

Forschungsbericht

Forschungsklasse UNESCO-Welterbe
Leitung: Ulrike Wesch

Thema des Forschungsprojekts:

Nächster Halt Welterbe?

Die österreichische Semmeringbahn als Anregung für den japanischen Tōkaidō-Shinkansen

vorgelegt von:


Felix Maximilian Krause

Fachrichtung:


Promotionsstudium
Japanologie

Inhaltsverzeichnis

I.	Einleitung	1
II.	Theoretische und thematische Einbettung	2
III.	Ergebnisse	
1.	Die Grenzen des Welterbes Semmeringbahn	3
1.1.	Die Grenzen des Tōkaidō-Shinkansen	4
2.	Der Zusammenhalt des Welterbes Semmeringbahn	5
2.1.	Der Zusammenhalt des Tōkaidō-Shinkansen	6
3.	Die Sichtbarkeit des Welterbes Semmeringbahn	8
3.1.	Die Sichtbarkeit des Tōkaidō-Shinkansen	9
4.	Konflikte des Welterbes Semmeringbahn und die Übertragung auf die Situation in Japan	10
IV.	Fazit	12

I. Einleitung

Der Tōkaidō-Shinkansen – der erste Hochgeschwindigkeitsreisezug der Welt, der pünktlich zu den Olympischen Spielen in Tokyo im Jahr 1964 eröffnet wurde und damit zahlreiche andere Eisenbahnprojekte inspiriert hat. Technologiehistorische spricht einiges dafür, dass der Tōkaidō-Shinkansen als technologische Innovation in das Register des UNESCO-Weltkulturerbes eingetragen ist, doch dies ist noch nicht geschehen. Wie dies in Zukunft geschehen könnte und welche erfolgreichen Beispiele man hierfür anwenden könnte, stellt die Kernfrage dieses Forschungsprojektes dar. Hierbei steht dem Shinkansen¹ die Semmeringbahn in Österreich zur Verfügung, die als erste Eisenbahn der Welt zum Weltkulturerbe erklärt wurde und damit ein Beispiel bieten kann, wie Eisenbahnen auf die Welterbeliste kommen können. Dabei ist es nicht nur wichtig, die Gemeinsamkeiten der beiden Projekte zu erkennen, sondern auch die Unterschiede herauszuarbeiten, da es sich bei der Semmeringbahn schließlich um eine Gebirgsbahn, beim Shinkansen allerdings um einen Hochgeschwindigkeitszug handelt. Von einer vollständigen Anwendbarkeit des Ernennungsprozesses und des Umfelds der Semmeringbahn auf den Shinkansen wird daher nicht ausgegangen; es ist viel mehr methodisch herauszuarbeiten, wie sich die Semmeringbahn als praktisches Beispiel heranziehen lässt. Im Zentrum stehen dabei die Theorien der Heritagescape nach Mary-Catherine E. Garden², die unter den drei Grundbegriffen Grenzen, Zusammenhalt und Sichtbarkeit Erbelandschaften beschreibt und ihre Welterbeeigenschaften dadurch herausarbeitet. Eine Anwendung dieser Kategorien auf die Semmeringbahn und die daran anschließende Transferleistung auf den Shinkansen soll dann aufzeigen, welche Eckpunkte man bei der Bewerbung den Shinkansens als Welterbe beachten sollte. Auch ein darüberhinausgehender Blick auf die Konflikte, die sich auch heute noch in Semmering zeigen, ist dabei ein wichtiger Hinweis für die Situation in Japan, bei der sich ähnliche Probleme beobachten lassen. So ergibt sich am Ende ein umfangreiches Fazit, das der Welterbezukunft des Shinkansens beistehen kann.

Zu Beginn des Projekts steht dabei die Feststellung der Zustände vor Ort in Japan und in Österreich. Auch ein genauerer Blick auf den tatsächlichen Zustand des Shinkansen als Erbe ist hier sehr lohnenswert, da es keineswegs gar keine Absichten gab und gibt, den Zug als Erbe zu registrieren. Neben der Betrachtung Japans ist dabei der erweiterte Kontext in Österreich ebenfalls von großer Bedeutung. Nachdem dies geklärt ist, werden die drei Faktoren Grenzen, Zusammenhalt und Sichtbarkeit theoretisch erklärt, bevor die Anwendbarkeit auf die Semmeringbahn und den Shinkansen auf den Prüfstand gestellt wird. Danach werden auch die Probleme in diesen Kontext gesetzt, um das letztendliche Fazit umfassend formulieren zu können.

Mit diesem Aufbau und dem theoretischen Unterbau kann deutlich gemacht werden, in welcher Form die Semmeringbahn als Vorbild für den Tōkaidō-Shinkansen dienen kann und welche Grenzen sich in der Vergleichbarkeit auftun. Ein derart gezeichnetes realistisches Bild kann dabei dem weiteren Erbewertungsprozess des Shinkansens einen Arbeitsansatz bieten.

1 Der Lesbarkeit halber wird im Folgenden meist nur „Shinkansen“ geschrieben, aber der Tōkaidō-Shinkansen gemeint.

2 Da nur wenige Verweise auf Quellen und Literatur unternommen werden, befinden sich die Angaben zu den verwendeten Werken nur im Anhang.

II. Thematische und theoretische Einbettung

Dieses Forschungsprojekt beschäftigt sich mit zwei Stätten, nämlich der Semmeringbahn und dem Shinkansen, wobei erstere schon in der UNESCO-Weltkulturerbeliste eingetragen ist, während zweitere in Zukunft eingetragen werden soll. Die Semmeringbahn wurde im Jahr 1998 als UNESCO-Welterbe registriert. Die hierfür angewendeten Kriterien des Erbes waren Kriterium II („*The Semmering Railway represents an outstanding technological solution to a major physical problem in the construction of early railways*“) sowie Kriterium IV („*With the construction of the Semmering Railway, areas of great natural beauty became more easily accessible and as a result these were developed for residential and recreational use, creating a new form of cultural landscape*“). Das Besondere an der Eintragung ist, dass es der weltweit erste Fall einer Eisenbahn ist, die zum Welterbe wird. Dies hatte unter anderem zur Folge, dass Eisenbahnen von der UNESCO nicht nur im Vornherein, sondern auch im Nachhinein diskutiert wurden und es zu einer Eintragung mehrerer, weiterer Bahnen kam. Dies zeigt sich unter anderem in der von ICOMOS veröffentlichten Studie „*Railways as World Heritage Sites*“ von Anthony Coulls, Colin Divall und Robert Lee aus dem Jahr 1999, die sich mit den Möglichkeiten der Eintragung beschäftigte und den Weg für weitere Welterbebahnen bereitete. Interessanterweise wurde diese Studie auch von der österreichischen Regierung finanziert, die damit eine Förderung der Bahnsysteme innerhalb der UNESCO bewirkte. Eine der in der Studie besprochenen Bahnen, nämlich die Darjeeling Himalayan Railway, wurde im selben Jahr im Rahmen eines Sets aus mehreren Bergbahnen im Himalaya auch zum Welterbe erklärt.

Der Tōkaidō-Shinkansen wurde, wie bereits erwähnt, im Jahr 1964 eröffnet und war nur der erste eines größeren Shinkansen-Netztes, das sich innerhalb Japans entwickelt hatte und weiter entwickelt. Er ist, anders als die Semmeringbahn, bisher noch kein Erbe, auch wenn es seit dem Ende der 1990er Jahre Überlegungen gibt, wie er zum Welterbe werden kann. Diese bewegten sich jedoch lange Zeit auf privater oder regional-öffentlicher Ebene wie dem *Thinktank Setouchi* und gelangten nicht zu genügend Aufmerksamkeit, um auf nationaler Ebene in den Erbeernennungsprozess zu gelangen. Erst in der zweiten Hälfte der 2010er Jahre wurde die Aufmerksamkeit schließlich so groß, dass ein akademisch gestütztes Projekt zur Idee „20 ausgewählte Erbe Japans des 20. Jahrhunderts“ (*Nihon no nijūseiki isan nijūsen* 日本の20世紀遺産20選) wurde, das ein Set von 21 ausgewählten Erbestätten darstellt, die zum Welterbe ernannt werden sollen und in dem der Tōkaidō-Shinkansen ein Teil ist. Dieses Projekt ist derzeit auf der Tentativliste von ICOMOS Japan (siehe Anhang für die Informationspräsentation). Diese Idee der Ernennung als Set entstammt sicherlich der Erfahrung aus den 2000er und 2010er Jahren, in dem in mehreren Prozessen verschiedene Sets, so etwa die „Stätten der industriellen Revolution in der Meiji-Zeit“ oder die „Verborgenen christlichen Stätten in der Region Nagasaki“, erfolgreich zum Welterbe ernannt wurden. Die Zusammenfassung als Set kann jedoch als kritisch betrachtet werden, da die Zusammenhänge der einzelnen Bestandteile teilweise konstruiert wirken. Der Shinkansen hat hierbei durchaus das Potenzial, alleinstehend zum Erbe zu werden, womit sich in diesem Projekt beschäftigt werden soll. Die Semmeringbahn als

erfolgreich ernannte, alleinstehende Bahn kann dabei als Vergleich dienen.

Die wesentliche Methodik des Vergleichs in diesem Fall ist das Modell der Heritagescape von Mary-Catherine E. Garden. Diese ist im Rahmen eines Aufsatzes im Sammelband „Heritage Studies. Methods and Approaches“ von Marie Louise Stig Sørensen und John Carman veröffentlicht worden. Der Band zeichnet sich dabei dadurch aus, dass er sich in den drei Kategorien Text, Personen und Dinge einerseits mit einem breiten Spektrum der Heritage Studies befasst, andererseits aber auch verschiedene Methoden in der Tiefe beleuchtet und damit einen unschätzbaren Wert für weiterberelevante Forschung hat. Die Heritagescape, auf Deutsch also etwa Erbelandschaft, besteht dabei aus einem Ansatz, die sich mit Landschaften als Erbestätte befasst und versucht, diese in einen untersuchbaren Rahmen zu bringen. Hierbei sind die drei Grundbegriffe Grenzen, Zusammenhalt und Sichtbarkeit die Werkzeuge zur Arbeit. Die Grenzen sind dabei eben jene Linien, die das Erbe auf physische und nicht-physische Weise begrenzen, gleichzeitig aber auch die Zugangspunkte zum Erbe, wieder physisch und nicht-physisch, festlegen. Der Zusammenhalt bezeichnet die verbindenden Wirkungen innerhalb des Erbes, die das Erbe entweder zusammenhalten oder lose wirken lassen. Die Zusammenarbeit unter den einzelnen Elementen ist dabei ein wichtiger Aspekt. Die Sichtbarkeit ist als letzter Punkt die Frage nach der physischen und kulturellen Sichtbarkeit des Erbes sowohl in der Erbelandschaft als auch nach außen. Hier spielt die Vergangenheit des Erbes und ihre Präsenz eine wichtige Rolle. Eine Anwendung dieser drei Kategorien sowohl auf die Semmeringbahn als auch den Shinkansen wird aufzeigen, inwiefern die Semmeringbahn als Vorbild dienen kann und welche Lehren sich für den Shinkansen ziehen lassen. Die Untersuchung geschah im Rahmen einer etwa zweiwöchigen Forschungsphase im Sommer 2020 in Österreich sowie einer vorbereiteten Forschungsphase im März 2020 in Japan. Im Rahmen von teilnehmenden Beobachtungen und Begehungen der Stätten konnten die angedachten Theorien und Methoden angewandt und einige Ergebnisse festgehalten werden. Diese werden im Folgenden präsentiert.

III. Ergebnisse

1. Die Grenzen des Welterbes Semmeringbahn

Zuerst war der Aspekt der Grenzen bei der Semmeringbahn und dem Tôkaidô-Shinkansen zu betrachten. Für Semmering lässt sich feststellen, dass sowohl Siedlungen als auch Tourismus wichtige Faktoren für das Erbe vor Ort sind. Dies liegt auch am historischen Kontext der Eisenbahnstrecke. So zeigt sich eine wechselseitige Wirkung entlang der Strecke. Die Semmeringbahn wurde als Teil der Südbahn als Verbindung zwischen Niederösterreich und dem heutigen Italien gebaut und im Jahr 1854 eröffnet. Sie überwindet den Semmeringpass und stellte zur Bauzeit daher eine große Herausforderung dar, die zu jener Zeit in dieser Form noch nicht bewältigt worden war. Der Bau erforderte daher einiges an Zeit, Personal und Material. Die langsam fortschreitende Baustelle orientierte sich dabei einerseits an bereits bestehenden Siedlungen wie Müzzuschlang am Beginn der Strecke. Die Siedlungen bewirkten also das Ent-

stehen der Strecke und führten damit raumbestimmend auch zu den Grenzen. Der „Verein der Freunde der Semmering Bahn“ beschreibt diese Räume in einer Karte als lokale Umgebungen, historische Siedlungsgebiete, touristische Gebiete sowie entferntere, aber noch verbundene Siedlungsgebiete. Jene Gebiete, die zur Entstehung der Strecke führten, waren dabei bereits bestehende Siedlungen sowie auch die touristischen Gebiete gerade in Form von skitauglichen Bergen. Diese waren zum Zeitpunkt der Einführung der Strecke zwar noch wenig genutzt, besaßen jedoch genug Attraktivität, dass die Strecke zum zukünftigen Tourismustransport gedacht werden konnte. Andererseits führte die Strecke wiederum aber auch zu weiterer Besiedlung. Gerade der Tourismus war hier ein einflussreicher Faktor, der zum Beispiel im Bereich der Siedlung Semmering ein umfangreiches Angebot an Hotels, Versorgung und Skigebieten entstehen ließ. Auch dies definierte die Räume, indem das touristische Angebot bis zu einem bestimmten Punkt entlang der Strecke ausgebildet wurde. Durch diese wechselseitige Raumdefinierung entstanden gleichzeitig auch Grenzen, an denen die Nutzung der Erbelandschaft aufhört. Die Grenzen sind also nicht einfach entlang der Strecke zu sehen, sondern müssen in den jeweiligen Nutzungs- und Besiedlungskontexten gesehen werden. Diese Charakteristik der Eisenbahnstrecke bestimmt auch die Zugänge, die sich eben nicht an den Grenzen, sondern mitten in der Erbelandschaft befinden und durch die Bahnhöfe repräsentiert werden. Durch sie erhalten Bewohner und Besucher Zugang zur Erbelandschaft von außen, wobei die Überschreitung der Grenzen keinerlei Auswirkung hat. Es besteht also eine Trennung zwischen Grenzen und Zugängen. Diese Besonderheiten einer Welterbe-Eisenbahnstrecke zeigen sich an der Semmeringbahn besonders gut, da sie durch ihre lange Geschichte wechselseitige Wirkungen zeigt und sich die einzelnen Faktoren besonders deutlich erkennen lassen.

1.1. Die Grenzen des Tōkaidō-Shinkansen

Die Untersuchung der Grenzen des Shinkansens gestalteten sich ähnlich wie die der Semmeringbahn. Dabei war zu Beginn auffällig, dass schon die in Österreich zu beobachtenden Zonen in ähnlicher Weise auch in Japan bestehen. Auch hier bestimmen Siedlungen und Tourismus die Zonen entlang der Strecke, wobei der Aspekt der historischen Besiedlung in den Hintergrund tritt. Dies liegt vor allem daran, dass schon vor dem Shinkansen eine alte Hauptstrecke bestand und daher keine relevanten Siedlungen entlang der Strecke entstanden sind. Hier lässt sich höchstens der Neubau von Büros und Hotels in schon existierenden Siedlungen, also Städten, beobachten. Dies entspricht auch einer der Hauptfunktionen des Shinkansens, der unter anderem die Städte Tokyo, Yokohama, Nagoya, Kyoto und Osaka verbindet und damit den Transport in Ballungsräumen mit insgesamt über zwanzig Millionen Menschen übernimmt. Die Siedlungsräume bestimmen also auch hier die Erbelandschaft, auch wenn der Einfluss der Siedlungen entlang der Strecke durch die bereits erwähnte, bestehende Strecke nur begrenzt gesehen werden kann. Der Aspekt des Tourismus zeigt sich ebenfalls entlang des Shinkansens. Hierbei ist zu beobachten, dass sich die Strecke teilweise an touristischen Zielorten orientiert. Dies hat vor allem politische Gründe, da Präfekturgouverneure dem Bau manchmal nur dann

zugestimmt hatten, wenn bestimmte Bahnhöfe realisiert wurden. Beispiele hierfür sind die Bahnhöfe Atami, eine für ihre heiße Quellen touristisch bekannte und viel besuchte Stadt, sowie Shin-Fuji, dem dem Berg Fuji am nächsten gelegenen Shinkansen-Bahnhof. Auch hier ist also interessant, dass der touristische Raum den Shinkansen lenkt und damit auch die Welterbezone bestimmt, die wiederum ganz klare, touristische Prägungen bekommt. Die Zugänge zum Erbe funktionieren, wie auch schon bei der Semmeringbahn, über die Bahnhöfe. Die gerade erwähnten, touristischen Attraktionen machen dies besonders deutlich, sind sie doch das erste, was man sieht, wenn man mit dem Shinkansen ankommt. Einen besonderen Unterschied zur Semmeringbahn gibt es allerdings: Die Shinkansenbahnhöfe sind immer auch Umstiegsstationen, man nutzt sie also teilweise nur für ein Stück der Anreise, bei der im Vor- und oder oder Nachlauf ein weiterer Zug genutzt wird. Für die Semmeringbahn als einzelne Bahnstrecke ohne parallele Alternativen gilt dies nur überaus beschränkt. Es entsteht beim Shinkansen also eine besonders intensive Form des Zugangs, die die gesamte Erbezone verbindet und zugänglich macht.

2. Der Zusammenhalt des Welterbes Semmeringbahn

Bei der Frage nach dem Zusammenhalt der Semmeringbahn sind drei wesentliche Faktoren anzuführen. Der erste Punkt ist hierbei die der Eisenbahn ureigene Aufgabe der Verbindung, die auch bei der Semmeringbahn an erster Stelle steht. So verbindet die Strecke zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag die einzelnen Siedlungen und Bahnhöfe und damit auch die einzelnen Bestandteile des Erbes und die Zugänge zu diesem. Gleichzeitig verbindet sie aber auch alles Äußere mit dem Erbe selbst und schafft so Zugang und Zusammenhalt zugleich. Diese besondere Rolle, nämlich dass beides durch die Eisenbahn, die ja selbst das Erbe ist, erfüllt wird, ist sicherlich eine Besonderheit von Eisenbahn-Welterbestätten.

Der zweite Punkt ist der Zusammenhalt des Erbes als aktive Erfahrung. Natürlich ist dies im wortwörtlichen Sinne durch eine Erfahrung mit dem Zug möglich, doch gibt es nicht-zuggebundene Möglichkeiten, die es einem ermöglichen, das Erbe noch deutlicher zu erfahren. Die wichtigste dieser Möglichkeiten ist die Erwanderung über die zahlreichen Wanderwege vor Ort. Der Bahnwanderweg, der speziell für die Strecke geschaffen wurde und einen über die gesamte Strecke begleitet, bietet hier eine Möglichkeit der aktiven Erfahrung. Er führt nicht nur meist an den Schienen, also dem Kern des Erbes entlang, sondern leitet auch zu zentralen Orten wie dem 20-Schilling-Blick, der auf früheren, österreichischen Geldscheinen abgedruckt war und eines der repräsentativsten Symbole für die Semmeringbahn ist. Somit werden auch kulturelle Auftritte der Semmeringbahn vorgestellt, die wichtiger Bestandteil des Erbes sind. Ebenso geht der Weg entlang wichtiger, touristischer Attraktionen wie den Prachthotels in Semmering, die als Teil der touristischen Erschließung ebenfalls feststehende Bestandteile des Erbes sind. Die Erfahrung durch Erwanderung stellt also eine Methode dar, Zusammenhalt innerhalb eines Erbes sowohl zu zeigen als auch aktiv zu schaffen.

Der dritte Punkt ist die Einbindung der Semmeringbahn in einen größeren Kontext. Die Bahn-

strecke stellt zwar einen wichtigen, architektonischen Meilenstein dar, doch kann man sie nur vor dem Hintergrund der österreichischen Südbahn verstehen. Diese führt von Wien nach Triest und stellt bis heute eine wichtige Strecke für Personen- und Güterverkehr dar. Die Semmeringbahn ist also Teil einer größeren Eisenbahnstrecke. Der technische Aspekt des Erbes, nämlich die Leistung der Bergbahn, bleibt hiervon eher unberührt, da der Streckenbau nördlich und südlich der Semmeringbahn nicht besonders hervorsteht. Der Aspekt der Erschließung und Anbindung des Erbes jedoch spielt hier eine große Rolle, denn die in der Erbeernennung genannte Erschließung der Region geschah nicht durch die Verbindung von Gloggnitz und Mürzschlag, sondern durch die Anbindung von Wien, Graz, Maribor, Ljubljana, Triest und anderen Großstädten. Diese Funktion der Semmeringbahn, nämlich dass sie diese Räume an sich bindet, unterstützt auch den Zusammenhalt des Erbes, das in seiner touristischen Funktion von Verkehrsströmen zum Erbe hin lebt. Gleichzeitig gibt es außerhalb der Semmeringstrecke, so zum Beispiel in Maribor, mehrere Infotafeln zur Südbahn. Hier wird zwar die Südbahn präsentiert und somit ein Zusammenhalt dieser längeren Strecke erzeugt, doch ist die Semmeringbahn ein Teil hiervon, weshalb der zusammenhaltende Effekt zumindest teilweise auch für sie gilt. Der größere Kontext ist hier also ein wichtiger Faktor. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass sowohl die Verbindung als Aufgabe des Verkehrsmittels Eisenbahn als auch die aktive Erfahrung durch zum Beispiel die Erwanderung und der größere Kontext durch die Einbindung in die Südbahn wesentliche Faktoren sind, die den Zusammenhalt der Erbestätte Semmeringbahn schaffen und festigen.

2.1. Der Zusammenhalt des Tōkaidō-Shinkansens

Der Zusammenhalt des Tōkaidō-Shinkansens als potentielle Erbestätte kommt durch drei verschiedene Aspekte zusammen. Der erste Aspekt hierbei ist der historische Kontext. Der Shinkansen als Verbindung der Städte Tokyo und Osaka muss hierbei in einer historischen Linie von Wegen gesehen werden, die die beiden Städte im Laufe von Jahrhunderten verbunden haben. Die Schaffung dieser Verbindung durch den Shinkansen ist also keine Neuheit; diese ist viel mehr in der hohen Geschwindigkeit des Transportsystems zu sehen. Die Frage war nun, wie diese Verbindung den Zusammenhalt eines potentiellen Erbes unterstützt. Anders als bei der Semmeringbahn ist die Überwindung der Strecke also keine technische Meisterleistung an sich, die Bewegung war schon in den Jahrzehnten und Jahrhunderten zuvor möglich. In diesem Fall ist es der Faktor Schnelligkeit, der zu Rate gezogen werden muss. Geht man davon aus, dass die Shinkansenstrecke, wenige Siedlungen und mehrere, touristische Stätten und Städte als Erbezone definiert werden, so spielt die Schnelligkeit hier durchaus eine Rolle. Gerade die Mobilität sowohl im Pendelverkehr als auch bei touristischen Ausflügen wird durch den Shinkansen gestärkt und die einzelnen Bereiche innerhalb des Erbes stärker aneinander angebinden. Es wäre also sehr wichtig, diese Erbezonen auch so zu erklären; erstens als Paar aus Pendelstart- und Pendelzielpunkt, zweitens als Paar aus Tourismusstart- und Tourismuszielpunkt. Für ersteres kommen bestimmte Vor- und kleinere Städte zusammen mit Metropolen in Frage, ein Beispiel

hierfür wäre die Region *Shōnan* als Wohnort vieler Pendler in Richtung der Metropolregion Tokyo. Bei zweiterem sind es eher siedlungsstarke Metropolen im Zusammenspiel mit touristischen Zentren, wofür die bevölkerungsreiche Region *Chūbu* und die tourismusstarke Stadt Kyoto ein Beispiel sein können. In beiden Fällen wird der Aspekt Zeit deutlich, da die zurückzulegenden Strecken nur durch den Shinkansen überhaupt realistisch oder zumindest stark verkürzt wurden. In diesem Sinne ist der Zusammenhalt stark durch diesen Faktor Zeit geschaffen, der dementsprechend bei der Benennung der Erbezonen auch Beachtung finden sollte.

Die aktive Erfahrung, die gerade bei der Semmeringbahn stark in Erscheinung getreten ist, lässt sich zwar auch für den Shinkansen beobachten, doch hier ist es viel mehr ein Potential. Bisher gibt es keine Wanderwege oder ähnliches, die die konkrete Strecke des Shinkansens erfahrbar machen. Dies liegt nicht zwingend an der unterschiedlichen Lage der beiden Orte, da sich auch in Japan entlang des Shinkansen mögliche Orte für solche Wege finden ließen. Die Schaffung dieser liegt daher noch offen und wäre eine zu bewältigende Aufgabe für eine Erbestätte. Interessant ist, dass die bereits bestehende aktive Erfahrung bereits einen Erbecharakter hat. So wird der Shinkansen oft damit beworben, zu bereits bestehendem Erbe in Form der alten Kaiserstadt Kyoto zu fahren, wofür auch spezielle Kombitickets verkauft werden. Eine weitere, zu bewältigende Aufgabe für ein kommendes Erbe wäre es daher, mehrere Erbestätten zu verbinden und so nicht nur für Zusammenhalt innerhalb einer Stätte, sondern auch zwischen mehreren Stätten zu sorgen.

Der dritte und letzte Aspekt des Zusammenhalts ist eine mögliche, späte Erweiterung des Erbes. So wird zuerst daran gedacht, den Tōkaidō-Shinkansen als Erbe ernennen zu lassen. Doch ist sein Bau fest mit dem Bau weiterer Hochgeschwindigkeitsstrecken verbunden, die oftmals schon zusammen mit dem Tōkaidō-Shinkansen geplant wurden. Diese wurden teilweise schon verwirklicht, sind teilweise im Bau und teilweise aufgegeben. Nimmt man das japanische Shinkansennetz als Ausgangspunkt des Hochgeschwindigkeitsverkehrs, so wäre eine dementsprechende Ausweitung des Erbes zu einem späteren Zeitpunkt sinnvoll und eine mögliche Zukunft. Dies ließe sich sogar soweit ausbauen, dass der derzeit in Bau befindliche Shinkansen mit Magnetschwebetechnik, der ebenfalls die Städte Tokyo und Osaka verbinden soll, auch Teil des Erbes werden kann. Auch hier ließe sich eine technische Pionierleistung beobachten, da es bisher keine Magnetschwebebahn gibt, die auf langen Strecken Orte verbindet. Die Option der Ausweitung des Erbes zu einem späteren Zeitpunkt muss also fest im Blick behalten werden, auch wenn sie die Ernennung des Tōkaidō-Shinkansens sowie die Definition seines Erbeumfangs nicht direkt beeinflussen würde. Sie würde allerdings dazu führen, den größeren Kontext des Hochgeschwindigkeitseisenbahnverkehrs in Japan zu verdeutlichen und so durch Betonung der Verbundenheit auch für mehr Zusammenhalt sorgen.

Die Frage nach dem Zusammenhalt beim Tōkaidō-Shinkansen ist also vor allem geprägt durch bevorstehende Aufgaben wie der Schaffung aktiver Erfahrungen oder dem bei der Erbestätte Semmeringbahn nicht so wichtigen Aspekt der Zeit, der die Definition des Erbes maßgeblich beeinflussen kann, während das Erbe von Anfang an im größeren Verkehrskontext stehen muss.

3. Die Sichtbarkeit des Welterbes Semmeringbahn

Der dritte und letzte Punkt der Heritagescape ist die Frage der Sichtbarkeit des Erbes. Hierbei lässt sich wieder zuerst die Semmeringbahn betrachten, bei der in der Untersuchung interessante Ergebnisse erzielt werden konnten. Diese können in die vier Kategorien Museen, Kommerz, Kultur und Kunst sowie Verkehr eingeteilt werden. Schon der erste Punkt war bei der Semmeringbahn auffällig. So gibt es vor Ort zwei Museen, nämlich das Informationszentrum Semmering direkt im Bahnhof Semmering sowie das Südbahn-Museum in Mürzzuschlag. Der Name des zweiten stellt schon das Problem beider dar. So beschäftigen sich zwar beide intensiv mit der Semmeringbahn, jedoch nicht mit dem Welterbe. Im Informationszentrum Semmering, das vom Verein Freunde der Semmeringbahn betrieben wird, wird vor allem die Technik- und Kulturgeschichte beleuchtet. Zwar gibt es vor Ort die Ernennungsurkunde des Welterbes durch die UNESCO, doch findet sich weiter keine Information zum Welterbe und auch kein Personal, das mit der Welterbeernennung in Verbindung steht. Die Ernennung nämlich geschah vor allem durch die Alliance for Nature, die ihren Sitz in Wien hat und die sich für diverse Erbestätten kultureller und natürlicher Art einsetzt. Das Südbahn-Museum hingegen befasst sich mit der Südbahn als ganzem und bietet keine gesonderte Informationsmöglichkeit zum Welterbe Semmeringbahn. Es war daher zu beobachten, dass das Welterbe konkret museal vor Ort kaum vertreten ist.

Die kommerzielle Nutzung gestaltet sich etwas umfangreicher. So ist die Semmeringbahn zuerst ein verkehrstouristischer Magnet, mit dem unter anderem die österreichischen Bundesbahnen werben. Auch gibt es Sonderzüge sowohl mit aktuellem als auch historischem Wagenmaterial, die die Strecke befahren. Weiterhin wird die Bahn oftmals in Verbindung mit dem Skitourismus präsentiert, der sich entlang der Bahn findet und auch Teil der Erbezonen ist. Hier steht die Bahn allerdings in starker Konkurrenz zum Auto. Die kommerzielle Sichtbarkeit der Semmeringbahn ist also stärker gegeben als die museale, wenngleich sie noch ausbaufähig ist, wie an späterer Stelle der Vergleich mit dem Shinkansen noch zeigen wird.

Die kulturelle und künstlerische Verarbeitung der Bahn ist eine weitere Stufe umfangreicher. So wird sie umfangreich in Malerei, Bildhauerei und Literatur thematisiert. Ferdinand von Saars Novelle *Die Steinklopfer* von 1874 oder Peter Roseggers Erzählung *Als ich das erste Mal auf dem Dampfwagen saß* von 1877 sind bedeutende, kulturelle Zeugnisse des Umgangs mit der Semmeringbahn. Die größte Sichtbarkeit erfuhr die Semmeringbahn aber wohl mit einem besonders ästhetischen Blick auf die Bahnstrecke, der auf dem 20-Schilling-Schein abgedruckt und fortan als 20-Schilling-Blick bekannt geworden war. Auf dem Gebiet von Kunst und Kultur findet die Semmeringbahn also eine große Sichtbarkeit, die sich bis heute erleben lässt.

Der letzte Aspekt ist die Frage nach der verkehrstechnischen Sichtbarkeit, die einen besonderen Platz einnimmt. Während die vorherigen Punkte teilweise eher wenig Sichtbarkeit boten, ist die Semmeringbahn verkehrstechnisch stark sichtbar. Dies zeigt sich vor allem darin, dass der Strecke nach wie vor eine hohe, verkehrstechnische Bedeutung zukommt. So sind es nicht nur Regionalzüge, sondern auch Güterzüge und nahezu der gesamte Fernverkehr, der zentraleuro-

päische Städte wie Berlin und Prag mit Italien und dem Balkan über Wien und Graz verbindet, die die Strecke nutzen. Dies führt dazu, dass eine hohe Zahl von Passagieren die Strecke täglich befährt und somit – auch wenn oftmals nur unbewusst – die Strecke erfährt und erlebt. Dies stärkt die verkehrstechnische Sichtbarkeit enorm und sorgt für eine zentrale Stellung des Welterbes im Gesamtverkehr.

Die Frage nach der Sichtbarkeit bei der Semmeringbahn musste also klar aufgeteilt werden. Während museal praktisch keine und kommerziell nur wenig Sichtbarkeit geboten ist, ist die Semmeringbahn künstlerisch und kulturell sowie verkehrstechnisch deutlich thematisiert und präsent, was für eine hohe Sichtbarkeit in diesen beiden Bereichen sorgt.

3.1. Die Sichtbarkeit des Tôkaidô-Shinkansen

Der Vergleich der Sichtbarkeiten der Semmeringbahn und des Tôkaidô-Shinkansens ist von besonderem Interesse, da sich hier eindeutige Unterschiede zeigen. Dies liegt vor allem daran, dass der Shinkansen in allen vier untersuchten Bereichen eine hohe Sichtbarkeit vorweisen kann. Beginnend mit der musealen Vertretung lässt sich sagen, dass sich hier eine Repräsentation des Welterbes sehr gut einrichten ließe. Bereits jetzt finden sich in Nagoya und Kyoto große Eisenbahnmuseen, die sich auch stark mit dem Shinkansen befassen. Eine Einrichtung eines speziellen Welterbebereiches wäre hier sehr gut denkbar. Auch der Einbau solcher Bereiche direkt in die größeren Bahnhöfe der Strecke wäre sehr gut denkbar. Ein museales Konzept ließe sich daher umfangreich aufstellen und könnte auf bereits bestehender Infrastruktur aufbauen.

Die kommerzielle Sichtbarkeit des Shinkansen ist wohl der sich am deutlichsten unterscheidende Punkt im Vergleich mit der Semmeringbahn. Dies liegt an der sehr hohen Sichtbarkeit, die sich in vielen Bereichen feststellen lässt. So gibt es diverse Formen von Spielzeug, Eisenbahnmodellen, Aufbewahrungsdosen, Besteck, Schreibwaren und vieles mehr, die auf den Shinkansen anspielen. Der Grund für diesen großen Unterschied zu Semmering ist hierbei sicherlich, dass der Shinkansen fest mit bestimmten Zugbaureihen verbunden ist, während in Semmering lediglich die allererste Dampflokomotive eine gewisse Berühmtheit erlangte und seitdem die verschiedensten Züge fahren und fahren. Diese visuelle Bindung der Shinkansenstrecke an bestimmte Baureihen führt wiederum zu einer guten kommerziellen Verwertbarkeit, was wiederum die Sichtbarkeit des potentiellen Erbes enorm erhöht.

Die Bereiche Kunst und Kultur schließen teilweise an den Bereich Kommerz an, da die kommerzielle Verwertbarkeit hier eine größere Rolle als in Semmering spielt. So findet sich der Shinkansen seit seiner Eröffnung immer wieder in diversen Manga, Anime, Realserien und -filmen sowie Büchern wieder. Auffällig ist hier die stark populärkulturelle Ausrichtung, die sich in Semmering nicht finden lässt. Auch hier ist also eine starke Sichtbarkeit gegeben, die das Welterbe umfangreich in der Öffentlichkeit präsentieren könnte.

Der letzte Punkt, also die verkehrstechnische Bedeutung, ist der Semmeringbahn wieder deutlich ähnlicher. Der Tôkaidô-Shinkansen ist eines der am stärksten genutzten Verkehrsmittel der Welt und stellt für die innerjapanische Verbindung zwischen dem Südwesten und dem Nordos-

ten eines der wichtigsten Transportmittel dar. Trotz der hohen Konkurrenz durch das Flugzeug bewältigt der Shinkansen täglich ein hohes Transportaufkommen und kann sich somit im Gesamtverkehr behaupten. Auf nahezu allen Relationen entlang der Strecke ist er die schnellste Möglichkeit der Fortbewegung noch vor dem Flugzeug und daher ein wichtiges Rückgrat für den Verkehr. Dies würde für ein Welterbe eine besondere Situation schaffen, die bei weitem nicht selbstverständlich ist, nämlich dass das Welterbe in seiner ursprünglich gedachten Nutzung bis heute einen wesentlichen Teil des Alltags vieler Menschen darstellt. Die verkehrstechnische Sichtbarkeit wäre daher sehr hoch und würde das Erbe weiter unterstützen.

Zusammenfassend ist es also besonders interessant, dass sich für den Shinkansen in allen vier untersuchten Bereichen eine hohe Sichtbarkeit feststellen lässt, die zu einer sich in viele Bereiche des auch alltäglichen Lebens ausstreckenden Repräsentation des Erbes führen würde.

4. Konflikte des Welterbes Semmeringbahn und die Übertragung auf die Situation in Japan

Während der Untersuchung der Heritagescape in Österreich und Japan haben sich auch Konflikte gezeigt, mit denen sich das Welterbe auseinandersetzen muss und die Hinweise für ein zukünftiges Erbe in Japan geben können. Diese befassen sich vor allem mit dem Bauvorhaben einer Tunnelumgehung der Semmeringbahn. Überspitzt man die Lage dort, so ließe sich sagen, dass die Strecke über den Semmeringpass langsam, aufwendig, klein und teuer ist. Die vielen Höhenmeter schränken die Geschwindigkeit ein, während die vielen historischen Aquädukte einen hohen Arbeitsaufwand und damit auch Wartungskosten erzeugen. Gerade vor dem Hintergrund, dass die Schiene in Europa aus ökologischen Gründen mehr und mehr genutzt werden soll, zeigen sich zudem Engpässe in der Kapazität der Strecke, sodass sie zukünftigen Entwicklungen in Sachen Reisezeit und Zugkapazität nicht gewachsen ist, so ließe sich argumentieren. Dies ist schon seit mehreren Jahrzehnten bekannt, sodass die österreichische Regierung zusammen mit den Österreichischen Bundesbahnen den Bau des Semmeringbasistunnels geplant und begonnen hat. Die Alliance for Nature hat sich dabei von Anfang an gegen den Tunnel ausgesprochen mit den Argumenten, dass die umgebende Landschaft im Tunnelbereich geschädigt und die Semmeringstrecke an Nutzung verlieren werde. Hier entstand ein langwieriger Streit zwischen der Alliance und der Regierung darüber, ob die Natur ein Teil des Welterbes Semmeringbahn ist. Während die Regierung dieses abstreitet und behauptet, dies sei ein altes Missverständnis, kommt ein Gutachten des Landschaftsökologen und Alliance for Nature-Generalsekretärs Christian Schuhböck zu dem Schluss, dass die Natur sehr wohl ein Bestandteil des Erbes ist. Auch die Formulierung im Ernennungstext („[...] *areas of great natural beauty became more easily accessible* [...]“) lässt darauf schließen. Ein Bericht der UNESCO von 2010 kommt zu dem Schluss, dass der Tunnel keine Gefahr für das Welterbe darstellt, wenn er durch architektonische Anpassungen die umgebende Landschaft erhält und gleichzeitig Maßnahmen zum Erhalt der alten Semmeringstrecke durchgeführt werden. Der Konflikt ist jedoch noch nicht gelöst, da die Alliance diese Maßnahmen bisher noch nicht ausreichend durchgeführt

sieht. Der Status des Welterbes Semmering ist also noch offen, und die nächsten Jahre werden zeigen, wie das Projekt weitergeht. Dies ist insbesondere auch deshalb wichtig, weil hier eine Welterbestätte mit den technologischen Ansprüchen der Gegenwart vereinbart werden muss und diese Frage sich in Zukunft an vielen Welterben stellen könnte.

In Japan gibt es interessanterweise eine ähnliche Situation, auch wenn sie genauer betrachtet werden muss. So gibt es zurzeit das Bauvorhaben eines Magnetschwebe-Shinkansen, der ebenfalls Tokyo und Osaka verbinden soll. Dieser hat, ähnlich wie der Semmeringbasistunnel, eine andere Streckenführung und bietet somit eine Alternative zum Tōkaidō-Shinkansen. Ebenfalls wird er durch eine erhöhte Reisegeschwindigkeit eine schnellere Alternative sein. Vergleicht man ihn nun mit den Problemen in Österreich, so kommt man zu mehreren Schlüssen. Die Kritik an der Veränderung der Natur, die in Semmering stark angeführt wird, kommt in Japan nicht zum Tragen, da die umgebende Natur bei einer Welterbestätte Tōkaidō-Shinkansen kein Bestandteil sein würde. Die Frage der Wichtigkeit der alten Strecke im Vergleich zur neuen ist allerdings berechtigt. So wird die Magnetschwebebahn zumindest mit den größten Bahnhöfen, also Tokyo bzw. Shinagawa, Nagoya und Osaka die gleichen Bahnhöfe wie auch der Tōkaidō-Shinkansen bedienen. Durch die schnellere Fortbewegung ist hier eine Abwanderung auf die neue Strecke zumindest teilweise denkbar. Eine Obsoleszenz der alten Strecke ist jedoch nicht realistisch, da weiterhin viele Bahnhöfe im Hochgeschwindigkeitsverkehr nur durch den Tōkaidō-Shinkansen bedient werden und die Passagiere nicht auf die neue Strecke umsteigen können. Als Gefahr für eine potentielle Welterbestätte ist diese neue Bahn also nicht zu sehen. Man sollte jedoch an sie denken, wenn man die Zukunft der Welterbestätte plant. So wurde über eine eventuelle Erweiterung des Welterbes auf das gesamte Shinkansennetz ja bereits gesprochen. Hier ließe sich die Magnetschwebebahn mit einbauen. Ebenfalls denkbar wäre aber auch ein Welterbe in Form von „Technologische Leistungen der Verkehrsverbindung Tokyo–Osaka“, innerhalb dessen dann die verschiedenen Etappen von den ersten Verkehrswegen durch die Berge – eine ähnliche Argumentation wie bei den Bergbahnen mit Verkehrswegen im Einklang mit der Natur wäre hier möglich – bishin zum Magnetschwebeschinkansen festgehalten werden. Es kann also auch ein Vorteil sein, die zukünftigen Entwicklungen mitzudenken, da hierdurch eine langfristige Verankerung des Erbes gesichert werden kann.

Die Probleme, die sich derzeit in Semmering finden, lassen sich also nur bedingt auf Japan anwenden und sind bei einer potentiellen Erbestätte des Shinkansen nicht eins zu eins übertragbar. Sie bieten aber Perspektiven für eine zukunftsbedachte Erbestätte, die mögliche Gefahren direkt aufnimmt und teilweise neutralisiert. Das Zurückdenken des Fallbeispiels Japan auf Semmering kann wiederum auch fruchtbar sein, wenn man den Semmeringbasistunnel nicht als Gegner der Semmeringstrecke versteht, sondern daran arbeitet, ihn aktiv mit in das Welterbe einzubinden. Auch hierbei ist Fingerspitzengefühl gefragt, da alle Faktoren sorgfältig abgewogen und einseitige Nutznießerei verhindert werden sollte.

IV. Fazit

Die Untersuchung von Semmeringbahn und Tōkaidō-Shinkansen hat zu verschiedenen Ergebnissen geführt, die im Folgenden noch einmal kurz resümiert und zu einem Abschluss gebracht werden sollen. Die sicherlich allgemeinste Erkenntnis ist dabei, dass die Semmeringbahn in jedem Fall ein Vorbild für den Tōkaidō-Shinkansen als potentielles Erbe sein kann. Dies basiert vor allem auf der Heritagescape als zugrundeliegendem Modell und der Analyse beider Bahnen vor diesem Hintergrund. Die drei Begriffe Grenzen, Zusammenhalt und Sichtbarkeit bestimmen dabei sowohl den Umfang des Erbes als auch seine Stellung, Wirkung und Wichtigkeit nach außen. Es wurde klar, dass für die Semmeringbahn sowohl historischer Siedlungsbau als auch touristische Erschließung wichtig ist, während der Shinkansen durch seinen starken Transportcharakter mehr siedlungs- und weniger tourismusbasiert ist. Die Grenzen der Erbezone, die sich entlang der Strecke entfaltet, müssen daher historisch korrekt eingeschätzt und gezogen werden, da eine Überinterpretation oder eine reine Übertragung von bereits bestehenden Eisenbahnerbestätten zu einer schwachen Ausgangssituation führen kann. Im Bereich des Zusammenhalts der Erbestätte kann die Semmeringbahn ein gutes Beispiel darstellen. Gerade die Erschließung und Erfahrung des Erbes abseits der Schiene klappt in Semmering gut, sodass hier entsprechende Maßnahmen für den Shinkansen denkbar und möglich sind. Auch der größere Kontext, der in Österreich mit der Südbahn geschaffen wird, ist in Japan mit dem Shinkansennetz wichtig und kann mindestens in der Begründung einer Erbebewerbung zur Seite stehen. Für die Sichtbarkeit hatte sich herausgestellt, dass hier der Shinkansen deutlich stärker ausgeprägt ist als die Semmeringbahn. Die breite Präsenz in Museen, Kommerz, Kunst, Kultur sowie dem Gesamtverkehrsnetz sorgen dafür, dass er als Marke bekannt geworden ist und auch weiterhin bleibt. Die feste Verbindung mit bestimmten Zugtypen wurde hier als ein erklärender Aspekt festgehalten, der bei der Sichtbarkeit eine große Rolle spielt und bereits jetzt genutzt wird. Die Aufgabe eines Welterbes wäre es dann, diese starke Präsenz mit dem Welterbestatus zusammenzubringen und dafür zu sorgen, dass dieser einen angemessenen Platz innerhalb dieser bekommt. Überhaupt hat dieses Projekt viele Aufgaben ans Licht gebracht, die ein potentielles Welterbe Tōkaidō-Shinkansen bewerkstelligen muss. Hierzu gehört auch die Formulierung des Erbeumfangs im Kontext der in Semmering auftretenden Probleme. Der Bau alternativer Strecken muss dabei bei der Erbebeantragung beachtet und eventuell sogar überlegt werden, mögliche zukünftige Strecken von Anfang an in das Erbe mit einzuplanen. Gleichzeitig sollte aber keine einseitige Auslegung der Erbekategorien und eine zu schwammige Formulierung des Antrags vorgenommen werden, da dies nicht nur zum Misserfolg der Bewerbung führen, wie sich an diversen Beispielen bereits zeigen lässt, sondern auch dem Status eines Weltkulturerbes nicht gerecht würde. Nimmt man die Ergebnisse und deren Schlussfolgerungen zusammen, so ergibt sich ein zwar umfangreicher, aber hilfreicher Aufgabenkatalog, der ein Einzelerbe Tōkaidō-Shinkansen, das sich nicht im Rahmen eines Sets verschiedenster Stätten befinden muss, rechtfertigt und praktische Möglichkeiten für dessen Realisierung bietet.

Quellen- und Literaturverzeichnis

Alle Angaben aus dem Internet haben als letztes Zugriffsdatum den 28.05.2021.

Garden, Mary-Catherine E.: The Heritagescape. In: Sørensen, Marie Louise Stig/Carman, John (Hrsg.): Heritage Studies. Methods and Approaches. Oxon, 2009.

日本イコモス国内委員会: 日本の20世紀遺産20選.

Nihon ikomосу i 'inkai: Nihon no nijūseiki 'isan nijūsen.

(https://www.icomosjapan.org/document/ISC_20C_20th%20Century%20Heritage.pdf)

Schuhböck, Christian: Klarstellungen zum Weltkulturerbe Semmeringbahn.

(<http://www.alliancefornature.at/pdf/KlarstellungenWeltkulturerbeSemmeringbahn.pdf>)

シンクタンクせとうち研究機構: 「日本の新幹線」の世界遺産登録可能性を探る.

Shinkutanku setouchi kenkyūkikō: 「Nihon no shinkansen」 no sekai 'isankanōsei wo saguru.

(http://www.wheritage.net/Shinkansen_wa_sekaiisan_ni_nareruka.html)

UNESCO: Semmering Railway. WHC Nomination Documentation (1998).

(<https://whc.unesco.org/uploads/nominations/785.pdf>)

Verein der Freunde der Semmeringbahn/stadtland: World Heritage Semmering Railway. Core zone and buffer zone boundaries (2009).

(<https://whc.unesco.org/document/102282>)

ICOMOS: Report on the Semmering Railway (Austria) Mission (2010).

(<https://whc.unesco.org/document/127353>)

Alliance for Nature: „Weltkulturerbe Semmeringbahn“. Die Initiative zur Rettung der ersten Hochgebirgsbahn der Welt.

(http://www.alliancefornature.at/untен_whc_semmering.html)