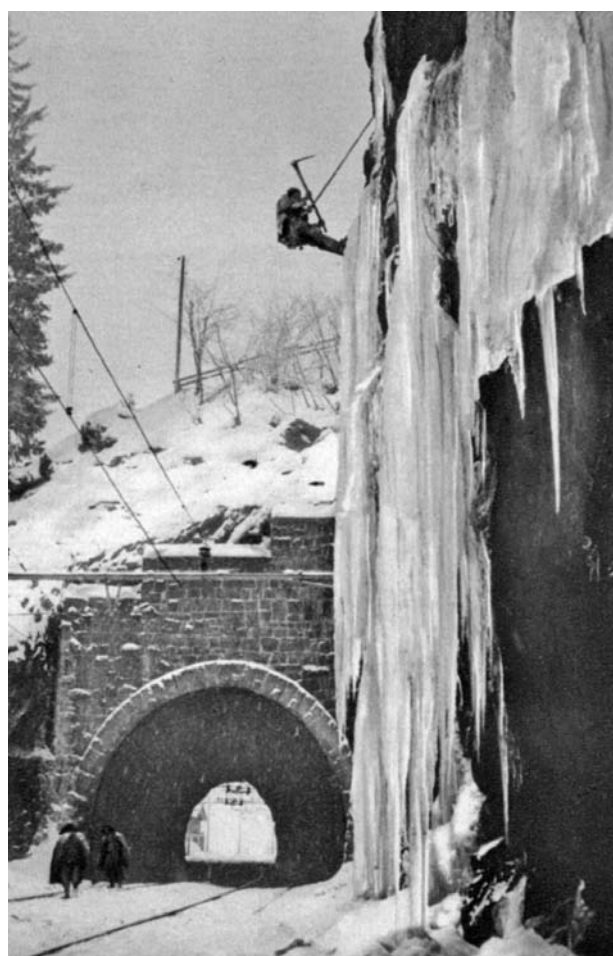
21 A questo proposito ved. allegato 2, colloquio con Johann Mürner

22 Con assunzione a tempo determinato o come incarico assegnato esternamente

## Schritte nach der Lancierung bis zur Kandidatur

- Definition des Kerngebietes und der Umgebungszone, Ueberprüfen des Vorgehenskonzeptes
- Aufnahme in die «liste indicative»
- Benennung sämtlicher Fachdossiers und Gutachten in Absprache mit den Bundesstellen<sup>23</sup>
- Beschluss der Kredite für die Hauptphase
- Erteilung der Aufträge zur Erarbeiten der Gutachten für die Hauptphase an nationale und internationale Fachpersönlichkeiten
- Abklärungen zuhanden der Dossiers durch die inhaltlich betroffenen Amtstellen des Bundes, der beiden Kantone und der Gemeinden<sup>24</sup>
- Ausarbeiten eines Managementplans
- Regelmässiges Informieren der Öffentlichkeit
- Lobbyarbeit durch die Bundesstellen bei der UNESCO in Absprache mit den betroffenen Kantonen
- Einreichen der Kandidatur

Diese Aufzählung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit und kann noch wesentliche Änderungen erfahren. Wichtig erscheint der Arbeitsgruppe, dass während der gesamten Projektphase eine enge Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Kultur BAK besteht, die über den Steuerungsausschuss sichergestellt werden kann.



<sup>23</sup> Erfahrungsgemäss rund 25 auswärtige Gutachten, von denen nur ein Teil für die Phase I erforderlich ist  
<sup>24</sup> Denkmalpflege, Raumplanung, Landschaftsschutz, Naturschutz, öffentlicher Verkehr, etc

## Passi successivi al lancio fino alla candidatura

- Definizione del territorio chiave e della zona circostante, verifica del concetto procedurale
- Iscrizione nella «lista propositiva»
- Definizione di tutti i dossier specialistici e delle perizie d'accordo con gli uffici federali<sup>23</sup>
- Delibera sui crediti concernenti la fase principale
- Conferimento degli ordini di elaborazione delle perizie per la fase principale ad esperti di fama nazionale e internazionale
- Accertamenti da parte degli uffici amministrativi di competenza della Confederazione, dei due cantoni e dei comuni<sup>24</sup>
- Elaborazione di un piano di gestione
- Iniziative di informazione regolare del pubblico
- Attività lobbistica in seno all'UNESCO da parte degli uffici federali in accordo con i Cantoni interessati
- Presentazione della candidatura

Questo elenco non intende essere completo e può subire ancora notevoli modifiche. Il gruppo di lavoro ritiene importante che, durante l'intera fase di progetto, sussista una stretta collaborazione con l'Ufficio federale della cultura UFC, che può essere assicurata dal comitato dirigente.



<sup>23</sup> Per esperienza circa 25 perizie indipendenti, delle quali solo una parte è necessaria per la fase I

<sup>24</sup> Tutela dei monumenti storici, pianificazione territoriale, tutela del paesaggio, tutela dell'ambiente, viabilità pubblica, ecc.

## Abschliessende Feststellungen

Eine Kandidatur der Kulturroute Gotthard mit dem wichtigen Element der Gotthardbergstrecke zur Aufnahme in die Welterbeliste der UNESCO ist inhaltlich gerechtfertigt, auch wenn die Linie in der Studie «Railways as world heritage sites»<sup>25</sup> fehlt. Diese Meinung wird von allen Fachleuten, insbesondere aber auch vom Bundesamt für Kultur geteilt.

Es wird empfohlen, etappiert vorzugehen: Eine Vorphase soll dazu dienen, die Grundlagen, die Machbarkeit und die Ausgestaltung eines Profils für eine Kandidatur vertieft abzuklären. Danach kann die Kandidatur definitiv lanciert und in einer Hauptphase - mit der Chance auf Erfolg - ausgearbeitet und eingereicht werden.

Da erst wenige Bahnen auf der Welterbeliste stehen, können die Chancen einer Kandidatur im Grundsatz als gut eingeschätzt werden. Unklar bleibt die Auswirkung der bereits weiter fortgeschrittenen Kandidatur der Rhätischen Bahn auf das Gotthard-Dossier. Niemand kann hier eine Prognose wagen, es findet sich aber auch niemand, der deshalb von einer Kandidatur abraten würde. Ein inhaltlich

und zeitlich sorgfältig abgestimmtes Vorgehen ist bedeutsam und sollte möglich sein. Um die Risiken klein zu halten, soll die Vorphase genutzt werden, um mit Fachgutachten Grundlagen und vermehrte Sicherheit zu schaffen und damit bei der UNESCO zu sondieren, bevor das gesamte Dossier erstellt worden ist.

Um sich von der Rhätischen Bahn abzugrenzen und die Chancen zu wahren, wird empfohlen, nicht allein die Bahnlinie der Gotthardbergstrecke, sondern die Kulturroute über den Gotthard zum Thema der Bewerbung zu machen. Der Perimeter des Kerngebietes soll indessen nicht zu weit gezogen werden.

Das Bundesamt für Kultur BAK unterstützt die Kandidatur. Es ist zentraler Ansprechpartner der betroffenen Kantone und gleichzeitig Schaltstelle zur UNESCO. Es wird voraussichtlich einen Beitrag bis Fr. 200'000.— an die Ausarbeitung des Dossiers leisten und die notwendige Lobbyarbeit bei der UNESCO und bei ICOMOS International betreiben. Eine Aufnahme ist nicht vor 2010/2011 möglich.

Altdorf und Bellinzona, 15. Dezember 2006

Marco Molinari

Eduard Müller

Toni Häfliger

## Osservazioni conclusive

Sebbene non elencata nello studio «Railways as world heritage sites»<sup>25</sup>, l'itinerario culturale del Gottardo con l'importante elemento della tratta di montagna del San Gottardo possiede tutte le caratteristiche necessarie per candidarsi ad essere iscritto nell'elenco del patrimonio mondiale dell'UNESCO. Questa opinione è condivisa da tutti gli esperti, ma in particolare anche dall'Ufficio Federale della Cultura.

Si consiglia un procedimento a tappe: una fase preliminare deve servire a chiarire approfonditamente le basi, la fattibilità e la conformazione di un profilo per una candidatura. In seguito si può lanciare definitivamente la candidatura, elaborandola e presentandola nella fase principale - con la chance di riscuotere successo.

Poiché nell'elenco del patrimonio dell'umanità non rientrano che poche linee ferroviarie, in linea di massima le probabilità di successo di una candidatura sono da considerarsi buone. Rimane tuttavia da chiarire in che modo la candidatura in stadio già avanzato della ferrovia retica possa influire sul dossier del San Gottardo. A questo proposito nessuno potrebbe azzardare una prognosi, ma è altrettanto vero che nessuno consiglierebbe di astenersi dal presentare la

candidatura. Un modo di procedere accuratamente concorde cronologicamente e per contenuto è importante e dovrebbe poter essere possibile. Per limitare i possibili rischi, la fase preliminare dovrebbe essere utilizzata per creare con perizie specialistiche maggiore sicurezza e quindi per effettuare dei sondaggi presso l'UNESCO, prima di procedere alla redazione del dossier completo.

Per distinguersi nettamente dalla ferrovia retica e salvaguardare le probabilità di successo, si consiglia di incentrare la candidatura non solo sulla linea ferroviaria della tratta di montagna del San Gottardo, ma anche sull'itinerario culturale attraverso il San Gottardo. Il perimetro del territorio chiave definito non deve tuttavia essere troppo esteso.

L'Ufficio Federale della Cultura UFC sostiene la candidatura. Si tratta del referente centrale dei Cantoni coinvolti e allo stesso tempo dell'interfaccia con l'UNESCO. Questo ufficio contribuirà presumibilmente alla redazione del dossier con una somma fino a Fr. 200'000.— e si occuperà di svolgere la necessaria attività lobbistica in seno all'UNESCO e a ICOMOS International. L'iscrizione non potrà avvenire prima del 2010/2011.

Altdorf e Bellinzona, 15 dicembre 2006

Marco Molinari

Eduard Müller

Toni Häfliger

## Impressum

### Arbeitsgruppe / gruppo di lavoro

#### **Eduard Müller**

#### **Leitung der Arbeitsgruppe / Direzione del gruppo di lavoro**

Denkmalpfleger des Kantons Uri  
Klausenstrasse 4  
6460 Altdorf  
Tel. 041 875 28 82

#### **Marco Molinari**

Capo staff della Divisione dello sviluppo  
territoriale e della mobilità  
Dipartimento del Territorio  
Repubblica e Cantone Ticino  
Viale Stefano Franscini 17  
6500 Bellinzona  
Tel. 091 814 37 65

#### **Toni Häfliger**

Architekt/ Planer SIA SWB FSU  
Schweizerische Bundesbahnen SBB  
Leiter der der Fachstelle für Denkmalschutzfragen  
Schanzenstrasse 5  
3000 Bern 65  
Tel. 051 220 32 87

