

Hybrides Bauerbe

Ein Plädoyer für transnationale Wechselperspektiven

CHRISTOPH BRESER

SUMMARY

The concept of a hybrid architectural heritage that is presented here is based on research and basic considerations in connection with the grant proposal *PRO-RUN (Programme for a Railway Unifying Central European Nations)*. Interreg's 2018 call for proposals on the theme of *Alpine Space* included plans for the formation of a transnational network to promote sustainable enhancement of the cultural and natural heritage of the alpine and pre-alpine regions. The research goals of the proposed project involve the elaboration of transnational strategies for the assessment and further development of the former Southern Railway (Südbahn). Its preservation has so far been marked by a division of responsibility among three nation-states. One of the goals of *PRO-RUN* is to achieve transnational recognition of the entire Southern Railway as architectural heritage, along with recognition of parts of the adjoining landscape as natural heritage. The adoption of shifting perspectives that is proposed here is a call to move back and forth in a hybrid manner among national, regional and local identities or interests. Architectural heritage thereby becomes a mediator of transnational linkages among individual local initiatives and institutions. The inclusion of the immediate ecological and social environment in the further development of architectural heritage, and the opening of the field of heritage conservation to other disciplines that this would entail, are among the larger concerns of *PRO-RUN*. The Southern Railway stands as an example of a series of built structures which are located in regions characterized by various levels of development and subject to changes in their original functions and meanings due to changed national boundaries or political interests, and which today provoke conflict with regard to values and memory.

Forschungsgegenstand

Das hier vorgestellte Konzept eines hybriden Bauerbes gründet auf Recherchen und Überlegungen zum Forschungsantrag zur Interreg-Ausschreibung *Alpine Space* 2018. Der zum Zeitpunkt der Fertigstellung dieses Beitrages sich noch im Reviewprozess befindliche Projektantrag *PRO-RUN (Programme for a Railway Unifying mitteleuropean Nations)* wurde gemeinsam mit Ass.-Prof. Marko Pogacnik (Universität IUAV di Venezia, Dipartimento di Culture del progetto) und weiteren Partnerinnen und Partnern, unter anderem der Universitäten Koper, Ljubljana und München verfasst.¹ *PRO-RUN* arbeitet an der transnationalen Anerkennung der *Südbahn* in ihrer Gesamtheit – den Trassen, dazugehörigen Gebäuden und technischen Anlagen – als Bauerbe.

Die 1858 fertig gestellte Eisenbahnlinie verband einst Wien, die Hauptstadt des Habsburgerreichs, mit ihrer einzigen Hafenstadt Trieste und war die erste Hochgebirgsbahn in Europa. Der technisch höchst anspruchsvolle Bauprozess kann heute als einzigartig innovatives Großprojekt gesehen werden, welches die Einbindung einer Vielzahl an Fachleuten unterschiedlicher Ausbildungen, Herkunft und Erfahrungen erforderte und dessen Betrieb mitunter auch die Raumwahrnehmung und damit verbunden die gesellschaftliche Entwicklung in der Habsburger Monarchie nachhaltig mitgeprägt hat.² Nach zwei Weltkriegen und weiteren politischen beziehungsweise territorialen Veränderungen im 20. Jahrhundert haben sich bis heute Trennlinien dreier nationaler Territorien – Italien, Slowenien und Österreich – in den einst reibungslosen Ablauf gezogen. Dies hat nicht nur den Streckenverlauf partiell verändert, sondern auch das Ausmaß der Erhaltung wesentlich mitbestimmt und wurde partiell gesehen zu einem sogenannten „Schattenerbe“.³ Diese Ausgangslage macht die *Südbahn* zu einem besonders geeigneten Fallbeispiel, anhand dessen das tradierte Verständnis für ein nationales Bauerbe, sowie auch die praktischen Konzepte der nationalen Denkmalpflege zu hinterfragen und hin-

sichtlich zukünftiger Erfordernisse durch neue Vorschläge auszuarbeiten ist. Ein übergeordnetes Ziel von *PRO-RUN* ist demnach die institutionelle Überwindung einseitig nationaler und ausschließlich historischer Denkweisen. Damit verbunden ist ein Perspektivenwechsel von vergleichend multi-nationalen zu vermittelnd transnationalen Bewertungs- und Weiterentwicklungs-Strategien.

Der heutige Befund über den verbliebenen baulichen Bestand der *Südbahn* steht hier beispielgebend für eine Reihe von Bauwerken in heterogenen Regionen mit ethnischen oder sprachlichen Minderheiten.⁴ Innerhalb derartiger Gebiete haben sich die ursprünglichen Funktionen und Bedeutungen der Bauwerke entsprechend räumlich verschobener nationaler Grenzen sowie auch veränderter politischer Interessen verändert und provozieren heute mitunter Werte- oder Erinnerungskonflikte. *PRO-RUN* hat sich mit seinem hybriden Konzept die Aufgabe gestellt, einseitig nationale Identitäten sowie daraus erwachsene Konflikte präventiv zu umgehen. Dies sollte zum Einen durch die transnationale Verknüpfung von lokalen Aktivitäten untereinander gelingen und zum Anderen durch eine erweiterte Sichtweise für das Bauerbe, unter Mit-Einbeziehung seiner unmittelbaren ökologischen und sozialen Umwelt und ihrer Bedürfnisse.

Gegenwärtige ökologische und soziale Einflussfaktoren

Die Interreg Ausschreibung *Alpine Space* von 2018 richtete sich an eingeschränkt teilnahmeberechtigte Regionen mehrerer Nationalstaaten, welche durch den gemeinsamen Alpen- und Voralpen-Raum verbunden sind. Ziel der Ausschreibung ist unter anderem der strategische Aufbau eines transnationalen Netzwerkes zur nachhaltigen Aufwertung des kulturellen und natürlichen Erbes. Dies führte in der Antragsstellung von *PRO-RUN* unter anderem zum Vergleich der normativen Grundlagen des Denkmal- und Naturschutzes. Die Bedeutung des Bauerbes wird in Österreich beispielsweise vordergründig in seiner Qualität als historische Quelle beziehungsweise in Bezug auf seine nationale Einzigartigkeit bewertet.⁵

Eine ausschließlich nationale Zuordnung sowie auch vordergründig historische Bedeutung wurden im Forschungsantrag gleichzeitig aber auch als determinierende Faktoren beziehungsweise Hindernisse für eine transnationale und langfristig erfolgreiche Weiterentwicklung erkannt. Dem Naturerbe

kommt hingegen keine dementsprechende nationale Bedeutung zu. Seine Bewertung wird hauptsächlich hinsichtlich fortwährender Ein- beziehungsweise Auswirkungen zwischen ihm und seiner unmittelbaren Umwelt vorgenommen.⁶ Jene hier berücksichtigten gegenseitigen Resonanzen wurden letztlich zum bestimmenden Argument für das hier vorgeschlagene hybride Konzept.⁷ Dieses bewegt sich in seiner Bewertung zwischen unterschiedlichen nationalen, regionalen oder lokalen Identitäten und Interessen und somit auch zwischen unmittelbaren, indirekten und externen Einflusssebenen hin und her. Die ursprüngliche Südbahnlinie ist ähnlich den heutigen Nationalstaaten zunächst als ein rechtlich öffentlicher Raum beziehungsweise Korridor zu sehen, welcher zwischen 1858 und 1918 unterschiedlich entwickelte soziale und natürliche Lebensräume miteinander verband. Die Ökologie der natürlichen Lebensräume entlang der Bahnlinie heute – vom Alpenraum des Semmeringpasses zu den Voralpenräumen der Ljubljansko Barje bis in das istrische Karstplateau – wird mitunter ein bedeutender Teil der Potenzial-Analyse, sowie auch des Weiterentwicklungskonzeptes sein. *PRO-RUN* orientiert sich dabei an jenem in Österreich über das Semmeringgebirge führenden Streckenabschnitt der *Südbahn* Glocknitz-Mürzzuschlag. Dieser Streckenabschnitt und seine Bauwerke stehen unter nationalem Denkmalschutz und seit 1998 auch unter Unesco-Weltkulturerbeschutz.⁸ Teile seiner umgebenden Landschaft sowie jene darin enthaltenen Wasserreservate wurden zudem unter landesweiten biosphärischen Naturschutz gestellt – darunter das Steirische Jogl- und Wechselland sowie die niederösterreichischen Randalpen Hohe Wand – Schneeberg – Rax; beide Zonen gelten darüber hinaus auch als Europaschutzgebiete.⁹ Diese einzigartige Situation der gleichzeitigen Berücksichtigung von Natur- und Denkmalschutz und damit auch von verschiedenen normativen Grundlagen war für den Forschungsantrag *PRO-RUN* schließlich der Ausgangspunkt, das Bauerbe *Südbahn* nicht mehr ausschließlich als historisches Bauerbe, sondern in Kombination mit den umgebenden Landschaften als historische, ökologische und soziale Entität zu betrachten und die darin geplanten Initiativen dahingehend auch auszurichten.

Hybridität und Transnationalität der *Südbahn*

Die *Südbahn* wird auf Grund ihrer territorialen Trennung heute nur mehr bedingt als ein homogener Korridor wahrgenommen. Für ihre Nationen übergreifende Anerkennung als Bauerbe sowie auch langfristige Weiterentwicklung ist es daher umso bedeutender, einseitige historische Prämissen zu überwinden. Die in *PRO-RUN* dazu erwogene interdisziplinäre Öffnung der vorwiegend historisch ausgerichteten Denkmalpflege wird zunächst durch eine Erweiterung des Bauerbebegriffes als hybride Entität angestrebt. Eine solche agiert vordergründig nicht als eine determinierende Identifikationsquelle, sondern als eine wechselhaft agierende Vermittlerin zwischen unterschiedlich nationalen beziehungsweise historischen Positionen.¹⁰ Diesem interdisziplinären Bekenntnis in der Bewertung folgt eine verstärkte Berücksichtigung und Einbindung der unmittelbaren Umwelt zum Zwecke einer langfristigen Sicherung und qualitätsvollen Weiterentwicklung des Bauerbes.

In den zumeist komplexen Fragestellungen zur Bewertung, welche mitunter auch die historische Interpretation oder die gegenwärtig heterogenen sozialen Akzeptanzen einer nationalen Zugehörigkeiten betreffen, wird normativ bislang ausschließlich auf eine übergeordnet nationale Identität verwiesen. Die hier vorgeschlagene erweiterte Sichtweise des Bauerbes als hybride Entität zwischen verschiedenen nationalen, regionalen und lokalen Identitäten geht im Wesentlichen von der These aus, dass sich im Laufe der letzten hundert Jahre neben nationalen verstärkt multiple Identitäten herausgebildet haben. Sie sind zumeist biografisch geprägt von einer wechselnden Abstimmung zwischen der ursprünglich lokalen oder regionalen Herkunft sowie auch von später heterogen erlebten kulturellen beziehungsweise nationalen Erfahrungen. Flucht- und Migrationsdynamiken sowie auch Globalisierungstendenzen und damit verbunden veränderte Lebensstile innerhalb einer räumlich nicht mehr lokalisierbaren anwachsenden Massengesellschaft mit zunehmendem Mobilitätsradius sind nur einige der dazu führenden Faktoren. Der hier vertretenen These nach führen derartige wechselhafte Bestimmungen in der Wahrnehmung der eigenen Umwelt, sowie auch zur Bestimmung der eigenen Identität zu einem wachsenden Bedarf an Skalierung zwischen den Interessen des individuell Eigenen, des kollektiv Eigenen und des Fremden. Multiple Identitäten bewegen sich demnach in hybrider, d.h. nicht deter-

minierender Weise wechselhaft zwischen lokalen, regionalen und nationalen Identitäten hin und her. Dementsprechend ist auch zur Bewertung des Bauerbes nicht mehr von seiner ausschließlichen Funktion als historische Quelle zur Bildung einer (nationalen) Identität auszugehen, sondern als hybrider Vermittler zwischen unterschiedlichen, multiplen Identitäten. Die Bewertung sieht demnach eine Skalierung vor, welche von einer lokalen Zugehörigkeit ausgehend zwischen regionalen, nationalen und infolge dann transnationalen Kontexten wechselt und so ausschließlich nationale Denkmuster verhindert. Im Gegensatz zu multi-nationalen Initiativen, die weiterhin von ihrer nationalen Ebene aus agieren, führt die hier vorgeschlagene wechselhafte Skalierung zu einem verstärkt verbindenden Bezug der unmittelbaren, lokalen Umgebung mit ihrem Bauerbe, das infolge auch für seine langfristige Sicherung und Weiterentwicklung von Bedeutung ist.¹¹

Die Vorteile eines hybrid verstandenen Bauerbes wird beispielhaft deutlich, wenn es um die Bewertung jener Bauwerke entlang des Streckenverlaufes der *Südbahn* geht. Sie sind heute zwar Bestandteile dreier unterschiedlicher Nationalstaaten, weisen in ihren historischen Beziehungen zur *Südbahn* jedoch national unabhängige und im Vergleich miteinander gemeinsame Bezugspunkte auf. Es kommt demnach zu einem Konflikt von heterogenen nationalen und lokalen historischen Narrativen: Aus nationaler Sicht stellt beispielsweise der Streckenabschnitt über den Semmeringpass, in Anlehnung an die Habsburger Monarchie, eine bedeutende nationalhistorische Quelle dar. Gleichzeitig wurde dem slowenischen Streckenabschnitt im SHS-Staat nach 1918 sowie mit Beginn der Sozialistisch Föderativen Republik Jugoslawiens keine derartig erhaltenswerte Bedeutung zugemessen; die *Südbahn* gewinnt hier erst seit einigen Jahren unter der heutigen Republik Slowenien wieder an historischer Bedeutung. Auf lokaler Ebene war die *Südbahn* hingegen stets ein wesentlicher Wirtschaftsfaktor und hatte damit maßgeblichen Einfluss auf die Entwicklung angrenzender Kommunen. So sind beispielsweise die historischen Entwicklungen von Ljubljana und Graz, aber auch jene der bis dahin noch abgeschnittenen kleineren Ortschaften entlang des gesamten Streckenverlaufes vom Bau und der Linienführung wesentlich geprägt.

Die Verknüpfung von unmittelbaren, mit der *Südbahn* in Verbindung stehenden lokalen Entitäten schafft hier abseits ausschließlich nationaler

Bedeutungen also eine hybrid wechselhaft agierende transnationale Verbindung. Diese können auf gemeinsame lokalhistorische Beziehungen zurückgreifen, ohne deren nationale Entwicklung beziehungsweise gegenwärtige Zugehörigkeit zu negieren.

Verbindungen von lokalen Entitäten untereinander – auf Grundlage sachbezogener Themenstellungen – sowie die verstärkte Berücksichtigung und Einbindung der unmittelbaren Umwelt des Bauerbes dienen letztlich aber auch seiner langfristigen Sicherung und Weiterentwicklung. Das Bauerbe wird – national unabhängig – zum Vermittler zwischen lokalen Initiativen und Einrichtungen. Dies kann sich sowohl auf themenspezifische Überlappungen in Fragen der Konservierung und Weiterentwicklung typologisch einheitlicher Gebäude beziehen, als auch auf die Verhandlung von heterogenen historischen Positionen. In *PRO-RUN* wird dem Anspruch auf Transnationalität nachgekommen, indem zunächst an einem Handbuch zu gemeinsamen Standards und Praktiken gearbeitet wird, welches einerseits standardisierte Vorgehensweisen zur Konservierung und Weiterentwicklung vorsieht und andererseits auch eine Harmonisierung von unterschiedlich nationalen Bewertungskriterien anstrebt.¹² In einer Reihe verschiedener lokaler, miteinander verknüpfter Projekte werden mit regionalen und lokalen Partnerinnen und Partnern nachhaltige Ideen zur Sicherung und Einbindung der *Südbahn*, ihrer Trassen, Gebäude und technischen Anlagen in ihr jeweilig unmittelbares soziales und ökologisches Umfeld erarbeitet werden. Ein konkretes Projekt beinhaltet beispielsweise die Konservierung und Wiederbelebung des einzigen stillgelegten Streckenabschnitts zwischen Preserje und Borovnica in Slowenien. In Zusammenarbeit mit den Behörden der lokalen Kommunen werden dazu individuell abgestimmte, normativ bindende Weiterentwicklungskonzepte erarbeitet, welche mitunter dann auch unmittelbare ökologische und soziale Interessen der lokalen Umwelt einbindet, als bedeutende Grundlage für einen langfristigen Erhalt des Bauerbes. Dem Risiko einseitig (lokal-)historischer Narrative wird in *PRO-RUN* durch die Einnahme von Wechselperspektiven begegnet, durch welche in hybrider Weise zwischen den nationalen, regionalen und lokalen historischen Narrativen gewechselt werden kann. Mit der Einrichtung eines *Pixel-Museums*¹³, ein Vermittlungskonzept an verschiedenen Orten von Bildungs- und Kultureinrichtungen sowie an einzelnen bedeuten-

den Bauwerken der *Südbahn* selbst, werden einzelne lokale *Hotspots* gebildet, welche als Schnittstellen zum interaktiven Austausch agieren können, an welchen unterschiedliche lokale und nationale historische Perspektiven miteinander in Beziehung gesetzt werden können. Dieses *Pixel-Museum* umfasst mehrere bereits bestehende Eisenbahnmuseen (*Südbahn Museum* Mürzzuschlag, *Museum of the SR* Šentjur, *Museo ferroviario Trieste*, *Slovenian Railway Museum* Ljubljana, u.a.), Archive, Universitäten und andere öffentliche Einrichtungen, welche sich administrativ oder wissenschaftlich mit der *Südbahn* beschäftigen. Es bildet ein institutionelles, transnationales Netzwerk zum Austausch von Wissen sowie auch zur Bewusstseinsbildung und Verhandlung unterschiedlicher disziplinärer beziehungsweise lokaler, regionaler und nationaler Interessen.

Auswirkung auf die zukünftige Denkmalpflege

Das Bauerbe als materialisierte Erinnerung an besondere historische, baukünstlerische oder kulturelle Leistungen zu sehen bedeutete bislang determinierende Positionen zu beziehen. Dies gilt sowohl für seine Bewertung als Teil eines als absolut betrachteten nationalen Kulturgutbestandes, als auch hinsichtlich seiner ausschließlichen Bewertung als Quelle für historische Narrative. In verschiedenen architektonischen und anderen interdisziplinären Fragestellungen ist das Bauerbe abseits seiner Erinnerungsfunktion und der ihm entgegen gebrachten sozialen Akzeptanz auch durch seine technischen Eigenschaften und seine ökologische Effizienz eine wichtige Wissensquelle für gegenwärtige Interessen. Umfangreiche Kenntnisse über die Entstehung und Entwicklung von Gebäuden sind beispielsweise zunehmend auch eine wichtige Grundlage zu einem besseren Verständnis für komplexe technische, natürliche und soziale Zusammenhänge. Eine Weiterentwicklung des Bauerbes kann demnach nicht nur von einem einseitig disziplinären oder einseitig nationalen Interesse geprägt sein. In den sowohl immateriellen als auch materiellen Werten liegt dem Bauerbe ein bedeutender Wissensspeicher zu Grunde, der für die gesamte Menschheit, am meisten jedoch für seine unmittelbare Umgebung von Bedeutung ist und den es in interdisziplinärem sowie auch in transnationalem Ausmaß weiter zu erforschen gilt.

Die hier vorgeschlagene Erweiterung des Bauerbebegriffes als hybride Entität, sowie auch die verstärkte Berücksichtigung und Einbindung von

gegenwärtigen Bedürfnissen aus der unmittelbaren Umwelt unterstützen das Bauerbe in seiner kontemporären Rolle als aktiver Teil innerhalb seines unmittelbaren ökologischen und sozialen Umfeldes. Das übergeordnete Ziel von *PRO-RUN*, die institutionelle Überwindung einseitig nationaler und ausschließlich historischer Denkweisen, ist demnach verbunden mit einem Perspektivenwechsel von vergleichend multi-nationalen zu vermittelnd transnationalen Bewertungs- und Weiterentwicklungs-Strategien. Die transnationale Anerkennung des bislang hauptsächlich national oder landesspezifisch ausgerichteten Bauerbes bedarf vordergründig jedoch der Einnahme von historischen Wechselperspektiven, die sich in hybrider Weise wechselhaft zwischen multiplen, d.h. gleichzeitig nebeneinander existierenden nationalen, regionalen und lokalen Identitäten bewegen. Das Interesse am Bauerbe würde demnach nicht mehr nur auf die eine oder die andere historische oder zeitgeistig politische Realität gelegt werden, sondern auf das hybride Spannungsfeld dazwischen, auf die immerwährend neue Verhandlung von heterogenen Geschichtsbildern und deren vergangener beziehungsweise gegenwärtiger Beiträge.¹⁴

Für die nationale Denkmalpflege bedeutet dies, dass das Bauerbe selbst nicht mehr ausschließlich als historische Quelle zur Verfügung steht, sondern als Vermittler (Quasi-Objekt) zwischen unterschiedlichen nationalen beziehungsweise historischen Positionen. Vorgeschlagen wird hierzu a) die interdisziplinäre Erweiterung des Bauerbebegriffes nach

Vorbild des Naturerbe-Managements zur vordergründigen Berücksichtigung unmittelbarer ökologischer und sozialer Kriterien, sowie b) die Dezentralisierung der Denkmalpflege zugunsten eines neuen Lokalbewusstseins, welches anstelle von nationalen oder landesweiten Denkmalbehörden kommunale Ämter vorsieht. Eine wesentliche operative Grundlage für derartige Veränderungen ist in jedem Fall jedoch eine europaweit einheitliche Standardisierung von Bewertungskriterien und Weiterentwicklungsstrategien (Handbuch *PRO-RUN*), sowie auch eine permanente Präsenz von Denkmalpflegerinnen und Denkmalpflegern direkt vor Ort – beispielsweise anstelle von Ortsbildsachverständigen. Die hier weiters dazu vorgeschlagenen standardisierten, normativ bindenden Weiterentwicklungskonzepte sind im Wesentlichen an den Standort-Management-Plan für den Schutz von UNESCO Unterwasser Welterbe¹⁵ angelehnt und würden gleichfalls individuell auf das jeweilige Bauerbe abgestimmt sowie periodisch evaluiert werden. Ein solches in die Zukunft ausgerichtete Konzept würde die Einbindung von unmittelbar ökologischen und sozialen Erfordernissen erleichtern und damit auch eine langfristige Sicherung und qualitative Weiterentwicklung des Bauerbes befördern. Individuell auf jedes Bauerbe abgestimmte verbindliche Konzepte unterstützen die jeweiligen Besitzerinnen und Besitzer bei konkreten Maßnahmen zur Konservierung sowie auch in der Umsetzung von mittel- bis langfristig verbindlichen Weiterentwicklungsstrategien.

Anmerkungen

- 1 ZRS Koper (Inštitut za zgodovinske študije IZŠ), Univerza v Ljubljani (Fakulteta za arhitekturo, Katedra za urbanizem), Urbanisti ni inštitut Republike Slovenije (UIRS), Technische Universität München (Neuere Baudenkmalpflege)
- 2 Die gesellschaftliche Bedeutung der „Südbahn“ liegt vor allem in ihrem Beitrag zur Entwicklung des neu aufstrebenden Massenbürgertums. Anhand von unterschiedlichen Forscherbiografien kann beispielgebend der Einfluss der Eisenbahnmobilität anhand neuer Bewegungsmuster verfolgt werden, was sich auch im erweiterten Austausch von Wissen ersichtlich macht.
- 3 Der Begriff „Schattenerbe“ bezieht sich hier auf die Definition des „Schattenobjektes“, einer temporären Installation von Markus Wilfing in Graz 2003, in welcher der Künstler nicht den Gegenstand selbst (Uhrturm von Graz) sondern seine Struktur dahinter (Schatten des Uhrturms) thematisierte, der aus wechselnder Perspektive mit dem Gegenstand unterschiedlich korrelierte: <http://www.graz03.at/servlet/sls/Tornado/web/2003/content/F9ED17E2F475F804C1256B01005463C8> (06.02.2019). – In der englischsprachigen Literatur ist in diesem Zusammenhang auch von ‚dark heritage‘, ‚uncomfortable heritage‘ oder ‚dissonant heritage‘ die Rede; vgl.: John Tunbridge, Gregory Ashworth: Dissonant Heritage: The Management of the Past as a Resource in Conflict, Chichester–New York 1996.
- 4 Darunter lassen sich beispielsweise auch die Regionen Südtirols, Istriens oder jene des ehemaligen Elsaß-Lothringens zählen.
- 5 Vgl. u. a. Österreichisches Denkmalschutzgesetz: Bundesgesetz betreffend den Schutz von Denkmalen wegen ihrer geschichtlichen, künstlerischen oder sonstigen kulturellen Bedeutung (Denkmalschutzgesetz - DMSG) StF: BGBl. Nr. 533/1923 (NR: GP I 1513 AB 1703 S. 209.) §1 (2): „Die Erhaltung liegt dann im öffentlichen Interesse, wenn es sich bei dem Denkmal aus überregionaler oder vorerst auch nur regionaler (lokaler) Sicht um Kulturgut handelt, dessen Verlust eine Beeinträchtigung des österreichischen Kulturgutbestandes in seiner Gesamtsicht hinsichtlich Qualität sowie ausreichender Vielzahl, Vielfalt und Verteilung bedeuten würde. Wesentlich ist auch, ob und in welchem Umfang durch die Erhaltung des Denkmals eine geschichtliche Dokumentation erreicht werden kann.“ (Fassung vom 06.02.2014).
- 6 Gesetz über Naturschutz und Landschaftsentwicklung StF: LGBl.Nr. 22/1997 §2 (1): „Aus Verantwortung des Menschen für den natürlichen Lebensraum, der zugleich seine Lebensgrundlage ist, sind Natur und Landschaft in bebauten und unbebauten Bereichen so zu erhalten und zu entwickeln und, soweit erforderlich, wieder herzustellen, dass
 - a) die Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes,
 - b) die Regenerationsfähigkeit und nachhaltige Nutzungsfähigkeit der Naturgüter,
 - c) die Tier- und Pflanzenwelt einschließlich ihrer Lebensstätten und Lebensräume (Biotope) sowie
 - d) die Vielfalt, Eigenart und Schönheit von Natur und Landschaft nachhaltig gesichert sind.“
- 7 Wie bedeutend eine verbindende Auseinandersetzung zwischen Bauerbe und seiner unmittelbaren Umwelt ist, wird in Berücksichtigung der ökologischen und sozialen Folgen eines UNESCO-Welterbe-Status ersichtlich, wie auch die aktuelle Debatte zwischen Naturschutz und den Welterbe-Plänen für die Großglockner Hochalpenstraße zeigt (https://www.kleinezeitung.at/kaernten/5564873/Scharfer-Protest_Naturschuetzer-gegen-WelterbePlaene-fuer, 02.02.2019)
- 8 <http://whc.unesco.org/en/list/785> (11.01.2019)
- 9 <https://www.verwaltung.steiermark.at/cms/beitrag/11680775/74835791/> (11.01.2019); <https://www.noe.gv.at/noe/Naturschutz/Europaschutzgebiete.html> (11.01.2019).
- 10 Michel Serres spricht vom „Quasi-Objekt“, einem Spielball gleich, das als selbstständiges Objekt an sich keine Funktion hat, sondern dessen Bedeutung erst in der Verknüpfung von spezifischen Subjekten (Spielern) zur Kollektiv verbindenden Entität wird: Serres, Michel: Der Parasit, Frankfurt am Main 1981, S. 344–360.
- 11 Im Denkmalschutz wurden mit dem „Ensembleschutz“ und dem „Umgebungsschutz“ im Laufe des 20. Jahrhunderts bereits bedeutende Erweiterungen im Verständnis für das Bauerbe als Teil seiner unmittelbaren Umgebung geschaffen. Ziel derartiger Legislativen war es, das Bauerbe nicht mehr ausschließlich in seiner Singularität zu sehen, sondern auch eingebettet in seine unmittelbare Umgebung zu betrachten – womit bereits ein erster wesentlicher Schritt zu dem hier berücksichtigten Modell gemacht wurde. In der österreichischen Gesetzgebung ist darüber hinaus mit dem Aspekt des „Kulturellen“ eine Einbindung von aktuellen gesellschaftlichen Bedeutung vorgesehen, jedoch wird diese vorwiegend im sozialen Interesse ausgelegt und lässt ökologische Aspekte bislang unberücksichtigt.
- 12 Die Erstellung des Handbuchs bezieht sich unter anderem auf Vorarbeiten des „ATRIUM“-Projektes: Manual of Wise Management, Preservation, Reuse and Economic Valorisation of Architecture of Totalitarian Regimes of the 20th Century, hg. v. Tadeja Zupan i , Sonja Ifko, Alenka Fikfak, Matevž Juvan i und, Špela Verovšek, 2013 (<http://www.atrium-see.eu>, 11.01.2019); sowie Standards der Baudenkmalpflege, hg. v. Österreichisches Bundesdenkmalamt, Wien 2015.
- 13 Im Englischen wird dieses Konzept ‚diffuse museum‘ genannt. Dessen übergeordnetes Ziel ist hier der Aufbau eines möglichst breiten Netzwerks zum Austausch und zur Dissemination von Wissen über den Bau der „Südbahn“, sowie auch zu Themen der Konservierung und Weiternutzung. Der Zusammenschluss verschiedener Institutionen kann auch als Plattform für öffentliche Diskussionen über heterogene historische Deutungen genutzt werden.
- 14 Ähnliche Sichtweisen wurden im europäischen Projekt „ATRIUM“ verfolgt, welches sich mit den Dissonanzen zwischen historischen und zeitgenössischen sowie auch zwischen totalitären und demokratischen Geschichtsbildern auseinandersetzte. Derartige Spannungsfelder wurden hier als Chance zu einem demokratischen Prozess angesehen, der den Diskurs um ein kollektives Geschichtsbild und damit Geschichte selbst am Leben erhielt (<http://www.atrium-see.eu>, 11.01.2019).
- 15 <http://www.unesco.org/new/en/culture/themes/underwater-cultural-heritage/unesco-manual-for-activities-directed-at-underwater-cultural-heritage/unesco-manual/conservation-management/site-management-plan/> (13.01.2019)