



21 INTERVIEWS

zu neuen Nutzungsmöglichkeiten der
Welterbe-Gebirgsbahn und touristischen
Chancen für die Semmering-Region ab 2030

... mit Andreas Matthä | Christopher Drexler | Johanna Mikl-Leitner
Hermann Doppelreiter | Karl Rudischer | Rudolf Hofbauer
Norbert Kettner | Markus Fürst | Paul Liebhart | Roman Cathomas
Roland Tusch | Romain Molitor, Marc Steinscherer/Komobile
Patrick Lüth/Snøhetta | Kasra Seirafi, Jacob Ossmann, Carina Doppler/Fluxguide
Christoph Steinbrener | Florian Weitzer | Christian Zeller
Stefan Wollmann | Kim Löffler | Traude Holzer | Martin Traxler

An aerial photograph of a mountainous region. In the foreground, a large, ornate castle with multiple towers and red-tiled roofs is nestled among dense green trees. To the right, a large, multi-story building with a dark roof and several chimneys is visible, also surrounded by forest. The background shows a steep, forested mountain slope with some rocky outcrops. The overall scene is a lush, green mountain landscape.

Die hier versammelten Interviews dienen einerseits der Recherche, andererseits enthalten sie wichtige Aussagen zu den Zukunftsfragen des Semmerings. Keineswegs sind sie als Anhang zu Band 1 zu verstehen, sondern als integraler Teil der Studie. Neben in der Region verankerten Personen aus Politik und Wirtschaft kommen auch Experten und Expertinnen zu Wort, die keine Erfahrungen mit der Semmeringbahn oder dem Semmeringtourismus haben. Die offene Sicht von außen ist für die Ideenfindung in der Region von großer Bedeutung.

Die Interviews wurden von Wolfgang Kos geführt und entstanden zwischen Frühjahr 2021 und Sommer 2022.

VERANTWORTUNGSTRÄGER:INNEN

Andreas Matthä	5
Christopher Drexler	8
Johanna Mikl-Leitner	11
Hermann Doppelreiter	15
Rudolf Hofbauer	22
Karl Rudischer	26

EXPERTEN:INNEN

Norbert Kettner	7
Roland Tusch	13
Roman Cathomas	00
Komobile	00
Paul Liebhart	00
Markus Fürst	00
Fluxguide	
Patrick Lüth	00
Christoph Steinbrener	00

ENTREPRENEURS

Florian Weitzer	00
Christian Zeller	00
Stefan Wollmann	00
Kim Löffler	00
Traude Holzer	00
Martin Traxler	00





Foto: © OEBB / Jakwerth



Andreas Matthä Vorstandsvorsitzender der ÖBB-Holding AG

Andreas Matthä verbrachte sein gesamtes Berufsleben bei den Österreichischen Bundesbahnen. 1962 in Villach geboren und in Gmünd in Niederösterreich aufgewachsen, maturierte er an der HTL Wien (Schwerpunkt Tiefbau). Ab 1982 war Matthä in der ÖBB-Bauleitung Wien für Brückenbau zuständig, ab 1998 absolvierte er berufsbegleitend den Lehrgang Unternehmensführung an der FH Wien. Es folgten Leitungsfunktionen in den Bereichen Controlling und Finanzen der ÖBB Infrastruktur Bau AG. 2016 wurde Matthä zum Vorstandsvorsitzenden der ÖBB-Holding bestellt.

Der Semmering-Basistunnel als Quantensprung der Verkehrswende

Wolfgang Kos [WK]: Meine erste Frage geht weniger an den CEO als den jahrzehntelangen ÖBBler: Viele Österreicher haben seit ihrer Kindheit prägende Eindrücke der Semmeringbahn. Wie war das bei Ihnen?

Andreas Matthä [AM]: Meine Familie ist seit fünf Generationen bei der Eisenbahn – und meine Großeltern sind oftmals mit dem Zug über den Semmering, da sie in der Oststeiermark gewohnt haben. Die Semmeringbahn ist beinahe so etwas wie ein „Familienerbstück“.

Aber ganz im Ernst: Die Eisenbahn war von Anbeginn ein Indikator für den Entwicklungsstand einer Gesellschaft. Den wohlhabenden und aufgeschlossenen Gesellschaften war es vorbehalten, in Bahnstrecken und die dazugehörigen Antriebsfahrzeuge zu investieren. Es ist daher kein Zufall, dass die österreichisch-ungarische Monarchie Ende des 19. Jahrhunderts weltweit über eines der größten Streckennetze verfügte. Und eines der bekannteste Bahnprojekte war dabei Carl Ritter von Ghegas Semmeringbahn. Die Semmeringbahn bzw. die neuen Bahnnetze waren ja nicht nur Treiber der Industrialisierung, sondern trugen auch entscheidend zur Entwicklung des Tourismus bei. Denn dieser war aufgrund der neuen Bahnverbindungen plötzlich nicht mehr nur auf die nähere Umgebung der Städte beschränkt. Dieser kursorische Rückblick erklärt meines Erachtens sehr treffend den Stellenwert der Semmeringbahn. Und die Bedeutung dieser Strecke hat mich auch immer am meisten beeindruckt.

WK: Alle gehen davon aus, dass die historische Semmeringbahn nach Fertigstellung des Basistunnels im Jahr 2030 in vollem Betrieb bleiben wird, weil sie als Ausweichstrecke für den Fern- und Frachtverkehr weiterhin benötigt wird. Experten sprechen von „Zwillingsbahnen“. Kann sich daran noch etwas ändern? Oder „fährt da die Eisenbahn drüber“?

AM: Da fährt, wie Sie sagen, tatsächlich – und das im wahrsten Sinne des Wortes – „die Eisenbahn drüber“. Die neue Strecke durch den Tunnel wird im Fernverkehr neue Verbindungsmöglichkeiten eröffnen – zwischen Wien und Graz wird die Verbindung so schnell und komfortabel sein, dass es keinen Sinn mehr machen wird, diese Strecke mit dem Auto zu fahren. Und durch die Koralmbahn werden zudem die Landeshaupt-

städte Graz und Klagenfurt endlich bahntechnisch direkt miteinander verbunden.

In Zukunft wird eine Fahrt von Wien nach Triest oder Venedig buchstäblich zum erholsamen „Kurztrip“ werden. Das alles ist jedenfalls ein Quantensprung im Schienenfernverkehr und damit auch ein Quantensprung für die Verkehrswende in Österreich.

Die zweite Seite ist der Regional- bzw. der Nahverkehr durch bzw. über den Semmering. Auch hier bieten die „Zwillingsbahnen“ unzählige neue Möglichkeiten. Ich sehe dabei sowohl schnelle Verbindungen von Mürzzuschlag nach Gloggnitz oder Wr. Neustadt durch den Berg als auch Ausflugs- bzw. Panoramafahrten über den Berg. Der Semmering als Erholungsgebiet und als Kulturraum könnte damit nicht nur eine unglaubliche Geschichte hinter sich, sondern auch eine bemerkenswerte Zukunft vor sich haben.

WK: Diese Studie geht von dieser Chance aus, dass eben ab 2030 auf der dann weniger frequentierten historischen Bergstrecke neben stark reduziertem Regionalverkehr erstmals auch touristischer Verkehr (z.B. mit Panoramawaggons, Nostalgiegarnituren, Hop-On-Hop-Off-Zügen) stattfinden kann. Kann man bereits genauere Vorhersagen machen?

AM: Die Welterbe-Strecke wird jedenfalls über 2030 hinaus eine Bedeutung im Regelverkehr haben. Und das sicher nicht nur, während wir Wartungsarbeiten im Tunnel haben werden. Wie bereits angesprochen, soll es aus unserer Sicht auch regionale Bahnverbindungen über den Berg geben. Wie diese genau aussehen werden, darüber entscheiden aber letztendlich die Verkehrsverbünde der beiden Bundesländer Steiermark und Niederösterreich, da sie ja auch die Besteller der Verkehre sein werden. Darüber hinaus bleibt aber sicher genügend Raum für die von Ihnen angesprochenen touristischen Verkehre mit Panoramawaggons, Nostalgiegarnituren und Hop On Hop Off-Züge. Ich höre auch bereits von ersten Interessenten für Projekte dieser Art. Und auch wenn wir als ÖBB nicht die Betreiber davon sein werden, so stehen wir Kooperationen sehr offen gegenüber.

WK: Wie können die ÖBB als wichtiger Akteur dazu beitragen, dass die in ihrem Eigentum stehende Welterbe-Strecke als Tourismusprodukt erfolgreich werden kann?

AM: Der Semmering und die Semmeringbahn stehen seit vielen Jahrzehnten für Kultur und Tourismus, sodass es meiner Einschätzung nach

falsch wäre, die sich bietenden neuen Möglichkeiten nicht zu nutzen. Und wenn ich höre, was auf beiden Seiten des Semmerings – nicht zuletzt seitens der Weltkulturerbe-Regionen – alles passiert, dann ist mir für die Zukunft auch nicht bange. Als Eigentümer, Erhalter und Betreiber der Welterbe-Strecke werden wir naturgemäß auch in Zukunft eine wichtige Rolle einnehmen. Und wir stehen – wie bereits angesprochen – Projekten sehr offen gegenüber.

WK: Ab 2030 verfügen die ÖBB im Bereich Semmering über zwei Renommierstrecken, die für gegensätzliche Reise- und Erlebnisgeschwindigkeiten bzw. Bahnkulturen stehen: Die Hochleistungsstrecke durch den Basistunnel als Zeichen der Beschleunigung im Wettbewerb Flug-Auto-Bahn. Und die historische Semmeringbahn mit der Möglichkeit von Ausflugszügen als Symbol für die Langlebigkeit und kulturelle Bedeutung des Verkehrsmittels Eisenbahn. Was bedeutet das für das Image der ÖBB?

In den 1950er-Jahren wurden übrigens Werbebilder für den neuen „Blauen Blitz“ auf dem Viadukt Kalte Rinne fotografiert: Der moderne Triebwagen auf dem ältesten Viadukt!

AM: Mit der Semmeringbahn verfügen wir über ein Juwel aus der Pionierzeit der Eisenbahnen. Darauf sind wir sehr stolz und wir werden das auch als Marketingfaktor zu nützen versuchen. Aber eben nicht nur! Für uns hat die Bahn über den Semmering nämlich keinesfalls nur musealen Charakter, sondern wir werden sie auch im „Echtbetrieb“ haben.

Die endgültigen Planungen für den Betrieb der beiden Strecken sind noch in Ausarbeitung, aber so viel kann man schon sagen: Wir werden das im Zusammenspiel mit den Bundesländern Steiermark und Niederösterreich sicher so konzipieren, dass Vieles möglich sein wird.

WK: Wird die Semmering-Bergstrecke zweispurig bleiben oder bis oder nach 2030 ganz oder teilweise auf eine Spur zurückgebaut werden müssen? Die entscheidende Frage ist wohl, ob in der Zukunft größer dimensionierten Waggons andere Tunnelprofile bzw. Radien benötigen. Für den Lokal- und Ausflugsverkehr wäre eine eingleisige Strecke natürlich irrelevant, weil es mehrere Stationen mit Ausweichmöglichkeit gibt.

AM: Wir fahren aktuell den gesamten Schienenverkehr auf der Südstrecke über den Semmering. Mit den bekannten Schwierigkeiten, die eben eine historische Bergstrecke mit sich bringt. Möglich ist das, weil wir in den letzten Jahren –

überall dort, wo es möglich und sinnvoll war – in Adaptierungen investiert haben. Und die Anpassungen sind sicher noch nicht abgeschlossen. Die Semmeringbahn wird aber zweispurig bleiben.

WK: In der Semmeringregion hofft man, dass der touristische Wiederaufschwung, der sich zurzeit abzeichnet, von einer aufgewerteten Semmeringbahn „beflügelt“ wird. Das kann aber nur gelingen, wenn die Welterbestrecke als Sehenswürdigkeit mit attraktiven Angeboten stärker auf den Tourismusmarkt gebracht wird.

AM: Der Tunnel und die Bergstrecke zusammen werden auf beiden Seiten des Semmerings Impulse auslösen bzw. haben diese bereits ausgelöst, weil das Semmeringgebiet über den Fernverkehr viel besser mit den Ballungszentren Wien und Graz verbunden sein wird. Die gesamte Region hat dadurch eine große Chance auf eine sehr positive Entwicklung im Bereich des Tourismus.

Aber nicht nur: Denn dank der künftigen Verbindung wird beispielsweise Müzzuschlag von Wien – so wie bisher schon Graz – in rund einer Stunde zu erreichen sein. Die größte und die zweitgrößte Stadt Österreichs liegen also in „Pendeldistanz“. In Kombination mit Home-Office, der Entwicklung der Wohnungspreise in den größeren Städten und den klimatischen Bedingungen, sehe ich hier auch für junge Menschen neue, sehr attraktive dauerhafte Lebensräume abseits der Großstädte.

WK: Um die Semmeringbahn für touristischen Verkehr bestmöglich nutzen zu können, müssten frühzeitig Essentials geklärt werden – sicher auch aus Sicht der ÖBB. Die wohl wichtigste Frage lautet: Wer betreibt künftig den touristischen Sonderverkehr? Wer bestellt ihn? Wer ordert neue Panoramawagen? Bis wann sollten aus der Sicht der ÖBB derart grundlegende Entscheidungen fallen?

AM: Je früher klar ist, wer auf der historischen Bergstrecke etwas machen möchte, desto besser ist es natürlich für alle Beteiligten. Ich kann alle Interessenten nur ermuntern, sich bei den verantwortlichen Entscheidungsträgern zu melden. Wir als ÖBB werden unseren Teil – im Rahmen unserer Möglichkeiten – zum Erfolg einzelner Projekte gerne beitragen.

WK: Müsste touristischer Spezialverkehr auf der Welterbestrecke Ihrer Meinung nach betriebswirtschaftlich rentabel sein? Das ginge wahr-

scheinlich nur dann, wenn ein Betreibermodell gefunden wird, bei dem nicht die üblichen Ticketpreise, sondern für Tourismusattraktionen übliche Preise verlangt werden.

AM: Wer immer für die von Ihnen angesprochenen touristischen Angebote verantwortlich sein wird, wird das natürlich selbst kalkulieren müssen. Was die Regelverkehre betrifft, so werden diese nach Beauftragung durch die Verbände aber selbstverständlich ganz normale Tarife haben.

WK: Es gibt in der Schweiz Beispiele für Nostalgie- und Panoramazüge, die alternierend mit Regelzügen eingesetzt werden. Sehr erfolgreich macht das die Rhätische Bahn, deren Strecken über den Albula- und Berninapass nach dem Vorbild der Semmeringbahn 2009 zum Weltkulturerbe ernannt wurden. Die Rhätische Bahn, die wie die ÖBB Eigentümer der Welterbestrecke ist, betreibt ihre touristischen Produkte kostendeckend in Eigenregie. Wäre Ähnliches auch für die ÖBB denkbar? Oder wird wohl eine neue Betriebsgesellschaft gegründet werden müssen, z.B. mit den Ländern oder als PPP-Modell?

AM: Dass wir als ÖBB in Eigenregie auch als Betreiber von touristischen Projekten auftreten, halte ich wie bereits erwähnt nach aktuellem Stand für unwahrscheinlich. Wir tragen in Österreich aktuell die Hauptverantwortung mit, dass wir die aus Sicht des Klimaschutzes wichtige Verkehrswende in vernünftiger Zeit schaffen werden. Damit sind wir in den nächsten Jahren mehr als ausgelastet!

WK: Die Semmeringbahn war vor allem innerhalb der Monarchie und im östlichen Europa sehr berühmt, in Westeuropa war und ist sie weniger bekannt. Kann der „Welterbe“-Status, der ja Weltbedeutung bescheinigt („unique universal value“), dazu beitragen, dass sie nun auch „weltberühmt“ werden kann? Oder überschätzt man bei uns die Strahlkraft der Ghëgabahn?

AM: Früher war es sicher so, dass der Osten das deutlich stärkere Einzugsgebiet für den Semmering war. Für die Zukunft sehe ich das aber deutlich ausgeglichener. Und wenn ich höre, was auf beiden Seiten des Semmerings geplant und schon in Umsetzung ist, dann habe ich da ein sehr gutes Gefühl. Ob die Semmeringregion bzw. die Semmeringbahn „weltberühmt“ werden wird? Ich halte das jedenfalls keinesfalls für ausgeschlossen!

(Juli 2022)



Christopher Drexler Landeshauptmann der Steiermark

Der gebürtige Grazer studierte Jus und ist seit 1988 für die ÖVP politisch tätig. 2000 wurde Christopher Drexler erstmals in den Landtag gewählt, seit 2014 ist er Mitglied der Steiermärkischen Landesregierung, seit 2017 leitete er das Kulturressort. Im Juni 2022 wurde er zum Landeshauptmann gewählt.

Der Semmering aus steirischer Perspektive

Wolfgang Kos [WK]: Warum hat man den Eindruck, dass der Semmering viel näher bei Wien als Graz liegt, obwohl er sich ungefähr in der Mitte befindet?

Christopher Drexler [CD]: Das ist eine gute Frage. Vielleicht wird die Distanz ein wenig kleiner, wenn jetzt die Initiative Platz greift, die von steirischen Gemeinden rund um Langenwang und Robert Lotter und dem Kunsthaus Mürzschlag ausgeht, dass man diese Welterbergregion wirklich gemeinsam – also die Länder Niederösterreich und Steiermark – weiterentwickeln will. Das hielte ich für ein gutes Projekt. So könnten wir die Distanz kleiner machen. Und damit habe ich aber auch Ihre Vermutung bestätigt. Warum ist das so? Möglicherweise geht der Blick von Graz aus in andere Richtungen. Vielleicht ist für uns Triest näher als der Semmering.

WK: Wurde deshalb auch eine »steirische Toskana« propagiert?

CD: Dem muss ich entschieden widersprechen, da bin ich nachgerade ein Sprachpolizist. Ich würde jedem, der über die Südsteiermark als »steirische Toskana« spricht, sofort sagen, dass die Südsteiermark so eine einzigartige Region ist, dass sie nicht aus dem Bezug zu einer anderen Region ihren Namen gebären darf.

WK: Aber sie weist Richtung Süden. Gutes Essen, Wein, schönes Leben.

CD: Graz wird von Nicht-Grazerinnen und Nicht-Grazern immer ein mediterranes Flair attestiert und vielleicht ist da auch etwas dran. Deswegen entsteht dieser eigentümliche Eindruck, dass Wien näher beim Semmering liegt als Graz, obwohl es nicht so ist. Wenn ich mich an meine Kindheit und Jugend erinnere – ich bin ein gebürtiger Grazer –, wäre uns jedoch nie eingefallen, auf dem Semmering skizufahren, sondern sicher eher in Hirschegg oder auf der Hebalmbahn. Insofern bestätige ich diese Analyse, die mit der Geografie nichts zu tun hat, sondern eher ein Identitätsthema ist. Oder letztlich ein kulturelles.

WK: Sehnsüchte spielten auch in Wien eine große Rolle, die Bahnlinie heißt ja Südbahn und es war die Südbahngesellschaft, die das erste Semmeringhotel erbaut hat – gleichzeitig mit dem ersten österreichischen Grandhotel an der Adria. Der prominenteste Fürsprecher für eine Fernstrecke über den Semmering in den Süden

war übrigens Erzherzog Johann, der mit dieser Route auch die Industrie im Mürztal fördern wollte. Dank der Semmeringbahn wurde eine vormoderne Eisenindustrie zu einer modernen, bis diese im späten 20. Jahrhundert zusammenbrach. Jetzt hofft man im Raum Mürzzuschlag auf ein postindustrielles und auch touristisches Comeback. So lässt sich sagen, dass das steirische Verhältnis zur Semmeringbahn immer pragmatischer war als das von Wien aus, wo man den Semmering bis heute vor allem mit Erholung und guter Luft assoziiert.

CD: Absolut. Wir können die Geschichte ja weiter erzählen: Mit dem Semmering-Basistunnel und dem Koralmtunnel wird die neue Südbahn in Zukunft ja abermals zu einer starken Fernlinie. Auch das ist keine Verkehrsinfrastruktur, die primär der Erfüllung von touristischen Sehnsüchten genügen soll. Es gibt ja auch industriepolitische Argumente dafür, dass man mit der alten Semmeringbahn nicht mehr zurande kommt. Die Schienen aus Donawitz, die weltweit einzigartig sind, was ihre Länge betrifft, lassen sich über die alte Trasse nicht mehr transportieren, weil die Spannung so groß werden würde und die Schienen den Waggon oder den ganzen Zug entgleisen lassen könnten.

Das heißt, die Geschichte wiederholt sich insofern, dass die neue Südbahn bei uns hauptsächlich als eminent wirtschaftsrelevantes Thema gesehen wird. Insofern ist die Analyse, die das 19. Jahrhundert betrifft, und auch das Bild des pragmatischen Zugangs seitens der Steiermark richtig. Über die Lebensverhältnisse im Mürztal können wir dann gleich bei Peter Rosegger anknüpfen.

WK: Dessen Widersprüchlichkeit war ja ebenfalls wegweisend. Einerseits beklagte er das Verschwinden des alten bäuerlichen Lebens, andererseits war er auch ein Fortschrittsfreund, indem er darauf setzte, dass die armen Bauern nicht nur in den Fabriken, sondern auch im neu entstehenden Fremdenverkehr Arbeit finden könnten.

Und vor einigen Jahrzehnten kam es beiderseits des Semmerings wieder zu einer Krise mit Niedergang, Abwanderung und Wohlstandsverlust. In den 1980er-Jahren löste das eine kollektive Depression aus, und heute sucht man eine postindustrielle Zukunft und spürt sowohl in der Wirtschaft als auch im Tourismus Anzeichen für ein Comeback.

Neues Selbstbewusstsein

CD: Ich glaube schon, dass das Selbstbewusstsein wieder wächst, weil gerade die obersteirische Industrie den Strukturwandel im Gefolge der großen Krise ab Mitte der 1980er-Jahre eigentlich bravourös bestanden und überstanden hat. Erstens steht die seinerseits verstaatlichte Industrie nach diesen ganzen Prozessen heute, wenn Sie an die VOEST denken, in gestärkter Manier da. Mit dem neuen Stahlwerk in Kapfenberg, dem ersten auf dem Kontinent nach vielen Jahren, gibt es die größte industriepolitische Investition nach sehr langer Zeit. Aber entstanden sind in diesem Raum auch neue Industrien. Ich kann gut nachempfinden, was Sie mit der kollektiven Depression meinen, aber ich denke, dass hier ein neues Selbstverständnis im Entstehen ist. Das kann man beobachten.

Im Übrigen gibt es noch viel dramatischere Beispiele als das im Semmeringgebiet. Denken Sie an Eisenerz, wo 16.000 Einwohner lebten und jetzt keine 5.000 mehr da sind. Und trotzdem wurde auch in dieser Region, von Trofaiach, Vordernberg und Eisenerz bis hinüber nach Hief-lau und zur Eisenstraße mittlerweile die depressive Stimmung überwunden. Für das Mürztal spielt für die Bildung eines neuen Selbstbewusstseins sicher das Projekt einer neuen Welterregion eine Rolle. Es gibt auch keine kollektive Depression mehr. Wir müssen uns besinnen, dem Gebiet entlang der Semmeringbahn nun auch einen kulturellen Unterbau zu geben. Da müssen die beiden Bundesländer einen ganzheitlichen Blick anstreben.

WK: Was erwarten Sie, wenn nun tatsächlich eine von beiden Landesregierungen getragene gemeinsame Welterregion gebildet wird?

CD: Die Chancen liegen darin, diese exzentrische Landschaft in die Zukunft zu begleiten. Nicht nur in einer Retromanier, sondern aus den Besonderheiten der Vergangenheit gemeinsam eine neue Besonderheit zu entwickeln. Vieles von dem, was im 19. Jahrhundert den Aufbruch dieser Region ausgemacht hat, ist ja plötzlich wieder hochaktuell und verdichtet sich – fast wie durch ein Brennglas – in den letzten Jahren. Auch deshalb, weil plötzlich wieder die Sehnsucht nach dem Land und dem Urlaub in der Heimat da ist, also nach frischer Luft. Raus aus der Hitze der Stadt, hinein in die Kühle der Wälder und Berge. Deswegen glaube ich, dass man eine neue Geschichte erzählen kann, die nicht völlig unabhängig von

der alten ist, aber zu einer Neuinterpretation eines ähnlichen Themas führt.

WK: Aber um eine Eisenbahnfahrt über den Semmering zu genießen und eine einzigartige Kulturlandschaft mit Villen, Grandhotels und atemberaubenden Blicken zu erleben, müssten verstärkt auch Menschen aus Graz und dem steirischen Zentralraum (und auch aus Slowenien und Kroatien) ihren Blick nach Norden, also auf die niederösterreichische Seite des Semmeringgebiets richten. Sehen Sie die Chance, dass dieses Interesse anspringt?

CD: Daran glaube ich auf jeden Fall. Es ist doch bemerkenswert, dass mit Florian Weitzer ein bekannter Grazer Hotelier das fast vergessene Semmeringer Kurhaus gekauft hat, um es wieder in Schwung zu bringen.

Welterbergion Semmering als kulturelles Zielgebiet

WK: Zu einer Renaissance des Semmerings kam es auch deshalb, weil speziell auf der niederösterreichischen Seite Kulturattraktionen wie die Reichenauer Festspiele oder der Kultursommer Semmering entwickelt wurden. Nun wurde das Gebiet zu einem kulturellen Zielgebiet erklärt. Wird auch die Steiermark in diese Region verstärkt kulturell investieren?

CD: Absolut. Es gibt ja nicht zuletzt um das Kunsthaus in Mürzzuschlag eine gewisse Infrastruktur. Und wir sind gerade dabei, neue kulturpolitische Leitlinien des Landes Steiermark auszuarbeiten. Diese sollen einen bewussten Fokus auch auf die regionale kulturelle Entwicklung haben, heruntergebrochen auf die sieben Regionen der Steiermark. Wir stehen am Start eines Prozesses, bei dem mir ein solches Projekt außerordentlich entgegen kommt. Insofern kann ich mir gut vorstellen, dass das auch zu kulturpolitischen Investitionen führt.

WK: Denken Sie da auch an – um das oft allzu große Wort Festival zu vermeiden – an neue und spezielle Aktivitäten?

CD: Ich will jetzt nicht gleich ein neues Festival gründen, aber wir überlegen tatsächlich, in dieser Region, wo es einerseits diese Semmeringgeschichte gibt und wo wir andererseits auch die Peter-Rosegger-Gedenkstätten haben, dort so etwas wie Rosegger-Festspiele zu machen.

Aber nicht nur mit einer jährlichen Aufführung einer dramatisierten Variante des Romans »Jakob der Letzte«, sondern auch ganz bewusst mit Bezug zur Gegenwart, wofür Rosegger als Anlass dient, geleitet von Fragen wie: Welche Literaten und Literatinnen gibt es heute, die aus den Erfahrungswelten des ländlichen Raums eine neue Literatur produzieren?

WK: Anlass für diese Studie sind die neuen Chancen, die sich 2028 mit der Inbetriebnahme des Basistunnels für die historische Semmeringbahn eröffnen. Denn dann ergeben sich für die »neue« alte Ghegabahn neue Nutzungsmöglichkeiten, die aber bis dahin entwickelt werden müssen. Erstmals wird es möglich sein, auf der Welterbertrasse fahrplanunabhängige Ausflugsfahrten anbieten zu können. Und damit wird Mürzzuschlag, sogar wenn man aus Richtung Wien kommt, zu einem »Tor zum Semmering« und stärker als bisher zu einem Infrastruktur-Hub für die Kulturlandschaft Semmering.

CD: Ja, das kann ich mir gut vorstellen, das klingt schlüssig und plausibel. Es wäre natürlich schön, wenn das Gegenstand der Überlegungen wäre, die man auch gemeinsam anstellen sollte. Von der niederösterreichischen und von der steirischen Seite müssen Ideen entwickelt werden, um diesen Raum kulturell neu befüllen zu können. Ich habe ja schon gesagt, dass die steirische Seite viel dazu beitragen könnte. Man darf nicht vergessen, dass im Rahmen des Steirischen Herbsts vor vier Jahren rund um Neuberg an der Mürz eine Veranstaltungsreihe rund um Elfriede Jelineks Buch »Die Kinder der Toten« stattfand. Der Roman wurde dabei unter Mitwirkung des Publikums auch verfilmt. In einer Situation, in der wir einerseits die Position von Elfriede Jelinek haben und auf der anderen Seite des Tals die Verbundenheit mit Peter Rosegger, können wir ganz bemerkenswerte literarische Geschichten zeichnen.

(Oktober 2021)

Zum Zeitpunkt des Gesprächs war Christopher Drexler Landesrat für Kultur.

Foto: © Markus Hintzen



Johanna Mikl-Leitner Landeshauptfrau von Niederösterreich

Geboren und aufgewachsen im Weinviertel, Studium der Wirtschaftspädagogik an der Wirtschaftsuniversität Wien, Tätigkeiten als Unternehmensberaterin und in einem Verlag. 1998 wurde Mikl-Leitner Geschäftsführerin der ÖVP Niederösterreich, zog 1999 in den Nationalrat ein und wurde 2003 Landesrätin für Soziales, Arbeit und Familie. Von 2011 bis 2016 war Mikl-Leitner Bundesministerin für Inneres, 2017 wurde sie zur niederösterreichischen Landeshauptfrau gewählt. Bei ihr ressortiert auch der Bereich Kunst und Kultur.

Der Semmering wird kulturelle Leitregion

Wolfgang Kos [WK]: Im November 2021 haben Sie angekündigt, dass der Semmering ab sofort ein kulturelles Zielgebiet des Landes Niederösterreich sein wird. Damit erhält das bereits erkennbaren Semmering-Comeback einen wesentlichen Impuls. Wie kam es zur Konzentration auf den Semmering?

Johanna Mikl-Leitner [JM-L]: Es ist unsere Bestrebung, diese Region aus dem Dornröschenschlaf zu wecken und ganzjährig zu einer attraktiven Kulturtourismusregion auszubauen. Die wunderbare Landschaft rund um den Semmering hat in früheren Zeiten vor allem im Sommer Menschen aus Nah und Fern angezogen. Gerade unter dem Eindruck der Pandemie rückt nun der hohe Wert exzellenter kultureller Nahversorgung und der wunderschönen, niederösterreichischen Landschaft als Quelle der Erholung, Regeneration und Rekreation wieder sehr deutlich in unser aller Bewusstsein.

Eine geschichtsträchtige Kulisse und Kulturgenuss für höchste Ansprüche sind in Niederösterreich sehr gefragt und entsprechen auch der Strategie für Kunst und Kultur des Landes Niederösterreich, die den Fokus auf zwei grundlegende Aufgaben legt: die Pflege des umfassenden kulturellen Erbes und die Förderung des zeitgenössischen künstlerischen Schaffens. Unsere Aufgabe sehen wir darin, Synergien zu schaffen und durch Impulse zum Beispiel im Bereich Theater die Region zu stärken.

WK: Sie sprachen auch von einer kulturellen »Modellregion«. Was versteht man in Niederösterreich darunter?

JM-L: Das Handlungsfeld »Modellregion« geht von der Überlegung aus, dass Kunst und Kultur wesentliche Motoren einer regionalen Weiterentwicklung sein können und in Zukunft noch stärker sein werden. Der Begriff »kulturelle Modellregion«, den wir neben der Landeshauptstadt St. Pölten auch auf die Region Semmering anwenden, impliziert eine enge Verzahnung der vier Säulen der niederösterreichischen Kulturstrategie: neue Zugänge für Familien erschließen, Nachhaltigkeit leben, Digitalisierung sinnvoll einsetzen und Kultur und Tourismus zu einem Gesamterlebnis verschmelzen. Anhand dieser vier Handlungsfelder können Vorzeigeprojekte entstehen, die in weiterer Folge Vorbildwirkung für andere Regionen entfalten können.

WK: Zielt diese Initiative vor allem auf die Gemeinden Semmering und Reichenau oder auch auf das weitere Semmeringgebiet bzw. um die Welterbebahn?

JM-L: Es geht uns vor allem um die bestehende wichtige Achse Wiener Neustadt, Reichenau und Semmering. Das Landestheater Wiener Neustadt ist ein wichtiges Zugpferd für die Attraktivität der Kulturregion südliches Niederösterreich, Festivals wie die Festspiele Reichenau, der Sommercampus »isa – Internationale Sommerakademie« und viele andere mehr bereichern das kulturelle Angebot schon jetzt. Aus Sicht der Kulturpolitik gilt es, dieses bereits vorhandene hochwertige Kulturangebot eng aufeinander abzustimmen, gezielt zu kommunizieren und verstärkt Kooperationen mit Partnerinnen und Partnern aus Wirtschaft und Tourismus zu suchen.

Internationale Standards

WK: Was sind die regionalpolitischen Gründe für den Paradigmenwechsel? In der »Gründerzeit« der Ära Pröll galt die kulturelle Ankurbelung mit erstaunlichen Investitionen vor allem der Wachau und ländlichen Gebieten. Es entstanden neue Institutionen wie die Museumsmeile Krems oder das Festspielhaus Grafenegg. In den Gebirgsregionen geschah eher wenig, speziell das südliche Industrieviertel blieb im Schatten. Warum?

JM-L: In den letzten 30 Jahren wurden seitens der Niederösterreichischen Landesregierung 600 Millionen Euro in die kulturelle Infrastruktur Niederösterreichs investiert. Ein in Zentraleuropa einzigartiges Bekenntnis zu Kunst und Kultur und ein großer Kraftaufwand. Niederösterreich ist damit heute als außerordentlich zeitgemäßer Kulturstandort auf der Landkarte fest verankert. Sowohl im Bereich Kultur- und Kunstproduktion als auch im Bereich der Publikumsansprache, Kunstvermittlung und des Kulturmanagements wurden internationale Standards gesetzt. Das gilt auch für das Industrieviertel, wo 2019 die Niederösterreichische Landesausstellung »Welt in Bewegung! Stadt. Geschichte. Mobilität« mit den Ausstellungsstandorten Kasematten und Museum St. Peter an der Sperr in Wr. Neustadt erfolgreich abgewickelt wurde. In der Vergangenheit wurde auch mit der Landesausstellung »Die Eroberung der Landschaft« 1992 in Gloggnitz und der Theaterausstellung in Reichenau 2003 schon Licht auf den Süden von Niederösterreich geworfen. Auf dieser Basis bauen wir jetzt auf. Wir reagieren auf gesellschaftliche Trends und Herausforderungen und setzen innovative

Akzente. Der Fokus liegt dabei auf nachhaltiger, regionaler, kulturell fundierter Entwicklung oder Wiederbelebung wie im Fall der Semmering-Region.

WK: Wie wichtig ist es dabei, dass der Semmering eine internationale Marke ist, die weit über die Grenzen berühmt war und es hoffentlich wieder wird. Man kann also auch auf internationale Medienbeachtung hoffen, während die großen Neugründungen in der Wachau primär auf positives nationales Feedback stießen.

JM-L: Selbstverständlich sind wir uns in der Positionierung der »Marke Semmering« in jeder Minute der internationalen Strahlkraft und Bedeutung des Semmerings um die Jahrhundertwende für das Kultur- und Geisteslebens Europas bewusst. Unzählige Künstlerinnen und Künstlern der sogenannten Wiener Moderne von Weltruhm, darunter Adolf Loos, Arthur Schnitzler, Stefan Zweig, Franz Werfel, Hugo von Hofmannsthal, Heimito von Doderer, Arnold Schönberg oder Oskar Kokoschka, um nur einige zu nennen, haben hier komponiert und geschrieben. Sigmund Freud, Viktor Frankl und andere Weggefährtinnen und Weggefährten bei der Entwicklung der Psychoanalyse verbrachten hier ihre Sommerfrische.

Zwischen der Vergangenheit und dem Zukünftigen liegt aber das Hier und Jetzt. Es gilt einerseits, das kulturelle Erbe für nachfolgende Generationen zu bewahren. Eine ebenso wichtige Rolle spielt jedoch das zeitgenössische Kunstschaffen, um sich mit den Fragestellungen der Gegenwart auseinanderzusetzen. Initiativen wie die international ausgerichtete Ausstellung von Kunst im öffentlichen Raum, die im Vorjahr in der Gemeinde Semmering zu sehen war, machen dieses Potenzial greifbar.

Synergien zwischen Kultur und Tourismus

WK: Es soll vor allem die Kultur stark gefördert werden. Ich nehme an, da werden auch einige neue, wohl eher kleinere Institutionen etabliert werden, ob Museen oder eine Freiluftdokumentation zur Semmeringbahn-Baustelle von 1850 oder ein moderner Raum für Musik, damit Kultur nicht ausschließlich mit historischen Kulissen assoziiert wird.

JM-L: Es ist uns besonders wichtig, dass wir in enger Abstimmung mit den bestehenden Angeboten agieren. Diese haben bereits viel zur positiven Wahrnehmung in kulturaffinen Kreisen

beigetragen. So genießen die Theaterproduktionen der Festspiele Reichenau Kultstatus. Ergänzt werden diese von einem neuen Kulturangebot im 140 Jahre alten Südbahnhotel. Es gibt auch im Bereich Musik wunderbare Festivals wie »Harriet & Friends« auf Burg Feistritz. Und wenn man generell vom Süden spricht, haben wir natürlich mit Baden und Wiener Neustadt sehr starke Player auf unterschiedlichsten Ebenen des Kulturlebens. Die Offenheit für neue Initiativen und Institutionen, von der Regionalkultur bis zur Avantgarde, vom ehrenamtlichen Engagement bis zu professionellem künstlerischen Wirken auf internationalem Niveau ist uns genauso wichtig wie ein diverses, gut kommuniziertes Angebot für alle Zielgruppen. All diese Ausdrucksformen von Kunst und Kultur bereichern Niederösterreich in seiner Vielfalt und Diversität.

WK: Bis wann erwarten Sie erste konkrete wirtschaftliche Auswirkungen der neuen Kulturoffensive? Etwa eine substanzielle Ankurbelung des Tourismus, speziell der Nächtigungszahlen?

JM-L: Wir befinden uns momentan in einer frühen Planungsphase. Wir werden laufend Maßnahmen umsetzen und schon bald erste Ergebnisse erzielen. Bis zum Jahr 2030 werden wir weiter in die Präsenz des regionalen Angebots und in den Dialog mit allen im Kultur- und Tourismusbereich Tätigen investieren und für die Sicherung eines notwendigen, gemeinsam abgestimmten Rahmens sorgen.

WK: Wie gut funktioniert in Niederösterreich das Zusammenwirken von Kultur und Tourismus? Ich meine jetzt nicht Tagesausflüge, sondern längere Aufenthalte von Kulturgästen.

JM-L: Damit Tagesgäste auch über Nacht bleiben, ist es natürlich wichtig, eine adäquate touristische Infrastruktur zu schaffen, die sowohl ein gut leistbares Segment für Familien abdeckt als auch den hohen Erwartungen von anspruchsvollen Gästen entspricht.

Landesausstellung auf dem Semmering?

WK: Es gibt zurzeit im Raum dramatische Mängel bei der Infrastruktur. Das gilt speziell für Qualitätsbetten und die Einkehr- und Verpflegungsangebote, welche vor allem für den Umkreis der Südbahnhotels und entlang des Bahnwanderwegs zwischen Semmering und Klamm fehlen. Hier ist Angebotswüste. Wie kann es da aus Ihrer

Sicht zu Verbesserungen kommen? Wer kann da etwas weiterbringen?

JM-L: Es gibt sehr vielversprechende Pläne und Investitionen einzelner wichtiger und erfahrener Akteurinnen und Akteuren, die sich bereits mit großer Erfahrung und fundierten Konzepten einer stilvollen Revitalisierung geschichtsträchtiger Hotelbauten angenommen und diese umgesetzt haben.

Wir gehen davon aus, dass sich hier gerade ein Fenster der Möglichkeiten öffnet, das viele andere qualitativ hochwertige Anbieterinnen und Anbieter in allen Übernachtungskategorien nach sich ziehen wird. Unterschätzen wir auch nicht die Kraft von Kunst und Kultur als Motor für Dynamik und Weiterentwicklung.

WK: Der lange Niedergang und die aktuelle Aufbruchsstimmung am Semmering wird oft mit dem Comeback von Bad Gastein verglichen. Dort hat man wieder erkannt, dass das Image der alpinen »Hochhausstadt« auf ihrer Quasi-Urbanität beruht. Ein bayerischer Unternehmer errichtet mit Zustimmung von Gemeinde und Denkmalamt nun sogar ein neues, von BWM Architekten geplantes Hotelhochhaus. Man wird ja auch am Semmering erweitern müssen.

JM-L: Was uns an Gastein auffällt, ist, wie mit zeitgenössischer Kunst neue kulturtouristische Impulse gesetzt werden. Kunst- und Kulturschaffende sind immer ein starker Motor für soziale Innovation und regionale Entwicklung. Im Moment wird am Semmering mit viel Fingerspitzengefühl an der Renovierung und künstlerischen Bespielung einiger historisch bedeutender Institutionen gearbeitet. Für die Bewertung von etwaigen Bauvorhaben in der Region Semmering wird das UNESCO Welterbe als Basis für die zukünftige Steuerung der baulichen Entwicklung berücksichtigt.

Bewusstseinsbildung für den Erhalt des historischen Bauerbes sowie für eine qualitätsvolle Baukultur werden ihren Eingang in diese Auseinandersetzung finden. In diesem Zusammenhang haben wir zum Beispiel im Rahmen der Niederösterreichischen Landesaustellungen gute Erfahrungen mit (Zwischen-)Nutzungskonzepten aus den Bereichen Kunst und Kultur für Leerstände in historischen Ortskernen gemacht.

WK: Es wird über eine Landesausstellung in einem Semmeringer Großhotel in den späten 20er-Jahren gemunkelt. Eine realistische Hoffnung?

JM-L: Die Niederösterreichischen Landesausstellungen sind seit Jahrzehnten ein wesentlicher Schrittmacher für die Regionalentwicklung und stoßen auf große Resonanz. Als Modellregion sehe ich für die Region Semmering in den nächsten Jahren die Perspektive einer NÖ Landesausstellung für möglich.

Zusammenspiel mit der steirischen Kulturpolitik

WK: Ich werfe zwei schöne Worte in unser Gespräch: Extravaganz und Exzellenz. Soll und wird man Kultur in einer einst mondänen Hotelkolonie in fünf Jahren auch mit diesen Begriffen assoziieren?

JM-L: Zwei schöne Worte in der Tat, aber was bedeuten sie wirklich? Exzellenz in den Künsten und der Wissenschaft als ein Konzept der Spitzenleistung in gewissen Fachbereichen lässt sich natürlich auf den Qualitätsanspruch, der mit dem künstlerischen, kulturellen und touristischen Angebot einhergeht, leicht vereinbaren und bejahen. Wichtig dabei scheint aber, dass der höchste inhaltliche Qualitätsanspruch nicht Barrieren in der Kulturnutzung nach sich ziehen darf. Wir möchten einen Zugang und Leistbarkeit für alle Interessierten schaffen und ihr Interesse wecken.

Und Extravaganz steht für ausgefallen und dadurch auffallend, was ich als positive und wichtige Eigenschaft von Kunst und Kultur sehe – wie etwa in der bildenden und performativen Kunst, in Literatur und Musik, in Film und Medienkunst. Wir wollen mit Kunst und Kultur durchaus ein Alleinstellungsmerkmal schaffen und Konventionen überwinden. Jede Form von Kulturarbeit soll einen niederschweligen Zugang zu Kunst und Kultur ermöglichen, den Abbau allfälliger Berührungängste unterstützen und in weiterer Folge Freiräume für die Entfaltung eigener Kreativität schaffen. Hierfür gilt es, entsprechende Rahmenbedingungen zu schaffen und zu etablieren.

WK: Überraschend schnell ist die nach einer Krise notwendig gewordene Weiterführung der Festspiele Reichenau gelungen. Dabei hat das Land erstmals zentrale Lenkungsaufgaben übernommen. Weil es überfällig war, trotz des Erfolgs und der vielen Getreuen?

JM-L: Als sich das verdiente Ehepaar Loidolt nach 30 Jahren Erfolgsgeschichte während der Corona-Pandemie entschieden hat, die Fest-

spiele Reichenau nicht mehr weiterzuführen, war es dem Land Niederösterreich gleichsam ein Auftrag, die Marke Festspiele Reichenau gemeinsam mit der Gemeinde zu erhalten. Die Festspiele sind mit der Eingliederung in die NÖKU (NÖ Kulturwirtschaft) wirtschaftlich abgesichert. Wir sind auch sehr erfreut, mit Maria Happel eine großartige künstlerische Leiterin für die Festspiele gefunden zu haben.

WK: Ein Haupthindernis für Strukturverbesserungen der Semmeringregion ist das Hindernis Landesgrenze. Hartnäckig drehen die beiden Länder einander den Rücken zu, was für das Tourismusmarketing ebenso gilt wie für den Nahverkehr. Wird das so bleiben müssen, weil seit langem »gelernt«? Auf der steirischen Seite wird die Parole »Der Semmering ist auf beiden Seiten des Passes« propagiert.

Derzeit ist eine grenzüberschreitende Welt-erberegion von Gloggnitz bis Langenwang im Entstehen, die mit professionellem Management über den Pass hinweg neue Ideen entwickeln soll. Wie stellt sich das aus niederösterreichischer Sicht dar? Ich konnte in Graz mit dem damaligen Kulturlandesrat Drexler, über diese Fragen sprechen. Er hofft auf eine intensivere Zusammenarbeit zwischen St. Pölten und Graz. Hat die schon begonnen?

JM-L: Wir sind sehr optimistisch, was die Zusammenarbeit und die sinnvolle Nutzung von Synergien im Zusammenspiel mit der steirischen Kulturpolitik betrifft. Die Abstimmung und die Zusammenarbeit mit den Kolleginnen und Kollegen in der Steiermark war bisher bereits sehr konstruktiv – insbesondere in der Welterberegion Semmering. Der Kontakt zum langjährigen Landesrat und Kulturreferenten Drexler – nunmehriger Landeshauptmann der Steiermark – ist sehr gut und wir gehen von fruchtbaren Gesprächen unter Einbeziehung der Regionen in naher Zukunft aus.

(Juli 2022)



Hermann Doppelreiter Bürgermeister Gemeinde Semmering

Seit 2020 ist Doppelreiter Bürgermeister der 600-Einwohnergemeinde „Luftkurort Semmering“. Er ist seit 2000 ÖVP-Gemeindepolitiker und folgte Langzeitbürgermeister Horst Schröttner. Vom Beruf ist Doppelreiter Oberförster und seit vielen Jahren Mitarbeiter der Bezirksforstinspektion der BH Neunkirchen. Er gehört zu den „Ur-Semmeringern“ unter den Einwohnern: seine Vorfahren gehörten zu jener Handvoll Waldbauern, die an die Südbahngesellschaft Baugründe verkauften, auf denen ab 1882 eine Hotel- und Villenkolonie entstanden ist.

Ein unpraktischer Bahnhof

Wolfgang Kos [WK]: Wir sind gerade am Bahnhof Semmering angekommen. Die Züge verkehren momentan im Ein-Stunden-Takt, also relativ oft. Wie wichtig ist dieser Bahnhof heute im Alltag der Bevölkerung? Es geht ja relativ steil und ungefähr hundert Höhenmeter hinauf zum Ortszentrum. Und welche Bedeutung wird der berühmte Bahnhof Semmering in rund zehn Jahren haben?

Hermann Dopplereiter [HD]: Für die Einheimischen hat der Bahnhof heute sicher nicht mehr die Bedeutung wie früher. Der Semmering besteht aus drei Ortsteilen: dem Wolfsbergkogel bis zum Bereich Südbahnhotel, dem Bahnhofsviertel rund um den Bahnhof und dem Bereich der Passhöhe und der Hochstraße. Vom Bahnhof dorthin ist es ein guter Kilometer und man geht bergauf. Wenn man mit zwei Einkaufstaschen zurückkommt oder einen Kinderwagen dabei hat, ist der steile Anstieg vom Bahnhof auf die Passhöhe doch schwierig.

Wer im Bereich der Passhöhe wohnt, nutzt für den Nahverkehr nach Mürzzuschlag oder Gloggnitz eher den Bus. Für die meisten Fahrten werden natürlich private Autos benützt. Zur Zeit meiner Kindheit ist meine Mutter mit uns nach Mürzzuschlag einkaufen gefahren und nicht nach Gloggnitz, wohin man mit dem Zug viel länger fährt. Heute sind auch ältere Menschen mobiler und mit dem Auto unterwegs. Auch deshalb hat der Bahnhof nicht mehr seine frühere Bedeutung.

In der Zukunft wird der Bahnhof Semmering für die öffentliche Anreise jedoch sehr bedeutsam sein. Das Ziel muss sein, dass der überwiegende Teil der Gäste die Eisenbahn zur Anreise nutzt.

WK: Zum Bild dieses Bahnhofs gehörten immer einfahrende Schnellzüge. Es muss ein Schock gewesen sein, als diese nur mehr durchfahren. Doch nun bleiben Railjets wieder am Semmering stehen.

HD: Ja, die Fahrplanumstellung mit der Reduktion der Schnellzüge war damals ein sehr großer Einschnitt. Die Anreise der Gäste, der Tagesgäste ebenso wie der Hotelgäste, war damit wesentlich schwieriger. Heute haben wir wieder eine zufriedenstellende Taktung der Railjets. Die Anbindung an die internationalen Züge hat für den Semmering eine sehr große Bedeutung. Man ist heute in gut drei Stunden in Prag und in kurzer Zeit in Italien. Und überall gibt es günstige

Umsteigemöglichkeiten. Dass man mit der Bahn schnell auf den Semmering kommen kann, wird in Zukunft wieder wichtiger werden. Doch dafür sind neue Shuttledienste notwendig.

WK: Die Haltestelle Wolfsbergkogel, die 1882 eröffnet wurde, um das Viertel um das Südbahnhotel zu erschließen, liegt topografisch günstiger und auch weniger versteckt. Könnte sie mit einem Neuaufschwung des Semmering-Tourismus in den kommenden Jahren strategisch ähnlich wichtig oder sogar wichtiger werden als der traditionsreiche Bahnhof?

HD: Die Haltestelle Wolfsbergkogel wird wieder an Bedeutung gewinnen. Aufgrund der Nähe der Haltestelle zum Kurhaus, künftig Grand Semmering, und Südbahnhotel besteht fußläufig eine sehr gute Erreichbarkeit. Mit der Wiedereröffnung der Hotels erhoffen wir, dass viele Gäste mit der Bahn anreisen werden. Auch für die Hotelbediensteten besteht dann die Möglichkeit, den Arbeitsplatz autofrei zu erreichen.

Die Semmeringbahn als Lebensader für Bevölkerung und Touristen

WK: Wenn ab 2030 der Güter- und Fernverkehr durch den Basistunnel geführt werden wird, wird es auch ausreichend Zeitfenster für Tourismus- und Ausflugszüge geben. Studien haben ergeben, dass für den künftigen Fahrbetrieb – ob Regelverkehr oder Panoramazug – ein- oder Eineinhalb-Stunden-Takt ideal wäre.

HD: Das wurde schon auf höchster Ebene besprochen. Mit einer Ein-Stunden-Taktung wäre eine Anbindung des Bahnhof Semmering in beide Richtungen perfekt. Die Bevölkerung und die Gäste können schnell zur Hochleistungsstrecke nach Mürzzuschlag und dann in kurzer Zeit nach Wien oder Graz gelangen. Auch spezielle Tourismuszüge können nach Eröffnung der Hotels eine Bereicherung des Fremdenverkehrsangebots werden.

WK: Diese würden aber andere Hauptaufgaben haben, denn sie werden nicht primär Nahversorger für die Bevölkerung sein.

HD: Ja, die Tourismuszüge werden andere Aufgaben haben. Es gilt ja, die herrliche Landschaft in Verbindung mit dem Welterbe Semmeringseisenbahn in Szene zu setzen. Ein ganz wichtiger Punkt ist jedoch, dass die Ghega-Strecke nicht zu einer Museumseisen-

bahn verkommt, sondern eine benutzbare Lebensader sowohl für den Nahverkehr als auch für den Tourismus bleiben wird und sogar an Bedeutung gewinnt!

WK: Wenn Mürzzuschlag der regionale Verteiler sein wird und man dort Anschluss von und zu den Schnellzügen hat, wird der Fahrplan gut abgestimmt werden müssen. Zwischen Payerbach und Breitenstein wird die Nachfrage weiter sinken.

HD: Das wird stimmen. Wichtig für den Nahverkehr ist aber weiterhin, falls das Auto nicht mehr jene Bedeutung haben wird wie heute, dass auch durchgängige Züge zwischen Mürzzuschlag und Gloggnitz geführt werden. Es hat eine Zeit gegeben, als sowohl die steirischen Regionalzüge aus Mürzzuschlag als auch die Regionalzüge aus Payerbach am Semmering geendet haben und eine durchgängige Verbindung nicht möglich war. Das darf zukünftig nicht mehr passieren.

WK: Werden die beiden Regionen im Nahverkehr irgendwann zusammenarbeiten?

HD: Das erwarte ich mir im Sinne eines Zusammenwachsens der Regionen diesseits und jenseits der Passhöhe.

WK: Von den ÖBB und den Verkehrsverbänden hört man, dass es zumindest zu den Tagesrandzeiten auch Direktzüge von Wien ins Semmeringgebiet geben soll, um speziell Wanderer und Ausflügler zu bedienen.

HD: Ja, Züge direkt aus Wien wird es weiterhin geben müssen. Es gibt ja jetzt schon Züge, die von Wien bis Gloggnitz beschleunigt fahren und auf der Semmeringstrecke als Regionalzug geführt werden. So etwas Ähnliches kann man sich auch für die Zukunft vorstellen. 2019 wurden sogenannte Skizüge eingeführt.

Wenn wieder Touristen kommen

WK: Wenn die Beliebtheit der Semmeringbahn gesteigert werden kann, wird man entlang der Strecke eine kleinteiligere touristische Erschließung benötigen. Mit Hop On-Hop Off-Betrieb und speziellen Garnituren mit Panoramawaggons. Das bedeutet auch, dass an Haltepunkten wie Klamm oder Breitenstein nicht tote Hose herrschen darf und dass die Gäste dort mehr als Klos vorfinden müssen.

HD: Ich bin überzeugt davon, dass das Welterbe Semmeringbahn auch in Verbindung mit dem

Bahnwanderweg in Zukunft an Bedeutung gewinnen wird. Schon heute wird der Bahnwanderweg von mehr als fünfzigtausend Gästen pro Jahr begangen, wobei aufgrund der immer milderem Winter auch in dieser Jahreszeit immer mehr Leute unterwegs sind. Das bedeutet, dass zukünftig alle Haltestellen entlang der Semmeringbahn aktiv sein sollten, um die Wanderer aufzunehmen. Auch mit einer Kombination aus Eisenbahn und Anrufsammeltaxi oder Ähnlichem könnte man die Region sehr gut vernetzen. Damit wären die Gäste gut versorgt, aber auch die Einheimischen hätten die Möglichkeit, ohne eigenem Kfz in der Heimat mobil zu sein. Natürlich gehört die gesamte Infrastruktur entlang der Semmeringbahn ausgebaut. Hier besteht viel Luft nach oben, wie zum Beispiel die Errichtung von WC-Anlagen, Einkehrmöglichkeiten, Unterstellplätze bei Schlechtwetter und vieles mehr.

WK: Breitenstein könnte zum „Hauptbahnhof“ der historischen Bergstrecke werden, weil es in der Mitte des meistbegangenen Abschnitts des Bahnwanderwegs liegt und weil man sich hier im Zentrum der Bahnlandschaft befindet.

HD: Wenn sie mich als Semmeringer fragen, sollen natürlich der Bahnhof Semmering und die Haltestelle Wolfsbergkogel der Dreh- und Angelpunkt bleiben. Aber es stimmt, dass von der Station Breitenstein einige wichtige Ziele entlang der Bahn wie die Kalte Rinne, die Krauselklause oder die Aussichtspunkte auf der Weinzettlwand gut erreichbar sind.

WK: Die ÖBB steht vor der Aufgabe, bei zunehmender Bedeutung und Nutzung der Stationen und Haltestellen diese verbessern zu müssen. Zum Beispiel müsste am Wolfsbergkogel, wenn mit dem Neustart der Großhotels dessen Prestige zunimmt, ein neues Stationsgebäude errichtet werden.

HD: Ja, hier gibt es seitens des Eigentümers der Bahnstrecke viel zu tun. Vor einiger Zeit wurden viele Gebäude „modernisiert“. Es würde eine unglaubliche Aufwertung bedeuten, wenn die Gebäude an der Bahn wieder in den historischen Zustand versetzt würden.

WK: Es gibt immer zwei Möglichkeiten. Die eine ist, nach Möglichkeit alles wieder so herzurichten, wie es früher war. Oder man nutzt die Chance, um endlich auch etwas Neues zu machen. Beide Wege können nach Rom führen.

HD: Das Beste ist, das wertvolle Historische mit

dem Modernen so zu verbinden, dass es stimmig und harmonisch wird. Das sieht man auch bei den Hotels. Sonst lebt man in einem Museumsdorf und es gibt keine Entwicklung. Andererseits stehen viele Häuser unter Denkmalschutz und müssen in ihrem Zustand bewahrt werden. Das ist keine einfache Situation.

WK: In allen vorliegenden Studien und Entwicklungspapieren kann man lesen, dass der Schlüssel für die Zukunft der Semmeringregion eine „neue Mobilität“ ist. Sicher muss es zu einer Ökologisierung des gesamten Verkehrs kommen, zum Beispiel mit Rufsystemen, die im Alltag perfekt funktionieren. Wahrscheinlich wird es auch neue Kleinbusverbindungen geben. Und bessere Umsteigstellen zwischen den Mobilitätssystemen. Was kann man da erwarten?

HD: Man wird eine Art Shuttle-Dienst brauchen, Anrufsammeltaxis und Buslinien für die Anwohner, zu denen ich auch viele Zweitwohnsitzer zähle, als auch für Gäste und Ausflügler. Die gesamte Region muss hinsichtlich Mobilität besser vernetzt werden. Es muss möglich werden, von einer Ortschaft zu einem Punkt entlang der Bahnstrecke zu kommen, und von einem anderen Punkt wieder zu einem weiteren Ziel gebracht zu werden. Die Landesgrenze ist auszublenden.

WK: Die Lokalpolitiker betonen natürlich die Bedeutung des Bahnwanderwegs, weil er so erfolgreich ist. Können Sie sich eine andere Wanderroute vorstellen, die ähnlich attraktiv ist?

HD: Das Semmeringgebiet ist mit vielen Wanderwegen sehr gut erschlossen, es gibt viele Punkte, die herrliche Aus- und Einblicke in die Gegend erlauben. Und es gibt viele Schnittpunkte mit dem Bahnwanderweg. Vielleicht sind einige Routen neu zu beschildern bzw. die Schnittpunkte besser zu erklären.

WK: Bei der Planung der Semmeringbahn spielte der Eselstein eine große Rolle, weil die Ingenieure von dort einen besonders guten Überblick über zu bauende Trasse hatten. Man befindet sich ja vis-à-vis der Felswände über dem Adlitzgraben. Doch der Eselstein, auf dem sich eine Aussichtsterrasse befindet, liegt für Wanderer ungünstig.

HD: Ja, vom Eselstein hat man nicht nur herrliche Ausblicke auf die Semmeringbahnstrecke, von hier aus öffnet sich die Gegend ganz besonders. Eine wunderschöne Route ist der Weg vom Semmering über den Eselstein hinunter nach Schottwien.

WK: Interessant wäre ein Auf- oder Abstieg zwischen Adlitzgraben und Eselstein.

HD: Hier gibt es keine Markierung. Aber wie gesagt, der Abstieg nach Schottwien mit einem Blick auf die imposante Brücke der Semmering-schnellstraße ist möglich.

WK: Sollte man wieder neue Wege anlegen?

HD: Die Anlage von neuen Wegen ist meiner Meinung nach nicht erforderlich. Die Gegend ist mit Wanderwegen sehr gut erschlossen.

Es kann nicht jeder mit dem Auto kommen

WK: Sprechen wir über die Gäste, die auch in Zukunft mit dem Auto überall hinfahren wollen. Soll man eine Parkgarage auf dem Semmering bauen? Ich weiß, dass im Semmeringer Gemeinderat neue Verkehrslösungen ein großes Thema sind.

HD: Das Ziel muss zukünftig lauten, dass so viele Gäste wie möglich öffentlich, das heißt mit der Bahn anreisen. Der Bahnhof Semmering wird damit die Bedeutung eines wichtigen Knotenpunktes einnehmen. Der heutige Bahnhofsvorplatz ist sehr beengt. Mit einigen parkenden Autos ist dieser bereits ausgelastet.

Von hier aus soll die Möglichkeit bestehen, die Bevölkerung und Gäste mit Sammeltaxis, mit Shuttles oder mit anderen zukunftsorientierten Lösungen zu den gewünschten Zielen zu bringen. Ich denke aber auch, dass in den nächsten Jahren noch immer sehr viele Gäste mit dem eigenen Kfz, mit welchem Antrieb auch immer, anreisen werden. Um die Ortschaft Semmering vom Individualverkehr zu entlasten, was unumgänglich ist, ist eine zentrale Parklösung im Bereich der Passhöhe sehr gut vorstellbar. Von hier aus könnten dann die Gäste wiederum mit verschiedenen Verkehrsmitteln verteilt werden. Oder sie nutzen eine zentrale Parkmöglichkeit, um dann entweder zu Fuß oder mit einem Shuttle ihre Ziele zu erreichen. Für die Hotelgäste wird es eventuell Zwitterlösungen geben können, hier stehen wir noch in Diskussion mit den Eigentümern.

WK: Das alles geht von einem zumindest partiellen Fahrverbot im Ortsgebiet aus. Ein „autofreier“ Semmering?

HD: Gäste, die in einem Hotel im gehobenen Preissegment buchen, wollen bis vor den Hotel- eingang fahren, dann wird der Autoschlüssel übergeben und das Auto verschwindet in einer

Garage. Dazu kommen die Zulieferer und die Angestellten. Ohne einer gewissen Anzahl an Stellplätzen wird ein Hotelbetrieb vermutlich auch in der Zukunft nicht möglich sein.

WK: Eine Garage, die wie in Badgastein in den Berg hinein gebaut wurde, kostet sehr viel Geld.

HD: Technisch ist eine Garage im Berg oder eine Tiefgarage selbstverständlich möglich. Ideal wäre eine Lösung mit modularer Bauweise, also erweiterbar und anpassbar.

Es ist uns bewusst, dass ein völlig neues Konzept mit enormen Kosten verbunden ist. Über eine Finanzierung wurde bisher erst ansatzweise gesprochen.

WK: Was sind die ungewöhnlichsten Ideen, die diskutiert werden?

HD: Selbstfahrende Busse, die von einer Station zur anderen kreisen, von einem Hotel, einer Pension zur andern fahren können, auf Abruf bereitstehen. Damit könnte man fast alle Ortsteile erreichen, ergänzt mit Abstechern in Richtung Haidbachgraben und Meierei. So könnte sich eine Art Spinnennetz entwickeln. Auch eine Seilbahn, die den Semmering umspannt und an den Bahnhof angebunden ist, ist eine Zukunftsvision.

WK: Man darf nicht vergessen, dass die Entfernungen am Semmering groß sind und die Distanz von der Passhöhe bis zum Kurhaus am Wolfsbergkogel fast vier Kilometer beträgt. Das bedeutet, dass die Gemeinde auch ein sehr langes Straßennetz betreuen muss.

HD: Ja, der Semmering ist eine Ortschaft mit einer weitläufigen Anordnung der Häuser. Entsprechend lang ist daher das Straßennetz mit Gehsteigen und Infrastruktur wie Straßenbeleuchtung, Wasserversorgung, Kanalnetz. Diese hohen Erhaltungsaufwände hat die Gemeinde jetzt und natürlich auch zukünftig zu leisten.

WK: Eine Zentralgarage am Pass würde auch deshalb Sinn machen, weil sich dort das Skigebiet befindet.

HD: Das stimmt. Deshalb sind ja die Passhöhe und der Bahnhof Semmering die zentralen Ankommenspunkte. Für eine „Zentralgarage“ wäre die Passhöhe der beste Standort. Auch für die Tagesgäste, womit ich nicht nur die Skifahrerinnen meine, die mit eigenem Auto anreisen.

WK: Ist Rodeln, das am Semmering schon um 1900 populär war, eine Wachstumsnische?

HD: Absolut. Das haben wir heuer bei jenen Gästen gesehen, die den Semmering neu entdeckt haben. Das Rodeln wird vielleicht in Zukunft ein bisschen das Skifahren ablösen. Rodeln kann man auch ohne einen Kurs erlernen und es ist wesentlich weniger ausrüstungsintensiv als schifahren. Aber dadurch, dass die Geschwindigkeiten vielfach unterschätzt werden, kommt es immer wieder zu schweren Unfällen.

WK: Es gab neben der heute noch befahrenen Bahn vom Hirschenkogel einmal eine weitere berühmte Rodelbahn, die vom Pinkenkogel durch den Wald zum Südbahnhotel hinunterführte. Die ist seit langem zugewachsen. Könnte man sie wieder reaktivieren?

HD: Das lebt und steht damit, ob die Schutzhütte auf dem Pinkenkogel, in Betrieb ist. Diese wurde vor einigen Jahren verkauft. Und mit den Grundeigentümern müssten neue Vereinbarungen getroffen werden. Prinzipiell wäre die Aktivierung dieser Rodelbahn eine weitere Attraktion.

Gesucht: Neue Geschäftsideen

WK: Bei der Hundertjahrfeier der Gemeinde Semmering im Jahr 2019, die Sie moderiert haben, wurden Jungunternehmer auf die Bühne gebeten, weil sie Garanten für die Zukunft sind. Ohne junge Akteure müsste man zusperren. Einer der Geehrten war der Betreiber eines Ski- und Bike-Verleihs, der auch eine steile Downhill-Mountainbike-Strecke auf der Weltcup-Piste angelegt hat, zu der auch Spezialisten aus den Nachbarländern anreisen. Der Betrieb wird laufend erweitert. Warum ist dieser Betriebsgründer so wichtig für den Ort?

HD: Beim Eigentümer- und Betreiberpaar handelt es sich um sehr innovative, kreative Menschen. Sie betreiben mittlerweile sehr erfolgreich ein Café, die Skischule, den Ski- und Bikeverleih, einen Shop und auch eine Zimmervermietung. Weiters werden im Sommer Feriencamps für Kinder und Jugendliche angeboten. Sie sind daher sehr vielseitig aufgestellt und decken daher einige wichtige Geschäftszweige ab, die für einen Fremdenverkehrsort zur notwendigen Infrastruktur gehören.

WK: Wie viele Arbeitsplätze hat dieser Betrieb?

HD: Die Anzahl der Arbeitsplätze ist abhängig von der Jahreszeit, im Winter werden natürlich mit den Skilehrern mehr Beschäftigte benötigt als während der Übergangszeit und im Sommer.

Solche Unternehmer mit guten Geschäftsideen brauchen wir zukünftig mehr.

WK: Welche Unterstützungsmöglichkeiten durch die öffentliche Hand stehen zur Verfügung? Wie kann man sich bemühen, Gründer zu fördern?

HD: Es gibt in Niederösterreich viele Fördermöglichkeiten, da ist man bei uns sehr gut aufgehoben. Ein wichtiger Partner für die Betriebe ist die ecoplus, die Wirtschaftsagentur des Landes. Hier werden Klein- und Mittelbetriebe unterstützt. Die Gemeinde hat direkt kaum Möglichkeiten, Betriebe finanziell zu unterstützen.

Wir sind aber bemüht, den bürokratischen Aufwand im Bauverfahren nicht zu übertreiben und handeln sehr lösungsorientiert bei Anfragen.

WK: Die Geschichte zeigt, dass man am Semmering wiederholt obskuren Investoren aufgesessen ist, die heruntergekommene Hotels gekauft haben, deren Rettung versprochen haben und die Gebäude dann verfallen ließen.

HD: Die Gefahr, auf sogenannte Spekulanten hereinzufallen, gibt es auch weiterhin. Jemand kauft etwas, lässt es dann brach liegen und wartet, bis sich der Wert gesteigert hat. Man hat als Gemeinde wenig bis keine Möglichkeiten des Eingreifens, wenn die Liegenschaft von privat an privat verkauft wird. Aufgrund der Aufbruchstimmung, die jetzt in der gesamten Region herrscht, bin ich aber überzeugt, dass zukünftig einige ungenutzte Liegenschaften wieder revitalisiert und wachgeküsst werden.

WK: Sollte das Südbahnhotel in fünf Jahren wieder in Betrieb sein: Was wird dort Ihrer Erwartung nach stattfinden? Konferenzen, Hotelbetrieb, Spa, Kultur?

HD: Aufgrund der historischen Allgemenräume mit extrem großen Kubaturen eignet sich das Haus am besten für einen ganzjährigen Kulturbetrieb mit hochwertiger Gastronomie und Hotelbetrieb. Und dazu vielleicht exklusiven Seminartourismus.

WK: Gibt es bauliche Einschränkungen, die der Gemeinde Sorgen machen? Es gelten Denkmalschutz, strenger Naturschutz und die Selbstverpflichtung der Gemeinden, auf die Erhaltung des Weltkulturerbes zu achten. Der Welterbe-Managementplan enthält Empfehlungen, hat jedoch nicht Gesetzesrang. Wo sehen Sie Gefahren für die Entwicklungsmöglichkeiten historischer Gebäude?

HD: Der Naturschutz mit Landschaftsschutzge-

biet und Europaschutzgebiet, der Denkmalschutz und das Welterbe Semmeringbahn sind Garantien für langwierige, teure Behördenverfahren. Neuwidmungen und Bauverfahren dauern mitunter Jahre oder sind kaum möglich und erfordern eine Unzahl an Gutachten. Viele Bürgermeister im Süden Niederösterreichs können ein Lied davon singen, dass GutachterInnen sehr oft nicht über das eigene Fachgebiet hinausblicken. Aber bei diesen vielen Rahmenbedingungen wäre eine Abstimmung notwendig, ja geradezu Voraussetzung dafür, um der Region wieder jenen Stellenwert geben zu können, den sie vor Jahrzehnten hatte.

Die intakte Natur, die historischen Gebäude und auch das Welterbe sind unser Kapital. Wenn es keine Möglichkeit einer Modernisierung und für zeitgemäße neue Interpretationen gibt, leben wir in einem Museumsdorf. Dann gibt es keine lebensfähigen Betriebe, keine Arbeitsplätze, wir kämpfen ja schon seit langer Zeit mit einer Abwanderung der Jungen. Wir wollen auf der Geschichte aufbauen und die intakte Natur einbeziehen, aber wir wollen auch Erneuerung zulassen. Natürlich ist das eine Gratwanderung, aber wenn wir eine Modernisierung nicht schaffen, wird die Revitalisierung der Großhotels und der Aufschwung am Semmering und in der gesamten Region auf beiden Seiten der Landesgrenze nicht gelingen!

WK: Und damit würden die Chancen verpuffen?

HD: Ja, diese Möglichkeit besteht durchaus. Die sogenannten Bewahrer - und auch Gutachter - rücken öfter in die Ecke der Verhinderer, wobei hier mittlerweile Gott sei Dank ein Umdenken zu erkennen ist. Auch für die Hauptwohnsitzer ist es nicht lebenswert, in einem großen Freilichtmuseum zu sein. Gäste bleiben aus, das Interesse am Alten, das oft nur ein Heruntergekommenes ist, ist endenwollend!

Zweitbewohner mit Interesse an der Ortsentwicklung

WK: Stimmt es, dass der Semmering österreichweit eine der Gemeinden mit dem höchsten prozentualen Anteil an Zweitwohnbesitzer ist? Ich glaube gelesen zu haben, dass der über sechzig Prozent liegt.

HD: Ja, das stimmt, der Semmering ist die Gemeinde mit dem schlechtesten Verhältnis zwischen Hauptwohnsitzen und Nebenwohnsit-

zen. Aufgrund der vielen Appartements und Zimmer, die im Südbahnhotel und im Hotel Panhans vor Jahrzehnten verkauft und in Eigentumswohnungen umgewandelt wurden, können wir keine genauen Zahlen der Zweitwohnsitzer angeben.

Wir kennen nur die exakten Zahlen jener Menschen, die am Semmering offiziell einen Zweitwohnsitz haben. Viele Wohnungen wurden in den letzten Jahren vererbt oder weiterverkauft, die neuen Eigentümer sind zum Teil nur sporadisch am Semmering und nicht gemeldet. Wir können daher nur aufgrund der Anzahl der Wohnungen Schätzungen abgeben, die jedoch nicht genau sind.

Die Zweitwohn-Problematik ist voller Widersprüche. Einerseits gibt es Zweitwohnsitzer, die die Idylle schätzen, die Ruhe am Zweitwohnsitz genießen und vielleicht ab und zu die Gastronomie besuchen. Veränderungen werden von denen oft sehr kritisch gesehen, sie lehnen neue Ideen oft ab. Diese Gruppe der Zweitwohnsitzer hat auch keine wirkliche Beziehung zur Gemeinde. Dann gibt es aber die große Gruppe von Zweitwohnern, die die Angebote des Tourismus, der Kultur, der Gastronomie regelmäßig nutzen. Diese Menschen sind auch an der Weiterentwicklung der Gemeinde interessiert und wissen gut über die Historie Bescheid. Mit der Entwicklung der Gemeinde steigt natürlich das Angebot, das dann sehr gerne genutzt wird.

Während des ersten Lockdowns der Pandemie haben einige Zweitwohner ihre Liegenschaft am Semmering als Arbeitsort und gleichzeitig als Wohnort genutzt. Dank der mittlerweile guten Internetverbindung, der Infrastruktur, der guten Verkehrsanbindung - und das inmitten der Natur mit vielen Möglichkeiten der sportlichen Betätigung - haben diese Leute den Semmering kurzfristig zum Lebensmittelpunkt erklärt.

WK: Lässt sich diese Gruppe auch aktiv in die örtlichen Aktivitäten einbeziehen?

HD: Ja, die Gruppe der interessierten Zweitwohnsitzer bringt sich in das örtliche Geschehen ein, ist aktiv und zeigt großes Interesse am Gemeindeleben und an der Weiterentwicklung der Region. Viele Freundschaften sind entstanden, auch einige Firmenkontakte wurden geknüpft.

Als Bürgermeister gehe ich sehr offen auf die Zweitwohnsitzer zu. Da erkennt man meistens schon im ersten Gespräch, wie zugänglich oder verschlossen die neuen WahlsemmeringerInnen sind. Das vielfältige kulturelle Angebot am

Semmering wird von unseren Zweitwohnsitzern sehr stark angenommen und das schafft ein Gemeinschaftsgefühl. Die Veranstaltungen bieten sehr gute Gelegenheiten, im Gespräch in Kontakt zu kommen und Wünsche, Anliegen und auch Verbesserungsvorschläge entgegenzunehmen.

Voriges Jahr hat die Gemeinde im Anschluss der ersten Veranstaltung des Kultursommers nicht nur die ständigen Bewohner, sondern auch die Zweitwohnsitzer zu einem Sektempfang eingeladen. Es hat mich sehr gefreut, dass neben den ständigen BewohnerInnen auch viele WahlsemmeringerInnen gekommen sind und sich im Gespräch aktiv eingebracht haben. Das zeugt schon von großem Interesse.

(Mai 2021)



Karl Rudischer, Bürgermeister von Mürzzuschlag

Seit 2007 amtiert Karl Rudischer (SPÖ), selbstständiger Architekt mit Büro in Neunkirchen – und damit wie viele seiner Mitbewohner Pendler – als Bürgermeister von Mürzzuschlag, der mit knapp über 8000 Einwohnern, wichtigen Betrieben und zahlreichen Schulen bedeutendsten Stadt des Semmeringgebiets. Mit der für 2030 geplanten Fertigstellung des Basistunnels wird Mürzzuschlags Bedeutung als Eisenbahnknoten zunehmen. Die Fahrzeit nach Wien (heute 1 Stunde und 20 Minuten) wird sich um zwanzig Minuten verringern. Die Stadt betreibt mehrere für die Region bedeutsame Museen, darunter das Südbahnmuseum. Mürzzuschlag war Motor für die Bildung der „Welterberegion Semmering-Schnealpe“

Hoffen auf einen Entwicklungsschub

Wolfgang Kos [WK]: Wie wird sich die Beschleunigung der Südbahn durch den Semmering-Basistunnel auf Mürzzuschlag auswirken?

Karl Rudischer [KR]: Zweifellos wird das einen großen Entwicklungsschub bringen, der jetzt schon eingesetzt hat. Es hat sich bereits in den letzten zwanzig Jahren eine positive Entwicklung gezeigt. Aber es wäre jetzt auch vermessen, zu sagen, alles sei wunderbar und der Semmering und die ganze Region erblühen wieder. Das dauert natürlich, das geht Schritt für Schritt. Immerhin rechnet man mit einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen.

WK: Ich nehme an, Mürzzuschlags Interessen liegen auf der steirischen Seite?

KR: Grundsätzlich ist es zweifellos so, dass wir stolze Steirer sind. Aber dadurch, dass wir genau eine Stunde nach Wien und eine Stunde nach Graz fahren werden, liegen wir genau in der Mitte. Es wäre interessant, diese Doppelbeziehung zu untersuchen. Es gibt bei uns eine Wien-Fraktion und eine Graz-Fraktion. Ich persönlich gehöre zur Wien-Fraktion. Ich war in Mödling auf der HTL, habe in Wien studiert und ich fahre auch heute eher nach Wien als nach Graz. Wir sind ja in Reichweite der Metropolenregion Wien. Schon jetzt, vor dem Ausbau der Hochleistungsstrecke, leben wir von der guten Verbindung nach Wien. Wenn man im Süden Wiens arbeitet und im 22. Bezirk wohnt, fährt man auch eine Stunde quer durch die Stadt. In dieser Zeit ist man ab 2030 auch von Mürzzuschlag dort.

WK: Was sind weitere Vorteile der Nähe zur Hauptstadt?

KR: Ein Vorteil ist, dass wir von Wien aus gesehen die erste voralpine Region sind. Wenn es im Sommer in Wien so heiß ist, dass man es nicht aushält, ist es bei uns am Abend angenehm kühl. Die Region Semmering ist ein sehr attraktiver Lebensraum. Man muss nicht unbedingt mit dem Sonderangebot nach Griechenland fliegen.

WK: Zur Region gehört auch das obere Mürztal, wo nun ein Naturpark entstanden ist.

KR: Wir haben damals, als die steirischen Gemeinden die Welterberegion Semmering-Schnealpe gegründet haben, auch unser Naturangebot mitbedacht. Eine Waldrandsiedlung in Mürzzuschlag hat einmal den Namen "Klein-Semmering" getragen. Dort stehen noch

ein paar Villen, die jedoch nicht so pompös sind wie oben auf dem Semmering. Damit hat sich für die Wiener der Semmering ein bisschen ins Steirische erweitert. Auch Mürzzuschlag hat in der großen Zeit der Sommerfrische mitgenascht und das wird sicher wieder der Fall sein können. Unsere Aufgabe wird es auch sein, die Skifahrer im Winter auf die Seitentäler zu verteilen. Grundsätzlich erwarte ich mir wirtschaftlich ebenso wie wohn- und stadtentwicklungstechnisch, dass wir auch bei der Wiederauferstehung des sanften Tourismus dabei sind.

Überwindung der Negativstimmung

WK: Wie weit kann die künftig beschleunigte Südbahn das Verkehrsmittel Eisenbahn stärken?

KR: Es geht um das, was auch Robert Lotter vom Kunsthaus Mürz herausgearbeitet hat. Er hat für mich verständlich gemacht, dass die Bahn die Gewinnerin der jetzigen Mobilitätsdiskussion ist. Autofahren wird immer problematischer. Christian Kern hat, als er noch ÖBB-Chef war, bei uns einmal einen Vortrag gehalten und gesagt, es gebe die Westbahn und die Restbahn. Die Südbahn ist die Restbahn. Und jetzt kümmert man sich endlich auch um die Restbahn. Wenn wir die Strecke von Wien über Wiener Neustadt, Mürzzuschlag, Bruck bis Klagenfurt haben, wird hoffentlich die Entwicklung, die im mit der Neuen Westbahn entstanden ist, auch bei uns entstehen. Was ebenfalls wichtig ist, ist das Image von Mürzzuschlag. Wir haben ein Defizit an Innenmarketing. Wenn ich Gäste oder Besucher habe, höre ich oft: "Mein Gott, da ist es schön. Und die Stadt funktioniert, es gibt immer noch viele Geschäfte, Ärzte und ein Krankenhaus." Trotzdem ist die Bevölkerung weiterhin der Meinung, dass bei uns alles zugrunde geht.

WK: Auf der niederösterreichischen Seite hatte der Niedergang der Industrie eine ähnliche Dramatik. Dort gab es zudem viele Jobs im Tourismus, die mit der Schließung der Großhotels weggefallen sind. Vor allem wurden im Schwarzatal wie im Mürztal verstaatlichte Betriebe zugesperrt. Das trug zu so etwas wie einem Grundpessimismus bei. Und der ist für den Blick nach vorne natürlich hinderlich. Ist das bereits überwunden oder sitzt das ganz tief?

KR: Beides. Es sitzt sehr tief und ist den Menschen gar nicht bewusst. Gleichzeitig muss man sich selber aber immer vorsagen: Es gibt in Mürzzuschlag heute starke Betriebe wie Böhler-

Bleche, allerdings mit 550 Arbeitsplätzen statt 2.000 wie früher. Aber das Unternehmen hat 94 % Export und ist Weltmarktführer. Vor allem, hat die Zahl der Akademikerarbeitsplätze zugenommen. Es ist heute viel da in unserem Gebiet in Richtung Krieglach, Kindberg und Kapfenberg: Zum Beispiel das Röhrenwerk und Pankl Racing. Oder die Fachhochschule Kapfenberg, die Montanuni Leoben und die Industrien in Leoben-Donawitz. Alle paar Kilometer haben wir einen Weltmarktführer, aber in den Köpfen ist das noch nicht angekommen. Die kollektive Depression ist eben noch nicht überwunden. Meine Elterngeneration war vom großen Arbeitsplatzverlust betroffen und meine Generation ist auch noch in diesem Denken drinnen. Die nächste Generation, wie mein Sohn, der gerade in Berlin studiert und keine Ahnung hat, wo er einmal landen wird, sagt hingegen, hier sei es wunderbar. Er kann sich gut vorstellen, wieder hier zu leben. Es gibt viele jüngere Leute, die von dieser Geschichte nichts mehr wissen – es ist ja 30 Jahre her, als hier alles niedergegangen ist. Jetzt war erst ein junges Pärchen bei mir im Büro: Sie haben ein Studium in Wien absolviert, haben zusammen ein Kind und in der Coronapandemie waren sie in Mürzzuschlag im Homeoffice und haben dafür das leerstehende Häuschen der verstorbenen Großmutter genutzt. Es hat gut funktioniert mit der Mischung aus Homeoffice und zwei- bis dreimal Pendeln pro Woche, Folglich haben sie beschlossen, nach Mürzzuschlag zurück zu ziehen.

Verbesserung der Infrastruktur

WK: Die Semmeringbahn wurde immer als eine primär niederösterreichische Bahntrasse wahrgenommen, obwohl die Welterbestrecke auf beiden Seiten des Passes verläuft. Doch auf der steirischen Seite fehlen die tollen Viadukte und Tunnels.

KR: Die Weltkulturerbe-Idee könnte dazu beitragen, die Landesgrenzen nicht so eng zu sehen. Ob es die niederösterreichische oder die steirische Seite ist, ist aus Bahnsicht einerlei. Und es ergibt sich die Chance, dass man in der Regionalentwicklung in beide Richtungen partizipiert.

WK: Wenn gebaut wird oder Zulieferer gebraucht werden, werden dann auch Handwerker aus der Region Mürzzuschlag für Tätigkeiten rund um Gloggnitz geholt?

KR: Das ist erst jetzt entstanden. Als ich vor zwanzig Jahren in Neunkirchen mit einem

Kollegen ein Architekturbüro begonnen habe, habe ich einmal einem Maler aus Mürzzuschlag eine Ausschreibung geschickt. Er hat angerufen und gemeint, dass er nicht jeden Tag über den Semmering fahren könne. Da habe ich gesagt, dass er ja auch nach Graz fährt. Darauf hat er gesagt, dass er da in einer Stunde unten sei. Das sei ja nicht weit. Da habe ich retourniert, dass Neunkirchen auch nicht weiter sei, da fährt man eine halbe Stunde. So stark war die Grenze damals in den Köpfen drinnen. Das ist jetzt weg. Wir haben zum Beispiel einen neuen HNO-Facharzt, der in Payerbach lebt und jetzt in Mürzzuschlag eine Ordination begonnen hat. Ein neuer Bibliothekar in unserer städtischen Bücherei kommt aus dem Schwarzatal. Es gibt Gloggnitzer Firmen, die bei uns arbeiten oder umgekehrt. Das verbindet sich jetzt relativ rasch. Das kann an der Bahn liegen oder auch daran, dass das gemeinsame Projekt immer besser verstanden wird. Auch die Tunnels der Semmering-Schnellstraße haben ja viel gebracht. Dadurch sind die Wege bereits viel kürzer geworden.

WK: Sie haben darauf hingewiesen, dass viele Mürzzuschlager Fernpendler sind. Wie könnte sich deren Verhalten ändern, wenn die Hochleistungsstrecke in Betrieb geht?

KR: Es gibt heute viele Pendler, die mit dem Auto nach Gloggnitz fahren, dort den Park & Ride-Parkplatz nutzen und dann in den Zug einsteigen, um nach Wien weiterzufahren. In Zukunft werden sie von Mürzzuschlag wegfahren und müssen nicht mehr ins Auto steigen.

WK: Wie viel Prozent der Berufstätigen aus Ihrer Stadt pendeln eigentlich über den Pass?

KR: Ich weiß es nicht. Da müsste man einmal eine Erhebung machen. Als einer, der eher nach Wien orientiert ist, würde ich meinen, das das Verhältnis zwischen Nord- und Südpendlern fifty-fifty ist.

WK: Ich vermute, dass Mürzzuschlag künftig im Fernverkehr das „Tor zum Semmering sein wird, auch dann, wenn man aus Richtung Wien kommt. Umsteigen vom Schnellzug und dann auf der alten Semmeringstrecke zurück auf und über den Semmering. Sofern die Anschlüsse passen.

KR: Wir rechnen natürlich damit, dass unser Bahnhof an Bedeutung gewinnt. Deshalb versuchen wir rund um den Bahnhof – wir haben dessen Umgebung Bahnhofsquartier getauft – Liegenschaften zu sichern und stadtplanerisch zu entrümpeln. Irgendwann muss die Feuerwehr neu gebaut werden, weil sie dort sowieso zu

wenig Platz hat. Damit wird diese Fläche frei. Beim Telekom-Gebäude ist das auf Grund der Eigentumsverhältnisse schwieriger. Es handelt sich ja um eine wichtige Randzone der Innenstadt und das Ziel wäre, den Bahnhof näher ins Zentrum zu rücken – ob mit baulichen Maßnahmen oder mittels Freilegungen. Ich glaube, dass durch die Verdoppelung der Fahrgastzahlen dort wieder ein bisschen Infrastruktur mit Geschäften entstehen könnte. Zur Hauptstraße und zum Hauptplatz sind es ja nur ein paar Minuten.

WK: Momentan ist diese Verbindung tatsächlich unattraktiv und umständlich, wenn man keine Ortskenntnisse hat. Wie in vielen österreichischen Städten ist der einst so wichtige Bahnhof ins Abseits gerückt und hat zunehmend an Servicefunktionen verloren. Was muss der künftige Bahnhof, der zurzeit von den ÖBB restauriert wird, leisten? Wird es endlich wieder ein Restaurant geben? Kann man dort einkaufen?

KR: Ich würde es mir wünschen. Man sieht ja bei anderen, modernen Bahnhöfen, was sich dort ändert. Aber ob die Frequenz dafür ausreichen wird, kann ich nicht sagen. Flächen werden beim Umbau jedenfalls bereitgestellt. Das Ziel wäre natürlich, dass man beim Heimkommen noch gewisse Einkäufe für den täglichen Bedarf erledigen und die eine oder andere Dienstleistung in Anspruch nehmen kann.

WK: Ist in den Raumplanungen des Umbaus eine Gastronomie vorgesehen?

KR: Es gibt 400m² Fläche, die entkernt werden. Die ÖBB hat uns angeboten, mitzudenken, wie das verwertet werden könnte. Auch von einem Ärztezentrum wurde gesprochen. Und natürlich von Gastronomie und besseren Aufenthaltsbereichen. Vielleicht wird ein Bäcker kommen. Aber die Kraft, dass diese Flächen zu einem kleinen Shopping Center werden, sehe ich nicht. Ein bisschen etwas wird auch rundherum entstehen.

Sorgen um das Südbahnmuseum

WK: Mit der Ernennung zum Welterbe im Jahr 1998 hat es zwei sehr bald realisierte Neuerungen gegeben: den Bahnwanderweg auf der niederösterreichischen Seite und das am Bahnhof Mürzzuschlag gelegene Südbahnmuseum. Dessen Start liegt jetzt allerdings fast zwanzig Jahre zurück. Ich nehme an, dass man einiges erneuern müsste, um neue Aufmerksamkeit zu generieren. Momentan liegt es hinter einer Groß-

baustelle. Wenn die Semmeringbahn noch stärker ins Bewusstsein kommt, wäre das Südbahnmuseum für Mürzzuschlag eine bedeutende Sehenswürdigkeit. Wie sehen Sie seine Zukunft?

KR: Aus Sicht des Bürgermeisters muss ich sagen: Wir brauchen Unterstützung des Landes, des Bundes, der ÖBB, von wem auch immer. Das Museum ist einst durch eine Initiative von Herrn Fuchs entstanden, der sehr viel bewegt hat. Er hat zum Start tolle Förderungen des Landes Steiermark aufgetrieben, der unmittelbare Anlass war das 150-Jahr-Jubiläum der Semmeringbahn im Jahr 2004. Die Ausstellung wurde von einem Bühnenbildner toll inszeniert. Damals ist das Museums als Verein gegründet worden. Doch irgendwann ging es natürlich um Besucherzahlen, die laufenden Kosten und die Investitionen, für die noch Schulden zu tilgen waren. Das führte zu einer kritischen Situation und vor einigen Jahren musste die Gemeinde einspringen. Wir haben einen sogenannten Betreibervertrag, was bedeutet, dass jetzt wir das Museum betreiben und die Mitarbeiter übernommen haben.

WK: Erwarteten Sie, als das Vereinsmuseum zu einem kommunalen Museum wurde, eine Zunahme der Besucher?

KR: Wir haben seit Jahren so 10.000 bis 12.000 Besucher pro Jahr. Den momentanen Betrieb würden wir schaffen. Aber jetzt geht es um die Immobilie selber, das Museum befindet sich ja in historischen Bahnhofsgebäuden. Die ÖBB hat viele solcher Immobilien und will selber kein Museum betreiben. Sie will das Gebäude herschenken oder uns um einen gewissen, kleinen Betrag übergeben. Der Dachstuhl hält vielleicht noch länger, aber genau weiß ich das nicht. Wenn wir die Immobilie übernehmen und es kommt die Gewerbebehörde und fordert Investitionen, kostet das die Stadt zu viel Geld.

WK: Die Gebäude sind zugleich Teil des unter Schutz gestellten Bahnhofs. Eine Kooperation mit den Bundesbahnen wird es also geben müssen?

KR: Ich verstehe mich wunderbar mit den handelnden Personen, aber ich vermisse das Engagement der ÖBB. Da wird also ein ungeliebtes Kind hin- und hergeschoben, weniger das Museum als die Immobilie. Für Mürzzuschlag wäre eine Renovierung eine Chance. In Graz geht man davon aus, dass das eine Gemeinde mit 9.000 Einwohnern tragen kann. Das schaffen wir aber nicht. Ich lobbyiere seit Jahren und war schon überall. Jetzt wird zumindest die Drehscheibe und die Anschlussbahn hergerichtet.

WK: Sehen Sie eine Notwendigkeit, dass sich das Museum auch von der Idee her weiterentwickelt?

KR: Natürlich. Aber wir müssten auf 50.000 Besucher pro Jahr kommen, dann hätte das eine Legitimation. Jetzt haben wir 12.000 im Jahr. Wir sind zwar ganz verliebt in das Museum und reden uns ein, wie toll es ist. Aber wenn man ganz objektiv draufschaut, gibt es in Österreich an jeder Ecke ein Eisenbahnmuseum.

WK: Nehmen Sie als Bürgermeister auch Einfluss auf die Arbeit und die Linie des Museums? Oder sagen Sie: Hauptsache, es rennt irgendwie.

KR: Letzteres. Und die Mitarbeiter machen es ja gut. Ein Bahnbediensteter in Pension ist ehrenamtlich tätig und kennt jede Schraube. Einige reparieren in ihrer Freizeit Lokomotiven. Und kürzlich hat ein älterer Sammler seine riesige Draisinensammlung im Rundlokschuppen aufgestellt und dem Museum geschenkt.

Eine Kleinstadt wie unsere hat natürlich keine Kulturabteilung, die Einfluss nehmen könnte, um die Ausstellungsstruktur auf Veränderung hin weiterzudenken. Worüber wir reden, ist ob wir zusperrern müssen, wenn wir uns die Heizung nicht mehr leisten können. Keine Rede also von einem neuen Konzept. Es unterstützt uns ja niemand. Darum wäre es so wichtig, im Kulturbereich oder unter Bahnfreunden ein bisschen Lobbying zu haben.

WK: Die Zukunft bringt neue touristische Chancen für Ausflugsfahrten über den Semmering. Wie sehen Sie das?

KR: Das Potenzial sehe ich schon. Es muss halt auch jemand machen. Die ÖBB hat andere Ziele und Pläne. Ich glaube nicht, dass die ÖBB aufspringt, aber ich weiß es nicht. Aber es gibt mehr Eisenbahnfreunde, als man glaubt. Als bei uns vor zwei Jahren eine Dampflok eingefahren ist, waren zweitausend Leute beim Bahnhof. Viele kamen von außerhalb.

WK: Wie würden Sie Bahnfans beschreiben?

KR: Die Eisenbahn-Freunde sind überwiegend männlich, ansonsten interessieren sich Menschen aller Altersstufen und sozialer Schichten und Berufsgruppen dafür. Es gibt den Universitätsprofessor, der seine Miniaturbahn zuhause liebevoll betreut und original nachbaut. Und es gibt den einfachen Arbeiter, der die Dampfloks fotografiert. In der Faszination Eisenbahn liegt ein riesiges Potenzial.

(September 2021)



Rudolf Hofbauer Bürgermeister von Langenwang

Die rund 4000 Einwohner zählende und 637 Meter hoch gelegene Marktgemeinde liegt an der Südbahn und bildet den südlichsten Punkt der »Welterberegion Semmering-Schneealpe«. Langenwang gehört zudem zur Tourismusregion »Peter Roseggers Waldheimat«. Rudolf Hofbauer arbeitete als Montageschlosser bei Schöllner-Bleckmann im nahen Mürzzuschlag und schließlich als Standesbeamter in Langenwang. Seit über vierzig Jahren ist der ÖVP-Politiker in der Kommunalpolitik tätig, seit 2011 amtiert er als Bürgermeister.

Langenwangs Verhältnis zur Semmeringbahn

Wolfgang Kos [WK]: Für die früheste Variante des Basistunnels war dessen Südportal in Langenwang vorgesehen. Nun wird der Tunnel beim Bahnhof Mürzzuschlag enden. Langenwang hat quasi sein Portal verloren. Fast wäre Langenwang zu einem Fernbahnhof der neuen Südbahn geworden.

Rudolf Hofbauer [RH]: Ja, das stimmt teilweise. In der ersten Planung des Basistunnels war in den späten 1980er Jahren sogar eine Variante dabei, bei der der Fernbahnhof zwischen Langenwang und Krieglach gewesen wäre. Aber bei beiden Projekten haben wir uns von vornherein keine großen Hoffnungen gemacht. Zudem fehlte die Infrastruktur für die Neuerrichtung eines Bahnhofs, zum Beispiel eine Zufahrt über die Mürz oder Park & Ride-Einrichtungen.

Das wäre für unsere Gemeinde sicherlich ein großes Problem gewesen. Wir sind deshalb nicht traurig, dass der neue Bahnhof jetzt in unserer Bezirksstadt Mürzzuschlag errichtet wird. Man sieht ja tagtäglich, was dort schon investiert wird. Wir finden das gut.

WK: Mürzzuschlag wird als Fernbahnhof an Bedeutung gewinnen und in Zukunft nicht nur zu einem Knoten für die steirische Seite der Welterbe-Region Semmering werden, sondern man wird von Wien aus über Mürzzuschlag auch den Höhenluftkurort Semmering am schnellsten erreichen können.

RH: Die Strategie der ÖBB ist so, dass die ICE-Züge aus Wien in Wiener Neustadt, Mürzzuschlag, Bruck an der Mur und Graz halten. Von Langenwang nach Mürzzuschlag sind es nicht einmal fünf Kilometer. Dieser ideale Anschluss wird unsere Gemeinde aufwerten. Ich denke da an die vielen Auspendler, die tagtäglich von Langenwang Richtung Wien oder über den Semmering fahren. Laut einer Studie der Arbeiterkammer wohnen in Langenwang 600 Berufspendler, davon fährt sicher die Hälfte nach Wien.

WK: Ich nehme an, dass die meisten heute mit dem Auto in die Arbeit fahren, weil das schneller geht?

RH: Sie fahren zumeist von Langenwang nach Gloggnitz. Dort lassen sie das Auto beim Bahnhof stehen und fahren dann mit dem Zug entweder nach Wiener Neustadt oder noch weiter nach Wiener Neudorf, Baden und Wien.

Ab 2028 werden sie nur mehr bis zu Hauptbahnhof Mürzzuschlag fahren müssen und schon dort umsteigen können.

Steiermark und Niederösterreich rücken zusammen

WK: Die Welterbe-Region Semmering-Rax stellte das niederösterreichische Gebiet in die Auslage. 2018 wurde dann auch auf der steirischen Seite des Passes eine komplementäre Welterbe-Region gegründet, die sich auf die Gemeinden Spital, Mürzzuschlag, Langenwang und Neuberg erstreckt. Damit hat diese Region jetzt einander ergänzende Identitäten: einerseits das post-industrielle Mürztal mit seiner Krisengeschichte, andererseits ist man Teil der Tourismusregion Semmering.

RH: Ja, so ist es. Langenwang ist übrigens eine der wenigen Gemeinden im Mürztal, die kein Industriestandort ist. Die verstaatlichte Industrie war im benachbarten Hönigsberg, einem Ortsteil von Mürzzuschlag. Natürlich waren hunderte Arbeitnehmer aus unserer Gemeinde in der Schwer- und Eisenindustrie beschäftigt. Aber wir sind natürlich auch beim Tourismus mit dabei. Wir alle haben schöne Natur. Positiv ist, dass es bei uns kein Kirchturmdenken gibt und wir über die Gemeindegrenzen hinausdenken. Das beginnt bei den Wanderwegen oder Mountainbike-Routen. Daher kann ich mir auch eine gute Zusammenarbeit mit den Gemeinden auf der anderen Seite des Passes vorstellen.

WK: Haben Sie diese Gemeinden, etwa Schottwien, Breitenstein, Payerbach oder Reichenau besser kennengelernt, seit auch Langenwang in der Welterbe-Region verankert ist?

RH: Ja, weil es mich ganz einfach interessiert. Wenn ich früher von Wien oder vom Burgenland heimgefahren bin, bin ich durch die Tunnels der S6 gefahren. Aber jetzt fahre ich, wenn es meine Zeit erlaubt, auch in diese Gemeinden. Mit dem Bürgermeister von Schottwien habe ich Freundschaft geschlossen, auch mit dem Bürgermeister von Payerbach. Von dort fahre ich über das Preiner Gscheid in die Steiermark. Man rückt in letzter Zeit spürbar näher zusammen.

Lange Zeit gab es zu wenig Kontakt über den Pass hinweg. Für die Niederösterreicher waren wir diejenigen, die hinter dem Semmering leben. Aber das ändert sich. Wenn 2028 der Basistunnel fertig sein wird, sollte der Semmering keine

Grenze mehr bilden, sondern etwas Gemeinsames symbolisieren. Auch die Weiterentwicklung der historischen Semmeringbahn wird dazu beitragen. Vor allem scheinen die ÖBB als Eigentümerin der Welterbe-Bahn bereits heute an Bord zu sein.

WK: Zurück zur Mitgliedschaft von Langenwang in der Welterberegion Semmering. War für die Einwohnerinnen und Einwohner überraschend, dass man damit plötzlich auch zum relativ weit entfernten Semmering gehört? Man hat sich ja vorher nur beschränkt über die Semmeringbahn definiert.

RH: Nein, das war keine Überraschung. Denn diesen Bezug gibt es bei unseren Wander- und Langlaufgästen schon lange. Speziell im Winter kommen die zu neunzig Prozent von der anderen Seite des Semmerings, aus Niederösterreich, Wien, Ungarn oder der Slowakei. Viele fahren nach Spital zum Skifahren. Wenn dort und am Semmering die Skigebiete wegen zu großen Andrangs geschlossen sind, fahren etliche Tagesausflügler bis zur Veitsch weiter.

Kulturinvestitionen und das Problem Rosegger

WK: Im steirischen Bereich des Semmeringgebiets, wo es weder berühmte Viadukte noch Grandhotels zu bestaunen gibt, wird der Naturbonus und der sanfte Tourismus stärker betont, siehe die Gründung des »Naturparks Mürzer Oberland«.

RH: Man darf nicht vergessen, dass wir auch zu Peter Roseggers Waldheimat gehören. Rosegger und die Natur sind ja eng miteinander verbunden.

WK: Wie erging es Rosegger in letzter Zeit? Man hat den Eindruck, dass die überregionale Strahlkraft der Waldheimat, die ja für Semmeringgäste ein attraktives Ausflugsziel sein könnte, zurückgegangen ist.

RH: Ja, leider. Nachdem 1993 in Krieglach eine Landesausstellung zu Peter Rosegger stattgefunden hat, kamen im Jahresschnitt 30.000 bis 35.000 Besucher zu den Rosegger-Gedenkstätten. In den letzten Jahren waren es nur mehr ein paar Tausend.

WK: Rosegger wird häufig auf seine Waldbauern-Idyllen reduziert. Der Schriftsteller und Publizist war aber an allen Zeitthemen interessiert. So hat er die neuen Fabriken auch begrüßt,

weil hier die verarmten Bauern Arbeit fanden. Er liebte die Semmeringbahn und setzte sich mit dem im späten 19. Jahrhundert einsetzenden Fremdenverkehr auseinander. Also eine für viele überraschend komplexe Figur.

RH: Ich teile diese Meinung. Bei uns wird Rosegger vor allem damit verbunden, wie er auf die Stör gegangen ist, wie er bei den Bauern in der Gemeinde Gams unterwegs war und vor allem mit der Wanderung, die ihn am Heiligen Abend nach Langenwang geführt hat. Und natürlich mit dem Bauernsterben. Er war aber ein Vorausdenker. Leider ist das alles in Vergessenheit geraten.

WK: Gibt es jüngere Leute, die mit der Rosegger-Erinnerung etwas Neues probieren wollen?

RH: Es gibt Bemühungen, vor allem in der Nachbargemeinde Krieglach. Dort wird versucht, die Gedenkstätten auf Vordermann zu bringen und zu aktualisieren. Aber momentan fehlt es zum Thema Rosegger irgendwo an den Inhalten.

WK: In Neuberg habe ich gehört, dass auch dort überdurchschnittlich viele Gäste über den Semmeringpass kommen. Für die Steirer scheint die Gegend jedoch an der nördlichen Peripherie ihres Landes zu liegen. Da scheint es irgendwo eine Art touristischer Grenze zwischen Graz und Wien zu geben.

RH: Man sagt, dass der Wartberger Kogel bei Kindberg eine interne Bezirksgrenze darstellt. Dort ist nicht nur eine Wetterscheide, sondern es ändern sich auch die Herkunftsregionen der Besucher.

WK: Am Semmering spricht man seit langer Zeit vom »steirischen Nebel«. Damit meint man mit einer gewissen Ironie, dass das schlechte Wetter in der Regel aus dem Steirischen heraufzieht.

RH: Das hat sich jetzt zum Wartberger Kogel verlagert. Wenn ich von Graz oder Bruck Richtung Langenwang oder Mürzzuschlag fahre, ist dort eine spürbare Wetterscheide. Unten regnet es und bei uns heroben ist bereits Sonnenschein.

WK: Das Bundesland Niederösterreich möchte in Zukunft verstärkt in die Entwicklung des Semmeringgebiets investieren und deshalb im kommenden Jahrzehnt vor allem den bereits etablierten Kulturtourismus intensivieren. Auch auf der steirischen Seite, speziell in Mürzzuschlag und Neuberg, wurden interessante Kulturreihen entwickelt. Erwarten Sie, dass auch seitens der steirischen Landespolitik das Kulturengagement

verstärkt werden wird? Auch als Gegengewicht zur niederösterreichischen Offensive?

RH: Ich sehe das nicht als Gegengewicht, sondern als gemeinsames Vorhaben. Wir hatten dazu schon Gespräche mit Kulturlandesrat Drexler und konnten Konzepte und Ideen unterbreiten. Mein letzter Stand ist, dass auch das Land Steiermark bei neuen Vorhaben mitmachen wird. Ohne das Land kommen auch wir nicht weiter.

(Oktober 2021)

Foto: © WienTourismus/ Peter Rigaud



Norbert Kettner

Geschäftsführer Wien-Tourismus

Der gebürtige Tiroler arbeitete als Journalist und war von 1994 bis 2003 Pressereferent des Gesundheits- und Finanzstadtrats und Vizebürgermeisters in Wien. Als Gründungsgeschäftsführer leitete er ab 2003 departure, Österreichs erste Wirtschaftsagentur für die creative industries.

Seit 2007 ist Norbert Kettner Geschäftsführer des Wien-Tourismus. Außerdem ist er u.a. ORF Stiftungsrat, Präsidiumsmitglied der Wirtschaftsagentur Wien und im Beirat der MODUL University Vienna.

Abhängig von Wien

Wolfgang Kos [WK]: Um 1910 hat Peter Altenberg den Semmering als »Hoch-Wien« bezeichnet und es wurden Bilder wie »der Balkon von Wien« geprägt. Wie ist es diesen Metaphern aus Ihrer Sicht in den letzten 100 Jahren ergangen?

Norbert Kettner [NK]: Von der historischen Entwicklung her gesehen, war der Zweite Weltkrieg der große Break. Bis in die 30er-Jahre gab es noch das Hoch, das auf das liberale, jüdische Wiener Bürgertum zurückgeht, das so gerne auf den Semmering fuhr. 1938 oder eigentlich schon davor kam das abrupt zum Stillstand. Dann kamen die Russen und nach 1945 war wieder Jahre Stillstand. Damals war Österreichs Ostregion Niemandsland, sozusagen das Westlichste des Ostens und das Östlichste des Westens. Und plötzlich wurde aus einer Kulisse eine tote Kulisse. Ein bisschen das, was damals auch Wien passiert ist, das einst die fünftgrößte Stadt der Welt war und dann zu einer Stadt abstieg, die sich schwer damit tat, ihre Weltkulisse mit Leben zu füllen.

WK: Der Niedergang betraf den Semmering vielleicht besonders sichtbar, weil es sich von Anfang an um einen monofunktionalen Ort handelte, in dem Hotelgäste und Villenbesitzer unter sich waren.

NK: Mit dem wirtschaftlichen Aufschwung war das Thema Sommerfrische bald vorbei. Aber bis in die 70er-Jahre gab es diese Urlaubsform in den Voralpen. Meine Tante führte in der Wechsel-Region eine Pension, in der vor allem Damen aus Wien den Sommer verbracht haben.

Als »Bua« war das für mich sehr lustig. Doch das war dann aus, weil man lieber an die Adria oder sonst wo hinfuhr.

Da gibt es eine Parallele zu Bad Gastein, ebenfalls eine Kulissenstadt. Auch dort war plötzlich die Luft draußen, gepaart mit schamloser und unkontrollierter Immobilienspekulation, ähnlich wie auf dem Semmering. Es geschah damals in kriselnden Tourismuszentren überall dasselbe: Man hoffte auf einen Guru, der allen alles verspricht. Das war in Bad Gastein so und am Semmering genauso. Zuletzt war es nicht mehr der reiche Onkel aus Amerika, sondern der reiche Onkel irgendwo aus dem Osten. Und wieder sagte man: »Jetzt wird alles gut.« Und es ist dann nie alles gut geworden. Wenn ein Hotelkauf nur ein Abschreibeposten ist, fehlt die Kraft dahinter. So war seit zwanzig Jahren die Situation auf dem Semmering. Und dann hat man mit der Marke »Wiener Alpen« versucht, die Region wieder ein bisschen zu reaktivieren.

WK: Wie essenziell ist heute das traditionelle Naheverhältnis zwischen Wien und dem Semmeringgebiet?

NK: Es blieb immer so, dass die Region – ich weiß nicht ob man das dort gerne hört – auf Gedeih und Verderb von Wien abhängt. Ich bin selbst am Land aufgewachsen. Ich weiß daher, dass die kolportierten positiven Klischees vom Landleben nur dann stimmen, wenn sich eine Millionenstadt in der Nähe befindet und man sozusagen städtisches Gehabe ins Grüne mitnimmt. Genau so ist das am Semmering immer passiert. Also die Idee, wir spielen jetzt ein bisschen Landleben, war zum Beispiel für Reichenau immer wichtig. Aber in Wirklichkeit war das ein Landleben so, wie sich die Städter Landleben vorstellen. Dieser Typus der Sommerfrische wird in näherer Zukunft wiederkommen, also in der Post-Corona-Zeit. Wir erleben jetzt eine gewisse Euphorie in Richtung Sommerfrische, weil die Menschen froh sind, nicht weit fahren zu müssen und doch die Stadt verlassen zu können. Da nimmt man auch vieles in Kauf.

Sommerfrische mit Qualitätsanspruch

Aber wenn die Wirtschaft wieder anläuft, wird das Interesse an Fernreisen oder Reisen ins Ausland wieder deutlich zunehmen. Dann müssen die klassischen Sommerfrische-Destinationen das Sehnsuchts- und Qualitätsversprechen einhalten. Bisher hat man noch darüber hinweg gesehen, wenn das Qualitätsniveau internationalen Standards allzu sehr hinterherhinkt. Aber wenn sich die Wirtschaft erholt, müssen solche Regionen liefern, auch qualitätsmäßig. Das ist ein ganz großes Zukunftsthema. Die Deutschen sagen: Wenn du mit den großen Hunden mitpinkeln willst, musst du das Bein heben können. Deshalb braucht man Leitbetriebe in der Hotellerie und Attraktionen.

WK: Im Fall Semmering war immer die Gebirgsbahn ein besonderer Anziehungsfaktor.

NK: Zugfahren bedeutet in der Regel, von A nach B zu kommen. Die Zugfahrt über den Semmering ist an sich schön, aber im optimalen Falle soll es bei A etwas Spannendes geben und bei B auch.

WK: Und zwischen A und B könnten ja noch die attraktiven A1, A4 und A6 sein?

NK: Ganz genau. Das muss wie eine Perlenkette aufgereiht sein. Nicht im Sinne von Potemkinischen Dörfern, sondern es müssen wirkliche

Dinge geboten werden, die dort auch hinpassen. Es wäre sinnlos, sich an Gstaad oder Zermatt orientieren zu wollen. Das Thema ist: Wie kannst du Tourismus im Sinne der Sommerfrische gestalten, ohne dass man das Gefühl hat, dass einem Ort die Sommerfrische nur passiert ist, weil er nichts Besseres kann?

WK: Die Karriere des Semmerings hat mit dem Luxussegment begonnen, mit einer Art gated community. Die Hoteleigentümer duldeten anfangs keine billigen Pensionen neben sich, denn sie wollten eine Top-Destination sein. Eine soziale Auffächerung kam erst in der Zwischenkriegszeit. Da hat sich das Image vermischt.

NK: Es gibt im Tourismus den Spruch »The mass follows the class«. Wenn du ganz oben investierst, dann kommen die anderen schon nach. Du musst sie nur nachkommen lassen. Das System muss so durchlässig sein, dass es eben nicht bei den anfänglichen gated communities bleibt.

Was ich noch zum Thema Sommerfrische sagen wollte: Von einem meiner Mitarbeiter stammt ein Superspruch zum Thema Authentizität im österreichischen Tourismus: In Österreich heißt Authentizität meistens Investitionsstau. Das ist sehr gescheit. Die Kunst ist, Dinge sanfter anzugehen, es aber bewusst zu machen. Das meinte ich, als ich vorhin sagte, dass der Gast nicht das Gefühl haben soll, dass es die Gastgeber nicht besser können.

Kein Nachäffen der Vergangenheit

WK: Gelten eigentlich in der Touristikbranche Eisenbahnfans als beachtenswertes Segment?

NK: Ja. Bei den diversen Interessen für die Eisenbahn darf man nicht vergessen, dass das, was im eigenen Land als Nische erscheint, global wahrnehmbar ist. Bahn-Nerds und Pufferküsser gibt es überall und alle sind fleißige Reisende.

Vor allem die Eisenbahn ist in der Schweiz ein Leitthema. Das hängt auch mit dem erfolgreichen Marketing zusammen. Du kannst dich in der Schweiz irgendwo hinstellen, es kommt auf jeden Fall irgendein Zug vorbei.

Soweit sind wir in Österreich noch nicht, aber auch wir erleben eine Renaissance der Eisenbahn. Da würde ich mich beim Marketing für die Semmeringbahn dranhängen. Wien hat übrigens 2019 Moskau als die an die großen Eisenbahnrouten bestangebundene Stadt abgelöst. Das war ein Ergebnis der späten Abschaffung der

Kopfbahnhöfe. Das Ranking ist im Guardian erschienen. Moskau war wie Wien das Zentrum eines Weltreichs.

WK: Geht es bei Fernverbindungen um Stundenschnelligkeit oder um Kilometer?

NK: Nein, da geht es um Verbindungen. Und jetzt kommt dazu, dass die ÖBB massiv in das Thema Nachtzüge investieren. Wien ist heute »der« europäische Schlafwagen-Hub.

Die ÖBB konnten in ein Vakuum hineinstoßen, weil niemand mehr Nachtzüge betreiben wollte. Ich glaube tatsächlich, dass man in einem Radius von sechs-, sieben- oder achthundert Kilometer künftig eher mit der Bahn reisen wird als mit dem Flugzeug.

Das hat für den Semmering Bedeutung, einerseits weil es in den kommenden Jahren auch auf der Südbahn schnellere Fernrouten geben wird und andererseits auf Grund der Nähe zum Bahnknoten Wien. Und noch dazu ist die Semmeringbahn als Welterbebahn mit ihrer einzigartigen »scenery« eine berühmte Attraktion. Aber da ist auch entscheidend, mit welchem Zugmaterial künftig über den Semmering gefahren wird. Werden das historische Garnituren sein? Oder ganz elegante, neue Panoramazüge? Man wird beides brauchen.

WK: Das ist ein Kernthema dieser Studie. Auch die Frage, ob es ausreichend viele Attraktionen entlang der Strecke gibt. Foto-Points sind ja auch Erlebnis-Points. Als ich mit einem Eisenbahnspezialisten geredet habe, hat der gesagt: »Klar, da machen wir Nostalgiefahrten!« Da habe ich relativiert: Nostalgie habe die Gegend bereits schon genug.

NK: Unser Motto bei der Arbeit lautet: Wir verneigen uns vor der Vergangenheit, aber fallen vor ihr nicht auf die Knie. Das ist der Fehler, der in Österreich oft passiert. Das bringt dann nur ein Nachäffen der Vergangenheit. Abgesehen davon, war der Semmering immer recht modern. Da fuhren auch immer neueste Garnituren. Man braucht starke Signale, um zu kommunizieren: Wir sind im 21. Jahrhundert.

Und da sind wir beim Thema Generationenansprache. Welche Generationen sprichst du an? Das Thema Sommerfrische könnte bei der Generation Y ein Strohfeuer sein. Kritiker meinen, sobald die Grenzen offen sind, ist die Generation Y die erste, die zwar jeden Tag für die Umwelt demonstriert, außer am Freitag, weil da sitzen sie im Flieger und machen ihren Städtetrip. Für die Jungen interessant zu bleiben, halte ich aber

für eine wichtige Herausforderung. Da müssen sich die Experten der Region überlegen, wie kann man die sanften Module der Sommerfrische so aufladen, dass sie nicht fad und wie aus der Zeit gefallen sind.

Das gesamte Gebiet als eine Destination

WK: Der Semmering ist sehr weitläufig, da bräuchte man, damit sich die Kreuz- und Querlinien einigermaßen rentieren, vor allem Kleinbusse.

NK: Wenn ich das gesamten Semmeringgebiet als eine Destination sehe und wiederum eine Anleihe an der Stadt nehme, dann existiert mit der Bahn ein erstrangiges Verkehrsmittel und rundherum liegen Satelliten, die, mit welcher Mobilität auch immer, erreichbar sein sollten. Und möglichst viele Linien sollten die Bahn kreuzen

WK: Auf dem Semmeringer Hirschenkogel gibt es seit kurzem ein Top-Angebot für Downhill-Biker. Das soll eine der besten Downhill-Strecken in der Nähe von Wien, ja im östlichsten Alpengebiet sein. Da kommen auch Spitzenbiker aus Bratislava.

NK: Die muss man sehr ernst nehmen, weil Sportler auch Geld ausgeben und kauffreudig sind. Die Dosis macht das Gift. Es gibt immer Bereiche, die, wenn sie zu präsent werden, andere Leute abschrecken. Das muss man sich in jeder Region überlegen.

WK: Noch kommen die meisten Biker und Wintersportler mit dem Auto auf den Semmering. Wird das so bleiben?

NK: Beim Anreisen zu Skiorten in Westösterreich gibt es momentan ein ganz großes Thema: Woran scheitert die Anreise mit der Bahn? Da gibt es mittlerweile schon ziemlich gute Angebote, aber man scheitern oft an der Last Mile. Das berühmte Thema: Ich steige am Bahnhof aus und jetzt stehe ich da. Und es scheitert am Thema Equipment, für das es im Waggon keinen Platz gibt. Gerade weil Skifahren eine Lifestyle-Sache ist, sagen immer noch viele, dass sie die neueste Ausrüstung haben und die auch herzeigen wollen.

Deshalb wollen sie nicht mieten. In Wirklichkeit sind längst alle Utensilien in jedem Ort in Top-Qualität vorhanden. Bei den Mountainbikern ist es genau das gleiche. Die Hardcore-Radler werden niemals ihr geheiligtes Fahrrad zu Hause lassen.

Ich predige immer: Macht es den Leuten möglichst einfach, Geld auszugeben. Dafür braucht man ein integriertes Bezahlssystem. Ein Kartensystem für die gesamte Region muss bald vorhanden sein.

WK: Bleiben wir noch beim Transportieren des Equipments. In einem vollen Liegewagen ist es schlicht unmöglich, Platz für Ski zu finden. Und normal dicke Koffer lassen sich nicht unter die Schlafbank schieben. Immerhin kann man das Zeug ins Hotel vorausschicken. Wird man, um die Leute zum Umstieg vom Auto auf die Bahn zu gewinnen, nicht völlig andere Waggons brauchen? Selbst in Waggons, in denen es bereits eigene Fahrradabteile gibt, sind diese schon zu klein, weil die Zahl der Radfahrer so stark zunimmt. Das Entwerfen spezieller Waggons scheint eine komplexe Aufgabe zu sein.

NK: Ja, absolut. Wie kann man ein Hochleistungs-Verkehrsmittel so downsizen, dass es wie bei der Fahrradmitnahme in der U-Bahn funktioniert? Da bin ich kein Experte. Mir ist aber bewusst, dass die Logistik in den Stationen eine ebenso große Herausforderung ist.

WK: Wenn man auf einer Gebirgsstrecke Hop On-Hop Off anbietet, ist das ganz anders als in Städten, wo Stockbusse ihre Rundtour machen. Ich kenne keine Beispiele, dass dieses System in freier Landschaft versucht wurde, geschweige, dass es ähnlich gut funktioniert wie in Großstädten mit Massentourismus. Kennen Sie Beispiele?

NK: Nein, kenne ich auch nicht. Ich glaube, da wird es nicht sehr viele Beispiele geben, weil das stark mit Frequenz zu tun hat. Das müssten sich Fachleute anschauen. Denn wenn jeder zweite Zug leer fährt, explodieren die Kosten. Die Kunden müssten aus Wien oder aus Graz kommen, sich irgendwo sammeln und dann zusteigen. Das sollte man jedenfalls probieren, natürlich nicht täglich und im Viertelstundentakt.

Natürlich ist Saisonalität ein Thema. Und wie schaut die Usability aus? Krieg ich immer ein System für alles? Kann ich dem Gast versprechen: Keine Sorge, auch wenn du dort oben kein Auto hast, kommst du überall hin. Wir sorgen dafür.

Ich sehe für den Semmering, der ja in gewisser Weise eine weitläufige Stadtlandschaft ist, fast so etwas wie ein städtisches Verkehrsnetz. Von dieser Analogie sollte man Zukunftslösungen ableiten können. Man kann ja zunehmend mit einem internationalen Publikum rechnen, das

aus Wien anreist. Da kann ich mir schon vorstellen, dass Ferntouristen wirklich mit der Bahn kommen und dann, weil sie ohne Auto sind, im Zielgebiet ein dichtes Mobilitätssystem erwarten.

WK: Und komfortable Aussichtswagen. Dabei glaube ich, dass das oft genannte Vorbild Glacier-Express nicht vergleichbar ist. Denn zwischen St. Moritz und Zermatt sitzt man einen ganzen Tag im Zug und bekommt Menüs serviert, auch um die Zeit totzuschlagen, denn man fährt auch durch unattraktive Landschaften. Und die Waggons sind riesig.

NK: Ich sehe für dem Semmering eher – aber das ist keine Fachmeinung, sondern eine Gefühlmeinung – kürzere Triebwagen, damit auch die Frequenz höher sein kann.

WK: Sollte das Interieur von Semmering-Aussichtszügen eher funktionell und pragmatisch sein – man möchte ja ständig die Position wechseln – oder luxuriös?

NK: Ad hoc denke ich an die großen amerikanischen Luxuszüge der 20er und 30er Jahre. Die hatten oft am Ende des Zuges eine Glas-kuppel, damit man auch auf das Gleis schauen kann und freien Blick nach hinten hat. Ich würde zum Beispiel Front und Heck freilassen und das Wageninnere so anordnen, dass man auch eine Lokführer-Perspektive haben kann. Vielleicht braucht man 2028 gar keine Lokführer mehr! Und am Heck kann ich dem eigenen Weg nachschauen. Auf den schicken Werbe-Aufnahmen der amerikanischen Luxuszüge sieht man, wie die Damen mit dem Martini-Cocktail bequem gesessen sind und geraucht haben.

Neue Geschichten erzählen

WK: Es handelt sich um ein beliebtes Klettergebiet. Neben den klassischen Routen auf die Rax gibt es auch kleine Wände, auf denen Extremkletterer trainieren. Eine davon ist unweit der Kalten Rinne. Dort sieht man Fahrzeuge aus Ungarn und Slowenien, in denen natürlich auch geschlafen wird. Also so gut wie keine Wertschöpfung.

NK: Das sind Angebotsfacetten, die sich zu weiteren Nischen dazu gesellen. Die Kunst wird sein, daraus ein großes Paket zu schnüren. Mein Bild von touristischem Marketing ist: Du hast ein Schaufenster und da gehört das Beste und Spektakulärste hinein, damit du gleich einmal ein Publikum anziehst. Wenn das Publikum in den

Laden hineingeht, gibt es dort große Regale, in denen man alles Mögliche findet. Alle Produk-
tischen sind hier vertreten. Aber du musst einmal
das Publikum überhaupt in den Laden hinein-
bringen. Dann erst würde ich die reich gefüllten
Regale sehen und nicht bloß das Schaufenster.

Bei der Bespaßung, nicht nur von Kindern, ist das
Thema Wahlfreiheit ganz wichtig. Du musst dich
selber entscheiden können, wie Du dich verhältst.
Natürlich spielen Audio-Systeme für die Orientie-
rung eine bedeutende Rolle. Da gibt es, wie ich
vor kurzem in Russland erlebt habe, völlig neue
Systeme.

WK: Wird man seine Interessen vorher eingeben
können, um nur das zu hören oder zu sehen,
wofür man sich interessiert? Der eine sagt: »Mich
interessiert Architektur«, ein anderer: »Mich inter-
essiert Natur.«

NK: Ganz genau. Es gibt genug Geschichten, die
man über den Semmering erzählen kann. Aber
ich glaube, dass diese einfach erzählt werden
müssen. Damit sind wir beim Storytelling, von
dem Touristiker heute so gerne reden. Man muss
genau überlegen, welches die besten Geschich-
ten sind.

WK: Es entstehen nach langem Stillstand jetzt
wieder neue Betriebe. In wenigen Jahren werden
die Riesenhotels Kurhaus und Südbahnhotel
wieder aufsperrern.

NK: Entscheidend ist die Größe, size matters.
Denn in einem Spitzenhotel erwartet man auch
Abstand. Typisch ist, dass das Kurhaus von einem
städtischen Unternehmer gekauft wurde. Die
Entscheidungen werden immer in der Stadt
getroffen, wo das Geld akkumuliert ist und wo
Investitionskapital vorhanden ist.

WK: Bei Investitionen auf dem Semmering kann
man darauf hoffen, dass auch Wirtschaftsförder-
agenturen wie die niederösterreichische ecoplus
mithelfen.

NK: Weil das auch Regionalförderung ist. Es
ist legitim, wenn die öffentliche Hand bei der
Entwicklung neuer Leitbetriebe hilft. Und das
neue Kurhaus ist so ein Leitbetrieb. Hotelier
Florian Weitzer wird in seinem Marketing natür-
lich ganz auf das urbane Publikum setzen. Es
werden Wiener und Pressburger kommen, und
andere Städter.

Mit popkultureller Aufladung

WK: In der Monarchie war der Semmering vor
allem in Budapest und im östlichen Mitteleuropa
beliebt, bis Temesvar oder Lemberg. Im Lauf des
20. Jahrhunderts ist dieses Einzugsgebiet wegge-
brochen. Wird sich dieses nun wieder erweitern,
wenn die Verkehrsanbindungen noch besser
werden? Lassen sich diese traditionellen Märkte
zurückgewinnen?

NK: Wien hat als Hauptstadt auch das Prestige
vorgegeben. Im Bosnischen gibt es, wenn etwas
gut gegangen ist, das Sprichwort: Das war wie in
Wien. Ja, man kann die Gäste aus diesen Regio-
nen zurückgewinnen, aber nur wenn die Ange-
botsseite stimmt. Man bräuchte mehr Gastro-
nomie und interessante Unterhaltungsangebote.
Nur mit sanftem Wandern und dem Abend im
Wirtshaus kriegt man dieses Publikum nicht.

WK: Kann das Welterbesiegel den touristischen
Appeal und die internationale Strahlkraft der
Semmeringbahn stärken? Und wird man endlich
auch westlich der Enns Interesse generieren
können?

NK: Das ist ein großes Label, ich würde es
nutzen. Das Thema Welterbe wird interessan-
ter, je weiter weg der Markt ist. Chinesen sind
ganz versessen auf Welterbestätten. Auch wenn
die meisten Menschen nichts damit anfangen
können, und nicht wissen, was Weltkulturerbe
heißt, wissen sie: Ah, das ist etwas Bedeutendes!
Im Fall von Wien war ich immer skeptisch, ob die
Welterbe-Auszeichnung Sinn macht, auch auf
Grund der ganzen Implikationen danach. Aber
für ein isoliertes Monument, das in der originalen
Form erhalten wurde und so bleiben wird, macht
das auf jeden Fall Sinn.

WK: Zur Weltausstellung 1873 haben die Vorläufer
der Incoming-Reisebüros auch Ausflüge in die
Umgebung angeboten. Zum Beispiel eine Tages-
fahrt zur damals noch relativ neuen Semme-
ringbahn. Werden derartige Exkursionsmodule
wieder auf den Markt kommen?

NK: Die Chancen dafür sind groß. Man muss
nur passende Produkte entwickeln. Noch besser
wären Ausflüge von Städtetouristen mit Über-
nachtung auf dem Semmering. Momentan
gehen wir davon aus, dass sich nach der Pande-
mie die Aufenthaltsdauer ein bisschen verlän-
gern wird. Nicht nur diese durchschnittlich 2,4
Tage, wie bisher im Falle des Wiener Städtetu-
rismus. Sicher werden neue Angebote für Inco-

mer kommen. Man darf nicht vergessen, dass Weitzer auch in Wien zwei Hotels betreibt.

WK: Jüngere erwarten heute nicht mehr Hotels mit dem Luxusbrimborium wie vor hundert Jahren.

NK: Ich glaube, für all diese Dinge braucht es eine popkulturelle Aufladung. Viele kennen den Film »Grand Budapest Hotel«, dessen Vorbild das Hotel Imperial in Wien war. Wes Anderson ist ein großer Imperial-Fan. Er liebt es, weil er ein Connoisseur ist. Und für jene, die sich im Grandhotel auf andere Art als einst wohl fühlen wollen, ist es charmant, dass eine Reminiszenz an die gute, alte Luxus-Hospitality da ist.

WK: Der Markt und die Bedürfnisse splintern sich auf. Alle wollen ordentliche, qualitätsvolle Übernachtungen, ob in einer Pension oder im Grandhotel, verstehen aber Unterschiedliches darunter. Die Jungen erwarten, dass man bis in den Nachmittag beim Frühstück oder beim Burger gemütlich zusammenhocken kann.

Es entstehen zum Beispiel Youth Hostels, eine aktualisierte Form der Jugendherbergen. Aber auch die müssen schick sein und große Aufenthaltsräume haben. Es scheinen auch nicht die Ärmsten zu sein, die Low-Budget-Quartiere buchen.

NK: Nein, überhaupt nicht. Wir wissen das aus Wien. In einer kleineren Destination muss man aber auf das Gesamtgefüge achten. Wenn du Hostels mit riesigen Aufenthaltsräumen und billigem Alkohol hast, kriegst du vielleicht ein Problem. Wann kippt das Gesamtgefüge? Ich würde sagen, der Standard sollte sein, dass bei Sportlern vom Grand Hotel bis zum Hostel alle technischen Voraussetzungen gegeben sein müssen, ihnen das Leben mit ihrem Equipment möglichst einfach zu machen.

WK: Zum Wohlfühlen gehören auch Kleinigkeiten. Wo kann ich welche Zeitung bekommen? Werde ich endlich wieder einen Kaffee trinken können, wenn ich vom Panhans zum Kurhaus spaziere?

NK: Gastronomie ist ein ganz zentraler Punkt, das wird oft übersehen. Weil man das Henne-Ei-Thema hat: Kommen die Leute, weil es gute Gastronomie gibt, oder ist die Gastronomie da, weil die Frequenz gut ist? Als oberste Regel gilt aber immer, dass Gäste das Gefühl haben sollen, dass eine gewisse Qualität niemals unterschritten wird. Egal, wo man ist.

(April 2021)

Foto: Halbporträt vor Semmeringbahn/ © Gisela Erlacher



Roland Tusch Architekt und Denkmalpfleger

Tusch lehrt seit 2008 am Institut für Landschaftsarchitektur der Universität für Bodenkultur Wien und ist für das Welterbe Semmeringebahn als ICOMOS-Monitoring-Beauftragter tätig. 2014 erschien sein bauforschendes Standardwerk zu den historischen Bahnwächterhäusern der Semmeringbahn. Mit einem 2019 fertiggestellten Audioguide leistete Tusch einen innovativen Beitrag zur Vermittlung der Welterbe-Strecke.

Das Bahnerlebnis verbessern

Wolfgang Kos [WK]: Ab 2030 werden auf der historischen Semmeringbahn keine Güterzüge und Fernzüge mehr verkehren. Deshalb ist zu erwarten, dass eine völlig neue Phase beginnen wird. Welche Veränderungen erwarten Sie?

Roland Tusch [RT]: Es wird tatsächlich eine neue Phase für den Semmering beginnen. Nach 174 Jahren, in denen der Hauptverkehr der Südbahn über den Semmering führte, werden ab 2030 Kapazitäten für den Regionalverkehr und den touristischen Betrieb frei. Bei touristischem Betrieb denke ich an moderne Panoramawägen ebenso wie an Fahrten mit diversen historischen Garnituren. Es ist zu hoffen, dass die ÖBB die Strecke mit der gleichen Aufmerksamkeit erhält und für deren Sicherheit sorgt wie bisher. Der Betrieb der Bahn ist für den Erhalt des Verkehrsdenkmals entscheidend.

WK: Wenn Aussichtsfahrten möglich sein werden, stellt sich heute schon die Frage: Was wäre notwendig, um Ausflüglern während einer Zugfahrt eine optimalere Wahrnehmung der Bahnstrecke und ihrer Umgebung zu ermöglichen?

RT: Die Reisenden müssen gut informiert sein, um die Zugfahrt optimal erleben zu können. Welche Abschnitte folgen aufeinander, welches sind die interessanten Kunstbauten, durch welche Täler und Gräben führt die Bahn?

Hier ist einerseits die Information vorab bedeutend, z.B. über das Internet oder mit einfachen Foldern und Broschüren. Andererseits geht es um die Information während der Fahrt, zum Beispiel über Durchsagen und Bildschirminformationen im fahrenden Zug oder auch über einen Audioguide. Wichtig erscheint mir in diesem Zusammenhang, dass die Information jeweils vor und nicht während der interessanten Ausblicke kommt, um vorab auf sie aufmerksam zu machen.

Points of Interest

WK: Als historisches Monument könnte man die Semmeringbahn als 40 Kilometer langes monumentales Bauwerk und Ensemble bezeichnen. Wirklich erlebbar wird die Besonderheit der Strecke jedoch nur auf einigen Abschnitten. Welche sind für Sie neben der kanonisierten Trilogie Kalte Rinne-Pollereswand-Krauselviadukt besonders attraktiv und »sehenswert«? Sind das zugleich die zum Verständnis der damals experimentellen Trasse wichtigsten?

RT: Natürlich unbestritten an erster Stelle stehen Krauselkause, Pollereswand und Kalte Rinne. Aber auch die großen Viadukte in Kurvenlage wie das Adlitzgrabenviadukt oder das Schwarzaviadukt in Payerbach zeigen deutlich die technische Pionierleistung. Da war es entscheidend, möglichst enge Kurvenradien mit der Konstruktion von Viadukten zu kombinieren. Ein Höhepunkt jeder Fahrt ist die Weinzettelwandgalerie. Hier lässt sich anhand der Baugeschichte nachvollziehen, wie mit diesem Bauprojekt Mitte des 19. Jahrhunderts die Grenzen des Machbaren ausgelotet wurden.

Auf der Talfahrt kurz nach dem Bahnhof Eichberg öffnet sich der Blick ins Schwarzatal und man sieht tief unten die Trasse. An dieser Stelle kann man das Prinzip der künstlichen Streckenverlängerung, um langsam Höhe zu gewinnen, gut erkennen.

Der steilste Abschnitt zwischen Küb und Eichberg war zwar technisch herausfordernd, ist aber als Erlebnis im Zug unspektakulär. Hier braucht man entsprechende Informationen.

WK: Ist die Semmeringbahn spektakulärer, wenn man aus dem Zugfenster hinausschaut oder wenn man von außen auf die Trasse und ihre Bauwerke schaut?

RT: Beide Perspektiven sind nötig, um die Semmeringbahn erleben zu können. Der Blick aus dem Zug vermittelt vor allem die Höhenlage am Hang und die kurvige Anlage der Trasse gut, auch wie man ständig an Höhe gewinnt und schließlich den Berg überwindet. Wenn man auf die Bahntrasse schaut, lassen sich vor allem die gigantischen Dimensionen der Viadukte, mit denen man Mitte des 19. Jahrhunderts einen völlig neuen Maßstab in die Landschaft eingeführt hat, besser erleben. Ebenso die detaillierte Gestaltung der Kunstbauten.

WK: Von 1854 an haben sich – ablesbar an der Beliebtheit von kommerziellen Stichen und Ansichtskarten – einige Abschnitte zu »Hits« entwickelt, während sich andere wie das Payerbacher Viadukt nie ganz durchsetzen konnten oder sogar einst oft abgebildete wie die Weinzettelwand ihre Beliebtheit verloren haben. Auch heutige Google-Bildrecherchen oder Tourismusmedien bestätigen diese Verengung auf wenige »bildwürdige« Stellen, allen voran das Viadukt Kalte Rinne. Sehen Sie eine Chance, das Spektrum der Attraktionen wieder zu erweitern? Welche könnten das sein? Das ist auch für die Planung von abwechslungsreichen Ausflugsfahrten von Bedeutung.

RT: Ich denke schon, dass es möglich wäre, das Spektrum der Attraktionen zu erweitern. Man könnte durchaus die alten Motive (Schwarzaviadukt, Weinzettelwand ...) wieder vor den Vorhang holen. Man sollte auch keine Scheu vor modernen Eingriffen wie dem Talübergang Schottwien und dem neuen Basistunnel haben. Wenn man sehr gute Fotografen oder Fotografinnen für diese Aufgabe gezielt gewinnen könnte und diese Bilder in Werbeprospekten oder im Internet platziert, könnte es gelingen, die bildwürdigen Stellen und damit die Points of Interest wieder zu erweitern.

Starke Geschichten erzählen

WK: Welche Erfahrungen haben Sie beim Konzipieren Ihres App-Audioguides gemacht? Wie kann man etwa durch gute Vermittlung auch für die eher langweiligen Abschnitte von Payerbach bis Eichberg oder zwischen Mürzzuschlag und Spital stärkeres Interesse wecken? Vor allem mit starken Geschichten? Oder braucht man solche ruhigeren Passagen sowieso, um die Geschichte der Semmeringbahn zu erzählen oder um Literarisches zu vermitteln?

RT: Zum Beispiel erzählen wir im Abschnitt zwischen Payerbach und Eichberg im Audioguide vom Lokomotivwettbewerb, der hier im steilsten Abschnitt der Strecke stattgefunden hat. An anderen Stellen, wo keine starke Geschichte unmittelbar mit dem Ort in Verbindung gebracht werden konnte, erfährt man Interessantes über die Baugeschichte. Die Wächterhäuser als wiederkehrendes »Ereignis« eignen sich auch sehr gut, um langweiligere Abschnitte interessant zu machen.

WK: Künftig werden auf Grund des verringerten Verkehrs Stopps auf freier Strecke, sogar auf Viadukten, möglich sein – ob als Fotopoints, Anlässe für ausführliche Erklärungen oder sogar mit Aussteigemöglichkeit. Welche Punkte fallen Ihnen dazu spontan ein?

RT: Sehr spannend wäre ein Halt bei der Galerie im Weinzettelwandtunnel. Heute kann man an diesen Öffnungen nur schnell vorbeifahren. Von dieser Stelle kennen wir ja auch Ansichtskarten aus dem Inneren des Tunnels. Die Begehung des Krauselkauseviadukts und des Krauselkauseltunnels sind bestimmt auch interessant. Sicherheitsaspekte wären jedenfalls sorgfältig zu berücksichtigen.

WK: Gibt es Abschnitte des Bahnwanderwegs – vor allem des beliebten Abschnitts von Semme-

ring bis Klamm –, bei denen die Wegführung verbessert werden sollte?

RT: Bei diesem Abschnitt sehe ich keine großen Probleme. Es wäre aber wichtig, über eine attraktivere Gestaltung der Abschnitte Mürz-zuschlag-Semmering, Klamm-Gloggnitz und Klamm-Payerbach nachzudenken. In diesen Abschnitten tut sich für Wanderer im Vergleich zum »Filetstück« relativ wenig. Weitere POI bzw. Themen könnten den Weg auch hier abwechslungsreicher und interessanter machen. Wenn man die gesamte Strecke des Bahnwanderwegs stärken will, sollte man auch über Konzepte für durchgängige Begehungen nachdenken, z.B. kann ich mir zwei- bis dreitägige Touren mit Vorschlägen für attraktive Nächtigungsmöglichkeiten und in Kombination mit im Voraus gebuchter Rückfahrt im Zug gut vorstellen. In diesem Rahmen könnten die langweiligeren Abschnitte ein sehr guter Auftakt bzw. Ausklang für das Wandern sein.

WK: Bei der Albula- und Berninabahn hat die für die Pflege und Weiterentwicklung dieses Weltkulturerbes verantwortliche Rhätische Bahn beschlossen, rund um das berühmte Landwasserviadukt, das seit dem Bau dieser Bahnlinie deren größte Sehenswürdigkeit darstellt (aber aus dem fahrenden Zug kaum erfassbar ist), eine »Landwassererlebniswelt« zu schaffen. Man wird vor dem Viadukt aussteigen können, um auf einem neu geplanten Weg den Talboden zu erreichen und das Viadukt von unten bewundern zu können. Dort unten soll ein Infozentrum mit Buffet entstehen. In der Nähe befindet sich bereits heute ein Kinder-Bauernhof. Das neue Info-Center beim Viadukt soll von den beiden nahegelegenen Ortschaften bzw. deren Bahnhöfen entweder zu Fuß oder mit einer im Tal verkehrenden Liliputbahn erreichbar sein. Automatisch denkt man da an den Standort Kalte Rinne.

RT: Ich stehe einer »Übereventisierung« sehr skeptisch gegenüber und wäre da vor allem im Bereich der Kalten Rinne zurückhaltend. Das Viadukt hat jetzt schon sehr viel Präsenz. Der Ort ist für Interessierte gut zu erreichen und ich sehe hier auch keinen geeigneten Ort für ein Infozentrum. Das Südbahnmuseum in Mürzzuschlag und die Infostelle am Bahnhof Semmering stellen ja schon gute Informationen bereit. Wichtig wäre es, in Gloggnitz und Payerbach in ähnlicher Weise Informationen zu bekommen.

WK: Wie könnte die historische Bedeutung des Adlitzgrabens – vor und während der Bauarbeiten – verdeutlicht werden?

RT: Der Adlitzgraben ist eine interessante Achse am Semmering. Zwischen Schottwien und dem Adlitzgraben-Viadukt könnte man verschiedene Erzählungen ansetzen: Der Liechtenstein'sche Landschaftsgarten oder die Baustelle während der Errichtung der Semmeringbahn könnten gute Ansatzpunkte für die Vermittlung sein. Ich denke hier an das zeitgemäße Erzählen von Geschichten vor Ort, nicht an die Rekonstruktion von Arbeiterunterkünften.

Zustand der Bahnstationen

WK: Was empfinden bzw. denken Sie, wenn Sie vor dem Bahnhof Semmering im heutigen banalen Zustand stehen, der übrigens für den heutigen Bahnbetrieb ohne Personal viel zu groß ist?

RT: Mit dem Aufnahmegebäude am Bahnhof Semmering hat die Semmeringbahn ein wichtiges historisches Gebäude verloren. Der Umbau und die architektonische Bereinigung haben leider zu einem ausdrucksschwachen Gebäude geführt, das seiner Position nicht gerecht wird. Ich sehe hier die Chance für eine adäquate Neuformulierung, die eine respektvolle Reaktion auf das historische Bahnbauwerk ist und als zeitgenössischer Ausdruck ein Zeugnis für unser kulturelles Bewusstsein sein könnte – ohne historisierend zu sein.

Anders sehe ich den ebenfalls oft kritisierten Bahnhof Breitenstein, der zur Zeit der deutschen Reichsbahn maßgeblich verändert wurde: Asymmetrie, Walmdach, neuer Putz. Er repräsentiert damit einen typischen Ausdruck seiner Zeit und ist unter den Bahnbegleitgebäuden ein wichtiger Zeitzeuge für die Veränderung dieser Strecke im Lauf von 170 Jahren.

WK: Befindet sich das beeindruckende Stationsgebäude Klamm-Schottwien im Originalzustand? Außen und innen? Dieser Bahnhof würde sich dafür anbieten, ihn in Zukunft als Attraktion für Besichtigungen zu öffnen und im Inneren über die anderen Stationsgebäude oder den Bahnbetrieb der Frühzeit der Semmeringbahn zu informieren.

RT: Keines der Gebäude befindet sich noch im Zustand, in dem es bei seiner Errichtung Mitte des 19. Jahrhunderts war. Das Aufnahmegebäude Klamm-Schottwien kommt dem allerdings schon sehr nahe. Bei der Erneuerung der Fenster hat man vor wenigen Jahren zumindest auf die historische Fensterteilung Bezug genommen. Dennoch sitzen die Fenster heute zurückgesetzt in der Fassade in einer Nische und nicht wie die

ursprünglichen Kastenfenster mit Grazer Stockfassadenbündig.

Noch etwas Entscheidendes wurde maßgeblich verändert: nämlich der räumliche Bezug zwischen Aufnahmegebäude und Gleiskörper, der üblicherweise durch die Abfolge von Hausbahnsteig und Bahnsteigkante exakt definiert ist. In Klamm-Schottwien wurde ein Mittelbahnsteig errichtet, der nur über eine Unterführung zugänglich ist. Hausbahnsteig und Bahnsteigkante verwachsen zusehends und das Aufnahmegebäude driftet immer mehr ins Abseits. Solche räumlichen und funktionalen Bezüge wären aus meiner Sicht zu erhalten, eventuell zu rekonstruieren und vor allem zu pflegen, um die Lesbarkeit des Gesamtsystems Bahn verständlich zu machen.

WK: Welche Funktion hatten die Stationen ursprünglich? In der Mitte des 19. Jahrhunderts haben hier ja nur wenige Leute gelebt und Touristen gab es auch noch keine.

RT: Einige der Aufnahmegebäude wurden ursprünglich als Wasserstationen genutzt. Es wäre interessant zu wissen, ob von den technischen Einrichtungen wie den Wassertanks bei dem einen oder anderen Gebäude noch etwas erhalten ist. Das wäre für Besichtigungen eine kleine Sensation.

Soll man Blicke freischneiden?

WK: »Freier Blick aus dem fahrenden Waggon und auf die Trasse«. So ähnlich steht es im Welterbe-Managementplan. Dieser wird aber größtenteils von Bäumen und Büschen verhindert. Sehen Sie im Freischneiden bestimmter Blicke eine Erhaltungsmaßnahme im Rahmen der Welterbeverpflichtungen, obwohl davon nicht explizit die Rede ist? Das betrifft die Kernzone und würde Maßnahmen der ÖBB erfordern.

RT: Es ist dringend nötig, sich mit der dynamischen Veränderung der Landschaft und der Vegetation auseinanderzusetzen. Wir kennen die ältesten Fotos der Semmeringbahn, die von den Schüttkegeln und Halden des Ausbruchmaterials aus den Tunnels geprägt und frei von Vegetation sind. Wir kennen den Brandschutzstreifen, der während des Dampfbetriebs freigehalten werden musste. Und wir kennen die verwaldeten Bilder der letzten Jahre, in denen auch die Kunstbauten zunehmend verschwinden.

WK: Man hat also noch vor fünfzig Jahren viel mehr sehen können?

RT: Ja, aber man muss bedenken, dass die freie Sicht in der Vergangenheit das Resultat baulicher bzw. betrieblicher Prozesse war, eben die Folgen von Bauarbeiten oder Brandschutz. Die Blickachsen, von denen wir heute sprechen, sind touristisch motiviert.

Hier plädiere ich für einen anderen gedanklichen Zugang: Für die heutigen Erwartungen der Besucher*innen des Welterbes könnte ein dynamisches Konzept erarbeitet werden, das nicht alle Kunstbauten immer in der gleichen Weise sichtbar hält. Gestaltungen, die im Zusammenhang mit Eisenbahnen entstehen, sind oft das Resultat technischer Notwendigkeiten und zeitbedingter Möglichkeiten. Sie haben also auch eine Legitimation, die sich aus dem Bahnbetrieb ergibt. Für mich ist der Bahnbetrieb essenziell für den Erhalt der Semmeringbahn. Insofern wäre es gut, wenn sich die gestalterischen Maßnahmen in der Landschaft, die die Freilegung von Blickachsen betreffen, auch aus dem Betrieb der Bahn erklären. Vielleicht erfordert ja der zukünftig hoffentlich häufiger stattfindende Dampftrieb sowieso wieder das Freischneiden eines Brandschutzstreifens.

WK: Ist es sinnvoll, ein Gutachten eines Experten oder einer Expertin für Parkdenkmalpflege einzuholen?

RT: Es ist sicher sinnvoll, die Park- bzw. Gartendenkmalpflege an jenen Orten einzubinden, wo historische Elemente noch erhalten sind, ob sichtbar, überwachsen oder verschüttet. Das können z.B. Modellierungen der Topografie, Pflanzen bzw. Gehölze, Wege, befestigten Oberflächen, bauliche Einrichtungen wie Stützmauern, Kleinarchitekturen etc. sein. Damit meine ich nicht nur die Trasse. Für die Kurparks in Payerbach und Reichenau oder manche Villen- und Hotelgärten wäre die Gartendenkmalpflege unbedingt zu Rate zu ziehen. Für die Anlagen des Fürsten Liechtenstein im Adlitzgraben wäre vermutlich ein historisches Gutachten sinnvoller. Außer einer Öffnung im Felsen und einer Rinne sind mir dort keine erhaltenen Fragmente bekannt.

WK: Die riesigen Schüttkegel an den Steilhängen bezeugen bis heute, dass die Schönheit der sich »harmonisch“ in die Landschaft einfügenden Semmeringbahn auf einer gewaltsamen Unterwerfung der Natur beruht. Wie könnte man die Schutthalden – die größten befinden sich unter der Pollereswand – sofern sie nicht bereits überwachsen sind, in die Vermittlung der Semmeringbahn einbeziehen?

RT: Überwachsen ist hier das Stichwort. Die beste Lesbarkeit dieser Eingriffe wäre, wenn die Schüttkegel an manchen Stellen frei von Bewuchs gehalten werden. Alleine der Anblick der Geröllmassen direkt unterhalb eines Zwischenangriffstollens würde einiges lesbar machen.

WK: Ihr Forschungsthema waren und sind die historischen Wächterhäuser aus der Bauzeit, die die Strecke zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag begleiten. Wenn Sie jemandem, der sich damit nie befasst hat, möglichst knapp erklären müssten, warum die Bahnwächterhäuser ein wichtiges Element der Welterbebahn sind, was würden Sie da sagen?

RT: Das typische Bahnwächterhaus an der Semmeringbahn ist ein einfacher, zweigeschossiger Baukörper mit Satteldach. Die meisten Wächterhäuser sind in Sichtmauerwerk aus Bruchstein ausgeführt, einfache bauhandwerkliche Details zieren die Häuser. Für das ebene Gelände und die Hanglage wurden zwei verschiedene Bautypen entwickelt, die sich vor allem in den Grundrissen unterscheiden. Ursprünglich gab es 55 Wächterhäuser, von denen heute noch 48 erhalten sind. Von den Wächterhäusern aus wurden die Signale weitergegeben. Sie stehen daher in präzisiertem Bezug zur Bahnlinie und zur Topografie. Sie sind in ihrer Gesamtheit ein wesentliches Charakteristikum der Semmeringbahn. Der Abbruch jedes einzelnen Wächterhauses wäre ein Bruch in der Kontinuität der Strecke und ein großer Verlust für die gesamte Bahn.

(Oktober 2021)



Roman Cathomas Produkte Manager Welterbe Albula/Bernina der Rhätischen Bahn

Mit der Albula- und Berninabahn befinden sich zwei Gebirgsstrecken der Rhätischen Bahn (RhB) auf der Liste des Weltkulturerbes.

Roman Cathomas ist in der Direktion in Chur für deren Weiterentwicklung und Vermarktung zuständig. Aufgewachsen in Laax im Kanton Graubünden, Lehre zum Betriebsdisponenten bei der Rhätischen Bahn, anschließend regionaler Verkaufsleiter der RhB. Nach Jahren als Tourismusdirektor in Flims Laax Falera kehrte er zur Rhätischen Bahn zurück.

Bahngesellschaft managt Welterbe

Wolfgang Kos [WK]: Kommen Sie aus dem Stab der Rhätischen Bahn oder sind Sie nach Chur geholt worden, nachdem die Albulabahn 2008 auf die Welterbe-Liste gekommen ist?

Roman Cathomas [RC]: Ich habe schon meine Lehre bei der Rhätischen Bahn gemacht und war dann sechzehn Jahre lang als Betriebsdisponent und zuletzt als Verkaufsleiter bei der RhB tätig. Dann arbeitete ich zehn Jahre lang im Fremdenverkehr, unter anderem als Tourismusdirektor in Flims Laax Falera. 2009 kam ich wieder zurück zur Rhätischen Bahn, wo man nach der Aufnahme der Albulabahn in die Welterbe-Liste viele Konzepte gemacht hat. Aber nach der Aufnahmefeier wurde klar, dass es niemanden gab, der diese umsetzen würde.

Man hat dafür eine neue Stelle geschaffen und ich wurde Projektleiter für das »UNESCO-Welterbe Rhätische Bahn«. Mein Job ist es, Welterbe-Produkte zu entwickeln. Gleichzeitig bin ich Geschäftsführer des Vereins Welterbe, der eine wichtige strategische Rolle hat. Es stehen ihm aber nur 80.000 Franken pro Jahr zur Verfügung. Diese Organisation ist für die Erhaltung der Strecke und ihrer Bauten zuständig und an ihr ist auch die Rhätische Bahn AG beteiligt, ebenso wie der Bund, der Kanton Graubünden, die italienische Provinz Sondrio und alle zwanzig Gemeinden zwischen Tirano und Thusis. Dieser Verein ist gegenüber dem Bund für die Einhaltung des Welterbe-Managementplans verantwortlich.

WK: Die Schlüsselrolle liegt also bei der Rhätischen Bahn, der Eigentümerin der Welterbestrecken. Wie sind in der Schweiz die Welterbe-Zuständigkeiten national geregelt?

RC: Zu einem kleinen Teil ist das Außendepartement in Bern zuständig, dort gibt es eine UNESCO-Kommission. Daneben ressortieren die Weltkulturerbe-Stätten beim Bundesamt für Kultur. Wir haben in der Schweiz jedoch kein Welterbe-Gesetz wie etwa in Österreich. Und die Organisation, die sich um die Umsetzung des Managementplanes kümmern soll, wird vom Bund mit keinem Franken unterstützt.

In der Direktion der Rhätischen Bahn haben wir die Aufgaben aufgeteilt. Es gibt einen Site-Manager für die Welterbelinien, der das nebenbei macht. Er ist für das Bewahren und Beschützen zuständig, während ich als Geschäftsführer und Produktmanager vor allem für die Administration, die Vermittlung und die Weiterentwicklung

der Welterbe-Strecken, den Aufbau des Tourismus und für neue Angebote zuständig bin.

WK: Sie sprachen von der Beteiligung von zwanzig Gemeinden am Verein. Engagieren sich alle für die Welterbe-Ziele?

RC: Erst einmal ist eine Gemeinde ausgetreten, weil sie ein paar Tausend Franken pro Jahr sparen wollte. Ihnen bringe das Welterbe nichts, weil sie gar keinen Tourismus haben. Aber grundsätzlich sind die Gemeinden sehr loyal und stolz darauf, Teil des Welterbes zu sein. Vor allem jene mit starkem Fremdenverkehr. Aber es gibt auch Gemeinden, die abseits der Bahnstrecke liegen. Diese führt zwar über ihr Gemeindegebiet, der Hauptort liegt aber mehrere Kilometer weit weg.

WK: Entlang der Semmeringbahn, die im Eigentum der Österreichischen Bundesbahnen steht, wurde zwar ein von den Gemeinden getragener Welterbe-Verein gegründet, aber es gibt in den Zuständigkeiten keine klare Trennung zwischen Bewahren und In-die-Zukunft-Denken. Es fehlt eine zentrale operative Position wie Ihre, die prominent im Bahnunternehmen RhB verankert ist. Das Pendant wären die ÖBB.

RC: Insofern habe ich das Glück, eine Produkt-Managementstelle innerhalb der Rhätischen Bahn zu bekleiden. Ich bin einerseits im Produkte-Management der RhB verankert, andererseits habe ich eine gewisse Autonomie mit eigenem Budget und Mitarbeitern.

Daneben ist ein Mitglied unserer Geschäftsleitung, ein Jurist, mit einem kleinen Teil seiner Tätigkeit in die Rolle des Site-Managers geschlüpft. Er koordiniert die Fachausschüsse mit den Experten, das Monitoring und die Berichte.

WK: Wie werden die für die Erhaltung der Albula- und Berninastrecke notwendigen Baumaßnahmen finanziert?

RC: Restaurierungen und Umbauten historischer Gebäude fallen in die Zuständigkeit des Eigentümers Rhätische Bahn. Wenn ein Bahnhof oder eine Brücke saniert werden muss, geschieht das in Kooperation mit der Denkmalpflege und den Welterbe-Spezialisten des Bundes. Dafür haben wir in den letzten Jahren sehr gute Regelwerke erarbeitet. Das ist ja immer ein Spagat zwischen Sicherheit, modernen Kundenansprüchen und Kulturgut. Bei den Baukosten werden wir vom Staat unterstützt, nicht aber bei der Weiterentwicklung und Management des Welterbes, also dem Umgang mit den bahnkulturellen Werten.

WK: Alle Stationsgebäude sind im Heimatstil

der Wende zum 20. Jahrhundert ausgeführt und damit gleich alt wie die Bahn, die 1904 als Tourismusstrecke von Chur nach St. Moritz eröffnet worden ist.

RC: Praktisch jeder Bahnhof ist noch mehr oder weniger im Originalzustand. Den Bahnhof in Alvaneu, in dem eine alte Dame gewohnt hat und der verändert wurde, bauen wir gerade zurück. Im Inneren entsteht eine Ferienwohnung. »Welterbe« heißt nicht, dass alles gleichbleiben muss

WK: Bei Bahnhöfen oder Begleitbauten greift die RhB zum Mittel des Rückbaus. Können Sie sich auch vorstellen, dass man vorausbaut, indem man zeitgenössische Lösungen sucht?

RC: Auch das findet statt. Für den neuen Bahnhof von St. Moritz, der zur Welterbe-Kernzone gehört, wurde nur das alte Stationsgebäude und der Schuppen stehen gelassen. Das ganze Gleisfeld und die Perrons wurden neu errichtet. In der architektonischen Gestaltung wurde in St. Moritz bewusst nicht zum Mittel einer Anpassung an die alten Formen gegriffen. Natürlich gibt es Diskussionen darüber, in welchem Stil man bauen soll. Aber im Fall St. Moritz war keine originale Substanz mehr vorhanden. Es gilt das Prinzip, bei einer derartigen Ausgangslage nicht auf alt zu machen, sondern nach einer neuzeitlichen Lösung zu suchen.

WK: Was ist im Managementplan als besonders schützenswerte Kernzone festgelegt?

RC: Die Welterbe-Kernzone umfasst bei der Albula- und Berninalinie wie bei der Semmeringbahn nur die Bahntrasse sowie die dazugehörigen Bahngelände. Der umgebende Kulturraum ist nicht speziell geschützt. Er ist nicht Teil des eingetragenen Welterbes, obwohl das oft suggeriert wird. Manche glauben sogar, dass man nichts verändern dürfe. Aber es gibt ganz klare Spielregeln, wie man innerhalb und außerhalb der Kernzone vorgehen soll.

Wenn ein neben der Bahnstrecke gelegener Bauernhof erneuert werden soll, können wir ja nicht sagen: »Du darfst Deinen Hof nicht verändern, der muss bleiben wie vor hundert Jahren«. Aber der Bauherr soll zumindest überlegen, was ihm die Empfehlungen des Managementplans bringen können. Dafür gibt es Bauberatungen, um sich möglichst gut in die Bahnlandschaft und lokalen Gegebenheiten einzufügen. Da zeigt sich ein Spagat, weil manche das Welterbe fälschlicherweise so interpretieren, dass alles genauso bleiben müsse, wie es 2008 bei der Eintragung

der Bahn in die UNESCO-Liste war. Dagegen wehren wir uns. Zum Beispiel beim Projekt »Landwasserwelt«. Das Projekt soll das Welterbe sichtbar machen.

WK: Das Landwasserviadukt*, ein hohes, gekrümmtes Viadukt, dient der Albulalinie als visuelles Symbol und ist eines ihrer Highlights.

RC: Und das führt genau zum angesprochenen Thema. Das Projekt »Landwasserwelt« begann mit einer Ideenskizze, wie wir unseren Welt-erbe-Status touristisch besser sichtbar machen könnten. Deshalb wollen wir den Leuten künftig die Möglichkeit geben, das berühmte Viadukt besser kennenzulernen. Jeder kennt sein Bild, aber besucht wird es nicht. Man kann ja nur im Zug oben drüberfahren.

Um es zu erschließen, braucht man eine Basisinfrastruktur für die Besucher. Nur wenn sich diese wohlfühlen können, werden sie kommen. Und nur dann kann es eine entsprechende Wertschöpfung für die Gemeinden geben.

WK: Wird mit der Konzentration auf das Landwasserviadukt das Image der Albulalinie bewusst auf deren berühmtestes Bauwerk zugespitzt?

RC: Mehr noch. Unserem Kanton Graubünden fehlt ein Wahrzeichen. Wir behaupten nun, dass unser Landwasserviadukt das Potential hat, zur Landmark des Kantons zu werden. Schon Vorhandenes wird bei diesem Projekt gebündelt, um einen Ausflugsort zu kreieren. Die Besucher sollen beim Landwasserviadukt sogar aus dem Zug aussteigen dürfen. Aber was passiert dann? Sie müssen abgeholt und unterhalten werden und es gilt die Werte des einzigartigen Bahnkulturgutes adäquat zu vermitteln.

WK: Ich bin gestern und heute über das Landwasserviadukt gefahren. Man erlebt 45 attraktive Sekunden, man kann aber nur ganz kurz auf die Strecke zurückschauen.

RC: Genau. Deshalb lautet unsere Strategie »Von der Bahn in die Landschaft und von der Landschaft auf die Bahn«. Man fährt nicht nur mit dem Zug auf der Welterbebahn, sondern man soll auch einen besseren Blick auf sie bekommen. Deshalb ist vorgesehen, dass man aussteigen kann, um das großartige Monument auch erleben zu können. Deshalb soll genau dort ein Ausflugsort entstehen.

Ein Hop On-Hop Off Bähnle als Shuttle

WK: Wie weit ist es vom Landwasserviadukt zur nächsten Station?

RC: Da geht man eine Viertelstunde. Man kommt im Bahnhof Filisur an, der zu einem Hub wird. Man kann natürlich auch mit dem Auto nach Filisur kommen, weshalb auch bestehende Parkplätze ausgebaut werden. Zwischen Filisur und Alvaneu, dem nächstgelegenen Bahnhof in der anderen Richtung, werden ganztägig Shuttle-Züge hin und her fahren.

WK: Geht sich das mit dem Fahrplan aus? Über die Albulastrecke läuft ja auch der Zug von Chur nach St. Moritz.

RC: Das haben wir untersucht, es geht sich knapp aus.

WK: Welche Voraussetzungen müssen erfüllt werden, damit Passagiere auf freiem Gelände aussteigen dürfen?

RC: Wir planen, eine neue kurze Haltestelle, eine sogenannte Haltekante beim Schmittnertobelviadukt zu bauen.

WK: Von dort geht es ja steil zum Talboden hinunter, weshalb verhindert werden muss, dass die Leute hinunterfallen.

RC: Deshalb die Haltekante, weil man in einem Gleisschotterbett nicht aussteigen kann. Wir bauen also einen kleinen Perron. Entscheidend ist, dass der Hop On-Hop Off-Zug den ganzen Tag hindurch die Besucher in die Nähe des Viaduktes bringt. Dort können die Leute aussteigen, um zu einem Aussichtspunkt zu gehen und danach wieder zum wartenden Shuttle zurückzukehren. Man kann auch einen Spaziergang machen. Der Zug fährt ca. jede halbe Stunde.

Im Moment planen wir ab 2024 einen 90-Tage-Betrieb im Sommer. Im Mai fährt der kleine Zug vielleicht nur Freitag, Samstag und Sonntag, im Juli aber jeden Tag. Unser Ziel als Destination ist es, für den Kanton die Sommersaison zu beleben. Das bezieht sich auf die gesamte Albula- und Berninabahn.

WK: Sie bieten ja bereits ein breites Angebot von Spezialzügen für Touristen an.

RC: Wir beginnen die Saison im Mai mit einem Nostalgiezug, der jeden Tag von Filisur nach Davos fährt. Diese Strecke zweigt von der Welt-erbestrecke ab, ist aber ebenfalls historisch inte-

*Foto siehe Band 1

ressant. Sie ist aber nicht so stark mit Regelzügen befahren, weshalb wir dort unsere historischen Garnituren einsetzen können. Die Rhätische Bahn besitzt und pflegt zum Glück noch fahrtüchtiges Material aus allen Epochen.

Generell wollen wir ja die Bahngeschichte der Rhätischen Bahn, ihre Baukultur und das Bahnmuseum bekannt machen. Auch unabhängig von der einen Welterbestrecke in unserem Streckennetz. Wir wollen neben den Bahnthemen auch die Kulturlandschaft integrieren. So findet sich in der Nähe der geplanten Landwasserwelt ein Bio-Bauernhof. Das Schöne ist, dass hier der Bauernhof der Hauptdarsteller ist und das Viadukt, unser Wahrzeichen, die Kulisse bildet. Wenn man unter dem Viadukt steht, ist es umgekehrt. Es wird auch ein Wasserweg und ein »Baumgleiter« gebaut. Andere neue Wege sollen ideale Blicke auf die Bahn bieten.

Die Bezeichnung »Erlebniswelt« tönt vielleicht ein bisschen verpönt, aber es geht doch darum, dass ein Gast hinkommen und einfach unbeschwert einen schönen Tag in der wunderschönen Landschaft mit dem Thema Bahnkultur verbringen kann. Und es sollen auch Leute kommen, die sich nicht von vorneherein für die Bahn interessieren.

Nicht nur für Eisenbahn-Liebhaber

WK: Ich sehe auf dem Plan, der vor uns liegt, dass auch Attraktionen eingezeichnet sind, die nichts mit der Eisenbahn zu tun haben. Zum Beispiel eine »Ranch Farsox«.

RC: Die besteht bereits, das hat der Bauer erfunden. Er hat ein Tipi-Zelt aufgebaut, hat eine Forellenzucht, einen Hofladen und macht auch Catering. Und es gibt ganz in der Nähe auch den erwähnten Biohof, der sich auf alte Sorten von Bergkartoffeln spezialisiert hat. Der Betrieb ist in seiner Nische sehr erfolgreich. Wir streben also eine Kombination von Bahn und Kulturlandschaft an. Wir bieten die Welterbe-Attraktionen, also die Brücken und Tunnels. Zugleich sind wir Zubringer und Rückbringer.

Die Gäste kommen an, gehen durch die wunderbare Landschaft, trinken vielleicht einen Kaffee beim Infokiosk, kaufen Kartoffeln und spazieren zum Bahnhof Alvaneu, von wo sie mit dem Zug wieder zurücktuckern können. In Bergün, wo sich unser Bahnmuseum befindet, gibt es auch eine alte Sesselbahn, die mit der Wirtschaftlichkeit kämpft, aber immer noch im Betrieb steht. Da wir für die Besucher ein gemeinsames Produkt schaffen wollen, glauben wir, auch solche

Nebenattraktionen stärken und für die Zukunft sichern zu können.

WK: Wie lange dauerte die Planung und Umsetzung der Erlebniswelt?

RC: Das haben wir über die letzten vier Jahre entwickelt. Jetzt sind wir in der Endphase, in der es darum geht, dass die beteiligten Gemeinden bald entscheiden, ob die Bevölkerung diese Entwicklung so will und ob sie auch bereit sind, eine gewisse Basis-Infrastruktur mitzufinanzieren. Das soll zusammen mit der Region entschieden werden. Wenn das geklärt ist, wollen wir das Projekt schrittweise umsetzen. Es geht um etwa 12 Millionen Franken, die wir in den nächsten Jahren investieren möchten, um den neuen Ausflugsort »Landwasserwelt« zu schaffen.

WK: Rechnen Sie damit, dass die Gemeinden diesem Projekt der Rhätischen Bahn zustimmen? Sie müssen ja auch Geld beisteuern.

RC: Wir sind zuversichtlich, weil wir eine gute Vorarbeit gemacht und viel in die Richtplanung investiert haben. Es steht fest, dass unsere Planungen bautechnisch und raumplanerisch umsetzbar sind. Wir haben auch viel abgeklärt und getestet und haben den »Tschu-Tschu-Train«, der am Talboden als Zubringer dient, probenhalber fahren lassen.

WK: Ist Ihre »Tschu-Tschu-Bahn« den Vergnügungsbahnen ähnlich, mit denen Kinder so gerne fahren?

RC: Nein, es ist eher eine Bimmel-Bahn. Offiziell heißt sie Wegebahn, weil sie ja nicht auf Schienen fährt. Dieser kleine Zug führt durch das schöne Engadiner Dorf Filisur, durchquert die Landschaft und endet bei den Pfeilern des Landwasserviadukts. Dort kann man aussteigen, findet einen Info-Kiosk vor und fährt dann wieder nach Filisur oder geht zu Fuß weiter oder zurück.

WK: Sie konzentrieren also ihre Planungskraft auf einen einzigen Abschnitt der Welterbebahn?

RC: Ja. Deshalb machen wir jetzt das Gebiet rund um das berühmte Viadukt attraktiver, um es in gebündelter Form auf dem Markt zu präsentieren. Es nützt unserer Ansicht nach nicht, wenn wir zersplitterte Angebote haben, die der Gast gar nicht wahrnehmen kann. Wenn jemand überlegt, einen Ausflug in unsere Bahnkultur-Erlebniswelt zu machen, haben wir schon die halbe Miete. Wenn er dann da ist, kann er entscheiden, ob er lieber mit dem Zug fährt, wandert oder den Bauernhof besucht. Darum müssen wir es

schaffen, attraktive Angebote für eine breite Zielgruppe zu machen, nicht nur für Bahn-Fans. Das haben wir auch analysiert.

Die Eisenbahn-Fans sind eine spannende und dankbare Zielgruppe, denn sie kommen immer wieder. Aber wir haben relativ schnell gemerkt, dass der normale Gast die Bahn zwar faszinierend findet, aber eher so nebenbei wahrnimmt. Und es gibt auch solche, die überhaupt nichts mit der Bahn anfangen können. Denen muss man ein kleines Häppchen Bahnfaszination näherbringen. Darum geht es.

Wenn wir jedem Gast am Schluss des Tages die Botschaft mitgeben können, wie faszinierend und welche technische Pionierleistung diese Welt-erbestrecke ist und welche Schönheit die Integration der Bahn in der Landschaft bietet, dann haben wir auch als Welterbe schon viel gewonnen. Dann schaffen wir es, die Welterbestätte zu präsentieren und zu vermitteln und gleichzeitig Wertschöpfung und Einkommen für die Leute vor Ort zu schaffen.

WK: Gibt es die Möglichkeit, zu Fuß ein Viadukt zu überqueren?

RC: Nicht beim Landwasserviadukt. Diese Möglichkeit bieten wir aber auch, und zwar beim Wieserviadukt bei Davos-Wiesen, dem höchsten unseres Streckennetzes. Dort hat man bereits beim Bau im Jahr 1909 an das Viadukt einen Fußgängersteig angebaut. Das war auch deshalb sinnvoll, weil man ohne die Brücke nicht auf die andere Seite der Schlucht hinüber gehen kann.

WK: Wie lange ist dieses Viadukt?

RC: Ein bisschen mehr als zweihundert Meter.

WK: Ich möchte noch einmal auf den Info-Kiosk zurückkommen, den Sie unter den Bögen des Landwasserviadukts errichten. Wird es dort auch ein Buffet geben?

RC: Es gab dort immer schon einen kleinen Picknick-Platz. Wir bauen ein bescheidenes Besucher-Center, bei dem man auch Souvenirs kaufen, ein bisschen sitzen und warten kann, bis ein Zug oben drüberfährt. Wir versuchen, ein bisschen Wertschöpfung zu generieren. Man bekommt neben Getränken auch etwas Warmes, eine Wurst, kleine Imbisse.

Ein Mensch kann den Kiosk allein betreiben und ein wenig Umsatz machen. Damit lösen wir auch das WC-Problem. Bis jetzt ging jeder in die Büsche, jetzt stellen wir jedes Jahr im Frühling eine Toilette hin. Mit dem Kiosk hat auch

der Betreiber der Wege-Bahn eine Attraktion. Wir haben die Idee, dass wir diese Angebote in Zukunft in einer Interessensgemeinschaft gemeinsam finanzieren.

WK: Wer sind die anderen in der Interessensgemeinschaft? Die Gemeinden? Unternehmer, die auf Wirtschaftsförderung hoffen können?

RC: Bei einer Investition von 12 Millionen Franken ergeben sich dann Chancen, wenn eine gewisse Größe und Systemrelevanz gegeben ist. Wir rechnen mit bis zu 25 Prozent Mittel aus der Wirtschaftsförderung. Der Betrieb selbst muss kostendeckend sein. Wir haben dafür auch Business-Pläne gemacht. Bei der gesamten Landwasserwelt sollen verschiedene Unternehmer unter einem Dach operieren. Jeder soll seine Attraktion selber führen. Der Wegebahn-Betreiber muss die Zuggarnitur selber kaufen, selber betreiben und selber die Gäste hinbekommen. Aber gewisse Aufgaben sind öffentlich, wie z.B. das Wegenetz, das Parkieren oder das WC.

WK: Muss eine Toilettenanlage von der zuständigen Gemeinde betrieben werden?

RC: Ja, aber da zeigt sich ein Problem. Wenn man sagt, dass dafür die Standortgemeinde zuständig ist, dann müsste die Gemeinde, die das Glück oder das Pech hat, dass dieser Landfetzen ihr gehört, diese WC-Anlage bauen und betreiben. Die Gemeinde Schmitten sitzt in diesem konkreten Fall aber als Bergbauerndörfchen 200 Meter höher auf dem Berg. Warum sollen die hier unten Geld investieren? Die würden aber, wenn die Imbiss-Bude Umsätze macht, etwas Steuergelder einnehmen. Umgekehrt ist es auch so, dass die Gemeinde Schmitten die öffentliche Aufgabe hat, Wege zu erhalten und sich an dieser WC-Anlage zu beteiligen. Darum haben wir das Modell mit der Interessensgemeinschaft entwickelt, um die notwendigen Lasten zu koordinieren.

Neue Produkte müssen marktfähig sein

WK: Der aus Sicht der künftigen Tourismusinvestitionen bei der Semmeringbahn wichtigste Aspekt dieses Projekts ist, dass die einzelnen Komponenten wirtschaftlich lebensfähig sein sollen. Es kann aber sein, dass ein Angebot nicht sofort gut anläuft, eine längere Probezeit braucht und »mitgefüttert« werden muss. Oder es muss wieder verschwinden?

RC: Wir haben versucht, vorher mit Umfragen

und Markttests zu analysieren, was überhaupt marktfähig ist.

WK: Hat die Rhätische Bahn ausreichend Kapazitäten dafür oder haben Sie eine Beratungsfirma engagiert?

RC: Diese Markttests auf der Grundlage unseres Plans hat zum Beispiel eine österreichische Firma gemacht. Die hat eine Umfrage gemacht, was für potenzielle Gäste und Tourismusunternehmer attraktiv wäre. Was spricht wen an und was eher nicht? Ist es auch für Hoteliers interessant, die Nächtigungen brauchen, oder richtet es sich eher an Touring-Gäste? Wir haben Hoteliers und Gäste ebenso befragt wie Tour Operators oder die lokale Bevölkerung. Ein Tourenveranstalter hat zum Beispiel auf das Thema Wasser und Wellness hingewiesen.

WK: Ein Ort an der Albulalinie heißt Bad Alvaneu. Man sieht ein beeindruckendes Bauwerk mit einem kleinen Park, der sehr schön aussieht. Das Hotel ist aber geschlossen.

RC: Dieses Bad ist nicht sehr alt. Der Tour Operator, der mit Bussen und älteren Leuten unterwegs ist, hat bei den Marktabklärungen gesagt, dass ihn dieses Bad nicht interessiert, weil seine Gäste da nicht einkehren werden. So hat man Zielgruppen herausgefunden. Eine Analyse ergab, dass ein Erlebnisbauernhof für Familien mit Kindern und Jugendlichen interessant sein könnte. Wichtig war natürlich die Frage, ob Gäste auch bereit wären, für die Angebote Geld auszugeben. Darum geht es ja immer. Eine Bahngesellschaft ist keine Sozialinstitution. Deswegen müssen wir Wertschöpfung, Einkommen und Arbeitsplätze generieren.

WK: Ich möchte an dieser Stelle zwei, drei für die Semmeringbahn wichtige Aspekte zusammenfassen. Das eine ist, dass Sie nicht auf die ganze Strecke gleichmäßig Attraktionen verteilen, sondern konzentrieren. Dafür nutzen Sie ein bereits berühmtes Monument, das zugleich Ihr Logo ist und somit mit dem Viadukt über die Kalte Rinne vergleichbar ist. Sie versuchen dort, etwa durch den Bau einer kleinen Haltestelle oder das Anlegen von Aussichtspunkten, heute bestehende Mängel zu beseitigen. Und Sie schaffen dort eine bescheidene Infrastruktur und haben sogar ein neues, die Bahn ergänzendes Verkehrsmittel konzipiert.

Der zweite wesentliche Punkt ist, dass sich Investitionen tragen sollen und ein Mehrwert erzielt wird. Und dass es Grundinvestitionen gibt, die

von der öffentlichen Hand übernommen werden müssen. Vor allem habe ich erfahren, dass Sie sich nicht auf fünf Projekte zugleich konzentrieren, sondern jetzt mit voller Kraft ein einziges, allerdings besonderes, angehen. Und dass es einen langen Vorlauf gegeben hat. Wann ist bei der Rhätischen Bahn das Projekt Landwasserviadukt, das anfangs möglicherweise als verrückte Idee gegolten hat, erstmals aufgetaucht?

RC: Ich glaube, meine erste Projektskizze zum Landwasserviadukt als Wahrzeichen Graubündens habe ich im 2015 geschrieben. Da ging es darum, den Bahnerlebnisweg, den wir schon hatten, zu verbessern. Meine Aufgabe besteht ja darin, das Welterbe besser erlebbar zu machen. Und da war es logisch, über eine Aufwertung des Landwasserviadukts nachzudenken. Ich bin ja schon lange im Feld des Graubündner Tourismus aktiv und kenne die alte Klage, dass Graubünden ein Wahrzeichen fehlt. Also sind wir bei der Rhätischen Bahn selbstsicher, weisen auf das Landwasserviadukt hin und sagen: »Wir sind Wahrzeichen«

WK: Das Viadukt war also immer schon berühmt.

RC: Aber zwischen »berühmt« und »Wahrzeichen« besteht ein Unterschied. Wenn Sie nach Paris reisen, können Sie vermutlich zu jedem Hotel oder zu jedem Politiker gehen und werden erfahren, dass alle auf den Eiffelturm stolz sind. Graubünden ist die größte Tourismus-Region der Schweiz, aber jede Destination ist auf die andere neidisch, weshalb es nie zur Festlegung auf ein Wahrzeichen kam. Da muss man immer den Kompromiss suchen. Ich muss den richtigen Berggipfel auswählen, weil sonst St. Moritz wütend wird. Oder wenn ich ein falsches Bild nehme, wird Davos nicht mitspielen. So geht man in der Mittelmäßigkeit unter. Wir haben keinen wirklich markanten Berg wie das Matterhorn, um ihn hervorzuheben. Vor 20 Jahren wollte man den Bernina zu »dem Berg« machen, das ist aber gescheitert.

Wir als Rhätische Bahn hätten das Potenzial, das bauliche Wahrzeichen des Kantons darzustellen. In 10, 15, 20 Jahren setzt sich das durch, dann sagt jeder, der dieses Viadukt mit den hohen Bögen, diesem Strich und dem Tunnel sieht: Das ist in Graubünden, das ist die Rhätische Bahn.

WK: Das Landwasserviadukt liegt ja sehr zentral und damit quasi am Weg.

RC: Ja, wir sind genau in der Mitte unseres Tourismuskantons. Es geht also darum, einen Ausflugsort für alle zu schaffen. Damit hat 2015

die erste Projektskizze begonnen. Wir haben dann erstmal die Gemeinden und Spezialisten kontaktiert und Ideen gesammelt.

Wir haben immer gesagt, wir machen nur weiter, wenn die Region, die Gemeinden und die Tourismusorganisationen mitwirken. Der Kanton hat uns Förderungen für die weiteren Planungsphasen gegeben.

Neue Aussichtswaggons mit altem Unterbau

WK: Wie hoch sind die Kosten des neuen Shuttlezuges, der ja das Kernstück darstellt?

RC: Bei der Bahn wird es schnell teuer. Will man eine alte Zuggarnitur zum Hop On-Hop Off Zug aufrüsten, ist man bereits bei 1,5 Millionen Franken. Wir verwenden dafür bestehende Waggons, die eigentlich entsorgt werden hätte sollen.

Dieses alte Rollmaterial wird umgebaut und wir machen daraus einen Cabrio-Zug. Als Unterbau dienen alte Stahlwagen, die die notwendige Festigkeit haben, um das Dach überhaupt abschneiden zu können

WK: Heißt das, man sitzt im Freien? Und bei Regen kommt ein Dach?

RC: Genau, der neue Cabrio-Aussichtswagon hat ein Dach. Daneben gibt es auch einen gedeckten Wagen. Es handelt sich ja um eine Outdoor-Geschichte und es kann regnen.

WK: Haben Sie mit Designern gearbeitet oder geschieht alles im Eigenbau?

RC: Die Waggons haben wir im Eigenbau mit unseren RhB-Ingenieuren geplant. Bauen kann das auch unsere eigene Werkstätte. Und die hat die Kosten von 1,5 Millionen errechnet.

WK: Welche ist die berühmteste Lok der Rhätischen Bahn?

RC: Von den historischen ist das Krokodil die bekannteste. Aber wir haben auch noch die Lok, die 1889 die allererste Fahrt der RhB gemacht hat. Die »Rhätia« ist im Umbau, denn wir wollen den ganzen Gründerzug ja wieder betriebsfähig machen. Das ist eine kleine Dampflokomotive. Während und nach dem Ersten Weltkrieg hat man den Betrieb der RhB relativ schnell auf elektrisch umgestellt.

WK: Auf zwei Streckenabschnitten sind bereits offene Aussichtswaggons im Einsatz. Berühmt sind jene, mit denen man im Sommer über den 2000 Meter hohen Bernina-Pass ins Valposchiavo

und dann weiter bis nach Tirano in Italien fahren kann. Da geht es in einer Serie von Serpentina 1700 Meter hinunter, man kommt vom Winter in den Frühling. Und wird, weil man ja oberhalb der Baumgrenze unterwegs ist, permanent von atemberaubenden Blicken begleitet. Sind die sehr einfach wirkenden offenen Waggons, die auf der Bernina-Welterbebahn verkehren, eigentlich historische Modelle?

RC: Ja, diese Aussichtswaggons sind sehr alt.

Touristische Inszenierung ist keine neue Erfindung, das gab es schon vor hundert Jahren. Diese Wagen sind alt, werden aber immer noch eingesetzt und natürlich laufend saniert. Die zweiachsigen sind hundert Jahre alt, die vierachsigen jünger.

WK: Über die Albulastrecke verkehrt der erfolgreichste Aussichtszug der Schweiz, der Glacier-Express. Man steigt in der Früh in St. Moritz ein, bekommt unterwegs Essen serviert und kommt am Abend in Zermatt an. Man bleibt immer auf seinem Platz und sitzt zwischen riesigen Fenstern. Und man hat ein Glasdach über sich, um zu den Bergen hinaufschauen zu können.

RC: Es war eine Innovation, dass man diese Wagen so bauen konnte. Heute sind solche Riesen-Glasfenster kein Thema mehr, aber als man die ersten Panoramawagen baute, war das eine Sensation. Man machte ja die ganze Fahrt zur Kulisse. Die Garnituren des Glacier-Express wurden in den 80er-Jahren entworfen. Aber sie haben eine ganz andere Funktion als die Hop On-Hop Off-Garnituren, mit denen man zum Landwasserviadukt fahren wird. Da ist man Teil eines lokal konzentrierten Erlebnisparks und fährt nur kurz mit der Bahn, um beim Viadukt auszusteigen.

WK: Die Rhätische Bahn bietet auch in der Rheinschlucht offene Aussichtswaggons an. Mit dem Glacier-Express fährt man schnell durch, mit dieser Ausflugsbahn kann man die pittoreske Schlucht gemütlicher erleben.

RC: Diesen Erlebniszug bieten wir im Sommer am Wochenende von Chur aus an. Auch hier ist man mit älterem Bahnmaterial unterwegs. Viele verbinden mit der Fahrt Wanderungen.

WK: Wird auch Verpflegung angeboten?

RC: Ja, man bekommt an allen Bahnhöfen etwas zu essen. Meistens wurden aus den Stationsgebäuden kleine Imbisse oder Kioske gemacht. Die sind nur im Sommer offen und bieten auf den Rampen oder im Schuppen einfache Verpflegung. Zumeist handelt es sich um Pächter der

Rhätischen Bahn. In Trin wird das Lokal als Sommerfiliale von einem alten, bewährten Wirt betrieben. Der hat zwei Ausflugsrestaurants gehabt und hat die Station Trin sozusagen als Sommerfiliale genommen. In Valendas haben Aussteiger damit begonnen, in Versam dient der Bahnhof als Kanu-Schule, die nebenbei ein kleines Restaurant betreibt. Man kann an jeden Bahnhof etwas essen und WC-Anlagen finden.

WK: Wo immer in der Welt Aussichtswaggons im Einsatz sind, setzt man möglichst historische Modelle ein. Werden auch neue entwickelt?

RC: Man ist jetzt schon am Überlegen, wie ein neuer Aussichtswagen beschaffen sein müsste. Da geht es um hohe Kosten. Aber im Fall einer Neuanschaffung müsste man sie ganz anders planen. Darum ist das schwierig. Bei diesem kleinen Zug, den wir jetzt bauen, haben wir zum Glück die Unterwagen aus Stahl und müssen nicht alles neu konstruieren.

WK: Haben Sie darüber nachgedacht, ob Ausflügler lieber fixe Plätze haben wollen oder herumgehen wollen?

RC: Bei der Landwasserwelt genügen ganz einfache Wagen. Es ist ja nur eine kurze Fahrt, da geht es nicht um Komfort. Die Leute werden sitzen können, in manchen Waggons gibt es verschiebbare Sitze, die man so kippen kann, dass man immer in Fahrtrichtung schaut.

WK: Wie viele Leute finden Platz?

RC: Ungefähr 50 Personen im Aussichtswagen. Daneben gibt es auch andere Wagen mit Schiebefenstern. Wie bei einem städtischen Hop On-Hop Off-Bus wird sich das nach Bedarf füllen. Dort kann man nach oben, solange es dort Platz gibt. Sonst muss man halt innen sitzen.

Sonderfahrten für viele Geschmäcker

WK: Die Albula-Welterbelinie bietet neben der Fahrt mit dem Regelticket auch viele Spezialangebote an, von der Weihnachtsfeier auf Rädern bis zum Whiskyzug.

RC: Und diverse kulinarische Fahrten.

WK: Sie haben mir erzählt, dass Mitfahrten im Führerstand, bei denen man die Trasse mit den Kehrtunnels und Viadukten optimal erleben kann, besonders beliebt sind.

RC: Das bieten wir auf beiden Welterbestrecken an, sowohl auf der Albulalinie als auch über den

Berninapass. Wir haben dafür eine Truppe von Lokführern speziell ausgebildet, die nun Leute mitnehmen dürfen. Und es muss, wegen der Sicherheit, immer auch eine zweite Person im Führerstand mitfahren. Deshalb ist eine solche Fahrt mit Extrakosten von 800 Euro relativ teuer, aber durchaus beliebt.

WK: Können Sie diese Mehrkosten den Kunden weitergeben?

RC: Das ist ein bisschen eine Herausforderung. Die Welterbelinie ist ja eine normale Eisenbahnstrecke. Wir haben in der Schweiz ein Grundangebot für den regionalen Personenverkehr. Da wird vom Bund und Kanton ein Stundentakt bestellt. Wir fahren diesen Stundentakt und versuchen dennoch, einen möglichst hohen Kostendeckungsbeitrag zu erreichen, indem wir gute Angebote machen, attraktive Destinationen anbieten und versuchen, die Züge mit speziellen Zielgruppen zu füllen. Was Sie ansprechen, sind Angebote, die zu den Standardangeboten dazu kommen. Deshalb versuchen wir, Eigenprodukte zu entwickeln. Zum Beispiel haben wir wunderschöne Speisewagen, die wir dann an einen RhB-Zug anhängen können. Und mit dem Eintritt, dem Essen und dem Ganzen müssen wir uns selber finanzieren. Man kann auch Plätze in einem unserer schönen Belle-Epoque-Wagen buchen. Das versuchen wir, mit den historischen Charterwagen zu kombinieren.

WK: Sind das Waggons, die Firmen oder Gruppen buchen können?

RC: Charterwagen nennen wir alle Wagen, die nicht mehr im Regelbetrieb eingesetzt werden, die ausrangiert sind und nur noch der Bahnkultur dienen. Das können Speisewagen oder Salonwagen sein. Wir haben einen Wagen mit Arvens-tube, in dem es aussieht wie in einem Bündner Restaurant. Diese versuchen wir, unter die Leute zu bringen, und die zahlen unsere Kosten. Beim Lokführer mitzufahren muss natürlich auch kostendeckend sein. Man kann auch einen ganzen Zug chartern.

WK: Was zahlt man für einen historischen Zug?

RC: Das ist sehr unterschiedlich. Vor allem Dampfzüge müssen teuer sein, da können es 6000 bis 7000 Euro sein. Wenn Sie einen elektrischen Krokodilzug bestellen, ist der günstiger als ein Dampfzug. Wir haben rund 50 verschiedene Wagen, die unterschiedlich zusammengestellt werden können.

WK: Wenn man erwähnt, dass künftig auch auf der historischen Semmeringbahn Touristenzüge verkehren können, lautet die häufigste Antwort: »Aha, Nostalgiezüge«. Natürlich möglichst mit dem Salonwagen des Kaisers und mit Dampf. Dass man das Panorama neu erleben kann, ist den Nostalgikern vielleicht gar nicht so wichtig.

RC: Für einen normalen Kunden ist eine alte Dampflok einfach das Offensichtlichste. Wenn wir alte elektrische Garnituren einsetzen, sind die auch schon um 70 Jahre alt. Oder es war ein Pionier-Wagen, z.B. einer der ersten Triebzüge im Schmalspurbereich, der 501, der ist rot und hat zwei Führerstände. Bahnfans wissen, was für ein Industriedenkmal dahinter ist. Für einen normalen Gast ist es einfach eine schlechtere Qualität. Der weiß nicht, wie modern diese E-Lok damals war.

Und darum ist die Sehnsucht nach einem Dampfzug an jedem Ort der Welt so groß. Dampf muss etwas Spezielles sein – der Geruch, die Faszination, die Mechanik. Das sieht man auch als Laie.

WK: Der Gestank im Tunnel...

RC: All das gehört auch dazu. Als zweite Ebene, die ebenfalls gut funktioniert, können wir die eindrücklichen, braunen Krokodil-Loks anbieten. Die haben auch sehr viel Mechanik und auch da spürt man die Kraft und die Ingenieurleistung, weil nicht alles hinter Blech versteckt ist.

WK: Muss man für eine Fahrt mit dem Krokodil extra bezahlen? Oder verkehren diese Lokomotiven noch im Regelbetrieb?

RC: Das ist im Moment so eine Diskussion. Bis 2023 können wir sie noch in den Regelbetrieb nehmen. Aber danach ist ein Regelbetrieb mit historischem Material gar nicht mehr erlaubt, weil man das Behindertengesetz und gewisse Sicherheitsstandards einhalten muss. Dann dürfen wir mit dem Krokodil nur mehr Sonderfahrten machen. Man muss aber auch sagen, dass wir Dampf- und Krokodilzüge vermutlich nur führen können, wenn wir dafür eine staatliche Subventionierung bekommen. Darüber verhandeln wir zurzeit. Es handelt sich ja um historische Objekte, wie bei einem Kunstmuseum. Das kann man ja auch schwerlich rentabel betreiben. Auch die Eisenbahn ist ein Kulturgut.

WK: Die Landwasserwelt soll spätestens 2024 eröffnet werden. Könnten sich einzelne Komponenten verschieben?

RC: Wir haben Ausbauoptionen, wenn es gut läuft. Wir wollen nicht zu klein werden. Denn man muss Mut zu etwas Großem haben, sonst funktioniert es nicht. Wenn wir sagen: »Wir lassen das weg und dann auch noch das“ ist der Gast am Ende enttäuscht. Irgendwann wird es zu dünn. Das UNESCO- Welterbe Rhätische Bahn benötigt Qualität, Originalität und Authentizität. Wir wollen nichts von der Stange.

(Mai 2021)



Marc Steinscherer

Romain Molitor

Romain Molitor, Marc Steinscherer, Mobilitätsexperten (Komobile – Büro für Verkehrsplanung) Mobilitätsexperten, Wien

Komobile ist ein Planungs- und Beratungsbüro für innovative Mobilitätslösungen, Verkehrstechnik und Mobilitätsmanagement mit Standorten in Wien, Gmunden und Luxemburg. Geschäftsführer ist der Luxemburger Verkehrswissenschaftler Romain Molitor, der das Büro nach einem Studium an der TU Wien 1996 gestartet hat. Marc Steinscherer betreut bei Komobile die Bereiche Tourismusmobilität und Partizipation. 2021 verfasste er für das Umweltministerium die praxisbezogene Anleitung „Wie wird meine Tourismusdestination nachhaltig mobil?“.

Was ist Mikro-ÖV?

Wolfgang Kos [WK]: Eine unabdingbare Aufgabe, die in keinem Zukunftspapier für das Semmeringgebiet fehlt, ist die Entwicklung neuer Mobilitätsformen und die Forderung einer »neuen Mobilitätskultur«. Da kann man vieles darunter verstehen, umweltschonende Fahrzeuge ebenso wie optimierte Systeme, um die Dominanz des privaten Verkehrs zu brechen. In diesem Zusammenhang verwenden Experten diverse Begriffe, zum Beispiel Mikromobilität. Was versteht man darunter. Was genau ist »Sanfte Mobilität«? Was bezeichnet man als »letzte Meile«?

Romain Molitor [RM]: Da gibt es viele Definitionen. Es handelt sich um Begriffe, die oft gesellschaftlich oder politisch aufgeladen sind und die über die Jahre ihre Bedeutung wechseln. So wird »Sanfte Mobilität« nicht mehr so häufig verwendet wie vor ein paar Jahren. Damit war im Prinzip der Vorrang des öffentlichen Verkehrs, das Zufußgehen und das Radfahren gemeint. Unter Mikromobilität verstehen wir heute alles, was kleinteiligen Formen hat, zum Beispiel elektrische Scooter, Kleinroller, Segways, und Ähnliches. Das, was einem Fahrrad entspricht, aber kein Fahrrad ist. Auch wenn Kinder mit dem Roller zur Schule fahren, ist das eine Variante von Mikromobilität. Bei Micro-Scooter spielt etwa eine Rolle, dass man sie mitnehmen kann.

WK: Sie haben zahlreiche Verkehrsstudien für Tourismusorte gemacht. In diesem Zusammenhang gibt es als Kriterium für die Förderung von ÖV-Anreise den Begriff »Letzte Meile«.

RM: Vor allem die Touristiker reden oft von der letzten Meile. Das ist eine entscheidende Frage: Wie kriege ich meinen Gast vom Bahnhof oder Parkplatz zum Quartier? Also das letzte Stück einer großen Strecke. Die letzte Meile spielt auch im Rahmen der Logistik im Güterverkehr eine Rolle. Wenn man mit einem großen LKW nicht überall hineinfahren kann, benützt man für das letzte Stück einen kleineren LKW oder Lastenräder. Im Tourismus setzt man auf Anruf- oder Sammelsysteme. Das bezeichnen wir heute als bedarfsorientierten öffentlichen Verkehr.

Und dann gibt es noch einen Begriff, der aber eher verwirrt. Manche sprechen von Mikro-ÖV, als Gegensatz zum großen öffentlichen Verkehr, der nach Fahrplan fährt. Mikro-ÖV basiert auf einem Anrufsystem und der fährt nur auf Abruf zu bestimmten Bedienzeiten, zum Beispiel von 7 bis 19 Uhr. In dieser Zeit kann ich ihn bestellen. Das geht von Uber bis zu den Sharing-Angebo-

ten, Carpooling, Mitfahrzentralen oder kleinen Rufbussen. Dadurch, dass man eine Registrierung hat – ich weiß wer fährt oder mitfährt – habe ich die Sicherheit, dass es auch klappt. Durch die neuen Informationsmöglichkeiten ist das viel einfacher geworden. Das sind Teilsysteme der Sharing Economy, die sich entwickeln, wieder wegfallen und wiederkommen, die oft klein beginnen und aus denen sogar große Unternehmen wie Uber werden können.

Marc Steinscherer [MS]: Der Grundgedanke ist immer: Nutzen statt Besitzen.

WK: Ab Inbetriebnahme des Basistunnels wird man auf der Semmering-Bergstrecke neue Services anbieten müssen. So sollten die Stationen zu Verteilern von der Bahn in die Fläche werden. Welche Anschlüsse wird man brauchen, damit so ein System funktioniert und nachgefragt wird? Heute findet man bei Stationen manchmal Bushaltestellen, doch im Fahrplan gibt es oft große Intervalle. Was wird künftig bei der Ankunft bei Bahnstationen erwartet werden, um schnell überall hinzukommen, wohin man will?

MS: Das Wichtigste, und das kommunizieren wir auch ständig, ist der Informationsfluss vorab. Damit die Leute wissen, was sie am Ziel an Möglichkeiten der Fortbewegung erwarten können. Das braucht man natürlich auch vor Ort. Bei Haltestellen möchte man zum Beispiel auf gemietete Fahrräder umsteigen, oder man nutzt einen Rufbus. Oder man geht sowieso gerne zu Fuß weiter. Es muss aber nicht an jeder Station alles verfügbar sein, aber man bräuchte zumindest eine passende Mobilitätsform. Man muss immer im konkreten Fall überprüfen, wie Anschlüsse möglichst umweltschonend organisiert werden können.

Die Individualität soll jedoch nicht verloren gehen. Man muss Wege nicht so gehen, wie sie vorgegeben sind. Wir wollen selber auf Entdeckungsreise gehen, auch wenn wir Verkehrsmittel nutzen.

WK: Es gibt viele Tourismus-Gebiete, die wie das Semmering-Gebiet landschaftlich weitläufig und dünn besiedelt sind. Wie schaut es in solchen Fällen mit Knoten- und Verteilerpunkten aus? Wird man zum Beispiel E-Tankstellen als Servicepunkt mitten in der Landschaft brauchen?

RM: Eigentlich reichen Steckdosen.

MS: Bei den Elektromobilitätsangeboten wird sich in Hinblick auf Kapazitäten und Reichweite in den nächsten Jahren einiges tun. Es wird am Berg zwar keine Starkstromleitung geben, aber vielleicht eine Photovoltaikanlage mit der

Möglichkeit des Einspeisens in eine Steckdose. Auch für die Handynutzung bräuchte man im Gebirge Ladestellen. Ich könnte mir vorstellen, dass E-Fahrzeuge künftig mit integrierten Photovoltaikzellen geladen werden und somit autonom sind und Ladestationen nicht überall notwendig sein werden.

Lokal- und Freizeitverkehr haben andere Bedarfszeiten

WK: Im Semmeringgebiet fehlen Schnittstellen, damit Einheimische und Ausflügler bestmöglich auch Orte und Attraktionen abseits der Bahn erreichen können. Könnte man in einem derart weitläufigem Gebiet Ortsbussysteme mit festen Routen einführen, die Ortschaften ebenso anfahren wie Sehenswürdigkeiten, Bahnhöfe oder Parkplätze? Sollte so ein System eher bedarfsorientiert sein oder braucht es doch eine bestimmte Verlässlichkeit?

MS: Es ist beides wichtig. Die Verlässlichkeit steht außer Frage, die muss sowohl gegeben sein, wenn ich ein Transportmittel rufe, als auch dort, wo es einen Fahrplan gibt.

RM: Wenn ich ein Verkehrsmittel gerufen haben, muss ich sicher sein, dass es innerhalb der angegebenen Zeit auch kommt. Was Sie angesprochen haben, sind zwei Paar Schuhe. Das eine ist der Werktagsverkehr, mit dem man zur Arbeit, zur Schule, zum Arzt, zum Einkaufen fährt. Der orientiert sich an der Wohnbevölkerung. Auf Grund solcher realen Bedürfnisse werden Buslinien entwickelt und dann auch vergeben. Zumeist melden Gemeinden ihre Wünsche an, letztlich wird von VOR das geförderte Liniennetz erstellt.

Im Freizeitverkehr haben wir andere Bedarfszeiten, da ist der Hauptbedarf nicht um 7 Uhr Früh. Nur die, die auf einen Berg wollen, starten so früh. Was wir im Freizeitverkehr brauchen, ist eine andere Zeitstruktur. Zum Teil kann man den bestehenden Linienverkehr nutzen und die Busse in jenen Zeiten füllen, in denen es lokal wenig Nachfrage gibt. In den großen Tourismusgebieten sind die Fahrpläne auf solche Kombinationen abgestimmt. Das ist eher dort, wo Übernachtungsgäste unterwegs sind.

WK: Eine neue Mobilitätsplanung in der Semmeringregion wird sich eher nach Ausflüglern richten müssen, die auch Umsteigepunkte erwarten.

RM: Der Semmering ist sehr stark vom Ballungs-

raum Wien abhängig und damit von Tagesausflüglern. Das ist eher ein Problem. Nicht einfach ist auch die räumliche Festlegung eines Bedienungsgebietes, innerhalb dessen man verspricht, dass an bestimmten Tageszeiten zumindest alle zwei Stunden verlässlich ein Verkehrsmittel fährt. Ich wollte nur noch etwas ergänzen, weil Marc vorher sehr stark auf den Individualverkehr gesetzt hat, auf Menschen, die sich auskennen und sich ihre Wege selber suchen. Es gibt auch noch etwas anderes, etwa Packages, in denen alles geplant und inkludiert ist, auch ein gutes Essen. Schweizer Züge wie der Panoramic Express und der Glacier Express zelebrieren das und verlangen dafür auch viel Geld. Am Simplon wiederum gibt es seit langem einen Wanderweg parallel zur Bahn, bei dem ich mir viel anschauen kann. Da steigt am Samstag der ganze Zug aus, da gehen 500 Leute im Gänsemarsch in eine Richtung. Die verlaufen sich dann natürlich. Jedenfalls braucht man ein touristisches Produkt, das man buchen kann.

WK: Und wie wäre das auf der Semmeringbahn?

RM: Zum Beispiel so: Ich besichtige mit einem Panorama-Zug die Strecke, zelebriere das und habe im Vorhinein die Möglichkeit, etwas dazu zu buchen. Ich will nicht nur gefahren werden, sondern auch ein bisschen zu Fuß gehen oder mit einem Shuttle vom Bahnhof zur Kalte Rinne fahren, um mir das Viadukt von unten anzuschauen. Das ist dann ein touristisches Produkt, bei dem die Mobilität das eigentliche Produkt ist. In den Pyrenäen gibt es den »Petit Train Jaune«, eine Meterspur-Bahn, die ohne Touristenverkehr eingestellt worden wäre. Dort kann man offene Cabrio-Wagen buchen, wenn man das will. Solche fahren auch auf der Bernina-Bahn. Wenn man so etwas als Kern hat, muss man unbedingt auch ergänzende Produkte anbieten.

WK: In der Semmering-Landschaft gibt es wenig Straßen und Buslinien. De facto dient nur die Bahn als starke Achse. Wenn man bestimmte Punkte ansteuern will, geht das oft nicht ohne Auto. Beim angesprochenen Viadukts Kalte Rinne, das sicher viele schnell besichtigen wollen, die aber keine Zeit für umständlichen ÖV-Verkehr einplanen wollen, stehen an manchen Wochenenden bereits heute viele Autos wild in der Wiese herum.

MS: Sensible Orte gilt es zu schützen, Fahr- und Parkverbote für den Individualverkehr können einen Schutz bieten. Ausnahmen für eingeschränkte Personen müssen natürlich bestehen,

bzw. müssen die angebotenen Mobilitätsangebote natürlich auch für diese Gruppen angepasst sein. Wenn man eine Sehenswürdigkeit besichtigen möchte, wird man auch die Zeit aufbringen müssen, die es benötigt, um zu Fuß, mit dem ÖV, Shuttle oder dem Leihrad an den gewünschten Ort zu gelangen.

Die Gegebenheiten vor Ort müssen gut kommuniziert werden, es sollte sich kein Gast vor den Kopf gestoßen fühlen, wenn sein Pkw am Sammelparkplatz stehen bleibt und er in den Bus umsteigen muss. Wenn für alle die gleichen Bedingungen gelten, sollte die Anzahl der Beschwerden im Rahmen bleiben. Probleme entstehen erst wenn sich wer benachteiligt fühlt. Wichtigste Voraussetzung: Die funktionierende Anreisekette.

Neue Waggon für Biker

WK: Das Transportieren von Fahrrädern, vor allem im Zug, scheint zu einem heißen Thema geworden zu sein. Der eine Bedarfsfall ist, dass viele ihr Fahrrad in den Urlaub mitnehmen wollen, der andere, dass man einen Tagesausflug macht und dann mit dem Bike im Zug zurückfahren will. Aber in den üblichen Zügen gibt es dafür nicht genug Raum. Im Südtiroler Vinschgau wurde bei der Touristenbahn versucht, dafür eigene Waggon mit mehr Stauraum bereitzustellen. Dort hatte man das Problem, dass die Züge am Abend mit Fahrrädern überfüllt waren. Werden sich die Waggon in Tourismusgängen ändern müssen?

RM: Jein. Das Vinschgau ist ein gutes Beispiel. Die Vinschgauer-Bahn wurde neu errichtet, nachdem sie stillgelegt worden war. Da mussten die Gemeinden Gas geben und hatten dann das Problem, dass die Bahn zu erfolgreich wurde. Man hatte mit einer Million Fahrgäste im Jahr gerechnet und sie haben drei Millionen gekriegt, weil auch die Einheimischen gerne mit der Freizeitbahn gefahren sind. Und jetzt gibt es ein Kapazitätsproblem. Und das zweite Problem war eben eines, das generell existiert und zu spüren ist. Dass nämlich der Radtourismus in der letzten Dekade jährlich zweistellige Zuwachsraten hatte. Da im Vinschgau das Problem dadurch verschärft wurde, dass die Züge zu klein waren, um alle Menschen unterzubringen, wurde entschieden, keine Fahrräder mehr mitzunehmen und man hat dafür ein Verleihsystem an den Bahnhöfen eingerichtet. Aber es gibt natürlich Leute, die ein Super-Luxus-Mountainbike haben und kein anderes ausleihen wollen. Solche Indi-

vidualisten muss man auch bedienen. Aber die Genussradler kann man fangen, wenn man sagt: Hey, an den Bahnhöfen findest du genau das gleiche Rad, das du zu Hause hast. Wir machen dir ein Package: Zugticket und Rad. Da kriegst du einen Code, holst das Rad, fährst durch die Gegend, gibst es ab und fährst mit dem Zug wieder zurück.

WK: Blieb die Zahl derer, die mit ihrem eigenen Fahrrad fahren wollen, nicht trotz diesem Angebot zu groß?

RM: Ja, die ist weiterhin recht groß. Das Problem ist eben, dass man den Alltagsverkehr nicht stören darf. Das eigentliche Problem bei der Eisenbahn, weswegen es auch so viel Widerstand gibt, ist, dass das Einsteigen mit dem Rad sehr lange dauert. Damit habe ich den Fahrplan zusammen. Wenn ich große Türen mit einem ebenen Einstieg habe, funktioniert das wiederum nicht, weil die Bahnsteighöhen unterschiedlich sind. Es existieren Bahnsteighöhen von 33 cm, 55 cm und 73 cm Oberkante. Die Züge sind meistens auf 55 cm dimensioniert. Bei den anderen muss ich eine Stufe überwinden. Wenn ich ein schweres Rad haben, bin ich gestresst. Wenn es so wäre wie bei der Wiener U-Bahn, geht das gut—ich rolle das Bike hinein und habe einen großen Auffangraum. Technisch ist das Transportieren von vielen Fahrrädern eben nicht so einfach.

WK: Bei einem Touristen-Shuttle auf der Semmeringbahn fiele das Zeitproblem weg, da sollte es ja gemütlich zugehen.

RM: Den normalen Regionalverkehr mit speziellem touristischem Verkehr zu verbinden, geht nur dann nicht, wenn der Fahrplan erfordert, dass ein Zug in zwei Minuten weiterfährt. Bei Hop On-Hop Off-Zügen ginge das natürlich. Beim Fahrrad sind die Massen das Problem, nie die Einzelnen.

MS: Es wird immer welche geben, die ihr eigenes Bike oder ihre eigenen Ski benutzen wollen. Denen muss man im Zug oder Bus ausreichend Platz bieten, damit sie ohne Stress ihre Räder mitnehmen können. E-Bikes kosten mehrere Tausend Euro, die BesitzerInnen wollen diese sicher und gut verstaut wissen. In einem modernen Zug-Waggon sollten diese Probleme ausgeräumt und gut organisiert sein. Barrierefreier Einstieg, und genügend Platz um die Räder abzustellen. Will die Bahn familienfreundlicher sein, sollten diese Voraussetzungen auch für Kinderwagen und ähnliches gegeben sein.

WK: In Lech am Arlberg existiert ein Ortsbus, den hauptsächlich Skifahrer benutzen. Hier werden die Skier nicht wie früher hinten in Körbe gestellt, sondern das Innendesign wurde komplett überdacht. Es gibt Bereiche ohne Sitze, wo die Leute wie in einer Seilbahn stehen, oder man nimmt die Ski zu einem der eher locker angeordneten Sitze und hält sie fest. Das hat sich, wenn diese Ortsbusse nicht überfüllt sind, sehr gut eingespielt.

RM: Lech ist ein gutes Beispiel, weil die Busse extra für Lech entworfen und hergestellt, also maßgeschneidert worden sind. Die Busherstellung ist manufaktuell. Es handelt sich um eine spezielle Konstruktion, die Lech mit dem Buserzeuger Neoplan ausgehandelt hat. Die Busse sind auch etwas höher, damit ich mit senkrecht gehaltenen Skiern bequem einsteigen kann. Die Designer und Techniker von Neoplan haben die Abläufe der Skifahrer genau recherchiert. Wo stelle ich die Sitze hin, damit es für alle bequem ist? Das Chassis und der Motor sind Standard, aber die Kiste darauf wurde gemeinsam mit dem Kunden designt. Das kostet dann natürlich mehr. Aber Lech ist eine reiche Gemeinde.

WK: Ich nehme an, Ähnliches gibt es auch in anderen Orten.

RM: Das hängt davon ab, was sich Kommunen leisten können und wollen. Das Projekt für Lech war eben customized. Heute ist so etwas bei öffentlichen Ausschreibungen in vielen Ländern schwieriger geworden. Da gibt es weniger Spielraum für Sonderkonstruktionen à la Lech. Das gilt auch für neue Eisenbahnwaggons.

WK: Bei der frisch renovierten Mariazeller Schmalspurbahn wurde in einer bemerkenswerten Investition vom Land Niederösterreich auf den standardisierten Unterwaggons der Spezialfirma Stadler das Design der Überwaggons mit speziellen Wünschen bestellt.

RM: So etwas geht heute gut, das ist kein Problem. Denn es gibt in der Zwischenzeit eine gewisse Flexibilität im Waggonbau. Aber es gibt natürlich technische und auch praktische Grenzen.

Drohnen könnten die Mobilität verbessern

WK: Bei der Mikromobilität scheint es immer wieder neue Moden zu geben. Was wird langfristig bleiben? Gibt es wesentliche Neuerungen, die bevorstehen und die Dinge grundsätzlich verändern werden?

RM: Wir haben Microscooter mit Elektroantrieb

schon vor 20 Jahren in unserem Büro gehabt, das waren die ersten zum Testen und de facto noch Bastelprodukte, so wie die ersten E-Autos. Diese E-Scooter scheinen sich ein bisschen zu etablieren. Das sind Hightech-Produkte, die allerdings an die Qualität der Fahrbahn sehr hohe Anforderungen haben. Bei Fahrrädern ist es dasselbe. Ich habe eine französische Gemeinde beraten, durch die eine Etappe der Tour de France durchgeführt hat. Schon zwei oder drei Jahre vor dem Rennen werden die Routen festgelegt und damit gibt es ganz klare Anforderungen an den Straßenbelag. Da werden die Straßen neu asphaltiert, denn der Belag muss spiegelglatt sein, und ja keine Unebenheiten. Rennräder brauchen eine sehr, sehr gute Fahrbahn. Einem Mountainbiker ist das egal. Je mehr Schotter, umso lieber. Das Fahrrad mit dem klassischen Diamantrahmen war bereits 1905 von seiner Struktur mehr oder weniger ausentwickelt. Und das wird weiter bleiben.

Aber es werden immer speziellere Anhänger und Lastenfahrräder kommen. Letztens habe ich ein Kühlfahrrad gesehen. Das war ein Fahrrad mit einer richtigen Kühlbox hinten, in die eine ganze Palette hineingeht, also richtig groß. In Dänemark sitzt ein ganzer Kindergarten auf Fahrrädern. Da tut sich sehr viel. Was bei uns in der Planung ein bisschen Stress macht, ist die Frage, wie wir angesichts der zunehmenden Vielfalt die Radwege in Zukunft dimensionieren sollen. Räder werden auch zweispurig sein, vor allem Lasträder. Für die sind schmale Radwege ungeeignet.

MS: Wenn wir davon sprechen, was es Neues geben könnte, denke ich an auch an Drohnen. Es wird Drohnen geben, die autonom fliegen und einen bequem und sicher überall abholen und abladen werden. Ein solcher Drohnenflug wird eine echte Attraktion, umweltschonender und kostengünstiger wie ein Helikopterflug heutzutage. Die Vorstellung ohne Pilot*in in ein Fluggerät zu steigen ist etwas unangenehm, das gleiche gilt für autonomfahrende Autos oder U-Bahnen. Ich denke jedoch, solange die Sicherheit im Vordergrund steht und alles ausgetestet wurde, können sich solche Angebote etablieren.

WK: Herr Steinscherer, Sie haben zu Beginn gesagt, dass es entscheidend sei, vor der Ankunft sehr genaue Information darüber zu haben, wohin ich wie und wann und um welches Geld kommen kann. Zusätzliche Informationen zu Attraktionen vor Ort, also auch Ergänzungsmöglichkeit. Das wäre eine enorme Verfeinerung eines guten Anschlussfahrplans.

MS: Die Digitalisierung treibt diese Entwicklungen voran und macht Angebote für jeden sichtbar. Gebündelte Informationen ist am Smartphone jederzeit abrufbar, auch schon vor der Anreise. Früher war man an Öffnungszeiten des Tourismusbüros vor Ort gebunden, um an die richtigen und wichtigen Informationen zu gelangen, mit dem Internet und dem Smartphone ist das keine Hexerei mehr. Es braucht nur wen, der die richtigen Informationen online stellt. Man denke nur, was in den letzten Jahren schon alles mit Handy-Apps möglich wurde. Mit der richtigen Mobilitätsapp kann ich meine Wege in der Stadt vor Antritt Schritt für Schritt planen und mir meine Ankunftszeit berechnen lassen. Zu Fuß, mit dem Rad, der Bim oder mit Car Sharing, Multimodalität ist der Schlüssel. Im ländlichen Raum ist es schwieriger, das Angebot wie in urbanen Gebieten aufzubauen. In der Stadt trägt der öffentliche Verkehr sehr viel. Aber in Zukunft wird man auch am Land diversifizierte Mobilitätsangebote schaffen und in Verbindung mit dem Digitalen die Benutzung erleichtern.

RM: Die ersten Anrufsammeltaxis und Rufbusse sind alle deshalb gescheitert, weil die Kommunikation für die Betreiber zu teuer war. Da muss man zum Beispiel in ein gemeinsames Call-Center investieren. Für eine einzige Fahrt wurden aber drei Leute gebraucht, um die Kunden zu bedienen. Das ist viel zu umständlich und unökonomisch. Erst jetzt, wo wir iPhones, Smartphones und Apps haben, geht das besser. Ich schau mir an, wo welcher Micro-Scooter steht und dann fahre ich mit dem los, der natürlich frisch aufgeladen bereitstehen muss. Vor fünfzehn Jahren war das Science-Fiction. Vor allem die Kombination von Informationstechnologie und neuen Verkehrsmitteln wird uns weiterbringen.

Es geht auch um die große Zahl. Bei Produkten wie dem Scooter gibt es ein paar Großabnehmer, die tausende Stück kaufen. So wird das zu einem Industrieprodukt. Das bedeutet, es wird leichter fahrbar, zuverlässiger und sicherer. Wir sehen jetzt wieder, was wir eigentlich schon vor hundert oder hundertfünfzig Jahren gesehen haben: Die Städte sind die Taktgeber für die neuen Technologien. In Städten gab es früher immer die meisten Autos. Heute haben Städter pro Nase die wenigsten Autos. Und so wird es auch mit den neuen Technologien gehen. Jetzt müssen wir sie von den Städten aufs Land kriegen. Der Tourismus kann das ökonomisch mittragen. Und davon haben auch die Einheimischen etwas. Es gibt zum Beispiel die Möglichkeit, dass der Touris-

mus Träger neuer Mikromobil-Angebote ist. Lech hätte nie das tolle Bussystem gekriegt, wenn die Touristen nicht das ökonomische Rückgrat gebildet hätten.

WK: Im Tourismus ist aber in der Regel die unmittelbare Wertschöpfung das Ziel, die dann nur einigen zugutekommt. Das kann doch den Aufbau eines avancierteren Mobilitätssystems behindern. Wenn wie zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag ein Tourismusgebiet zugleich ein Gebiet mit hohen Auspendler- und Abwanderungszahlen ist, fehlt wahrscheinlich das Grundkapital, um so ein System aufzubauen. Hier stehen öffentliche Förderungen im Vordergrund.

RM: Ja, da muss man dann ein bisschen mehr beitragen. Das ist eine große Aufgabe der Politik. Wie kann ich einem Einwohner, der nicht im Tourismus arbeitet oder vom Tourismus direkt profitiert, klarmachen, dass auch er mitprofitiert? Da gibt es viele Konflikte, gerade in großen Tourismusregionen. Wir haben vor fast zwanzig Jahren relativ viel für Bad Hofgastein und das Gasteinertal gearbeitet. Damals gab es dort einen Rückgang von Touristen, weil die Krankenkassen – auch die deutschen – die Kuraufenthalte nicht mehr gezahlt haben. Hofgastein hatte zu einem Viertel Kurtouristen, deren Aufenthalt von der Krankenkasse bezahlt wurde. Und die waren dann plötzlich weg. Das hat weh getan. Nachdem die weggefallen sind, haben alle Handwerker und Zulieferer plötzlich gemerkt, dass auch die Aufträge ausbleiben. Plötzlich war es Common Sense im Ort, dass Tourismus für die ganze Bevölkerung ökonomisch Vorteile bringt. Das zu kommunizieren, ist eine sehr schwierige Aufgabe für die Bürgermeister.

Der langjährige Lecher Bürgermeister Muxel hatte zunehmend Stress, weil die Ortsbewohner schimpften, dass die Gäste gratis mit dem ÖV fahren dürfen. Die bezahlen den Bus aber de facto über Umlagen mit.

(Mai 2021)



Markus Fürst Touristiker, Geschäftsführer »Wiener Alpen« 2013–2021

Als Absolvent des FV-Kollegs Krems ist der Niederösterreicher seit über 25 Jahren im Tourismus tätig. Nach Erfahrungen in der Hotellerie und in der Incentive-Branche war Fürst fast 10 Jahre in der Tirol Werbung tätig. Zurück in Niederösterreich, war er 3 Jahre Marketingleiter in der Bau-Industrie, bevor er 2013 die Geschäftsführung der Destination „Wiener Alpen in Niederösterreich“ übernahm. Seit Juni 2022 ist er als COO bei einer Agentur mit dem Spezialbereich Tourismusmarketing in Wien tätig.

Die Nähe von Wien ist ein Asset

Wolfgang Kos [WK]: Welche Aufgaben hat die Tourismusregion »Wiener Alpen«?

Markus Fürst [MF]: Es handelt sich um eine von sechs Tourismusdestinationen in Niederösterreich. Deren Aufgabe besteht in der touristischen Produktentwicklung, in der Vermarktung, in der Bewerbung der Region, aber auch in der Servicierung unserer Mitgliedsbetriebe. Und wir kümmern uns um den Kontakt zu den Gemeinden und betreiben Förderprojekte. Dabei fungieren wir auch als Projektträger. Das können Infrastrukturprojekte ebenso sein wie die Entwicklung von Leitsystemen. So war das, als wir vor einigen Jahren den »Weitwanderweg am Wiener Alpenbogen« schufen. In unserer Region, dem Alpenbogen zwischen Buckliger Welt, Wechsel, Semmering, Schneeberg und Hoher Wand heißt ein Ziel, dass Gäste nicht nur für einen Tagesausflug kommen, sondern auch nächtigen und länger bleiben.

WK: Hat sich im Lauf der Zeit generell die Rolle der lokalen Werbung verändert, mit der einzelne Gemeinden mit Prospekten und Webauftritten auf sich aufmerksam machen?

MF: Es wird immer wichtiger, dass die Geschichte, die wir erzählen, immer die gleiche ist. Wir müssen von einer Region ein konzises Leitbild bekannt machen. Wenn die Verzahnung des Lokalen mit dem Übergeordneten nicht gelingt, hat man immer ein diffuses Bild.

Gemeinden befürchten manchmal, dass ihre Besonderheiten unter dem Leitbild einer Region verschwinden könnten. Jemand am Semmering wird immer sagen, wir sind der Semmering und nur in zweiter Linie Teil der »Wiener Alpen«. Die Herausforderung besteht darin, diese Zugehörigkeit zu betonen, um am Markt ein Gesamtbild zu vermitteln.

WK: Ich finde den Begriff »Wiener Alpen« deshalb gelungen, weil er einen der größten Vorteile des Gebiets gleich im Namen trägt, nämlich die Nähe zu Wien und dem einst und heutige wichtigsten Markt. Und wer weiter weg lebt und nichts über Ostösterreich weiß, bekommt gleich die Message, dass man in der Nachbarschaft der Donaumetropole auch hohe Berge finden kann.

MF: Ja, für den international reisenden Gast, der nach Wien kommt und sich dort mehrere Tage aufhält, soll zunehmend auch das Umland interessant sein. Der Zusammenhang mit Wien ist ein Asset, das man sicher noch stärker spielen muss.

Die topografische Zuordnung von Begriffen wie Waldviertel oder Weinviertel ist für die Werber schwieriger, weil das könnte irgendwo sein.

WK: Innerhalb der Destination »Wiener Alpen«, die als Bogen von der Hohen Wand bis zur Buckligen Welt reicht, gibt es eine bekanntere Kernregion, nämlich Semmering, Rax und Schneeberg. Mit der Semmeringbahn als zentralem Nervenstrang.
MF: Für Winterausflüge spielt die Welterbe-Bahn eine sekundäre Rolle, obwohl es am Semmering ein beliebtes Skigebiet gibt. Die ÖV-Anreise und den Modal Split wollen wir attraktiver machen. Am Semmering liegt der Bahnhof ja hundert Meter tiefer als die Lifтанlagen. Deshalb gibt es jetzt einen Shuttlebus vom Bahnhof zur Talstation. Die Ausrüstung kann ich, weil das Mitnehmen in der Bahn mühsam ist, auch bei der Talstation ausborgen. Gäbe es diese Bahnstrecke nicht, würden alle zum Wandern oder Skifahren mit dem Auto fahren.

WK: Die Ghegabahn, die Rax mit ihrer Seilbahn und die Grandhotels sind die Leitattraktionen des Semmeringgebiets. Doch es gibt in nächster Nähe auch Naturattraktionen, zum Beispiel die Hermannshöhle. Von Gloggnitz aus erreicht man sie in einer Viertelstunde, von Reichenau in einer knappen halben Stunde. Und doch liegt sie außerhalb des Wahrnehmungsradius von Semmering- und Reichenaugästen.

MF: Das deckt sich mit unserer Erfahrung. Trotz der Nähe verortet man die Hermannshöhle, in der es die größte Artenvielfalt an Fledermäusen österreichweit gibt, vom Semmeringgebiet aus eher in der Ferne.

Wenn ich mit einem Beherberger in Reichenau rede, und frage, ob er seinen Gästen bei Schlechtwetter den Besuch der Hermannshöhle empfiehlt, wird er das verneinen. In jedem Tourismusgebiet gibt es einen vorgegebenen Aktionsradius, der von ortsgebundenen Sommerfrischlern nur selten überschritten wird.

Das Hindernis Landesgrenze muss geknackt werden

WK: Neben dem 100-fach ins Bild gesetzten Viadukt Kalte Rinne und den Palasthotels gibt es in der Region auch weitere hochwertige Sehenswürdigkeiten wie das gotische Neuburger Münster im Oberen Mürztal. Bewerben Sie auch in der Steiermark gelegene Attraktionen?

MF: Wir produzieren für jede unserer Teilregionen auch sogenannte Entdeckerkarten. Doch da fängt schon das Problem an, denn unsere Empfehlungen enden an der Landesgrenze. Und die erwähnte Hermannshöhle gehört formal zum benachbarten Wechselgebiet. Wir müssen die Räden in Zukunft größer denken.

WK: Eine Landesgrenze als Tourismussperre wirkt merkwürdig, noch dazu, wenn das Wesentliche der Welterbebahn darin besteht, dass ein Pass überwunden werden musste und von Gloggnitz bis Mürzzuschlag führt und in beiden Bundesländern gelegen ist

MF: Ja, die administrativen Grenzen sind der Grund, warum wir nichts bewerben, was in einem Nachbarbundesland liegt. Bis vor zwei Jahren gab es zwei Bahnwanderwege: den steirischen und den niederösterreichischen. In Niederösterreich wurde nur der Abschnitt bis zum Bahnhof Semmering beworben. Es gab sogar unterschiedliche Leitsysteme. Jetzt haben wir es in einem gemeinsamen Projekt mit dem Kunsthaus Mürz endlich geschafft, diese Mängel abzustellen. Das Leitsystem am Bahnhof Semmering müsste noch etwas entrümpelt werden.

WK: Dort finden Wanderer, die aus der Bahnhofshalle gehen, vier oder fünf unterschiedlich gestaltete Wegweiser. Es bestand ja anfangs eine gewisse Konkurrenz, wer den Bahnwanderweg verantwortet.

MF: Und dann gäbe es berechtigterweise auch noch Informationen über Roseggers Waldheimat im Mürztal, einem wichtigen steirisches Ausflugsziel. Auf der steirischen Seite, wo Rosegger als regionale Leitfigur dient, hat man sich ja weniger mit der Ghegabahn auseinandergesetzt – bis auf das Südbahnmuseum in Mürzzuschlag, das wir stärker bewerben sollten. Eine Klammer bildet auch der Audioguide, der 2019 entstanden ist und der die ganze Semmeringstrecke begleitet. Das sind kleine Puzzlestücke, die aber noch nicht das Gesamte erzählen.

WK: Dazu fällt mir eine Beobachtung ein. Als ich vor kurzem am Semmering war und schnell nach Wien zurück wollte, nahm ich als Abkürzung den Bus nach Gloggnitz und stieg dort in die Schnellbahn um. Da ich etwas Zeit hatte, studierte ich den Busfahrplan und bemerkte, dass der Bus aus Gloggnitz nur bis zur Landesgrenze verkehrt und es keinen durchgehenden Bus von Gloggnitz bis Mürzzuschlag gibt.

MF: Ich sehe eine unbedingte Pflicht, solche

Dinge zu ändern. Aber gerade beim Thema Mobilität scheitern wir daran, dass der Regionalverkehr bundesländerweise organisiert wird und von den Linienwünschen der Gemeinden abhängt. Gäste nehmen ihre Erholungsgebiete räumlich ganz anders wahr als deren Bewohner.

Sommerfrische bedeutet: Ich kann, aber ich muss nicht aktiv sein

WK: Seit rund zehn Jahren ist speziell für die Semmeringlandschaft und die Rax der Slogan »Paradies der Blicke“ in Verwendung, der eine Besonderheit der Region auf den Punkt bringt. Bezieht sich dieser auf die Großregion »Wiener Alpen“ oder vor allem auf das Semmering/Rax-Gebiet?

MF: Blickplätze findet man im Rosaliengebirge ebenso wie am Schneeberg, sie sind also weit gestreut. Zu Beginn war es ein Claim für die Gesamtregion »Wiener Alpen in Niederösterreich«. Seither haben sich viele Dinge weiterentwickelt und wir denken darüber nach, ob »Paradies der Blicke« gut zum neuen Leitslogan »Sommerfrische« passt. Wenn wir die Semmeringbahn und ihr Umfeld bewerben, bleiben wir natürlich dabei, denn dort gibt es außergewöhnliche Blickachsen. Dort liegt das Kerngebiet unseres Slogans »Paradies der Blicke«.

WK: Ich habe mir in meinem Semmering-Buch zu schreiben erlaubt, dass »Paradies der Blicke“ ein genialer Slogan ist.

MF: Ja, aber wir müssen ihn wieder stärker aufladen.

WK: Eben erschien Ihre liebevoll gestaltete Sommerfrische-Beilage im Kurier. Da geht es weniger um konkrete Orte, sondern um Stimmungen. Gleich die ersten Bilder zeigen einen jungen Mann, der auf einer Bank im Grünen sitzt und sich sichtlich wohlfühlt. Einmal hat er eine Kaffeeschale in der Hand. Genießen ohne weite Wege, ist das eine Definition für Sommerfrische?

MF: Unbedingt. Ein Element, das mitschwingen muss, ist der Müßiggang. Ich kann, aber ich muss nicht aktiv sein. Überall findet man Rückzugsorte wie diese Parkbank. Der Mann sitzt dort allein und kann in Ruhe seinen Kaffee trinken.

WK: Ich erinnere mich an unser erstes Treffen anlässlich des Workshops »Sommerfrische und Kultur“ im Riegelhof in Prein. Da wurde auch eine

Studie zu den positiven Auswirkungen des Klimawandels auf den Sommerurlaub präsentiert. Da wurde auch abgefragt was Menschen von einer Sommerfrische oder einem Erholungsort erwarten. Einer der wichtigsten Punkte war Wasser, aber die meisten erwarten einfach kühle und klare Luft. In jüngster Zeit erschienen auch Artikel über den Trend zum Baden in Flüssen, sogar in der eiskalten Schwarza im Höllental.

MF: Aber dorthin fahren die Leute mit dem Auto, das sie entlang der Straße abstellen. Ich würde die Autos der Badegäste gerne raus aus dem malerischen, aber engen Höllental haben. Dann wird es wieder ein Gebiet zum Durchatmen werden.

WK: Ich komme auf die Werbebeilage »Sommerfrische“ zurück. Wir haben zuvor über den jungen Mann auf der Bank gesprochen. Auf einem anderen Fotos sieht man ihn entspannt in einem Hotel, daneben steht ein Text über die »Veranda mit Korbsesseln“. Auch so ein Idealbild. De facto gibt es aber in einigen traditionellen Fremdenverkehrsarten der Region einen Mangel an solchen Situationen, weil entsprechende Quartiere fehlen, die auch gemütliche Aufenthaltsräume bieten.

MF: Wir haben in der Destination Wiener Alpen über 30 Betriebe eruiert, die genau das einlösen. Vielleicht nicht immer mit historischem Ambiente wie auf diesem Bild, aber mit Rückzugsgebieten im Garten mit Hängematte oder Liegestuhl. Wichtig sind Gastterrassen, auf denen man nicht konsumieren muss. Was unsere Region von anderen unterscheidet, ist das Fehlen von Bettenburgen, die anderen Hotelkonzerne irgendwo hinstellen. Jeder Betrieb ist individuell.

WK: Bei genauerem Hinschauen erkenne ich, dass das Sommerfrische-Model eigentlich einen Musiker darstellt. Er hat einen Cellokoffer dabei. Vielleicht nimmt er bei einem sommerlichen Meisterkurs teil. Er könnte aber auch eine Zeitung lesen. Am Semmering haben beide Trafiken zugesperrt. Ich nehme an, dass es auch in den anderen Orten nicht leicht ist, Qualitätszeitungen zu kaufen. Eine Tageszeitung zu lesen, ohne vorher ins Auto steigen und weit fahren zu müssen, gehört doch zum Müßiggang.

MF: In den Betrieben für Müßiggänger, die wir jetzt definiert haben, sollte weitergedacht werden. Was liegt zum Beispiel in der Lesecke auf? Es stimmt, solche Annehmlichkeiten gehören dazu.

WK: Sie operieren mit dem schönen Satz

»Sommerfrische, schon das Wort tut gut.« Sie haben mit der guten Luft als Attraktion angedeutet, dass eigentlich das Wort »Frische« im Marketing fast wichtiger ist als der »Sommer«.

MF: Ja, weil man immer Durchatmen kann. In der Herbstzeit sind die Luftschichten eigentlich viel klarer als im Sommer. Natürlich engen wir uns ein, wenn wir nur die Sommerfrische bewerben.

Wer ist für neue Mobilitätsformen zuständig?

WK: Schwer mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sind Orte abseits der Bahn. Es wäre für bestimmte Wochentage und Tageszeiten ein Rundkurs denkbar, der ein weiteres Gebiet erschließt als die Bahn oder die heute bestehenden Buslinien, die kaum befahren werden. Zum Beispiel Semmering – Mürzzuschlag – Neuberg – Preiner Gscheid – Reichenau – Payerbach – Schottwien – Semmering. Da müsste man allerdings zweimal die Grenze überqueren.

MF: Da wurden bereits erste Schritte gesetzt, zumindest durch die VOR-Taktung auf der niederösterreichischen Seite. Mit einem optimierten Liniennetz wäre auch das Preiner Gscheid als wichtiger Startpunkt für Raxwanderungen besser erreichbar. Heute schon wirkt sich positiv aus, dass es sehr engagierte lokale Kooperationspartner gibt, zum Beispiel den »Naturpark Mürzer Oberland« auf der Neuberger Seite des Preiner Gscheids. Wenn das nächste Mal die Mobilitätsangebote ausgeschrieben werden, wollen wir diese Runde ins Spiel bringen. Die größte Herausforderung ist jedoch die aktive Besucherlenkung. Wer sagt, dass oben am Preiner Gscheid ein Parkplatz sein muss, um auf die Rax gehen zu können? Warum können nicht in Hirschwang oder woanders geordnete Parkplätze sein, von wo aus man dann mit Shuttlebussen oder Sammeltaxis zu den Punkten fahren kann, von denen aus man losgehen will. Wenn tatsächlich an manchen Punkten Parkplätze gebaut werden müssen, sollte das mit landschaftsgestalterischer Qualität geschehen. Da liegt eine Herausforderung, weil man die Gemeinden nicht allein lassen kann. Aber wer bestimmt letztlich, wie es auszuschauen hat? In Reisebeschreibungen im Internet oder in Apps muss in Zukunft ganz oben stehen, wie man öffentlich hinkommt.

WK: Am Semmering gibt es das Reisebüro Mayer, das auch Busreisen veranstaltet. Das wären wichtige Betriebe, wenn man von neuen Mobilitätssystemen redet.

MF: Für eine derart weiträumige Region bräuchte man keine größeren Busse als Zwanzigsitzer mit digitaler Rufbereitschaft. Das ist bereits in Ausarbeitung. Gerade beim Mobilitätsthema vermissen wir ein bisschen den Blick auf das Große und Ganze. Wo fängt die touristische Mobilität an, wo hört die Alltagsmobilität auf? Das führt zu einer Grundsatzfrage: Wer ist für die Planung verantwortlich, der Tourismus oder der Betreiber des Alltagsverkehrs? Da bräuchte es ein längerfristiges Planungskonzept mit durchgängigen Mobilitätsketten. Aber die Mitwirkung der Touristiker an solchen Plänen hängt wiederum vom Zuständigkeitsgebieten von Marketingverbänden wie »Wiener Alpen« oder »HochSteiermark« ab. Und damit sind wir wieder beim Hindernis Landesgrenze.

WK: Die Steirische Tourismus GmbH ist seit einem Jahr dabei, ihre relativ unübersichtliche Zuständigkeit für die riesige Region von den Fischbacher Alpen bis zum Gesäuse neu zu organisieren. Expecten Sie dadurch neue Chancen für eine bundesländerübergreifendes Marketing?

MF: Diese Chance besteht dann, wenn wir vom Gleichen reden. Siehe den Begriff der »Welterregion« oder die Fortschritte beim Bahnwanderweg. Man muss sich mit den Steirern an einen Tisch setzen und davon ausgehen, dass wir ein gemeinsame Entwicklungsgebiet vor uns haben, um dann Produkte zu definieren, die wir gemeinsam entwickeln und auf unseren jeweiligen Kanälen bewerben können.

Einige Top-Attraktionen sind außer Dienst

WK: Was sind andere Top-Attraktionen im Semmeringgebiet, die Sie ins Zentrum Ihrer Marketingarbeit stellen wollen?

MF: Im Sommer ist es seit Jahrzehnten der Kulturbetrieb. Vor allem der Kultur.Sommer.Semmering und die Festspiele Reichenau. Die prominenten Schriftsteller aus Wien sind sowieso Leitfiguren unserer Werbung, allen voran Schnitzler, Altenberg und Freud.

WK: Es gibt in der Region zahlreiche kunst- und kulturhistorisch bedeutende Gebäude, die nicht besucht werden können und damit zur Zeit als Sehenswürdigkeiten ausfallen. Neben den Hotels auf dem Semmering vor allem der Rudolfshof, Schloss Hinterleiten und der Thalhof in Reichenau. Hier liegt Kapital, das man reanimieren könnte.

MF: Der Thalhof ist nach einigen Jahren mit

Kulturveranstaltungen zwar privatisiert, aber touristisch nutzbar. Dort kann man Ferienwohnungen mieten und ideal die Sommerfrische genießen.

WK: Aber wer hofft, dieses prominenteste Hotel des 19. Jahrhundert besichtigen zu können, muss unverrichteter Dinge wieder umkehren.

MF: Es ist immer ein Zwiespalt, wenn jemand sagt, ich nehme Geld in die Hand und revitalisiere ein berühmtes Gebäude.

WK: Ich bitte um ein Beispiel für eine Sehenswürdigkeit, die Sie empfehlen wollen und die offen ist.

MF: Kaiserbrunn im Höllental. Das ist die Hauptquelle der ersten Wiener Hochquellleitung und dort befindet sich das Wasserleitungsmuseum der Stadt Wien.

Mangel an Einkehrmöglichkeiten

WK: Am Semmering könnte der vorhin angesprochene Mustergast auf der Parkbank im Grünen nicht so zufrieden sitzen, denn im Viertel um das Südbahnhotel gibt es für Müßiggang relativ wenig Gelegenheiten. Fast nirgends kann man Kaffee trinken oder auf einer Terrasse sitzen. Wird das in den kommenden Jahren besser werden?

MF: Die Nachfrage ist da. Wenn wir davon ausgehen, dass das Südbahnhotel sowie das Kurhaus bald wieder in Betrieb gehen, wird man wieder einkehren können. Und damit bekommt wahrscheinlich auch der Bahnwanderweg einen anderen Esprit. Momentan ist er wirklich nur ein Wanderweg. Gäste können sich bestenfalls beim Infocenter im Bahnhof Semmering Getränke in den Rucksack füllen. Deshalb sind auch auf unserem Orientierungsplan keine Einkehrmöglichkeiten eingezeichnet, wie das in Wander- und Skigebieten üblich ist. Das ist ein großer Schwachpunkt.

WK: Was müsste man tun, damit auch abseits der Zentren zumindest eine minimale gastronomische Infrastruktur entsteht?

MF: Das könnte zum Beispiel ein regionaler Produzent sein, der am Wochenende mit einem kleinen Foodtruck oder einem einfachen Verkaufsstand Imbisse und Getränke anbietet, zum Beispiel Most, Brote mit Schafkäse oder Kuchen. In Gasteil im Gemeindegebiet von Prigglitz gibt es das »Päuschen« mit biologischem Essen im Grünen. Herrlich! Entscheidend ist, dass lokale Anbieter einen oder

mehrere Verkaufsplätze haben. Die könnten sich auch mehrere Anbieter teilen. Doch das müsste halbwegs ohne bürokratische Auflagen möglich sein. Ausreichend Frequenz gibt es, aber kein Produzent von Agrarprodukten hat das meines Wissens bisher versucht.

WK: Sie arbeiten ja mit Gastronomie- und Nützlichkeitsbetrieben eng zusammen. Wird es da auch Gründer geben, die Neues probieren? Und welche Rolle spielen aus der Sicht eines erfahrenen Touristikern die Gemeinden oder die überregionale Wirtschaftsförderung?

MF: Vor allem braucht es Unternehmertum. Ein gutes Beispiel ist »Der Löffler« am Semmering, wo die junge Generation den Betrieb übernommen hat. Das ist ja keine Selbstverständlichkeit. Kim Löffler hätte auch sagen können, dass es mit dem Semmering nichts mehr wird. Dass sie den Betrieb mit ihrem Mann nun weiterführt, ist ein Signal für andere. Ein anderes viel besprochenes Beispiel ist die Villa Antoinette, wo die Herren Wessely und Niederer eine alte Villa in ein luxuriöses Gästehaus umgewandelt haben

WK: Ein tendenzieller Leitbetrieb ist auch das Hotel-Restaurant Knappenhof oberhalb von Reichenau. Nach einer Pleite wurde jetzt mit neuen Pächtern wieder durchgestaltet.

MF: Der Knappenhof stand immer für Spitzenküche, hat also seine eigene Geschichte. Wir brauchen Vielfalt, von Luxus bis bodenständig. So bin ich atmosphärisch in einem Wirtshaus, wenn ich im Payerbacher Hof in der Gaststube sitze. Aber es ist trotzdem ein Hotel.

WK: Ab 2028 wird es möglich sein, Ausflugszüge über die historische Bahntrasse zu führen, mit Zwischenstopps in Klamm oder Breitenstein. Das kann aber nur funktionieren, wenn man in der Nähe der Bahnhöfe einkehren oder Proviant kaufen kann. Oder Spezialitäten nach dem Vorbild der berühmten Riesenbuchteln bei der Mittelstation der Schneebergbahn erfindet. Die sind ganz frisch, wenn ein Zug stehen bleibt und alle Passagiere stürzen aus den Waggonen, um sie zu essen.

MF: Seit Generationen ein Muss sind auch die Riesenkräpfen vom Kirchenwirt im Maria Schutz. Die werden von den Wallfahrern sowohl warm gegessen als auch für zuhause mitgenommen. So etwas müsste es auch bei einer Station der Semmeringstrecke geben. Entscheidend ist, dass lokal produziert wird. Das muss nichts Süßes sein, sondern kann zum Beispiel auch Ziegenkäse vom Althammerhof bei Klamm sein.

WK: Also neue Produkte, die neue Geschichten erzählen?

MF: Wichtig ist dabei, dass man nicht nur an der Historie anknüpft, sondern wirklich Neues erfindet und zulässt. Die Chancen dafür sind da. Wenn neue Hoteliers kommen, bringen die sicher auch neue kulinarische Ideen mit. Man sollte kultivieren, dass am Semmering immer wieder etwas aufpoppt. Dort gibt es sogar die Chance, dass es zu Innovationen mit internationaler Beachtung kommt. So war das ja früher. Aber auch in der Tourismuswerbung besteht die Gefahr, in der Nostalgiefalle stecken zu bleiben. Man kann nicht immer nur von den Kaiserzeiten schwärmen wie in Bad Ischl. Das macht einen Ort gar nicht so attraktiv wie manche glauben.

WK: Bad Ischl hat ein relativ veraltetes Image.

MF: Images können sich aber nur wandeln, wenn man Neues zulässt. Und das kommt oft von außen. Deshalb muss man auch neue Geschichten erzählen, ohne die Tradition wegzuwischen.

WK: Es gibt am Semmering auch zu wenig Betten.

MF: Da muss man zustimmen. Das gilt auch für Reichenau.

WK: Vor allem für jene, die zum Skifahren oder Rodeln kommen und am Wochenende übernachten wollen.

MF: Derzeit findet der Skitourismus am Semmering nur tageweise statt. Qualitätsbetten sind eine Voraussetzung, damit die Gäste nicht nur die Parkplätze frequentieren, sondern für ein Wochenende oder für länger kommen.

Man muss fokussieren!

WK: Die Wiener Alpen setzen seit vielen Jahren auf Mountain-Biking. Auf der steilen Weltcup-Piste auf dem Hirschenkogel ist sogar ein Zentrum für sportliche Downhill-Biker entstanden. Wie wichtig sind für den Semmering Trendsportarten?

MF: Das Downhill-Center hat ein junger Unternehmer gestartet. Schon länger gibt es einen klassischen »Bikepark Zauberberg«. Man darf nicht den Anschluss an junge Zielgruppen verlieren. Das funktioniert ähnlich wie beim Klettern. Die schlafen im Auto und hauen sich dann den Berg hinunter. Touristische Wertschöpfung fehlt in dieser Phase noch. Aber man kann damit rechnen, dass sich neue Angebotsstrukturen entwickeln werden.

WK: Was wächst zurzeit schneller, das Mountainbiken mit Muskelantrieb oder das bequemere Fahren mit E-Bikes?

MF: Der E-Bike-Markt wächst schneller. Das sehen wir an den Verkaufszahlen im Handel und das ist auch in unserer Region zu spüren. Das Thema E-Bike wird immer stärker, aber es fehlen noch die Angebote. Der Payerbacher Hof könnte beispielsweise 10 E-Bikes anbieten, aber das ist eine teure Anschaffung.

WK: Es gibt ja nicht nur neue Trends mit Tempo, sondern auch stille für Naturliebhaber.

MF: Eine spannende Geschichte wäre auch ein Baumwipfelweg, wie es ihn im Innviertel gibt. Dort entstand sogar ein Baumhotel.

WK: Wo könnte ein solcher Weg angelegt werden?

MF: Vielleicht in der Nähe von Breitenstein. Das wäre eine Unterkunftsart, die weit weg ist von den Grand Hotels oben auf dem Semmering. Damit kann man Gäste gewinnen, die enger mit der Natur verbunden sein wollen. Man muss sich natürlich für einen Fokus entscheiden. Es ist für eine Tourismusregion gefährlich, einen Bauchladen zu haben und zu sagen »Bei uns gibt es alles.«. Den Hauptfokus für die Semmering-Rax-Region gibt es nämlich schon, nämlich die Kultur.

WK: Läuft im Kulturangebot alles gut?

MF: Nein, denn es fehlt ein breites, ganzjähriges kulturelles Angebot. Dafür gibt es zwischen Juni und September über 200 verschiedene Veranstaltungen. Nehmen wir das Beispiel der Festspiele Reichenau. Dort sind nur im Sommer die Schauspieler verfügbar. Über den Winter haben die sowieso ihre Verträge im Burgtheater, im Sommer genießen sie gerne die künstlerische Sommerfrische in Reichenau. So hat es sich ergeben, dass der Sommer mit gutem Angebot vollgepackt ist. Und danach wird die Suppe wieder dünn. Das ist auch für die Betriebe ein Problem. Im Sommer sind sie an den Wochenenden gut gebucht bis ausgebucht und davor und danach fehlen die Gäste.

WK: Wie könnte man das ändern?

MF: Das kann man zum Beispiel durch den Fördermechanismus steuern, indem man sagt, wir brauchen auch im Frühjahr und im Herbst Veranstaltungsideen, sonst gibt es keine Förderung.



Paul Liebhart Verkehrsplaner

Paul Gregor Liebhart, Jahrgang 1985, ist im Waldviertel aufgewachsen und lebt in Wien. Er ist Verkehrsplaner mit Schwerpunkt Schienenverkehr, studierte Europäische Bahnsysteme und Politikwissenschaften, publiziert in internationalen Fachzeitschriften und schrieb Bücher, u.a. »Unterwegs auf der Franz-Josefs-Bahn« oder »Die Waldviertelbahn«. Ab 2007 war Liebhart beim Verkehrsverbund für die Ostregion (VOR) tätig, von 2013 bis 2021 leitete er die Angebotsplanung für den Öffentlichen Schienenpersonennahverkehr in den drei Bundesländern Wien, Niederösterreich und Burgenland. Seit Herbst 2021 ist Liebhart als Verkehrsplaner für das Land Niederösterreich tätig.

Öffentliche Mobilität muss man bestellen

Wolfgang Kos [WK]: Welche Aufgaben hat der Verkehrsverbund für die Ost-Region (VOR) bei dem Sie 2017 die Leitung der Bahnplanung übernommen haben? Und wie ist er organisiert?

Paul Liebhart [PL]: Der VOR hat zwei Geschäftsführer, die von Wien und Niederösterreich bestellt werden, und einen Prokuristen, der das Burgenland vertritt. Die zentrale Aufgabe besteht darin, im Auftrag der Länder die Tarife festzulegen. Man kann ja mit einem VOR-Ticket Bahn, Bus und innerstädtischen ÖV benützen. Das zweite große Aufgabenfeld ist die Verkehrsplanung für Bahn und Bus.

Man plant im Auftrag der Länder. Grundlage der Verkehrsplanung sind die Landesmobilitätskonzepte der Bundesländer. Auf dieser Basis gibt es grundsätzlich immer eine 5-Jahres-Planung. Um auf Niederösterreich zu kommen: Dort wird der Verkehrsplan für jede Legislaturperiode festgelegt.

WK: Also muss man möglichst genau wissen, welche Zug- oder Busverbindungen in den jeweils nächsten fünf Jahren gebraucht werden? Meine Studie geht davon aus, dass sich die Voraussetzungen für den regionalen öffentlichen Verkehr mit der Inbetriebnahme des Basistunnels grundlegend verändern werden.

PL: Wenn sich die Mobilitätsprogramme der Bundesländer ändern, kann die 5-Jahresplanung grundsätzlich auch adaptiert werden. Auf der anderen Seite werden sogenannte Verkehrsdiensverträge, kurz VDV, mit den Betreibern der Bahn- und Buslinien abgeschlossen, mit den ÖBB-Personenverkehr AG ebenso wie mit privaten Verkehrsunternehmen wie die Wiener Lokalbahnen GmbH, NÖVOG mbH oder Raaberbahn AG.

Die Verträge für den Busverkehr im Bereich Semmering wurden 2020 neu festgelegt und haben eine Laufzeit bis Ende der 2020er Jahre. Der Schienenverkehr wurde 2021 neu geregelt, womit die Fahrpläne bis Ende 2029 geplant sind. Das Jahr der Fertigstellung des Basistunnels wird natürlich ein Eckpunkt sein.

WK: Auf der VOR-Homepage findet sich der Begriff »intermodaler Verkehr«. Sie sprachen jetzt von Bahn und Bus. Gehören noch andere Module in dieses intermodulare System?

PL: Sie meinen über den klassischen Linienbus hinaus?

WK: Ja, denn im Semmeringgebiet sind die Siedlungsinseln weit verstreut, dazwischen ist kilometerweit Landschaft mit einigen Häusergruppen. Sind hier Linienbusse mit dünner Frequenz das adäquate Verkehrsmittel? Ruf taxis könnten zu jeder Tageszeit zur Verfügung stehen.

PL: Da muss ich ein bisschen ausholen. Das vorrangige Thema ist die Bestellung auf der Schiene und Busplanung für die kommenden Jahre. Das umzusetzen ist unsere Kernkompetenz im VOR. Dazu kommt das Thema Mikro-ÖV, dieser flexible, integrierte öffentliche Verkehr, für den ich gerne den Begriff Flex-ÖV verwende. Dazu gehören Rufbusssysteme oder Anrufsammeltaxis. Hier liegt die Kompetenz direkt bei den jeweiligen Gemeinden und diese können um Förderung beim Land ansuchen. Der VOR übernimmt hier die Planungen. Nehmen wir Mikro-ÖV am Beispiel von Breitenstein, einer sehr verstreuten Gemeinde. Da müsste sich die Gemeinde mit Semmering und Schottwien zusammenschließen. Die Region müsste kommen und sagen, wir wollen ein Rufbusssystem. Bei der Finanzierung müssten sich die Gemeinden beteiligen.

WK: Und die Länder?

PL: Die Länder unterstützen das Interesse für einen Mikro-ÖV, die Initiative muss jedoch aus der Region kommen. Man wird auch mit den Regionen reden müssen, wie es mit der Finanzierung von neuen Leistungen aussieht. Für den Nahverkehr wird man wahrscheinlich Talentzüge und später die neuen Cityjet-Züge der Type Desiro Mailine (DML) einsetzen, die auch bei der S-Bahn verwendet werden.

Die Frage ist: Wie sollen die neuen Garnituren ausschauen und wie oft sollen sie fahren? In welchen Intervallen? Wenn ich die Gotthardbahn als Beispiel nehme, so fahren auf der alten Bergstrecke nur zweimal pro Tag zusätzliche Direktzüge aus den Ballungsräumen hin und her, dafür öfter am Wochenende und an Feiertagen. Da sind dort Massen unterwegs. Unter der Woche reicht der minimale Personenverkehr mit Umsteigeverbindungen

Von der Schweiz lernen

WK: Wie ist es, wenn plötzlich schnellere Verkehrsmittel auftauchen, wie die künftigen Züge durch den Semmering-Basistunnel. Muss man dann damit rechnen, dass der Bahn- und

Busverkehr weiter verdünnt wird?

PL: Solche Projektlagen gibt es zum Beispiel in der Schweiz. Obwohl es nun schnelle Verbindungen durch den neuen Lötschberg-Basis-Tunnel gibt, hat man entschieden, weiterhin Züge über die historische Bergbahn zu führen. Eine vergleichbare Situation ergab sich mit der Fertigstellung des Tunnels unter dem Gotthard-Pass. Da wurde für danach Regionalverkehr mit einem Personenzug bestellt, der über den Berg geführt wird, natürlich mit geringer Frequenz.

WK: Was ist aus Ihrer Sicht für den Lokalverkehr auf der historischen Semmeringbahn zu erwarten?

PL: Hier ist zurzeit vorgesehen, dass die Regionalzüge nach Fertigstellung des Basistunnels im Stundentakt fahren werden. Aber bis dahin ist noch relativ viel Zeit und es wird neue Ideen geben. Zum Beispiel könnte man sagen, dass drei der täglich auf der Ghegastrecke verkehrenden Nahverkehrszüge ein spezielles Design bekommen. Oder es werden manchmal historische Lokomotiven eingesetzt, die man bis 2030 restaurieren kann. Auch dafür gibt es in der Schweiz Beispiele.

WK: Solche Nostalgiezüge werden auf der Albula-Welterbebahn eingesetzt, wo der Rhätischen Bahn ausreichend alte Dampf- und Elektrolokomotiven und Waggons zur Verfügung stehen. Auch umgebaute mit neuen Aufbauten mit Panoramafenstern werden eingesetzt.

PL: Auch bei der alten Gotthardbahn hat man Elemente eines Mikro-ÖV implementiert. Da gibt es Anschlüsse für die Bedürfnisse von Wanderern und Ausflüglern. Wenn ich das auf Österreich umlege, brauche ich viele Player, die zusammenwirken. Das ist zuallererst die ÖBB-Infrastruktur mit ihren Bahnhöfen. Aber können die die nötige Infrastruktur zur Verfügung stellen? Und wer organisiert die Anmietung von Elektrobikes auf Bahnhöfen, für die man ein Leihsystem benötigt? Wer serviert das?

Ein zweites Thema ist natürlich der flexible Öffentliche Verkehr. Dafür wäre, wie gesagt, die Region grundsätzlich zuständig und kann dafür Förderungen beim Land beantragen. Mit dem klassischen Linienbus fährt der VOR heute von Gloggnitz durch jene Orte am Weg, die wie Schottwien oder Maria Schutz keine Bahnhaltstellen haben, direkt hinauf auf den Semmering. Die anderen Orte werden mit den klassischen Personenzügen durch die ÖBB über die Semmeringbahn angefahren.

Die Zukunft gehört dem Rufbus-System

WK: Wie weit wird Mikro-Mobilität öffentlicher Verkehr sein?

PL: Im VOR werden heute schon Anrufsammeltaxis, beispielsweise im Raum Baden – Tattendorf – Trumau angeboten. Damit unterstützt man die Gemeinden im Auftrag des Landes. Grundsätzlich gibt es unterschiedliche Systeme: einerseits Rufbusse, die man ohne Aufschlag nutzen kann. Und andere, für die man einen Komfortzuschlag zahlen muss, wie wir das nennen.

Im Raum Mödling wurde im Jahr 2022 auch ein umfangreiches Mikro-ÖV-System mit dem Postbus-Shuttle umgesetzt, also in einer dicht bewohnten Region mit dichtem Regionalbusverkehr.

WK: Was sind die konkreten Vorteile von Rufbussen?

PL: Fangen wir beim Kleinsten an. Das ist ein Rufbussystem – »MICRO-ÖV« –, bei dem die Leute wirklich von ihrem Haus abgeholt werden. Gerade am Semmering kann man sich das gut vorstellen. Oder es gibt bei kompakten Siedlungen Sammelstationen. Grundsätzlich ist der Vorteil von Anrufsammeltaxis, dass man keine festen Haltestellen braucht. Für einen Linienbus muss man Haltestellen bauen, denn es muss eine Bordkante vorhanden sein, damit man niveaugleich und sicher einsteigen kann. Buchen wird man das alles online.

WK: Wie klein sind typische Rufbusse?

PL: Das kleinste ist ein Taxi für drei bis vier Fahrgästen. Rufbusse machen Sinn, wenn sie ähnlich groß sind wie die elektrisch betriebenen Citybusse in Wien. Denken Sie etwa an den 2A. Da sind aber vorher viele rechtliche Probleme zu klären. Die Kernfrage ist eben: Wer betreibt solche Dienste? Theoretisch könnte das eine Gemeinde wie Reichenau organisieren. Oder das System wird für die ganze Semmeringregion gesamtartig organisiert. Am Semmering muss man noch die Landesgrenze und damit zwei Zuständigkeitsbereiche in der Verkehrsdurchführung mit beachten.

WK: Es ist zurzeit eine gemeinsame niederösterreich-steirische Welterberegion in Gründung. Deren Management wird sicher vorschlagen, dass die Buslinien der beiden Länder nicht wie heute bei der Landesgrenze ihre jeweilige Endstation haben.

PL: Dabei stellt sich die Frage nach dem Zeithori-

zont. Will man das erst in den späten 20er-Jahren implementieren, dann hat man genug Zeit. Man muss aber mit konkreten Überlegungen beginnen. In einer derart komplexen Planungssituation ist, wie ich gesagt habe, die rechtzeitige Festlegung der Zuständigkeit die entscheidende Voraussetzung. Auch wenn Änderungen des Linienverkehrs gewünscht werden, muss man mit der Planung sehr früh beginnen.

Zu diesem Zeitpunkt muss auch die Finanzierung feststehen, weil sich die heutigen Kosten nach dem heutigen Angebot richten und auf den heutigen Bedarf abgestimmt sind. Dabei sind hauptsächlich Pendler und Schüler berücksichtigt. Am Wochenende gibt es aber nur eine minimale Grundversorgung auf Basis der Mindestbedienstandards. Touristische Erfordernisse sind in diesem System noch nicht mitgedacht.

WK: Man kann damit rechnen, dass in Zukunft weniger Schüler die alte, langsame Semmeringbahn frequentieren werden, wenn sie beispielsweise in ihre Schulen nach Gloggnitz oder auf den Semmering in die große Tourismusschule pendeln.

PL: Derzeit haben wir über den Semmering noch Schülerverkehr, was künftig sein wird, ist eine offene Frage. Auch wenn in Zukunft touristische Erfordernisse zunehmen werden, müssen die Verbindungen allen Mobilitätsbedürftigen zur Verfügung stehen.

Ab 2030: Linienverkehr plus Hop On-Hop Off

WK: Sie sprachen davon, dass für die nächsten Jahre von den Gemeinden und dem Land jetzt einmal ein Ein-Studentakt bestellt wurde. Der Besteller kann auch sagen, ich brauche keinen Studentakt, es reicht vielleicht ein Zwei-Studentakt.

PL: Natürlich, aber es gibt in Österreich Mindestbedienstandards für Haltestellen. Grundlage für das aktuelle Angebot ist das »Landesmobilitätskonzept Niederösterreich 2030+«. In diesem ist auch ein Studentakt für den Regionalverkehr auf der Semmeringbahn vorgesehen.

WK: Noch steht ja nicht fest, welche Haltestellen bleiben werden und welche vielleicht geschlossen werden könnten. Ich habe gehört, dass Eichberg für den Personenverkehr ein Wackelkandidat ist. Aber man wird mehrgleisige Stationen brauchen, falls die heute zweigleisige Semmeringbahn zurückgebaut wird.

PL: Es ist geplant, dass die ÖBB auch nach der Eröffnung des Basistunnels mit allen Zügen weiterhin über den Berg fahren kann. Und da muss man Lademaßüberschreitungen und Lichtraumeinschränkungen beachten. Da wird man in den Tunnels und auf einigen Viadukten möglicherweise teilweise auf Eingleisigkeit zurückbauen. Das reduziert wiederum die Kapazitäten für die Anzahl der Züge, die zukünftig über die Bergstrecke verkehren können. Wenn man sagt, es genügt ein ein- oder zweistündiger Personenverkehr, dann wird sich das schon ausgehen. Bei der Rhätischen Bahn, die auch Ausflugsstrecken in ihrem Netz hat, fahren die Züge am Wochenende in einem Halbstunden-Takt. Da fährt stündlich ein normaler Zug und in der anderen halben Stunde, also halbstündlich versetzt, eine Nostalgiegarnitur. Das ist ein alter Triebwagen, ein Dampfzug oder ein Zug mit einer alten E-Lok, dem „Rhätischen Krokodil“. Man muss auch bedenken, dass Hop On-Hop Off-Züge, wie auch immer die ausschauen sollen, lange Fahrzeiten haben, weil sie ja oft stehenbleiben. Wenn ich als Wanderer in der Früh aus Wien oder von Graz schnell auf den Berg möchte, werde ich wahrscheinlich eher mit einem frühen Zug im Regionalverkehr fahren. Auch hier stellt sich natürlich die Frage, wer einen Touristik- oder Ausflugsverkehr betreibt. Wer würde die Aussichtsfahrzeuge bestellen? Welche Fahrzeuge wird man dafür nehmen? Wer finanziert die Zugleistungen und wer tritt als Besteller dieser Leistungen auf?

WK: So wie die Gesellschaft WESTbahn auf den Gleisen der ÖBB Infrastruktur fährt, könnte auch auf der Welterbestrecke eine Firma die Züge betreiben?

PL: Ja genau, das wäre natürlich eine Möglichkeit. Dann stellt sich die Frage, ob diese Verkehre eigenwirtschaftlich (auf eigenes Risiko) durchgeführt werden oder durch einen Aufgabenträger bestellt werden sollen. Es gibt ja auch ausreichend historische Fahrzeuge, die nicht genutzt werden. Im Eisenbahnmuseum Strasshof stehen zum Beispiel viele Fahrzeuge, die eigentlich dem Bund, also aktuell dem Technischen Museum Wien gehören. Um diese regelmäßig am Wochenende einsetzen zu können, bräuchte man für historische Loks und Waggons ein Depot. Das gäbe es beim Eisenbahnmuseum in Müritzschlag. Es reichen einige wenige einsatzfähige Garnituren

WK: Darüber hinaus wird man, damit das Angebot als attraktiv wahrgenommen wird, auch neue Fahrzeuge mit neuem Design brauchen. Das bedarf langer Planungsvorläufe.

PL: Man kann auch historische Fahrzeuge nehmen und sie innen neu designen. Die Schweizer haben auch Eisenbahnwaggons, die außen wie früher ausschauen und innen total up-to-date sind und mit allen Features wie Monitoren nachgerüstet sind.

Zu wenig Bike-Abstellplätze in Zügen

WK: Sie haben im Vorgespräch gesagt, dass es in Europa ungefähr drei mit dem Semmering vergleichbare Bahnregionen gibt. Genannt wurde bisher die Schweiz mit Lötschberg, Gotthard und Rhätischer Bahn.

PL: Was auch ein Thema für Vergleiche sein könnte, sind Projekte, die noch in Konzeption sind. So sollen zwischen Italien und Frankreich zwei Basistunnels gebaut werden, wo auch geklärt werden muss, was man mit den bestehenden Gebirgsstrecken macht. So richtige vergleichbare Gebirgsbahnen gibt es halt nur in den Alpen.

Ein interessantes Beispiel ist die Vinschgaubahn, eine Südtiroler Nebenbahn im oberen Etschtal. Die verläuft zwar im Tal, aber die Betreiber haben sich früh mit der Frage des Mitnehmens von Fahrrädern befasst. Die hatten soviel Radtransport, dass sie gar nicht mehr die Möglichkeit hatten, all diese Räder in den normalen Zügen zu transportieren. Jetzt wurde ein Verleihsystem implementiert, damit möglichst viele Radler ihre Ausflüge ohne das eigene Bike unternehmen.

WK: Wer hat das organisiert?

PL: Der Tourismusverband, also die Region. Das wird nicht vom Verkehrsverbund betrieben. In Graubünden in der Schweiz gibt es ein Tages- oder Mehrtagesticket für den ganzen Kanton, mit dem ich Velos mitnehmen kann. Es gibt auch mehrere Verleihstationen, also ein ausgeklügeltes System. Dort kann ich das Rad im Zug mitnehmen, aber auch von einem Punkt zum anderen fahren. Und es gibt Stationen, wo ich es zurückgeben kann. Für die Semmeringbahn hieße das: Ich fahr am Bahnhof Semmering los, hol mir dort das Rad, gebe es in Reichenau zurück und fahre wieder nach Hause. Wenn ich ein Rennfahrer bin und lieber bergauf fahre, dann mache ich das in der anderen Richtung.

WK: Aber im Vinschgau muss die Bahn mit einem riesigen Ansturm umgehen, weil dort parallel zur Strecke besonders beliebte und weitgehend ebene Radrouten verlaufen.

PL: Ja, dort hat man das Limit erreicht. Es gibt einfach nicht genügend Züge, um am Abend hundert Radler mit ihren Rädern zurückzufahren. Ein anderes Beispiel ist das Rodeln: So gibt es in Graubünden eine lange Rodelstrecke auf einer Straße. Das ist cool und ist auch eine Challenge. Da werden sogar eigene Rodelzüge eingesetzt, aber auch da gibt es Kapazitätsprobleme. Die Shuttle-Züge für die Rodler verkehren im Stundentakt und werden von der Region mitfinanziert.

WK: Bei der Vinschgaubahn zeigt sich, dass es sich bei Ausflugsrouten, die bei Bikern sehr beliebt sind, mit den üblichen Zügen einfach nicht ausgeht, dass alle ihr Rad mitnehmen. Aber was dann?

PL: Wir haben beim Problem Normalzug/ Radtransport zwei Problemfelder. Im Fernverkehr gibt es nur sehr beschränkten Platz, um Fahrräder in den Urlaubsort mitzunehmen. In einem Railjet gibt es nur fünf Fahrradplätze. Beim Nahverkehr nach Payerbach-Reichenau wird man zukünftig theoretisch circa 60 bis 80 Räder pro Zug unterbringen können. Da laufen derzeit weiterführende Überlegungen. So sollen ab 2026 neue Doppelstockzüge mit bis zu 8 Waggons eingesetzt werden. In diesen Garnituren gibt es dann die Möglichkeit, bis zu 100 Räder hineinzubringen.

WK: Wird es auch reine Fahrrad-Waggons geben?

PL: Nein, die neuen Garnituren haben Mehrzweckabteile bei jeder Tür neben dem Einstieg. Eigene Radwaggons sind ein logistisches Problem bei der Verladungszeit in den Stationen und sehr personalaufwendig.

Warum Breitenstein aufgewertet wird

WK: Ich habe mir sagen lassen, dass speziell Leute mit teuren Rennrädern immer neben ihrem Bike sitzen wollen. Sicher wird man in Radlergebieten wie dem Semmering, wo neben den Trekking Bikes vor allem Mountain Bikes mit einem steigenden Anteil von E-Bikes unterwegs sind, genügend Bahnhöfe für Rent-A-Bike-System brauchen. Das kann man ja nicht in die Wildnis hinstellen. Ein wichtiger Ort könnte die relativ zentral gelegene Haltestelle Breitenstein sein.

Dort gibt es auch zahlreiche Aussichtsziele, um vom Fahrrad aufs Wandern zu wechseln. Heute ist der Bahnhof Breitenstein unbesetzt und es fehlt jegliches Service. Hier wird eine verlässliche Mindeststruktur mit Einnahmemöglichkeiten für die Betreiber entstehen müssen.

PL: Ich nehme wieder zwei Beispiele her. Es gibt an der Ostsee Bahnhöfe, die von privaten Gesellschaften oder einem Pächter betrieben werden. Oder Bad Schandau, wo eine Freiluftstraßenbahn den Nationalpark Sächsische Schweiz erschließt. Dieser war bereits stillgelegt, wird heute aber von einem regionalen Pächter als sogenannter Kulturbahnhof betrieben, mit Radverleih und einem Kiosk mit Trafik, dem „Alten Greißler“, der fast alles Notwendige für den täglichen Bedarf führt. Ein moderner Kiosk, der auf Retro gemacht ist. Da kriege ich auch eine Jause, etwas zum Trinken, und vor allem Tickets, Informationen und Wanderkarten. Das könnte ein spannendes Vorbild sein. Da zukünftig Mürzschlag und Payerbach-Reichenau die wichtigsten Einstiegspunkte sein werden, wird man speziell dort möglichst alles kaufen und natürlich auch essen und jausnen wollen.

WK: Es ist zumindest eine Person da?

PL: Ja, und das ist das Thema. Es gibt auch andere Beispiele: In der Rheinschlucht, durch die die Rhätische Bahn einen Wanderzug mit Aussichtswaggons führt, gibt es auch Selbstbedienungsläden in den Räumen der Bahnhofgebäude. Mit einer Kassa und Automaten. Teilweise verkaufen dort auch Bauern aus der Region ihre Produkte in Selbstbedienung. Die werden täglich frisch angeliefert. Sie schmeißen als Kunde das Geld in eine Holzkiste und nehmen sich die Sachen heraus, fertig. Das System beruht auf Vertrauen.

WK: Selbstbedienung hat vielleicht nur deswegen einen schlechten Ruf, weil das oft lieblos und schematisch abgewickelt wird. Aber in größeren Bahnhöfen erwartet man doch persönliche Bedienung.

PL: Man kann davon ausgehen, dass am Wochenende in Breitenstein, am Semmering oder in Payerbach-Reichenau sehr viel los sein wird. Da wird man wahrscheinlich jemand brauchen, der serviciert. Obwohl heute viele Leute in Payerbach-Reichenau vom Zug in eine Buslinie umsteigen, gibt es dort nur einen Würstelstand und sonst nichts. Da ist viel Potenzial vorhanden.

WK: Sie sprachen bereits an, dass man für neue Freizeit- oder Erlebnisfahrten rechtzeitig

entscheiden muss, welche Garnituren verwendet werden. Und dass, falls Panoramawaggons mit speziellem Design eingesetzt werden sollen, diese möglichst früh bestellt werden müssen. Darüber hat man im Fall der Semmeringbahn noch nicht nachgedacht. Klar ist allen, dass historische Loks ideal wären und dass man Waggons mit möglichst guter Aussicht einsetzen muss. Es wurde zwar in den 1930er-Jahren zwei oder drei Jahre lang ein Dieseltriebwagen eingesetzt, doch dieses Experiment wurde wieder abgebrochen, weil der Triebwagen technische Mängel hatte. Anders als bei der Albulawegbahn hat man bei der Semmeringbahn also keine historischen Aussichtswaggons im Depot, die man adaptieren könnte. Man müsste bei Null beginnen. Sind Ihnen als Eisenbahnfachmann auch andere Tourismusstrecken untergekommen, für die neue Waggons bestellt werden mussten?

PL: Ja, zum Beispiel die Montreux-Oberland-Bahn, die vom Genfersee wegfährt. Das ist eine private Gesellschaft, die nur vom Tourismus lebt. Die beschaffen gerade moderne Aussichtswagen für ihren Produktschwerpunkt, den berühmten Interlaken-Express, der zwischen Genfersee und Luzern verkehrt. Die Garnituren werden bereits gebaut. Sie orientieren sich am Glacier-Express, müssen aber für Normalspur adaptiert werden.

WK: Die weltberühmten Aussichtswaggons des Glacier-Express, aus denen man durch ein Glasdach auch nach oben zu den Bergen schauen kann, sind bereits im Grunddesign seit den 80er- und 90er-Jahren im Einsatz. Auch dort denkt man laufend über Modernisierungen nach.

PL: Man muss dazu sagen, dass die Waggons, die für den Interlaken-Express bestellt wurden, auch sehr teuer sind. Der Hersteller Stadler bietet sowohl Fahrzeuge für die Schweizer (1000 mm) als für die Normalspur (1435 mm) an. Diese Schweizer Firma hat sich auf derartige Sondermodelle spezialisiert.

Auch die neuen »Himmelstreppe«-Panorama-Waggons auf der Mariazellerbahn, einer Schmalspurbahn, wurden von Stadler geliefert. Aber sonst kenne ich aktuell keinen Bahnbetreiber in Europa, der Panoramawaggons beschafft, außer vielleicht in Norwegen.

WK: Der neue Tunnel am Semmering bringt ja einen kompletten Umsturz der Nah- und Fernverhältnisse. Durch den Tunnel wird man aus Richtung Wien viel schnell in Mürzzuschlag sein. Wenn man auf den Semmering oder nach Breitenstein möchte, wird das Umsteigen in

Mürzzuschlag einen Zeitgewinn bringen.

PL: Das Fahrplansystem ist so aufgebaut, dass ich entweder in Mürzzuschlag vom Railjet aus Wien in einen Regionalzug Richtung Semmering umsteige oder in Payerbach-Reichenau in den Regionalzug auf die Bergstrecke wechsele. Es sind auf der neuen Südbahn im aktuellen Verkehrsdienstvertrag des Bundes zwei Fernzüge pro Stunde vorgesehen, aber nur jeder zweite soll in Mürzzuschlag stehenbleiben. Was die Fahrzeit bei optimalen Anschlüssen betrifft, liegt Breitenstein genau in der Mitte. Am Semmering bin ich natürlich über Mürzzuschlag im stündlichen Angebot zeitlich schneller.

WK: Wahrscheinlich wird man Ausflugsfahrten von Mürzzuschlag aus betreiben, weil dort ja die Remise für Loks und Waggons ist.

PL: Hier wäre ein logischer Ausgangsort für solche Fahrten. Regelmäßige Ausflugszüge werden auch von Vereinen betrieben. Ein Beispiel dafür ist die Höllentalbahn von Payerbach-Reichenau nach Hirschwang, bei der nach ihrer Einstellung zum Glück die Schienen und elektrischen Anlagen erhalten geblieben sind und die seit vielen Jahren vom Verein »Höllentalbahn« gepflegt wird, der am Wochenende auch Fahrten mit historischen Garnituren veranstaltet.

WK: Vielleicht kann das wieder als vollwertiger Teil des Mobilitätssystems dienen. Der Verein hat dafür gesorgt, dass der Bestand fast durchgängig gesichert ist. Das letzte Teilstück von Hirschwang zur Raxbahn wurde leider abgebaut.

PL: Der Verein hat auch einen historischen Triebwagen wieder neu aufgebaut. Auch vom Ausland kommen immer wieder Leute, um sich das anzuschauen. Ein eisenbahntechnisches Kulturgut in kleinerer Form auf 760 mm Schmalspur.

WK: Es stellt sich die Frage, ob auch auf der Semmeringbahn, die von den ÖBB auch nach 2030 als Hauptstrecke betrieben werden muss, ein Betrieb durch einen Verein möglich wäre.

PL: Die Rhätische Bahn betreibt ihre Nostalgie- oder Wanderzüge in Eigenregie. Ein touristischer Verkehr am Semmering kann zukünftig auch von Vereinen angeboten werden, wenn sie die Sicherheitsvorgaben erfüllen und ein Eisenbahnverkehrsunternehmen haben, das die Verkehre durchführt. Die Finanzierung müsste dann durch Einnahmen gedeckt werden.

WK: Für die Freizeitnutzung von Erlebnisbahnen wird es in Zukunft wahrscheinlich völlig neue

Ticketssysteme und Kombinationsmöglichkeiten geben.

PL: Das ist »Mobility as a Service«, MAS. Mit der Neusiedlersee-Card, kann ich bereits heute alle Mobilitäts-Angebote im Bereich des Neusiedler Sees nutzen. Oder nehmen wir die Wachau-Card, bei der der gesamte öffentlichen Verkehr ebenso dabei ist wie weitere Ausflugsziele. Auch in der Steiermark, in Salzburg oder im Zillertal existieren bereits Beispiele von Regionen-Tickets für Touristen. In Südtirol, der Schweiz oder in Deutschland gibt es Ähnliches.

Natürlich vor allem dort, wo man über die Tourismus-Abgaben der Hotels oder dank starkem Tagestourismus solche Angebote auch querfinanzieren kann. Aber da sind wir vom klassischen öffentlichen Verkehr schon sehr weit weg.

Bis wohin reicht das Semmeringgebiet?

WK: Es wurden 2020 von VOR betriebene Busverbindungen, die die Landesgrenze überschritten haben, eingestellt. Zum Beispiel ein Bus nach Mariazell. Wird es neue Verkehre in die Steiermark geben, die von beiden Verkehrsverbänden betrieben werden?

PL: Es kann sein, dass auch die Steirer zu uns hereinfahren. Aber wenn man ein großes Projekt macht, muss man überlegen, wer aller mitmacht. Weil Sie vorher erwähnt haben, dass es eine gemeinsame Welterbegesellschaft zwischen der Steiermark und Niederösterreich geben soll, muss man überlegen, ob eine solche nicht von sich aus solche Systeme koordiniert.

WK: Neben Kunden von Erlebnisfahrten sind vor allem Wanderer an guten ÖV-Anbindungen interessiert.

PL: Wanderer sind viel unterwegs. Deshalb sind auch Verbindungen von Gloggnitz in Richtung Kirchberg am Wechsel und dem Hochwechsel gefragt. Da haben wir immer viele Fahrgäste in den Bussen. Das ist zwar nicht mehr die enge Semmeringregion, aber mit diesen Bussen erreicht man auch die große Wechsel-Panorama-Loipe. Gerade für Langlauf-Begeisterte gibt es am Semmering ja nur eine einzige klassische Loipe. Während der Pandemie haben wir gesehen, wie viele Menschen in der Natur unterwegs sind.

WK: Sie haben Erfahrung mit Strecken, die vor allem von Schülern und Schülerinnen frequentiert werden. Die Semmeringbahn bringt heute

auch Schüler nach Gloggnitz oder Mürrzusschlag. Wird man bei großen Schulzentren künftig nicht Schulbusse einsetzen, die auch kleinere Siedlungen anfahren, also ein Einsammel-Bussystem.

PL: Darüber wird man nachdenken müssen. Aus dem Bereich Reichenau und Payerbach können die Schüler bequem den klassischen Linienverkehr benützen. Dort wohnen sehr viele Schüler.

WK: Warum fahren die Linienbusse nicht den Bahnhof Semmering an, wo relativ viele Ausflügler mit der Bahn ankommen?

PL: Die Frage ist, wie man den Bahnhof Semmering mit oben, also der Pashöhe und der Hochstraße verknüpft. Heute kann man mit dem Linienbus gar nicht zum Bahnhof hinunterfahren, weil es dort keinen Wendeplatz für die Regionalbusse von mindestens 12 Meter gibt. Aber mit einem Mikro-ÖV-System könnte man ihn problemlos bedienen.

WK: Ein Wendekreis beim Bahnhof ist doch Gemeindegasse?

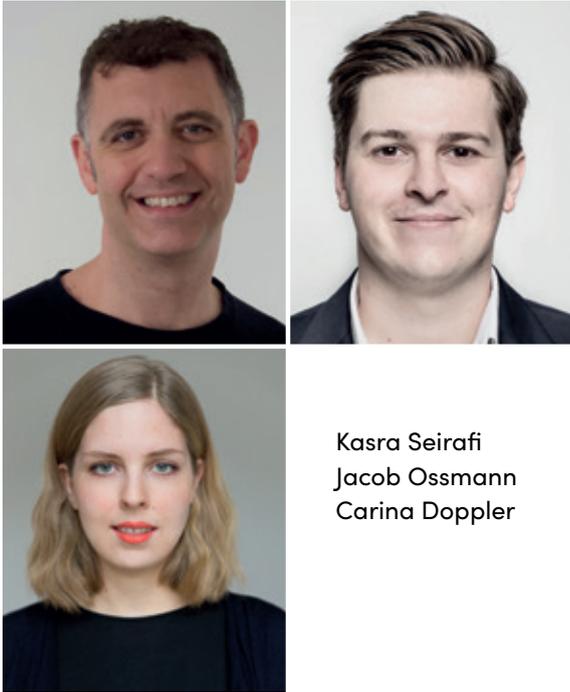
PL: Im Bereich des Bahnhofs ist aktuell kein Platz. Wenn man eine Wendeschleife errichten würde, hätte man keinen Platz für Park & Ride und Abstellflächen. Im Sommer 2022 wird in einem Pilotprojekt erstmals ein Mikro-ÖV-System in der Region angeboten, womit auch die Möglichkeit besteht, am Bahnhof Semmering, in Breitenstein oder in Payerbach-Reichenau von der Bahn auf den Mikro-ÖV umzusteigen.

WK: Ich würde darauf wetten, dass ab ungefähr 2025, wenn das Kurhaus und das Südbahnhotel wieder in Betrieb gehen, die kleine Haltestelle Wolfsbergkogel der eigentliche Semmering-Bahnhof sein wird. Der große Bahnhof liegt zu weit weg und zu ungünstig. Von der Haltestelle Wolfsbergkogel erreicht man fast ohne Anstrengung das nahe Wolfsbergviertel. Der Semmering ist ja eine in Schritten gewachsene Ortschaft. Und die Hotel- und Villengegend im Bereich Wolfsbergkogel stellt gewissermaßen das historische Viertel dar. Man könnte die Haltestelle dann »Semmering-Wolfsbergkogel« nennen und auch neu und attraktiver gestalten.

PL: Ja, da kann man sich etwas überlegen. Vielleicht »Semmering Haltestelle« und »Semmering Bahnhof«.

(März 2021)

Zum Zeitpunkt des Interviews war Paul Liebhart als Verkehrsplaner bei VOR tätig, seit 2021 ist er es beim Land Niederösterreich.



Kasra Seirafi
Jacob Ossmann
Carina Doppler

Kasra Seirafi, Jacob Ossmann, Carina Doppler (Fluxguide) Experten für digitale Besuchererlebnisse

Das 2013 als Fluxguide Ausstellungssysteme GmbH gegründete Wiener Unternehmen gestaltet digitale Wissensvermittlung für Besuchererlebnisse, u.a. maßgeschneiderte Lösungen für Kultur und Tourismus, für Museen und Outdoor. Fluxguide ist in Forschung und Entwicklung aktiv und exploriert laufend neue Anwendungen. Auftraggeber waren das Kennedy Space Center, das Deutsche Museum (München), zahlreiche Museen und Städte im In- und Ausland oder der Nationalpark Hunsrück, wo Avatar-basiertes Storytelling zum Einsatz kommt.

Telefon-Apps oder Web-Apps?

Wolfgang Kos [WK]: Fluxguide hat sich anfangs auf Audioguides für Museen spezialisiert und zunehmend auch Projekte für Stadt- und Landschaftsräume entwickelt. Worin liegt heute der Kern der Arbeit?

Kasra Seirafi [KS]: Im Prinzip geht es um eine Herausforderung: Wie kann ich vor Ort ein gut funktionierendes und für Besucher leicht zu bedienendes digitales Service bieten! Dabei ist es zweitrangig, was das jeweils eingesetzte System alles kann. Unsere Aufgabe ist es, Orientierungshilfen an den Mann oder an die Frau zu bringen. Wo sind die Touchpoints der Besucher einer Region und wo klinkt man sich ein? Der erste Touchpoint ist heutzutage de facto nie der Ort selbst, sondern das Internet, aber auch Plakatwerbung oder Mundpropaganda. Deswegen gilt es, digitale Services in das gesamte Marketingmaterial einzuklinken.

WK: Apps bieten nun schon seit langer Zeit Zugang zu speziellen Informationen. Und ebenso lange ist uns der Begriff App vertraut. Geht da nichts weiter?

KS: Es gibt einen neuen Begriff, den wir intern heiß diskutieren: Web-App oder Progressive-Web-App (PWA). Die Grundidee besteht darin, dass man eigentlich nichts programmiert oder anbietet, was dann aus einem App-Store heruntergeladen werden muss, sondern dass man technologisch gesehen de facto eine Webseite gestaltet, die der Kunde auf das Display holt. Das ist von Anfang an fast ein Religionskrieg unter den Entwicklern gewesen. Wir haben von Tag Eins an auf Web-Apps gesetzt, die für Smartphones und Tablets optimiert werden. Schaut aus wie eine App, fühlt sich an wie eine App, ist aber in Wirklichkeit eine Webseite.

WK: Worin liegt der Vorteil?

KS: Die Hemmschwelle, eine App auf dem Telefon zu installieren, ist sehr hoch. Eine Website rufe ich dagegen einfach nur auf. Eine Seite wie wetter.orf.at rufe ich häufig auf, aber ich installiere sie nicht. Wenn man den Ort eines Ausflugs wieder verlassen hat, braucht man die App nicht mehr. Es entsteht tendenziell Ärger, wenn eine App, die man nicht mehr benötigt, drauf bleibt. Bis man sie drei Wochen später endlich löscht.

WK: Gibt es beim Einsatz von Web-Apps auch Nachteile?

KS: Webseiten sind unsicherer. Wenn das WLAN ausfällt – zum Beispiel, wenn ich mich digital durch einen Nationalpark lotsen lasse –, kann ich nicht mehr auf sie zugreifen. Eine App auf einem Telefon läuft auch offline. Ich habe noch kein Museum mit hundertprozentig ausfallsicherem WLAN gesehen. Man setzt jedenfalls verschiedene Strategien ein.

Für das Ferdinandeum in Tirol oder für das Burgenländische Landesmuseum haben wir ein Belohnungssystem entwickelt, bei dem man via App Exponate einer Ausstellung zusammensammelt und dann selbst wieder zusammensetzen kann. Man kuratiert also quasi in der App auch ohne WLAN seine individuelle Ausstellung.

WK: Fluxguide ist heute ein gewinnorientiertes Unternehmen, das digitale Lösungen anbietet. Andererseits arbeiten Sie auch in der Forschung mit Universitäten zusammen. Was bedeutet das für die Zusammenarbeit mit öffentlichen Partnern wie Kulturinstitutionen? Geht es darum, mit diesen gemeinsam Modellprojekte zu definieren, um Förderungen zu bekommen und Budget zu sparen?

KS: Fluxguide engagiert sich stark in F&E-Aktivitäten (Forschung & Entwicklung), um die neuesten technischen Entwicklungen für Museen fruchtbar zu machen. In F&E-Projekten haben wir die Möglichkeit zu experimentieren, was sonst im Tagesgeschäft schwer einzubinden ist. Wir konnten in diversen internationalen und nationalen Forschungsprogrammen gemeinsam mit Universitäten oder öffentlichen Partnern neue Felder erschließen und uns in der Branche als First-Mover etablieren. Etwa wenn es um Augmented Reality oder die Vernetzung von dezentral verbreiteten Kulturdaten geht.

Carina Doppler [CD]: Ein Beispiel hierfür ist etwa das Projekt InTaVia – In/Tangible European Heritage – Visual Analysis, Curation and Communication. Bis Oktober 2023 entwickeln wir zusammen mit einem internationalen Forschungskonsortium eine neue Plattform für den Zugang, die Analyse, die Kuratierung und die Kommunikation von Sammlungen kultureller Objekte und biografischen Daten.

Unser Fokus liegt in der Entwicklung einer »Storytelling Engine« für ein interessiertes Laienpublikum. Das Projekt wird durch das Forschungs- und Innovationsprogramm Horizon 2020 der EU gefördert.

Datenbrille und Avatare

WK: Mich interessieren Tools, die man in Zukunft auch im freien Gelände einsetzen kann, um an verschiedenen Orten der Semmeringlandschaft jederzeit relevante Informationen zu erhalten. Gibt es Systeme, die beispielsweise die Blickrichtung eines Wanderers erkennen? Und wie kann das, was das Auge erfasst, mit Erläuterungen zusammengeführt werden? Ich stelle mir vor, ich drehe mich an einem Aussichtspunkt um meine eigene Achse und halte plötzlich an, weil mich ein Landschaftsausschnitt oder ein Bauwerk, das in den Blick gekommen ist, besonders interessiert. Ich nehme an, dass man dafür Datenbrillen brauchen wird.

KS: Datenbrille ist ein sehr allgemeiner Begriff. Eigentlich handelt es sich um Wearables, manchmal sagt man auch Glasswear. Die neuen Brillen von Facebooks Oculus sind Virtual Reality Brillen, die es erlauben, in eine virtuelle 3D-Umgebung einzutauchen. Solche VR-Brillen sind schon relativ klein, etwa wie eine Kappe mit Brille. Wir haben vor einiger Zeit mit einer spanischen Universität zusammengearbeitet, an der solche Brillen gebaut wurden.

Anderer Unternehmen wie Magic Leap, Valve oder Gerüchten zufolge auch Apple arbeiten bereits an Mixed Reality Brillen der nächsten Generation, also Brillen, mit denen man mittels Augmented Reality digitale 3D-Inhalte in der realen Umgebung sehen kann.

Im Rahmen eines Forschungsprojekts in der Albertina haben wir Brillen eingesetzt. Wenn man länger als fünf Sekunden auf ein Exponat schaute, kam es zur Bilderkennung. Dafür benötigt man kein WLAN, denn die Bilderkennung ist in den Brillen eingebaut und funktioniert intern. Sobald die Gemälde erkannt wurden, hörte man zum Beispiel »Monet, Seerosen«. Daraufhin startete ein zweiminütiger Text. In diesem Fall war das ein Audioguide, aber auch bildlich ist Ähnliches möglich.

WK: Wird der Einsatz von Glasswear bald Alltag sein?

KS: Ja. Wir haben diese Technik auch im Freien schon eingesetzt, im Nationalpark Hunsrück-Hochwald in Deutschland. Dort begegnet man, wenn man durch die Natur wandert, Avataren von Nationalpark-Rangern, die Wissenswertes erzählen. Sie treten an fünfzehn »points of interest« auf und erzählen Geschichten. Man kann ihnen auf dem Handy zuschauen und zuhören. Für die Aufnahmen haben wir die Ranger in ein

Greenbox-Studio gestellt und gefilmt. Ich spreche nicht von gezeichneten Figuren, sondern von den echten Rangern, also von realen Menschen.

WK: Und diese Ranger sprechen im Nationalpark an festgelegten Orten, an denen ich sie antreffe?

KS: Richtig. Sie schummeln sich ins Gelände hinein. Im Internet kann man einen Link zu diesem Projekt finden.¹

Unsere Auftraggeber haben einfach die besten zwei, drei Ranger vorgeschlagen, die seit vielen Jahre Gruppen durch den Nationalpark führen, alles über Flora und Fauna wissen und gut vermitteln können. Die wurden dann gefilmt.

Edutainment und Gamification

KS: Nur weil man digital vermittelt, dürfen nicht die Menschen verschwinden. Das ist ganz anders als im Museum mit einem Audioguide, bei dem man eine Nummer antippt und dann irgendeine anonyme Stimme hört, die einen Text vorliest.

WK: Also eher keine berühmten Schauspielereinstimmen, die neutral Fachwissen weitergeben?

KS: Wir haben auch damit Erfahrungen, zum Beispiel bei einem Projekt mit der Hofburg und dem Kartenverlag von freytag & berndt. Dem Geschäftsführer schwebte ein Schauspieler vor, der dann einen Schatzmeister oder einen Offizier reproduziert. In sächsischen Schlössern sollten Schauspieler historische Figuren nachspielen. In Kempten in Bayern wurden mit Schauspielern römische Szenen nachgestellt und sogar richtige Filme produziert. Das kann man machen, aber nur, wenn es gut und professionell ist. Sobald man sich dem Format von Fernsehdokumentationen nähert, überwiegt Edutainment.

WK: Edutainment war einmal eine Allzweckformel, man wollte Besucher nicht mit Bildung erschrecken. Heute hat der Begriff einen unangenehmen Beiklang. Aber verwendet wird er weiterhin.

KS: Ich mag ihn trotzdem nicht wirklich. Wir verwenden dafür häufig einen anderen Begriff, der aber auch etwas anderes bedeutet, nämlich Gamification. So kann man Kultur- und Geschichtsvermittlung in ein spielerisches Format bringen. Ich mag auch diesen Begriff nicht wirk-

lich, aber er klingt irgendwie cool. Jeder will das haben, so wie auch jeder Augmented Reality haben möchte, ohne zu wissen, was es eigentlich bedeutet.

WK: Sucht man auch nach deutschsprachigen Begriffen?

KS: Gamification wäre so etwas wie spielerische Wissensvermittlung. Und Augmented Reality ist Erweiterte Realität.

Ich möchte von einem Projekt erzählen, das wir in Wels für »Hadrian in Ovilava« – so hieß Wels als römisches Lager – gemacht haben und das in Richtung Gamification geht. Es handelt sich um Avatar-basierte Vermittlung, womit generell Protagonisten gemeint sind, die auf realen oder fiktiven Figuren basieren, und mit denen Besucher in einen Dialog treten können. In diesem Fall ist es Kaiser Hadrian, der zum Beispiel sagt: »Rom ist in Gefahr. Liebe Bürger von Ovilava, helft mir!« Das wurde in eine Story mit zehn römischen Rollen (»Helden«) eingebaut, die die Spielteilnehmer in der Stadt finden müssen. An den ausgewählten Orten wird interaktive Vermittlung eingesetzt und die Teilnehmer, zumeist Kinder, sollen dort Fragen beantworten. Wenn ich sie richtig beantworte, bekomme ich Taler, die ich sammeln kann und die dann freigeschaltet werden. Ein bisschen wie Pokémon-Karten. Oder ich gehe mit meiner Helden-sammlung in die Konditorei, weil ich dort als Mini-Belohnung verbilligte Punschkrapfen bekomme.

Eine Museumsbahn am Rhein

WK: Bevor ich mein Aufnahmegerät eingeschalten habe, erzählten Sie von einem aktuellen Projekt am Rhein an der Grenze zwischen der Schweiz und Vorarlberg. Fluxguide wurde vom Verein »Rhein-Schauen« beigezogen, der die ehemalige Dienstbahn der Rheinregulierung museal betreut.

KS: Wir sind leider relativ spät dazu geholt worden. Der Verein, der sich primär mit der Geschichte der Rheinregulierung befasst, wollte die Schmalspurbahn entlang des Rheins für Besucher besser verständlich machen. Im Prinzip geht es um die Gesamtgestaltung der Bahnstation Widnau, dem Startpunkt der Ausflugsfahrten, mit Informationszentrum und Ausstellungsflächen. Wir wurden geholt, als sich die Frage stellte, wie man eine zeitgemäße digitale Vermittlung entwickeln kann.

¹ www.youtube.com/watch?v=OA2R7i9fmi8
ab 01:39

WK: Wovon konnten Sie ausgehen?

KS: Es gab zwei Voraussetzungen. Einerseits hat der Verein eine Förderung bekommen, die andere war, dass das Budget dennoch relativ klein war. Eine App in einer Basis-Version, egal welche, kostet heute bei einer Agentur auf dem kommerziellen Markt zwischen zehn- und zwanzigtausend Euro. Dann steht eine Basis-Applikation und von da an geht es natürlich preislich aufwärts. Wenn man bei einem Projekt Virtual-Reality-Elemente einsetzt oder ein Quiz mit Belohnungssystem konzipiert, kommt man schnell in sehr aufwendige Dimensionen.

WK: Sie haben gesagt, dass die Besucher beim Bahnhof Grundinformationen für die Benützung der Museumsbahn bekommen und zum Auftakt ein kleines Museum besuchen können. Was bekomme ich während der Zugfahrt geboten?

KS: Man fährt mit einer historischen dieselelektrischen Bahn. Digital könnte man hier theoretisch die Fahrt durch Inhalte aufwerten. Dies ist beim Auftrag, der sich ja im ersten Schritt nur auf den Bahnhof bezieht, jedoch noch nicht dabei. Aber die Bahnfahrt sollte beim Planen natürlich mitgedacht werden, weil Sie das eigentliche Erlebnis bietet.

WK: Bei einer Ausflugsfahrt über den Semmering, die künftig möglich sein wird, fährt man über Viadukte und durch Tunnels und erlebt eine spektakuläre Strecke. Die Rheinbahn hat zwar eine historisch bedeutende Geschichte, fährt aber durch flaches Land.

KS: Die Rheinebene bietet natürlich kein Augenspektakel wie die Semmeringbahn, die mit ihrem sich ständig durch die Landschaft drehenden Zug höchste Schauqualität bietet. Im Zentrum steht das Thema Rheinregulierung mit Konzentration auf historischen Naturkatastrophen. Bahnhistorisch gibt es weniger zu erzählen, denn das war immer ein Lokalbähnle. Jakob Ossmann ist unser Projektleiter beim Widnau-Projekt.

Jakob Ossmann [JO]: Der Verein ist eine internationale Organisation im Grenzgebiet von Österreich und der Schweiz. Neben dem Museum in Widnau in der Schweiz gibt es auch andere Besucherzentren, zum Beispiel in Lustenau. Die Bahn ist heute eine reine Tourismusbahn. Der Verein hat das Ziel, einen erkennbaren thematischen Kontext herzustellen. Wie kann die Geschichte den Leuten nähergebracht werden und wie können die Inhalte aktiviert werden? Man kommt an und soll in das kleine Museum weitergehen.

Und dabei soll man auf das Gesamterlebnis der Bahnfahrt vorbereitet werden.

WK: Kann man am Bahnhof frei herumstreifen?

JO: Ja. Jedoch ist bei jeder Zugfahrt ein Führer oder eine Führerin an Bord und geht mit der Gruppe mit und überwacht, dass alle wieder in den Zug steigen. Das Museum kann man aber auch, vor allem wegen unserer App, unabhängig von der Bahn besuchen, es gibt dort auch einen Parkplatz. Aber wenn jemand mit dem Zug ankommt, wird darauf geachtet, dass er wieder mit dem Zug wegfährt.

WK: Kann man diesen auch individuell benützen? Oder läuft das wie eine Museumsführung ab?

JO: Nein, man kann auch individuell fahren.

WK: Macht bei jeder Station eine Person Dienst, die Karten verkauft und Publikationen anbietet?

JO: Nur in Lustenau, wo der Zug losfährt, gibt es einen Ticketverkauf. Aber nun soll das Museums-gelände in Widnau, wo wir mit der App beginnen, ausgeweitet werden. Die Idee ist, dass man das ganze Bahnhofsgelände eigenständig erleben kann. Die Angebote am Museumsgelände in Widnau sind kostenlos, man zahlt nur für die Bahnfahrt. Widnau liegt in der Mitte eines 25 Kilometer langen Streckenbereichs. Die Idee ist, dass man in Lustenau losfährt und sich mit der App in Widnau ideal zurechtfindet.

KS: In diesem Fall haben wir ein »Bring Your Own Device«-Konzept (BYOD) vorgeschlagen. Das kann ein Smartphone oder ein anderes mobiles Gerät sein, das die Leute mitbringen. Eine der Herausforderungen bei BYOD-Konzepten besteht darin, zu erreichen, dass die Leute dieses System tatsächlich benutzen.

Es handelt sich bei der Rheinbahn um ein kleines Projekt, das jetzt aber erweitert werden soll. Es kommen noch Flusswanderungen und weitere Standorte hinzu, die mit dem Thema Rheinregulierung zu tun haben. Die digitale Erschließung soll also sukzessiv erweitert werden.

Diese Skalierbarkeit sollte man bei der Software für jedes Projekt von Anfang an mitdenken. Das Schöne an Software ist, dass man sie im Gegensatz zu Autos oder Häusern multiplizieren kann. Die Software kopiert sich einfach und dann kann man sie für mehrere Orte adaptieren. Man muss nicht zehnmal das Auto neu bauen. Softwareunternehmen werden auch deshalb so erfolgreich, weil sie Dinge mit niedrigen Sachkosten verkaufen.

WK: Finden die Besucher, wenn sie vom Parkplatz kommen, eine Tafel, auf der steht, was sie in das Smartphone eingeben sollen?

JO: Beim Kauf eines Zugtickets macht eine Tafel mit einem speziellen QR Code, der automatisch zum richtigen App-Store weiterleitet, auf die App aufmerksam.

KS: Die erste Frage lautet: Wie können wir das am Point of Sale vermitteln? Im Idealfall kommen Besucher schon mit der installierten App ins Museum oder zum Tourismusort. Aber was ist, wenn man das nicht hat? Dann muss man im Endeffekt analog vermitteln. Dafür gibt es unterschiedliche Möglichkeiten. An den Wanderwegen im Nationalpark Hunsrück-Hochwald stehen einfach Infotafeln an jedem wichtigen Ort. Da kann man auch das erfahren, was wir unseren Avatar erklären lassen.

Geobasierte Notifikation

WK: Sie haben gesagt, dass die Bahn im Rheintal wenig Sehenswertes bietet. Was kann das Info-System in Zukunft während der Fahrt anbieten?

KS: Das ist ein spannender Punkt, denn das wurde von den Betreibern bis jetzt eigentlich nicht wirklich bedacht. Eine ähnliche Studie haben wir auch für Wien entwickelt, das die Wiener Linien letztlich aber nicht haben wollten. Da setze ich mich in die Straßenbahn und das Zauberwort heißt geobasierte Notifikation, also Benachrichtigungen. Das geht davon aus, dass das Handy oder die App weiß, wo ich mich gerade befinde. Wir tracken quasi den Standort der Nutzer und Nutzerinnen mit und wenn gewisse geografische Bereiche oder Punkte erreicht werden, bekomme ich eine Benachrichtigung, die eine Erzählung zur Staatsoper oder anderen Orten starten kann.

WK: Und dazwischen ist Ruhe? Das erscheint mir nicht unwichtig, denn man will ja nicht permanent mit Infos versorgt werden. Es gibt ja auch bei der Durchquerung einer Stadt Abschnitte, die nichts Besonderes bieten.

KS: Wir haben das System Personal Curator genannt. Man kann es auch in der Hosentasche lassen und Kopfhörer dran haben. Und die App erkennt, wenn man zu einem interessanten Punkt kommt.

WK: Das kennt man aus Ausstellungsrundgängen, wo es im Raum Auslöser gibt, die die Erläuterungen aktivieren. Das ist dort Standard. Aber in fahrenden Verkehrsmitteln hat es sich offenbar

noch nicht so durchgesetzt.

KS: Bei den Rundfahrten-Bussen ist das zum Teil schon automatisiert. Da muss der Fahrer gar nicht mehr drücken, sondern das wird durch GPS ausgelöst. Unsere Idee war, das auf die Smartphones der Leute zu bringen und ihnen die Möglichkeit zu geben, zwischen verschiedenen thematischen Blickwinkeln zu wählen. Die einen interessieren sich für die Geschichte des Kaiserreichs, die anderen für Kunst und Kultur. Da kann man beliebige Themengebiete bereitstellen.

Zwischen Themen wählen

KS: Die Positionen und die Points of Interest sind immer dieselben, doch die Auskunftspersonen wechseln. Historiker und Historikerinnen arbeiten jeweils andere Stories und Erzählstränge aus als andere Experten. Das macht Touren auch für den Wiederbesuch interessant.

WK: Ich denke, dass die Auswahlmöglichkeit von Themen, also das sogenannte Theming, auch im Semmeringgebiet hilfreich sein wird. Denn Kunden von Hop On Hop Off-Fahrten oder Wanderer auf markierten Wegen werden sicher ganz unterschiedliche Interessen mitbringen, für die Bahngeschichte ebenso wie für die Natur, für Architektur ebenso wie für berühmte Gäste, die sich einst hier erholten.

KS: Genau. Mir fällt dazu das Bergbaumuseum in Bochum ein. Dort kann ich einen Avatar unter verschiedenen Möglichkeiten auswählen. Ein Bergmann erzählt die Geschichte des Bergbaus aus seiner Sicht, während seine Frau einen anderen Blick hat. In diesem Fall haben wir auch eine Zufallskomponente eingebaut. Da kann ich plötzlich die Erzählung eines Montanwissenschaftlers hören und dann die eines Hüttentechnikers.

WK: Wenn jemand am Semmering sehr am Bau der Gebirgsbahn interessiert ist, aber mit einem Kind unterwegs ist, das sich dafür gar nicht interessiert, sondern vielleicht für Tiere, kann dieses ein anderes Thema auswählen, obwohl Eltern und Kinder gemeinsam wandern?

KS: Genau, sie haben eben unterschiedliche Zuflüsterer. So kann man auch Gruppen oder Familien besser führen.

WK: Es gibt für die Semmeringbahn eine ausgezeichnete Audio-App, bei der beim Passieren von bestimmten Punkten die jeweils passende Geschichte kommt. Da musste man das Problem lösen, dass, weil Züge nicht immer gleich schnell fahren, die Geschichte rechtzeitig wieder aus

sein muss, um nicht die nächste Attraktion zu versäumen.

KS: In der Albertina stellte sich dieses Problem auch. Was ist, wenn ich, während ich eine Erläuterung höre, weitergehe und mir bereits das nächste Exponat anschau? Bei den Big Busses in Barcelona habe ich festgestellt, dass die Story einfach abgewürgt wird, weil schon die nächste dran ist.

WK: So etwas wird in ein paar Jahren hoffentlich individueller funktionieren.

KS: Im Sudetendeutschen Museum in München machten wir es anders. Dort höre ich eine Geschichte und wenn etwas Neues kommt, sagt mir mein Guide: »Hey, es gibt etwas Neues. Willst du das jetzt starten und das Alte abbrechen, oder das Bisherige weiterhören?« Das Abwürgen in Barcelona war Mist, denn ich wollte die Geschichten fertig hören. Man kann viel mit Storytelling und mit Blicklenkung machen, aber man muss Flexibilität anbieten.

Wir hatten die Ehre, so etwas für das Kennedy Space Center der NASA in Florida zu entwickeln. Das ist ein riesiger Komplex. Dafür haben wir die öffentliche Lern-App »Space Chase« gemacht. Da kann ich durchgehen und zwischen drei Touren wählen: Eine ist eher patriotisch und hat die Leitfrage »What makes a hero? Discover the Rocket Garden«. Oder ich werde mit »Mission to Math: Discover Space Shuttle Atlantis« zum echten Atlantis Space Shuttle geleitet. Da wird Mathematik geboten, harte Mathematik mit Winkelberechnungen und so weiter. Die dritte heißt »To the Moon! Discover NASA's Apollo Missions«, und bietet einen eher historischen Blickwinkel. Und man könnte jederzeit ein viertes, fünftes oder sechstes Thema einfügen. Wenn ich von Norden in den Süden komme, oder vom Süden in den Norden fahre, höre ich jeweils andere Dinge.

WK: Vielleicht haben wir zu wenig darüber geredet, dass manche der Apps, die von Firmen wie Fluxguide entwickelt werden, vor allem Lern-Apps sind.

KS: Während des Lockdowns haben wir mit »MuseumStars – Eine Challenge für Zuhause« gemeinsam mit über 50 Museen im deutschsprachigen Raum eine innovative Lern-App zu Ausstellungsinhalten entwickelt, mittlerweile nehmen über hundert Museen daran teil. Diese beinhaltet interaktive Lern-Aufgaben aus den Themen Kunst, Kultur, Geschichte, Natur und Technik. Dadurch wird die Museumslandschaft

auf neue Art erlebbar.

In Tulln wird im »Virtulleum« die Stadtgeschichte vermittelt, als App und auf der Webseite. Historische Objekte aus dem Stadtmuseum sind mit Orten in der Stadt verbunden, 30 Objekte sind auf fünf Geschichtswürfeln verteilt. Durch das Würfeln entsteht ein zufälliger Weg durch die Stadt. Mit dem Stadtplan wird man zu markierten Orten geführt, an denen es jeweils eine Virtulleum-Station gibt. Die App vermittelt Hintergrundinformationen und Details, es gibt Texte, Interviews, 3D-Rekonstruktionen, Augmented Reality sowie interaktive 360°-Bilder und Zeitpanoramen. Die realen Objekte können im Stadtmuseum besichtigt werden, sie bilden den physischen Startpunkt.

CD: Stichwort »Gamification«: Erwähnenswert ist die neue MürzAPP, die seit Juni 2022 in den App Stores verfügbar ist. Mit nur einer App können Besucher und Besucherinnen von Mürzzuschlag nun die Ausstellungen des SÜDBAHN Museums und des WinterSport-Museums erkunden. Großer Fokus in der App ist multimediale Wissensvermittlung z.B. zum Thema Welterbe Semmeringbahn, aber auch die Kulturgeschichte des Reisens und des Wintersports.

Die App ist sowohl ein klassischer Multimedia Guide und bietet zusätzliche Informationen zu den Exponaten vor Ort aber auch geführte Touren, Quiztouren und ein Escape-Game im SÜDBAHN Museum.

Wird man weiterhin Wanderkarten brauchen?

WK: Vielleicht bin ich ein altmodisches Gewohnheitstier, denn bei aller grundsätzlichen Bereitschaft, digitale Infosysteme zu benutzen, schätze ich weiterhin analoge. Einen Folder, der mir wie beim Skifahren eine räumliche Überblickskarte bietet, oder eine 1:25.000-Wanderkarte, die es vor Ort erlaubt, Wege auszuwählen. Oder ein Infoblatt, auf dem ich auf einem Blick diverse Öffnungszeiten vor mir haben. Muss ich damit rechnen, dass solche Hilfen in den kommenden Jahren verschwinden werden? Oder wird es ein aufeinander abgestimmtes Doppelsystem analog/digital geben?

KS: Beim Deutschen Museum in München,

das zurzeit seine Dauerausstellungen erneuert, ist es ein Kombisystem geworden. Man hat also nicht nur das Smartphone in der Hand, sondern auch etwas Haptisches. Das wird in einer gewissen Form bleiben, aber sicher nicht in dem Ausmaß wie heute. Der übertriebene Papierkram wird sicher abgelöst werden.

WK: Meine Frage lässt sich auch auf Informationen in der Landschaft beziehen. Man freut sich, wenn man an einer Tafel vorbeikommt, auf der sich eine Einkehrmöglichkeit ankündigt und ich erfahre, dass ich in 15 Minuten dort sein kann. Jüngere holen sich die Übersicht zumeist vom Bildschirm eines Smartphones. Auch auf Maps sind ja Jausenstationen eingezeichnet.

KS: Wenn ich die Kartenansicht digital vor mir habe und dabei mobil bin, hat das den Riesenvorteil, dass meine eigene Position als blinkender Punkt immer markiert ist. Und es poppen spezielle Attraktionen auf. Ich kann mir auch Praktisches wie die Speisekarte des nächsten Gasthauses oder die Schließzeit eines Museums anschauen, das ich noch erreichen möchte. Und wann, das ist bei der Semmeringbahn besonders wichtig, der letzte Zug abfährt und wie weit es noch bis zum Bahnhof ist. Das alles lässt sich sehr dynamisch abbilden. Zugleich aber kann ich mir vorstellen, dass Wanderkarten aus Papier weiterhin gebraucht werden, weil sie eine viel bessere Gesamtübersicht eines Gebiets bieten. Aber auch die werden definitiv weniger werden.

WK: Es gibt natürlich das traditionelle, hoffentlich vereinheitlichte Leitsystem mit Wegweisern.

KS: Die wird es auch im Nationalpark Hunsrück-Hochwald, für den wir den digitalen Walk zu den virtuellen Rangern konzipiert haben, weiterhin geben. Dieses Informationssystem muss natürlich mit unserer App abgestimmt sein. Wie funktioniert der Handover zwischen Analog und Digital? In diesem Fall gibt es immer das gleiche Symbol, das man überall sehen kann. Man drückt drauf und die App erkennt es automatisch. Doch analoge Infosysteme haben den Vorteil, dass sie auch ohne App oder Website funktionieren, falls ich aus irgendeinem Grund kein Smartphone verwenden kann oder möchte oder Apps nicht installiert habe.

(Juni 2021)



Patrick Lüth Architekt, Snøhetta Innsbruck

Patrick Lüth stammt aus Innsbruck und wuchs am Fuße der Nordkette auf. Das Areal des 2018 eröffneten, vom Studio Snøhetta geplanten »Perspektivenwegs« kennt er seit seiner Kindheit. Nach dem Architekturstudium begann er als Praktikant im Büro Snøhetta in Oslo, wo er viele internationale Architekturwettbewerbe begleitete. Seit 2011 leitet Lüth das Snøhetta Studio in Innsbruck. Er verantwortete u.a. Projekte für die »Kristallwelten«, eine Designstudie für ein neues Museumsquartier in Bozen, den Masterplan für ein Stadtquartier in Budapest sowie Hotel- und Tourismusprojekte.

Das Projekt »Perspektivenweg« auf der Nordkette

Wolfgang Kos [WK]: Anlass für dieses Gespräch ist der vom Studio Snøhetta entworfene und 2018 eröffnete 2,8 Kilometer lange »Perspektivenweg« auf der Innsbrucker Nordkette.* Vor allem interessiert mich Ihr unkonventioneller Umgang mit Blickpunkten und wechselnden Perspektiven. Sie leiten das Innsbrucker Studio des weltweit agierenden Architektur- und Designstudios mit Hauptsitz in Oslo, das mit viel beachteten Großprojekten wie der Bibliothek in Alexandria oder der neuen Oper in Oslo bekannt wurde. Ist das Planungsbüro in Innsbruck eine Art Filiale?

Patrick Lüth [PL]: Ich komme aus Innsbruck, bin Architekt, war einige Jahre in Oslo tätig und leite nun das Büro in Innsbruck. Inzwischen gibt es sieben Standorte, drei in Europa, zwei in Fernost, zwei in Nordamerika. Hier in Innsbruck sind wir eigentlich beides, sowohl Filiale als auch eigenständiges Büro. Ich leite hier ein Team von circa 35 Leuten, Architekten, Landschaftsarchitekten und Innenarchitekten.

Es ist bei Snøhetta nicht so, dass Oslo den anderen Studios die Designlinie oder die Haltung vorgibt. Alle Dependancen arbeiten autonom an ihren Projekten und Fragestellungen, stimmen sich aber untereinander ab.

WK: Beziehen sich die Fragestellungen des Innsbrucker Büros verstärkt auf das Alpine?

PL: Ja, denn wir befassen uns unter anderem mit hochfrequentierten touristischen Gegenden im alpinen Bergland. Da haben wir auf Grund des Standorts Innsbruck inzwischen relativ viel Erfahrung. Aber wir arbeiten nicht isoliert. So waren mit dem Perspektivenweg zeitweise auch zwei norwegische Landschaftsarchitektinnen befasst. Aber der Auftraggeber, die Innsbrucker Nordkettenbahnen Betriebs GmbH, hat sich direkt an uns gewandt.

WK: Wie kam es zu diesem außergewöhnlichen Projekt?

PL: Genau besehen ist die Geschichte ziemlich komplex, weil die Auftraggeber nicht wussten, was sie überhaupt wollen. Dass sie etwas bekommen würden, das eigentlich relativ subtil ist, war ihnen am Anfang überhaupt nicht klar. Wie es bei Tourismusunternehmen oft üblich ist, gab es nur einen Ansprechpartner und Entschei-

*Abbildung auf Seite 80

der, nämlich den Geschäftsführer Thomas Schroll. Mit ihm mussten wir alles aushandeln, der Ausgang war ungewiss.

WK: Sie hatten die Absicht, auf der Nordkette etwas Neuartiges zu machen?

PL: Die Seilbahnbetreiber hatten dort oben das Luxusproblem, dass in den vergangenen zehn bis fünfzehn Jahren die Besucherfrequenz kontinuierlich gestiegen ist, Es handelt sich ja um eine sehr attraktive Destination. Und Herr Schroll hatte das Gefühl, dass es auf der Nordkette für die vielen Besucher zu wenig zu tun gebe. Es kommen ja viele städtische Gäste, die gar nicht das Bedürfnis haben, die alpine Landschaft tatsächlich zu begehen. Sie fahren hinauf, weil man von Innsbruck so schnell oben ist und einen spektakulären Ausblick hat. Aber sie spüren die Präsenz dieser schroffen, alpinen Landschaft. Wenn man umhergeht, wird es schnell bedrohlich, vor allem ganz oben bei der Gipfelstation Hafelekar. Unser Rundweg befindet sich bei der Mittelstation Seegrube. Aber schon dieser Bereich bietet eine Hemmschwelle. Die meisten Besucher sind nicht gewohnt, sich in einem derart exponierten Gelände zu bewegen. Ursprünglich gab es die Idee, auf einem etwa 200 Meter tiefer gelegenen Felsplateau etwas sehr Dominantes zu errichten. Wir waren aber der Meinung, dass eine spektakuläre Architektur dem Ort wenig Mehrwert geben würde, weil die Natur das Spektakuläre schon erledigt hat. Eine konstruierte Struktur, die versucht, mit der Landschaft in Konkurrenz zu treten, erschien uns absolut sinnentleert. Wenn das Problem besteht, dass die Leute nicht wissen, was sie dort oben tun sollen, helfen wir ihnen doch besser mit Maßnahmen, diese Umgebung stärker oder intensiver wahrzunehmen.

Wie man Blicke interessanter macht

WK: Stellt der von Ihnen konzipierte Rundweg die Besucher vor Herausforderungen?

PL: Nein, man kann ihn auch mit schlechtem Schuhwerk begehen. Die Besucher spüren, dass der Weg sicher ist und man sich nicht verlaufen kann. Entscheidend ist, dass es immer Rückbezüge auf Punkte in der Landschaft gibt, die man bereits kennengelernt hat. Das soll die Möglichkeit bieten, diese ungewohnte alpine Umgebung intensiver wahrzunehmen.

WK: Mit welchen Maßnahmen wurde das

erreicht? Das Entscheidende, der grandiose Fernblick, war ja bereits vorhanden.

PL: Wir wollten die Blicke interessanter machen und sie spezifischer in die Aufmerksamkeit rücken. Der Weg führt auch an Latschen vorbei, die freie Blicke eigentlich verhindern. Und es gibt topografische Besonderheiten, etwa einen markanten Rücken, auf den wir eine Aussichtsrampe setzten. Wenn man um eine Kurve geht, hat man unerwartet die Frau Hitt vor sich, einen sehr speziellen und berühmten Berggipfel. Den sieht man also automatisch. Um die Leute einzuladen, diesen Blick ausführlich zu genießen, haben wir eine Balken installiert, wo man sich wie bei einer Bar anlehnen kann. Es gibt entlang des Perspektivenwegs eine Serie von Installationen, die alle auf unterschiedliche Weise die Möglichkeit bieten sollen, die Wahrnehmung zu schärfen. Man könnte sie fast »Prothesen am Berg« nennen. Immer wieder haben wir versucht, auch die Physis zu thematisieren. Wie steht mein Körper zum Gelände?

WK: Sie haben Ihr Herangehen vorhin »subtil« genannt. Aber unauffällig sind die Interventionen nicht.

PL: Die Gestaltung ist sehr konsequent. Aber es war uns wichtig, uns dabei zurück zu nehmen. So sieht man, wenn man auf eine spezielle Konstruktion zugeht, auf den ersten Blick nur Cortenstahl und ein wenig Lärchenholz. Cortenstahl ist in den Alpen schon lange heimisch, denn aus diesem Material sind die Lawinenverbauungen, die man überall sieht. Deswegen war es ein angemessenes Material. Außerdem wird Cortenstahl mit der Zeit auf Grund der Verwitterung immer schöner.

Unsere Objekte sind immer geometrisch und vermitteln selbstbewusst zwischen dem Gelände, dem Weg und den Leuten, die unterwegs sind. Dem Auftraggeber hat diese Idee einiges an Überwindung gekostet, weil er von der Erfindung eines spektakulären Instagram-Motivs ausging. Es hat uns schließlich selbst überrascht, wie der Panoramaweg international rezipiert wurde. Er wurde auf vielen Webseiten publiziert, auch in der »Times« wurde er gezeigt. Auf dem Snøhetta Instagram-Kanal war der Weg im Jahr 2019 das am drittmeisten gelikete Projekt, obwohl in diesem Jahr auch der Entwurf für das Opernhaus in Shanghai präsentiert wurde.

Aber dieser kleine Perspektivenweg ist sehr spezifisch und wahrscheinlich dem Anlass angemessen. Das ist ein unspektakuläres Wort, aber ich finde es sehr schön.

WK: Es scheint, als wäre der Auftraggeber mit seiner Idee eines spektakulären Aussichtsmöbels zehn Jahre zu spät gekommen. Damals waren extreme hochalpine Rampen wie die »Drei Finger« auf dem Dachstein oder die 3000 Meter hoch gelegene Aussichtsplattform »Top of Tyrol« der letzte Schrei. Heute findet man – Seilbahn vorausgesetzt – kaum mehr Aussichtsberge, auf denen nicht irgendetwas in die Tiefe hinausragt. Das ist inzwischen so inflationär geworden, dass solche Konstruktionen nur mehr eingeschränkt als Sensationen wahrgenommen werden.

PL: Das stimmt, deswegen waren wir selber über die Wirkung unserer Maßnahmen sehr überrascht. Das lag sicher auch an unserem zurückhaltenden Zugang.

WK: Ich vermute, dass der Name »Perspektivenweg« die halbe Miete ist. Naheliegender wäre »Panoramaweg«. Das Panorama ist ja seit dem 19. Jahrhundert untrennbar mit dem Bergtourismus verbunden. Viele der berühmten Blicke sind kanonisiert und schließlich in der Bildverbreitung vom Ölbild bis zum Selfie und Internet standardisiert. Aber im Prinzip handelt es sich darum, einem gelernten Blick treu zu bleiben. Es wird in der Landschaft das gesucht, was man vorher auf Bildern schon gesehen hat. Findet man es, ist man glücklich. Wie ist Ihr Büro auf den Namen »Perspektivenweg« gekommen, der bereits mitteilt, dass einem unterschiedliche, aber bewusst ausgewählte Blicke begegnen werden?

PL: Ich kann mich gar nicht erinnern, was zuerst war. Es war aber klar, dass es kein Panoramaweg werden sollte, weil bereits hunderte, ja tausende existieren. Natürlich gibt es auch bei der Seilbahnstation auf der Seegrube eine »Panoramaterrasse«, von der das Panorama natürlich super ist. Dieses konnten wir mit unserem Weg nicht verbessern. Ich glaube, den Unterschied macht das Subjekt. Ein Panorama haben alle zur Verfügung, eine bestimmte Perspektive habe nur ich. Wie bewege ich mich, wie stehe ich in Relation zum Berg, den ich erlebe?

Wir hatten auch intellektuelle Komponenten geplant, etwa Wittgenstein-Zitate bei den einzelnen Stationen. Die sollten jedoch nicht mit dem Zeigefinger angeboten werden. Deswegen sind die Worte subtil in die Stahlflächen eingearbeitet und sie werden irgendwann verwittern. Wer will, kann sich von den Zitaten Anregungen holen, aber eben keine Informationen. Aber zurück zur Bezeichnung »Perspektivenweg«. Die zielt auf das Subjektive und das Erleben unterschiedlich gezielter Blicke. Man kann die ausgewähl-

ten Perspektiven auf die Umgebung lenken, im besten Fall aber auf sich selber.

WK: Wurde bei jeder Station eine Art Rahmung der Landschaft mitgedacht?

PL: Eigentlich schon. Wir haben uns überlegt, welche Bildausschnitte wir jeweils herausarbeiten und mit der Topografie kombinieren könnten. Ein Kollege ist das Terrain einige Male abgegangen. So sind wir besonderen Orten auf die Spur gekommen.

Interessanterweise liegt der Weg genau am Übergang der Vegetationszonen, unten beginnt die Latschenzone und oberhalb wachsen keine Latschen mehr. Undurchdringbare Latschen oder Legföhren sind für die Kalkalpen typisch. Deswegen versuchten wir, möglichst dicht in ihr Dickicht vorzudringen.

WK: Latschen sind ja oft höher als der Kopf.

PL: Genau, man fühlt sich wie in einem Wald. Deshalb haben wir in den Latschen eine unauffällige Plattform platziert. Zuerst geht man durch die Latschen, dann geht es hinauf und schließlich schaut man auf das Latschengestrüpp hinunter. Bei anderen Projekten versuchten wir, in den Berg einzudringen. In Skandinavien ist das leichter, weil dort alles aus Granit ist. In den kann man hineinsägen und die Form bleibt so, wie man sie wollte. Versucht man das in den Alpen, zerbröselst das Gestein. Deswegen haben wir die Idee des Eindringens bei den Latschen umgesetzt.

WK: Die meisten Seilbahnausflügler kommen mit einem gewissen Zeitbudget auf den Berg. Für den Panoramaweg wird eine Gehzeit von 45 Minuten angegeben. Mit oder ohne Rastpausen? Man soll ja möglichst oft anhalten.

PL: Um in 45 Minuten durch zu sein, muss man sich beeilen. Es handelt sich eigentlich um zwei Loops, die sich überschneiden. Auf halber Strecke kann ich somit auch umkehren und den Weg abkürzen. Das machen auch viele.

WK: Wurden auch neue Wege angelegt und gebaut? Oder konnte man bereits vorhandene Steige integrieren?

PL: Wir haben die Wegqualität zwar ein bisschen verbessert, aber das meiste war bereits da. Wir mussten allerdings ein, zwei Kehren ausbauen, damit die Steigung möglichst gering ist. Das ist wie bei der Straßenbautechnik. Wir wollten den Weg ursprünglich barrierefrei anlegen, aber das ist uns nicht gelungen. Aber man kann ihn mit dem Kinderwagen begehen.

Beispiele aus Norwegen

WK: Sie haben gesagt, dass sich am Standort Innsbruck für das Architekturstudio Snøhetta wiederholt Aufgaben mit Landschafts- oder Alpinbezug ergeben haben. Ich nehme an, auch in Skandinavien gibt es in der Architektur und im Design eine Tradition von Landschaftsbezügen.

PL: Zwei unserer Projekte in Norwegen sind sehr bekannt geworden. Das eine ist die sogenannte »Tverrfjellhytta«, die zur Beobachtung der dort lebenden Rentiere dient. Der offizielle Name lautet »Norwegian Wild Reindeer Pavilion«. Das andere ist das Unterwasser-Restaurant »Under«, das sich am südlichsten Punkt von Norwegen befindet. Es gibt in Norwegen das sehr bekannte Projekt »Turistveger«. Das sind spezielle touristische »Landschaftsrouten« mit Infrastrukturen oder auch Installationen im Landschaftsraum. Das Ziel der Staatlichen Norwegischen Straßenverwaltung, die für achtzehn Landschaftsrouten verantwortlich ist, war es, dass Architekten und Designern zusammenarbeiten, um die Besonderheiten der Routen zu unterstreichen und Attraktionen zu schaffen.

WK: Sie betonten, dass die Touristenwege bestens mit Infrastrukturen ausgestattet sind. Da fällt mir der beliebteste Weg im Semmeringgebiet ein, der Bahnwanderweg. Dort gibt es so gut wie keine Serviceeinrichtungen.

PL: Dazu gehört auch die Gestaltung von WCs. Die WCs entlang der Landschaftsrouten sind gelungen und, wenn man so sagen kann, auch erfolgreich. Manche sind zurückhaltend, andere spektakulär. Und es gibt interessante Referenzen zur Umgebung. Auch am Timmelsjoch in den Ötztaler Alpen hat man Vergleichbares probiert. Aber dort ist es meiner Meinung nach nicht ganz so gut gelungen.

WK: An das Bauen von Toiletten in der freien Landschaft denkt meist niemand, obwohl sie gebraucht werden, sobald man etwas weiter von einer Bergstation oder Schutzhütte entfernt ist. An stark frequentierten Punkten darf bestenfalls eine Toiletten-Vermietfirma eine Standardkiste aufstellen. Ist die Gestaltung von Toilettenhäuschen eine unterschätzte Bauaufgabe?

PL: Das kann ich nur bejahen. Auf's Häusl zu gehen, ist etwas Profanes. Aber es gehört zum Wohlfühlen, wenn man unterwegs ist. Schauen Sie sich doch die norwegischen WCs im Internet an.¹

WK: Im norwegischen Tourismus hat es vor fünfzehn Jahren offensichtlich einen Turn gegeben, als im Zusammenspiel mit Designern und Gestaltern auch eine ästhetische Qualität notwendiger Maßnahmen angestrebt wurde. Generell sollen die Dinge im Tourismus funktionieren und nicht teuer sein. Man muss diversen Ansprüchen genügen. Da setzt man natürlich eher auf Erfahrung und Routine als auf Risiko und ästhetische Extratouren. Wie könnten die Touristiker über diesen Graben springen? Hat sich da etwas verändert?

PL: Ich glaube tatsächlich, dass die Bereitschaft, auf Qualität zu setzen, zugenommen hat. Aber es ist noch Luft nach oben. Es sind immer die Betriebe, die nach vorne gehen, während die Tourismusverbände meist hinterherlaufen. Die haben zu wenig Mut zur Authentizität, vor allem in Westösterreich. Es kommt mir vor, dass die Touristiker allein gelassen werden. Und woher sollen die sich auskennen? Oft gibt es auch keine realistischen Budgets, während es in Tirol kein Problem ist, wahnsinnig viel Geld für dreißig neue Hotelzimmer auszugeben.

Im Mittelgebirge nicht das Hochgebirge imitieren!

WK: Ich möchte auf den strukturellen Unterschied zwischen Hoch- und Mittelgebirge zu sprechen kommen. Es scheint leichter zu sein, Aussichtsplätze im Hochgebirge zu definieren als unterhalb der Baumgrenze. Welche Möglichkeiten sehen Sie für dicht bewaldetes Bergland mit Höhen von um tausend Meter?

PL: Allein, dass der Kontext anders ist, macht solche Lagen interessant. Man darf nur nicht so tun, als wäre man im leeren Hochgebirgsgebirge. Auch für Wälder mit hohen Bäumen kann man Spezielles entwickeln. Es geht auch hier darum, zu überlegen, was angemessen wäre. Wieder dieses langweilige, aber passende Wort. Nicht nur in den Alpen kann man sich auf einen speziellen Ort beziehen.

WK: In den Hochalpen bewegt man sich in einer weiten, großteiligen, pathetisch anmutenden Landschaft. In der Schweiz steht man manchmal zwischen mehreren Viertausendern. Ein Gegenbild dazu ist die kleinteilige Eisenbahnlandschaft, wie es sie im kleinteiligen Semmeringgebiet gibt. Aber auch dort gibt es steile Felswände, auch wenn sie nur 150 Meter hoch sind. Man fühlt sich

¹ www.nasjonaleturistveger.no/de/

wie inmitten einer überdimensionierten Modellbahnanlage. Welche Assoziationen löst das für Sie aus?

PL: Ich glaube, solche Landschaften haben auf jeden Fall ihren Reiz. Man sollte nicht den Fehler machen, sie mit Motiven aus dem Hochgebirge zu vergleichen, die andere Qualitäten haben. Immer kann man gewisse Aspekte einer Landschaft kommunizieren. Ich selber habe nicht das Gefühl, dass das Hochgebirge einen höheren ästhetischen Wert hätte, sondern ich mag auch relativ flache Gebiete mit Seen und Wäldern wie in Schweden. Es ist immer ein Erlebnis, aus einem Wald heraus zu treten und einen neuen Blick vor sich zu haben.

WK: Wie weit bietet Kunst im öffentlichen Raum Attraktionen und Blickpunkte, um neue Wahrnehmungen zu provozieren? Auch Mikro-Architektur wird für Eingriffe in die Landschaft gerne eingesetzt. Berühmt wurden Shelter auf dem slowenischen Triglav, aber auch Baumhäuser.

PL: Da bin ich ein bisschen hin und her gerissen. Die Kunst muss im Gegensatz zur Mikro-Architektur keinen Zweck erfüllen. Sie kann etwas bewirken. Der Architektur liegt meistens irgendeine Nutzung zu Grunde und ich bin mir nicht sicher, ob man solche Nutzungen in die Naturräume verlagern soll. Deswegen bin ich gegenüber diesen Micro-Houses skeptisch.

WK: Wenn man genauer hinschaut, merkt man, dass solche Projekte oft aus Hochschulseminaren kommen. Basteln im Vorfeld der wirklichen Berufsausübung.

PL: Sich damit zu befassen, ist sicher legitim. Aber ehrlich gesagt, habe ich keine Lust, wenn ich auf den Berg gehe, dass sich hinter jeder Ecke irgendein originelles Micro-House versteckt. Das ist natürlich überzeichnet.

WK: Ich möchte auf den Perspektivenweg auf der Nordkette zurückkommen. Sie haben etwas gemacht, das aus der Sicht der Entwerfer funktionieren sollte und zudem schön ist. Und schließlich kommen die Leute, die sich nach Ihren Regieanweisungen verhalten – oder eben nicht. Hat die Nutzung den Vorstellungen entsprochen?

PL: Beides. Dinge, die offensichtlich waren, wurden problemlos verwendet. Etwa dass sich Leute auf den Bänken niederlassen und ihre Jause essen. Aber es gibt zwei konkrete Dinge, die wir nicht programmiert hatten, die nun aber stattfinden. Eigentlich ist es immer super, wenn Leute Architektur so benützen, wie es nicht gedacht war. So wie immer wieder Leute auf der

Freitreppe der Oper in Oslo skifahren.

Die höchste Installation am Perspektivenweg ist eine Art Auditorium. Die Idee war, dass hier kleine Musikauftritte stattfinden könnten. Die Fläche wurde aber relativ schnell von einer Yoga-Gruppe in Beschlag genommen, die sich dort einmal in der Woche trifft, um dort oben Yoga zu machen. Das finde ich super. Wir haben auch ein Video gefunden, bei dem eine auskragende Struktur als Snowboard-Schanze genutzt wird. Auch unerwartete Aktivitäten zeigen, dass etwas angenommen wird.

WK: Wie kompliziert war die Montage?

PL: Die größte Herausforderung war, den Baufirmen zu vermitteln, welchen Anspruch wir an die Präzision hatten. Weil die das nicht gewohnt sind und denken, das sei wie das Zusammenschrauben einer Lawinenverbauung. Dort ist es egal, wenn die um einen halben Meter verdreht ist. Für uns jedoch war es wichtig, dass sich die erwähnte Plattform von der Kurve aus in eine perfekte Gerade entwickelt.

Wir haben alles genau vermessen und dann schütteln die den Kopf und sagen: »Was ist denn das für ein Blödsinn. Sowas haben wir hier heroben noch nie gemacht.« Aber technisch ist es nicht so schwierig. Die Tiroler machen ganz andere Sachen, mit einem kleinen Bagger ein Fundament herzustellen, ist nicht das Problem. Aber mit dem Anspruch an die Präzision, kombiniert mit dem Ziel, möglichst wenig zu zerstören, kamen wir nicht ganz durch.

WK: Wie Sie die Ausschnitte aus dem Blickfeld beschrieben, handelt es sich um einen Wechsel zwischen Mikro- und Makroperspektive. Man befindet sich ja direkt über Innsbruck und kann, wenn man links und rechts schaut, weit in das Inntal schauen. Bei waagrechtem Blick begrenzt das Panorama der Stubaier Alpen den Raum. Und dann wieder ein Motiv mit wenigen Metern Abstand.

PL: Es sollte aber nicht belehrend sein. Nirgends steht »Jetzt schauen Sie bitte hinüber zum Habicht.« Aber Vorgaben gibt es. So zielt die große Plattform genau auf das hinter Hall und Schwaz gelegene Kellerjoch im Unterland.

WK: Und wenn man zu einem Liegeplateau kommt und die Sonne scheint, kann man sich hinlegen und in den Himmel schauen.

PL: Genau, das reicht schon.

(April 2021)





Snøhetta, „Perspektivenweg“,
Innsbrucker Nordkette, 2017

© Christian Flatscher



Steinbrener, Huber, Dempf

Christoph Steinbrener Künstlerkollektiv Stein- brener, Dempf & Huber

Der Wiener Bildhauer Christoph Steinbrener bildet gemeinsam mit Fotografen und Grafiker Reiner Dempf und dem Architekten Martin Huber (er kam 2007 dazu) eine Gruppe, die mit Kunst im öffentlichen Raum wiederholt für großes Aufsehen gesorgt hat. Bei den minutiös und mit Witz geplanten Projekten wird u.a. das Verhältnis zwischen Zivilisation und Natur behandelt. Anlass für ein Gespräch im Kontext Semmering war die Intervention „Cliffhanger“, bei der 2020 im Naturschutzgebiet Ötschergräben eine vermeintliche Tourismus-Infostelle auf einer Felswand montiert wurde.*

Eine Intervention in den Ötschergräben

Wolfgang Kos [WK]: „Cliffhanger“ heißt ein Kunstwerk, bei 2020 auf einer Felswand in den Ötschergräben, direkt neben dem Mirafall, angebracht worden ist. In großer Höhe sieht man, wenn man als Wanderer vorbeikommt, einen roten Kiosk mit der Aufschrift „Tourist Information“. Staunende Berichte und Fotos haben sich relativ schnell verbreitet. Und zugleich war immer klar, dass das Werk nicht auf Dauer bleiben wird. Wie wichtig sind markante Fotos, damit das Kunstwerk zumindest als Erinnerung weiterleben kann? Ist für die Gruppe Steinbrener/Dempf und Huber das Schaffen starker Bilder bei solchen Outdoor-Arbeiten eine bewusste Intention?

Christoph Steinbrener [CS]: Die Sache mit dem Erinnern ist ein interessanter Aspekt. Darüber, dass die Bilder zirkulieren, sind wir froh. Aber so etwas ist schwer zu steuern. Bei allen unseren Projekten im öffentlichen Raum machen wir vorher sehr aufwändige Recherchen. Die sind oft umfassender als die eigentliche Errichtung. Vor allem gilt es, die Perspektiven zu überprüfen, die sich für Fußgänger, Wanderer oder Passanten ergeben werden. Bei den Wanderern, mit denen wir es im Ötschergraben zu tun haben, schauten wir uns sehr genau die möglichen Blickschneisen an. In diesem Fall wählten wir einen Ort, der bereits als touristische Attraktion definiert ist. Unser Kiosk sitzt ja direkt neben dem nur rund zwanzig Meter entfernten Mirafall.

WK: War es wichtig, dass es ein belebter Ort ist, an dem regelmäßig Wanderer vorbeikommen?

CS: Wenn man von der Ötscher-Basisstation in Wienerbruck losgeht, gibt es nur einen einzigen Weg. Man muss dem tief eingeschnittenen Graben folgen. Aus dem kommt man nicht heraus, selbst als geübter Kletterer nicht. Klettern ist dort sowieso unmöglich, weil man in den porösen Kalkstein nichts einschlagen kann. Es war für uns ebenso wichtig, dass der Kiosk unerreichbar ist. Beim Entwickeln eines solchen Projekts kommen immer mehrere Parameter zusammen. Die Wahrnehmung ist der allererste. Wenn man das Objekt übersieht, hast du verloren. Dann ist die Intervention unnötig und unsinnig. Wahrnehmung ist Nummer 1.

Dann spielt natürlich die historische Aufladung eine Rolle. Welche Geschichte erzählt dieser Ort? Und dann kommt die Frage: Wer schaut? In Wien haben wir ein Projekt am Hotel Intercontinental

*Abbildung auf Seite 89

gemacht, eine Uhr, an der eine Figur hängt. In der Jesuitenkirche, die unserer Meinung nach auch ein öffentlicher Ort ist, haben wir einen schwebenden Stein aufgehängt. Da ist die Selektion der Betrachter schon genauer. Zufällig geht da kein Passant hinein. In diesem Fall konnten wir mit Frommen oder Touristen rechnen, die sich für Kirchen interessieren.

WK: Und einem Kunstpublikum, das wusste, dass eine Arbeit von Euch zu sehen war.

CS: Im öffentlichen Raum oder auch am Land muss man wie bei „Cliffhanger“ die Lingua franca anwenden. Da machen wir immer einen Unterschied. Wir sind so anmaßend, zu behaupten, in gesellschaftliche Diskurse eingreifen zu wollen. Und wenn man etwas zu sagen hat, muss man es so sagen, dass es auch verstanden wird.

WK: Ist der Weg durch den Ötschergraben eine Einbahnroute?

CS: Eigentlich schon. Das hat einen ganz praktischen Grund. Dieser schöne und pittoreske Weg ist an einigen Stellen so schmal, dass man, wenn am Wochenende viele Leute unterwegs sind, an manchen Engstellen Schlange stehen muss. Man kann nicht aneinander vorbeigehen, bis man einen Punkt erreicht, wo es breit genug ist. Und der Weg ist nicht abgesichert, manchmal geht es zehn Meter hinunter.

WK: Wenn man sich Eurem Kunstwerk annähert, sieht man es dann schon relativ früh und kommt dann langsam näher oder taucht es überraschend auf?

CS: Der Weg läuft entlang eines Baches und macht dabei Schlingellinien. Felsvorsprünge verstellen einem immer wieder den Blick. Und irgendwann, vielleicht eine Viertelstunde bevor man beim Kunstwerk anlangt, sieht man es das erste Mal aufblitzen. Man kann es aber noch nicht vollständig erkennen. Das war genau unsere Absicht, wir haben ewig damit herumgetan, die Blicksituation einzurichten.

WK: Ich nehme an, das Rot war wichtig, weil eine derart starke Farbe in einer Felsschlucht besonders stark auffällt.

CS: Ja, und es muss eine anatürliche Farbe sein. Und das Objekt muss eine gewisse Größe haben. Es handelt sich um ein Geschäftsportal in Originalgröße, das Rainer Dempf in Malta fotografiert hat. Eigentlich ein altes britisches Kolonialwarengeschäft. Das haben wir dann nachgebaut. Es hatte aber auch dieses sogenannte Verkehrsrot,

einen der heftigsten Rottöne, die es gibt. Das kommt in der Natur, zumindest in Österreich, nicht vor.

WK: Wäre Ihnen lieber, dass „Cliffhanger“ über das genehmigte eine Jahr hinaus bleiben könnte?

CS: Zum einen glauben wir, dass dauerhafte Installationen im Außenraum eher eine Anmaßung und Zumutung sind. Man muss sich seiner Sache sehr sicher sein, wenn man etwas Permanentes entwirft. Unsere Arbeit soll ja auch Mahnung und Werbung sein, indem wir bildhaft darauf hinweisen, dass der Tourismus in nahezu jede Ritze kriecht und die Natur nur scheinbar noch unerschlossene Stelle ist. Da würden wir uns selber der Lüge strafen, wenn wir dafür eine dauerhafte Installation tätigen würden. Abgesehen davon, dass wir die Genehmigungen nie für einen längeren Zeitraum kriegen würden. Es ist oft auch ein Teil unserer Konzeption, dass wir mit dem Unmöglichen spielen.

Unsere Arbeiten sind nicht unbedingt als Kunstwerk erkennbar, sondern sie fallen durch ihre unmögliche Platzierung auf. Damit brechen sie bestimmte Sehgewohnheiten, die man dabei hat, wenn man sich durch den öffentlichen Raum bewegt. Das funktioniert aber nur eine Zeit lang. Wenn man ein Objekt einmal kennt und jeden Tag daran vorbeigeht, erlischt irgendwann der Überraschungsaspekt. Dann ist es Zeit, die Skulptur abzubrechen.

WK: In der Landschaft, speziell in einer engen Schlucht, ist die Chance einer Überraschung relativ groß. Ich nehme an, dass es im mit Augenreizen überfüllten Stadtraum viel schwieriger ist, das zu erreichen.

CS: Einmal ist uns so etwas gelungen. In Hamburg steht das berühmte Bismarck-Denkmal, das größte seiner Art, er ist 42 Meter hoch. Das wurde von den deutschen Nationalen und Rechten wieder neu entdeckt. Wir sind eingeladen worden, dazu etwas zu machen. Wir haben uns dazu entschlossen, dem gigantomanischen Bismarck einen Steinbock auf den Kopf zu stellen. Der Hamburger Kultursenator hat uns kürzlich gesagt, die erweiterte Skulptur habe sich in die Stadterinnerung eingeschrieben. Das kenne wirklich jeder Hanseat, obwohl es 2017 nur einige Monate lang zu sehen war und es nun schon lange wieder weg ist.

WK: Ich nehme an, der Info-Kiosk im Ötschergraben hat eine lange Vorgeschichte.

CS: Bei unserer Ausstellung 2021 in der Landes-

galerie Krems waren die ersten Entwürfe zu sehen, die bereits 2007 entstanden sind. Damals wollten wir das Portal einer Geschäftsfassade delokalisieren und wo anders hinbringen. Auch da gab es einen Entwurf für Hamburg. Damals war noch offen, was man dort mit der historischen Speicherstadt machen soll. Wir schlugen vor, wasserseits das Portal eines Hugo-Boss-Ladens an eine der Ziegelmauern zu kleben. Doch der Entwurf wurde abgelehnt.

Mit dem Projekt „Cliffhanger“ haben wir vor drei Jahren begonnen. Damals wollten wir das Portal an den Wilden Kaiser in Tirol montieren, ergänzt mit der Aufschrift »Real Estate«. Da wäre also noch nicht »Tourist Information« draufgestanden. Das Vorhaben ist eigentlich nur an einer einzigen Sache gescheitert, denn mit den mächtigen Tiroler Tourismusverbänden haben wir uns erstaunlicherweise irgendwie einigen können. Nein, wir sind an einem Umweltgesetz gescheitert, das kategorisch jede Art von Werbe-Installation außerhalb von Ortschaften verbietet. Der Umweltschützer hat zu uns gesagt, dass man da überhaupt nichts machen könne. Obwohl das absurd ist, weil wir ja genau in seinem Sinne agieren wollten.

Aber das Gesetz wurde verabschiedet, um den touristischen Verwüstungen durch Immobilienverkauf Einhalt zu gebieten. Jahre vorher gab es den Plan von Milka, einen Tiroler Berg lila zu illuminieren. Und das war selbst den Tirolern zu viel. Die haben gesagt, man spielt sich nicht mit unseren Bergen. Die ganze Landschaft durch Lichte zu verwüsten, ist ihnen dagegen egal.

WK: Am Wilden Kaiser wäre das Portal anders als jetzt im Ötschergraben nicht versteckt gewesen?

CS: Aber auch damals haben wir uns sehr genau die Fluchtpunkte angeschaut. Wir arbeiten oft mit Laser, wodurch man Blickachsen wirklich genau fixieren kann.

WK: Eure Gruppe umfasst verschiedene Kompetenzen und Disziplinen. Bildende Künstler und Künstlerinnen, die alleine arbeiten, unterschätzen oft die Probleme.

CS: Zum Beispiel baut Martin für jedes Projekt Modelle, vor allem Arbeitsmodelle, nicht diese kleinteiligen Architekturmodelle. Während wir im Studio reden, sitzt er da, schnitzt seine Sachen und stellt sie dann hin. Da können wir sofort sehen, wo es hingehet. Wenn wir eingeladen werden, an Gebäuden etwas zu manipulieren – so nennen wir das gerne – haben wir es am

liebsten, wenn das keine künstlerisch gestalteten Gebäude sind. Auf einem Bau von Zaha Hadid ein Objekt unterzubringen, bringt nichts. Dagegen ist es wirkungsvoller, bei grauer, gewöhnlicher Architektur einzugreifen.

WK: Vorhin, als vom ersten vagen Erkennen der Pavillonatrappe im Ötschergraben die Rede war, fiel das Wort »aufblitzen«. Ist das ein Wort, mit dem ihr gerne operiert?

CS: Das ist durchaus Absicht. Wir haben uns eine Zeit lang mit Gold beschäftigt und dazu auch Texte geschrieben. Es gibt die nicht ganz belegte Vermutung, dass man im Stadtraum von Paris bestimmte Punkte mit Gold hervorheben wollte. Es gibt ja in Paris nur wenige vollständig vergoldete Objekte, aber die Akzente, die man mit dem aufblitzenden Gold gesetzt hat, sind sehr beeindruckend. Teilweise sind die Objekte extrem klein. Beispielsweise gibt es auf dem Hügel von Sacre Coeur einen Punkt mit einer kleinen Stele, die man von der unteren Stadt aus sehen kann. Sie ist sehr klug aufgestellt und auf ihr befindet sich ein vergoldeter Pinienzapfen, ein päpstliches Zeichen. Der Zapfen ist nur circa 40 Zentimeter groß, aber man sieht ihn, wenn Licht darauf fällt, kilometerweit. Ein Beispiel dafür, wie wichtig das Aufblitzen ist.

WK: Was haben Sie daraus gelernt?

CS: Wir sind keine Freunde von Gigantomanie, sondern versuchen, auch mit klein proportionierten Objekten große Wirkung zu erzielen. Von Giacometti gibt es dazu eine berühmte Geschichte: Als er schon arriviert war, haben ihn die Stadtväter von Basel großzügig eingeladen, einen Platz zu gestalten, auf eine Skulptur von ihm aufgestellt werden sollte. Und er ist er mit seinen verstaubten Klamotten bei ihnen erschienen. Sie redeten auf ihn ein, dass er machen könne, was er wolle. Und ganz zum Schluss, nachdem er sich das angehört hatte, sagte Giacometti, dass er die geeignete Skulptur gleich mitgebracht habe. Er griff in die Hosentasche und holt eine 15 Zentimeter große Figur heraus. Ich habe sie leider nie gesehen, aber sie soll tatsächlich auf diesem Platz stehen und ihre Wirkung soll gewaltig sein. Diese Geschichte hat uns immer sehr beeindruckt.

Oder eine Arbeit von Tony Oursler, die ich in den Berliner Kunstwerken gesehen habe. In deren Räumen gab es oft große Ausstellungen quer durch die Räume mit zum Teil irrsinnig spektakulärem Zeug. Und ganz oben auf dem Dachboden – irgendwie konnte man hinaufgehen – befand

sich ein abgedunkelter Raum. Oursler hatte ganz hinten in einer Ecke einen Minibildschirm aufgestellt, den man gerade noch erkennen konnte und von dem leise Töne ausgingen. Irgend-ein Typ, der etwas erzählt hat. Was, habe ich vergessen. Aber er hat den ganzen Raum mit einem kleinen Werk einkassiert. Ich will uns nicht in einen Atemzug mit solchen Künstlern nennen, aber unsere Intervention auf dem Bismarck-Denkmal in Hamburg ist vergleichbar. Bismarck misst 52 Meter, unser Steinbock war lebensgroß und hat die monumentale Statue gewissermaßen zu seinem Sockel gemacht.

WK: Die Ötschergräben sind ein ziemlich hochrangiges Naturschutzgebiet. Welche Genehmigungshürden gab es dort?

CS: Bei all unseren Projekten bedarf es vieler Genehmigungen. „Cliffhanger“ war mit Sicherheit das bisher aufwändigste. Wir mussten statische Gutachten ebenso einholen wie Gesteinsgutachten. Wie weit darf man in den Fels hineinbohren? Können die Bohrlöcher nachher wieder verspachtelt werden? Mit welchem Material wird das gemacht? Es ging sogar soweit, dass bei der Montage die Vogelbrutzeiten zu beachten waren. Zum Glück hat uns der Naturschutzanwalt des Landes Niederösterreich bei der Planung geholfen, weil er das Projekt gut fand. Auch auf die Brunftzeit der Rehe musste Rücksicht genommen und die Zufahrten über die Waldwege mussten geklärt werden. Zuerst wollten wir den Kiosk von einem Hubschrauber aus montieren. Aber daran war nicht zu denken, deshalb mussten Fassadenkletterer die Montage übernehmen.

WK: Weil der Helikopter Staub aufgewirbelt hätte?

CS: Das war ein Grund. Dazu kam, dass durch den Wasserfall Windturbulenzen entstehen. Da hätte man den Hubschrauber nur schwer auf einer Position halten können. Schlussendlich mussten Fassadenkletterer von oben hinunterklettern. Aber auch dafür braucht man Sondergenehmigungen. Das war gewaltig.

WK: Wenn sich die Aufsichtsbehörden doktrinär verhalten hätten, wäre das Kunstwerk nicht zustande gekommen?

CS: Auf keinen Fall. Wir bezeichnen unsere Projekte als Expeditionen und die Installation des Cliffhängers würde wunderbar dazu passen. Der Begriff ist nicht nur physisch gemeint, sondern beschreibt auch den Weg durch die Institutionen. Da muss man Überzeugungsarbeit leisten, auch

das ist Teil unserer Projektarbeit.

WK: Wenn Ihnen in einer Stadt eine Hauswand oder in einer Berglandschaft eine Wiese für eine Intervention angeboten werden würde – wäre das von vorneher eine uninteressante Situation?

CS: Uns würde es nicht interessieren. Das Unmögliche ist immer ein Parameter. Auch Skulpturenparks sind für unsere Arbeitsweise nicht attraktiv. Das heißt nicht, dass wir bei einer Anfrage nicht mit uns reden lassen würden.

WK: Wie genau wurde die Laufzeit der Skulptur „Cliffhanger“ festgelegt? Zu einer leichten Verlängerung ist es ja gekommen.

CS: Eine Verlängerung geht fast immer. Aber für zeitlich begrenzt vorgesehene Werke im öffentlichen Raum ist die Genehmigung logischerweise viel einfacher zu bekommen als für permanente. Aber wir schlagen nicht vor, unsere Eingriffe zu verlängern. Wenn etwas ein Jahr läuft, dann ist gut. Wir haben vorhin ja darüber gesprochen, dass der Überraschungseffekt nicht verloren gehen darf. Man könnte natürlich argumentieren, dass ja immer neue Leute vorbeiwandern. Aber irgendwann ist eine derart fotogene Arbeit auch totkommuniziert. Es gibt in diesem Fall einen weiteren Aspekt, der mit der benachbarten Sehenswürdigkeit, dem Mirafall, zu tun hat. Wir haben das Objekt so platziert, dass es sich in die Selfie-Fotos mit dem Wasserfall einschleicht. Wir haben gesehen, dass Leute versucht haben, unser Objekt mit der Hand zu verdecken, weil sie nur den schönen Wasserfall auf dem Bild haben wollten. Doch das geht nicht.

WK: Also eine Störung, die auch ärgert.

CS: Natürlich. Dazu gehört, dass Wanderer sagen: Seid ihr wahnsinnig, warum platziert ihr just an dieser Stelle eine Touristeninformation? Und wie soll man die erreichen? Am ehesten wird die Aufschrift als Reklame verstanden. Aber es liegt nicht in unserer Verantwortung, das klarzustellen.

WK: In der Werbung für das Ötscherland und die Tourismus-Region Mostviertel wird die Intervention sehr wohl als Reklame eingesetzt.

CS: Ja, die Touristiker der Region stehen dahinter und das ist auch völlig in Ordnung. Das ist der zweite Aspekt, den solche Arbeiten erfüllen. Wenn es um Reisen und Tourismus geht, folgt immer die Frage, welche Art von Tourismus wir wollen. Der Direktor des Tourismusverbandes Mostviertel hat in langen Gesprächen immer wieder betont, dass man nicht in Richtung Tirol marschieren möchte.

Diese Fachleute wissen, dass der Massentourismus auch schwere Kehrseiten hat. Sie sind eher an einem gezielten, gesteuerten Tourismus interessiert, der vielleicht mit Bildung und Kultur zu tun hat. Weil erstens spricht man so ein anderes „kultiviertes“ Publikum an, was immer das sein mag, und zweitens sind die Folgewirkungen anders. Dazu gehört, dass man eine andere Gastronomie als in Gebieten mit Massentourismus anbieten möchte, etwa Gasthäuser mit Produkten aus der Region. Da entwickelt sich etwas, das der ganzen Region Ötscherland hilft. Ein Problem für uns ist jedoch, dass ein kultureller Schwerpunkt auch eine soziale Ausschließlichkeit beinhaltet.

WK: Bei Kunstinteressierten handelt es sich ja um eine elitärere Zielgruppe, die Bildung mitbringt und ein gewisses Einkommen hat.

CS: Genau, das ist wie im 19. Jahrhundert. Wenn Dichter wie Shelley und Keats nach Rom gefahren sind, haben sie genug Geld gehabt, um angenehm zu reisen. Dazu passt der berühmte Spruch von Lord Byron, dass Italien ohne die Italiener ein schönes Land wäre. Da schwingt Arroganz mit, und das wird zu einem Problem.

WK: Die Marketingleute und städtischen Landschaftskonsumenten reden heutzutage den Einheimischen ein, dass sie beim sanften Tourismus mitspielen müssen. Letztlich ist auch das eine von Außen kommende Inszenierung.

CS: Ja, das ist das Resultat, wenn Marketing mit Kultur korrespondiert. Dieses Gefühl habe ich auch immer wieder in Museen. Seit die Privatisierung von Museen fortschreitet, wurde das Marketing immer mächtiger. Es wird weniger über Inhalte diskutiert, sondern eher über das Profil und die Prominenz einer Institution.

WK: Andererseits begegnen in erfolgreich geführten Museen mehr Leute den Kunstwerken und Artefakten. In der Werbung gibt es die Maßeinheit »Contacts«. Also möglichst viele Kontakte, die aber zumeist oberflächlich sind. Wenn Leute, die ins Museum kommen, eine gewisse Schau-Erfahrung und Routine beim reflektierten Auswählen mitbringen, kann auch durchaus Interessantes entstehen.

CS: Aber ist es nicht doch möglich, auch bildungsferneren Leuten ein Angebot zu machen? Doch dann wird es wirklich kompliziert. Ganz oft höre ich in Diskussionen, in denen leider oft auch eine esoterische Komponente mitschwingt, dass viele Menschen die Naturerfahrung suchen. Also

Wandern und sich in der Natur bewegen, das ist heute ganz breitenwirksam, das geht durch alle gesellschaftlichen Schichten. Wenn man hier Zugänge findet und andocken kann, könnte das plötzlich auch in andere Diskurse hinein-führen. Aber ich frage mich, wie so etwas konkret gehen soll. Wir versuchen zum Beispiel, vor Ort Broschüren auszulegen. Die Leute an der Kasse des Naturparks Ötscher-Tormäuer wurden angehalten, die Broschüren den Wanderern mitzugeben. Aber wir haben uns in der Region etlichen Diskussionen gestellt

WK: Ist das die Info-Stelle bei Wienerbruck an der Mariazellerbahn?

CS: Genau. Anlässlich der Landesausstellung „Ötscher Reich“ wurde sie in Wienerbruck, direkt gegenüber der Bahnstation, als Zentrum des Naturschutzgebiets die „Ötscher-Basisstation“ errichtet. Das ist ein Holz-Bungalow, an dem man vorbeikommt, bevor es hinunter in die Schlucht geht. Da kommt man auch an einem großen Wasserfall vorbei, und unten befindet sich ein beeindruckendes historisches Kraftwerk. Von da kommt man zum malerisch gelegenen Gasthaus »Ötscher-Hias«. Und wenn man noch eine halbe Stunde weitergeht, gelangt man zum Mirafall und zu unserem Portal. Ab der Basisstation braucht man rund zwei Stunden.

WK: Und wie kommt man wieder hinaus?

CS: Variante 1: Zurückgehen zum Ausgangspunkt. Oder die wahnsinnig schöne Variante 2: Da marschiert man weiter und kommt nach eineinhalb Stunden aus dem Graben hinaus und zu einer auf einer Wiese gelegenen Hütte, in der man auch übernachten kann. Und man könnte einen Rundweg machen, durch den Wald zurück zur Ötscher-Basis. Hin und zurück geht man fünf Stunden.

WK: Gibt es vom Ende des Grabens auch eine andere Möglichkeit, zur Mariazellerbahn zurückzukommen? Viele fahren ja mit dem Zug ins Ötschergebiet.

CS: Ich mag diese Bahn und finde es witzig, dass sie im tristen St. Pölten startet und dann sukzessive ins Gebirge ansteigt, bis man beispielsweise in Wienerbruck anlangt.

Das ist eine wirklich lohnende Route, ähnlich der Semmeringbahn. Es gibt auch dramatische Passagen. Wenn man schon vorher in Gösing aussteigt, geht man bis zu den Ötschergräben etwa 500 Höhenmeter hinunter. Der nächste Bahnhof ist dann Erlaufklause.

WK: Es gibt ja viele Möglichkeiten einer „Kultivierung“ von Ausflugsgegenden.

CS: Ein großartiges Beispiel ist das Loos-Hotel im Semmeringgebiet. Für ein bestimmtes Publikum ist das ein kleiner Wallfahrtsort. Ich bin da oft abgestiegen, weil auch die Küche gut ist.

WK: Das ist heute ein Selbstläufer mit Anzeichen von Overtourism, weil das ursprünglich als privates Landhaus errichtete Gebäude ja nicht sehr groß ist und die Gänge sehr eng sind. Das Restaurant im Interieur von Loos ist im Sommer oft ausgebucht, da kann man am Wochenende nicht so einfach fotografierend durch die Gasträume gehen.

CS: Ich glaube, dass es nicht nur um hochrangige Sehenswürdigkeiten geht, sondern auch um das Wiederentdecken von Vergessenem, eine Art archäologische Annäherung. Am Semmering gibt es ja auch die ehemalige Maxi-Böhm-Villa, wo der Disc Jockey Sugar B. Mitte der 1990er Jahre eine Zeit lang sein persönliches Hotel betrieben hat. Der hat es, wenn ich mich richtig erinnere, für zwei Sommer gemietet. Das war irre abgerockt, aber wirklich witzig. Im sogenannten »Roten Salon« der Böhm-Villa hat er am Abend aufgelegt, und irgendein begabter Typ hat gekocht. Das war zwei Sommer lang eine nette Community-Situation.

WK: Es handelte sich also um das, was in der Trend-Gastronomie heute Pop-Up heißt.

CS: Ich plädiere für nomadische Strategien. So wie ich ein großer Freund von Gstättln bin, also von nicht erschlossenen, nicht durchdesignten Arealen. Die schönste Zeit im Museumsquartier war, auch wenn das jetzt romantisierend klingt, die Zeit vor dem Bauen. Heute ist alles vorgegeben, die Enzi-Sitzbänke sind zur ständigen Einrichtung geworden.

Ich plädiere auch deshalb für das Nomadische und Temporäre, weil das Entwickeln von Strukturen schlichtweg nicht unsere Profession ist. Das müssen andere tun. Aber wir können etwas über das Ephemere entwickeln, auch Dinge, die man dann wieder abbricht. Das Ziel der Permanenz ist auch bei den bei meisten touristischen Projekten das Problem. In dem Moment, in dem etwas erfolgreich wird, egal was es ist, hat man es mit Massen zu tun. Das kann ganz schnell gehen. Auch als Künstler agiert man als Scout, zum Beispiel in Landschaften, aber auch in der Stadt. Ich habe diese Erfahrung mit zwei Soloprojekten in Wien gemacht, die ich »Unternehmen Capricorn« und »Operation Figurini« genannt

habe. Bei ersterem habe ich in leerstehenden Geschäftslokalen rund um den Karmelitermarkt zehn Museen eröffnet, vom Mumok bis zum Heeresgeschichtlichen. Wenn ich damals gewusst hätte, welche Wirkung diese Kunst-Interventionen für den Stadtteil hatte, hätte ich die Finger davon gelassen. Aber es ist leicht, so etwas im Nachhinein zu sagen.

WK: Also ein Fall von Gentrifizierung durch Kultur?

CS: Man hat das Gefühl, man schießt sich gewissermaßen selber ins Knie. Ich kenne das auch von Projekten, die in Hamburg oder Berlin gestartet wurden. Neukölln war bis dahin eine düstere Gegend. Da ist man ungern alleine durchgegangen. Mittlerweile stöckeln dort die Bobo-Mädels mit ihren Kinderwägen durch und die Immobilienpreise schnalzen hoch. Es ist wie überall. Ich glaube, man müsste bestimmte Sachen heimlich machen, also Geheimprojekte.

WK: Vielleicht gibt es eh welche, die wir nicht kennen.

CS: Auch Mythen haben Kraft. Ich behaupte, man könnte diesbezüglich sogar mit Tourismusinstitutionen zusammenarbeiten. Man sagt, wir machen etwas, aber ihr werdet davon nur im Nachhinein hören.

WK: Auch die Natur selber schafft ja mit ihrem Relief sowohl spektakuläre Höhepunkte wie Gipfel oder Felswände und scheinbar uninteressante „Nebengegenden“. Im Semmering-Gebiet ist vor allem jenes Terrain interessant, das rechts und links der spektakulär verlaufenden Bahntrasse liegt. Manches, wie die Felswände, ist naturgegeben, anderes sind technische Bauwerke. Außerdem gibt es schöne Wege mit Blickpunkten. Natürlich ist es nicht überall „interessant“. Welche Chancen haben, wenn man an Kunst im öffentlichen Raum denkt, unspektakuläre Orte?

CS: Dazu fällt mir ein Projekt von Julius von Bismarck ein, der beim Emscher-Kunstweg im Ruhrgebiet, tausend abgerissene Gebäude in Modellform wiederaufgebaut und daraus einen kleinen Parcours gemacht hat. Ich glaube, es handelt sich um Modelle im Maßstab 1:20, also gar nicht so klein. Ungefähr mittlere Skulpturengröße.

Ein anderes Thema sind Ruinen, anknüpfend an die Ruinen-Ästhetik des 19. Jahrhunderts. Bei diesen sieht man die Rückeroberungsfähigkeit der Natur. Das ist nicht nur ökologisch und sinnbildlich interessant. Überwachsene Ruinen sind auch ein Beispiel dafür, dass man etwas in

Ruhe lässt und es verkommen darf. Öfter geht es ja darum, Ruinen wieder in Schwung zu bringen. Ein Großbrauer, den ich einmal kennengelernt habe, besitzt in Spillern ein altes Gasthaus mit einer der ältesten Brauereien. Auf dem Areal steht auch ein riesiges Gebäude mit einer Mälzerei aus dem 17. Jahrhundert. Wir haben für das Areal damals eine Art Anti-Disney-World mit gegen den Strich gebürsteten Negativ-Attraktionen konzipiert. Das ist leider an den Kosten gescheitert. Letztlich hat man einen Golfplatz hingebaut. Aber die Fragen bleiben interessant: Was macht eine Attraktion aus? Worum handelt es sich beim Bedürfnis, eine Attraktion zu erleben?

WK: Könnte es nach der Installation der Attrappe in den Ötschergräben ein weiteres Projekt von Steinbrener/Dempf und Huber geben, das beim Thema Tourismus ansetzt?

CS: Zurzeit befassen wir uns mit Selfies. Weil sie eine bestimmte Perspektive zulassen, stellen sich die Leute mit den Handys auch dorthin, wo es eigentlich gar keine touristischen Besonderheiten gibt. Ihnen genügt es, dass ein Ort so aussieht, als würde es hundert Meter in die Tiefe gehen. Solche Orte werden dann auch über Instagram und ähnliche Dienste weiter kommuniziert. Und es kommt dazu, dass Selfies-Knipser sogar abstürzen, weil sie nicht checken, dass die Situationen wirklich gefährlich sind. Jetzt werden solche Stellen zum Teil abgesperrt. Da gibt es erstaunliche Dynamiken. Dieses Phänomen finde ich deshalb interessant, weil Stellen nur deshalb interessant geworden sind, weil plötzlich eine neue Technik zur eigentlichen Attraktion wird. Und zwar dort, wo vorher überhaupt keine war.

WK: Als es erstmals möglich wurde, mit dem eigenen Auto in die Berge zu fahren, wurden „scenic roads“ wie die Großglocknerstraße angelegt. Dadurch wurden dank eines neuen Bewegungsmittels eine neue Wahrnehmung der Landschaft mit definierten „foto points“ populär. In den 30er Jahren wurden in Amerika bei den Scenic Roads in Colorado erstmals Foto-Points bewusst mitgeplant und mit Parkplätzen versehen.

CS: Ich frage mich, was die Technik in Zukunft bringen wird, Stichwort Drohne. Mit dem Blick aus Drohnen kann man plötzlich ganz andere Perspektiven einnehmen. Noch weiß man nicht, wie weit das zu neuen Blick-Eroberungen führen wird und welche Konsequenzen sich daraus ergeben können. Die Gruppe Gelatin hat in

Südtirol einen toten Hasen in die Alpen gelegt, den man bei guter Auflösung und starkem Zoom auch aus dem All fotografieren kann. Weltraumtourismus arbeitet zwar mit Perspektiven, die man von der Erde kennt, aber es könnten sich auch völlig neue Attraktionen ergeben.

WK: Welche Kunstwerke im alpinen Landschaftsraum schätzen Sie besonders?

CS: Ein Superding ist eine Art Seebühne, die Hans Kupelwieser für den Lunzer See konzipiert hat. Das ist auch deshalb interessant, weil sich das Kunstwerk in etwas bereits Vorhandenes einschmeichelt. Vielleicht gelang das auch deshalb so gut, weil der Künstler in Lunz am See wohnt. Seine Arbeit nimmt auch die Bedürfnisse der Bevölkerung auf und ist somit identitätsstiftend. Und sie verquickt das Ästhetische mit dem Praktischen.

WK: Der See ist damit noch schöner geworden...

CS: Ja, aber das muss einem erst gelingen! Im bewaldeten Mittelgebirgsbereich tut man sich ja viel schwerer, wenn man weithin sichtbare Eyecatcher schaffen möchte. Oberhalb der Baumgrenze, wo sich freie und weite Blicke bieten, hat man es leichter. In Waldgegenden sieht man nicht sehr weit.

WK: In der Semmeringlandschaft dominiert dichter Wald. Zwischendurch gibt es – zum Beispiel im Adlitzgraben, markante und jähre Höhenunterschiede auf eher engem Raum. Dadurch ergeben sich überraschende Blickbeziehungen.

CS: Das ist das eine. Und durch die unglaubliche Ingenieursleistung beim Bau der Semmeringbahn entstanden exponierte Stellen, bei denen kein Baum den Blick auf ein Viadukt stört. Ich glaube, dass eine Chance sein könnte, wenn Künstler in Naturlandschaften gemeinsam mit guten Technikern und Konstrukteuren etwas entwickeln würden. Denn physisches Exponieren braucht Know-how. Nur lassen die Kunstbudgets die Mitwirkung von technischen Spezialisten selten zu.

WK: In einem Welterbe-Gebiet in Deutschland wurde eine schmale Hängebrücke für Fußgänger über ein Tal gespannt. Damit wurde eine keineswegs besonders spektakuläre Landschaft zu einer Sensation für Ausflügler von fern und nah.

CS: Dazu fällt mir Frei Ottos berühmtes Institut für Bauphysik in München ein. Otto war auf minimalistische Brücken spezialisiert. Wir hatten mit seinen Nachfolgern zu tun, die Atemberau-

bendes aus Bambus konstruieren. Es ist erstaunlich, wie leicht und billig das ist. Man braucht eben Leute, die ganz genau wissen, wie man bestimmtes Material verarbeitet. Man könnte sagen, dass Bambus bei uns exotisch ist. Aber es handelt sich um ein Supermaterial.

WK: Der Einsatz von Bambus wird oft mit Nachhaltigkeit begründet.

CS: Mit diesem Thema hatten wir auch bei unserem Kunstwerk im Ötschergraben zu tun, wo sogar eine Nachhaltigkeitskonferenz vorgesehen war. Für mich persönlich ist der schwammige Begriff Nachhaltigkeit sowieso eine Lüge. Wir bevorzugen Simulation ohne Zerstörung.

WK: Kann Humor helfen?

CS: Das ist natürlich ein ganz schwieriger Balanceakt. Aber Humor ist ein extrem gutes Mittel. Man muss nur aufpassen, dass es nicht albern wird, sondern dass eine Intervention einen echten Witz hat. Dazu fällt mir ein Kunstwerk des Belgiers Guillaume Bijl ein, der immer mit surrealistischen Tricks gearbeitet hat. Wir sind am Hafen von Antwerpen spaziert, wo auch viele Touristen unterwegs sind und viele Möwen auf dem Geländer sitzen, die alle auffliegen, wenn man vorbeigeht. Nur eine bleibt sitzen. Das ist das Kunstwerk von Guillaume. Da braucht man nicht darüber nachzudenken, ob es sich um Kunst

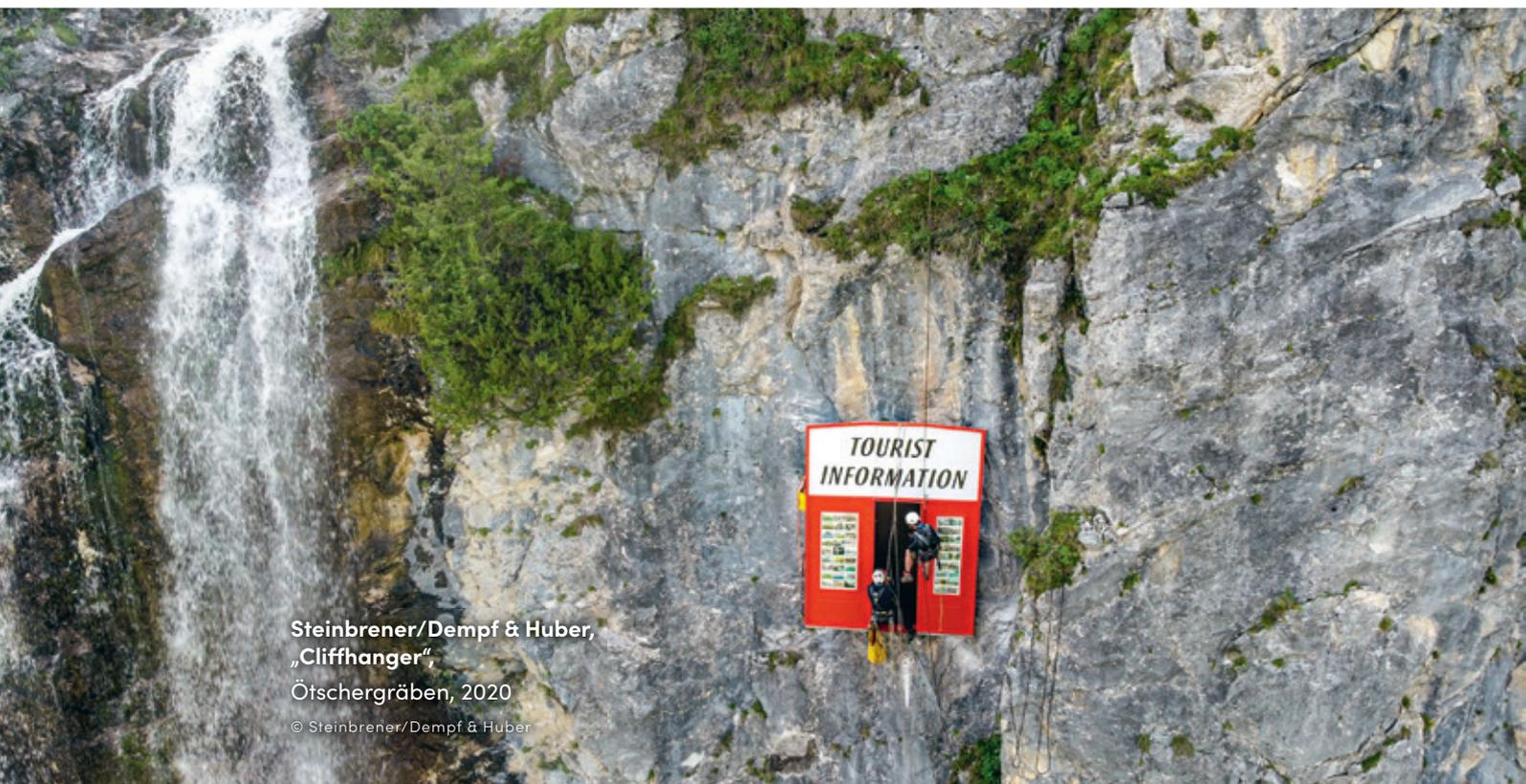
handelt oder nicht. Die künstliche Taube wurde nie von Vandalen zerstört, sie existiert schon seit Ewigkeiten. Speziell wenn es in der öffentlichen Kunst um gesellschaftliche Sachverhalte geht, ist ein erhobener Fingerzeig das Schlimmste.

WK: Sie haben vorhin von den Projektideen für Hamburg erzählt. Ich nehme an, dass Ihr Euch in Hamburg auch die gigantischen Modelleisenbahnanlage angeschaut habt, die ein Unternehmer in einem Welterbe-Gebäude in der Speicherstadt bauen ließ und die seit einigen Jahren Publikumsmassen aus halb Europa anlockt.

CS: Die ist super, ich liebe sie. Das Projekt hat Witz und ist auch touristisch ein Hit. Modelleisenbahnen und die Welt der Modellbauer haben mich früher nicht interessiert. Aber in diesen Dimensionen bekommt die Anlage etwas völlig Nürrisches und wird zu einem Gesamtkunstwerk. Es hat vier Jahre Vorlaufzeit gebraucht, bis eröffnet werden konnte.

Mittlerweile haben die Betreiber auch ein Nebengebäude dazugekauft, die Modellbahn breitet sich immer weiter aus. Ein Berg ist so hoch, dass er mittlerweile über drei Stockwerke reicht. Die Hamburger Mega-Modellbahn ist wirklich ein Bringer. Das muss man leider sagen.

(Mai 2021)



Steinbrener/Dempf & Huber,
„Cliffhanger“

Ötschergraben, 2020

© Steinbrener/Dempf & Huber



Florian Weitzer Hotelier, Käufer des Kurhauses Semmering

Seit der Grazer Hotelier Florian Weitzer 2019 von kasachischen Investoren das seit langem leerstehende Kurhaus Semmering erwarb, um es als „Grand Semmering“ neu zu starten, gilt sein Projekt als Wendepunkt im krisengeschüttelten Semmering-Tourismus. Weitzer, Jahrgang 1973, übernahm 2003 von seinem Vater die Leitung der Weitzer-Hotels mit heute fünf Hotels in Graz und Wien mit unterschiedlichen Konzepten sowie sieben Restaurants. Zuletzt wurde 2021 das auf Wiener Schnitzel spezialisierte „Meissl & Schaden“ in Salzburg eröffnet.

Ich hatte nichts mit dem Semmering zu tun!

Florian Weitzer [FW]: Wenn man 100 Jahre zurückrechnet, dann bin ich im richtigen Fokus. Warum hat die Gegend dort so einen Aufschwung genommen? Weil es die Bahn gibt. Bis in die 1920er- und 1930er Jahren haben die oberen Klassen für Fernreisen die Bahn benutzt, in den 60er-Jahren sind die Leute umgestiegen auf das Flugzeug und haben ihren Urlaub in Hurgada verbracht. Das wird sich jetzt wieder umkehren, denn immer mehr Leute fragen sich, was eine Woche Hurgada wirklich bringt. Ist es nicht erholsamer, drei Tage auf den Semmering zu fahren? Bis das so sein wird, wird es aber länger brauchen als ein Jahrzehnt. Wir müssen mit dem Kurhaus einfach einen Start in diese Richtung hinlegen.

Wolfgang Kos [WK]: Vor vierzig Jahren gab es bereits einmal einen viel beachteten Neustart. Damals hat der Bauunternehmer Kallinger das kaputte Panhans gekauft, renoviert und umgebaut. In den späten Nullerjahren kam es zur Pleite. Heute gehört das berühmte Hotel einer ukrainischen Gesellschaft und ist seit sechs Jahren abermals geschlossen.

FW: Es hat wahrscheinlich viele Neustarts gegeben. Über den Fall Panhans weiß ich nicht wirklich Bescheid. Das ist auch gut so. Weil ich nichts mit dem Semmering zu tun hatte, kann ich frisch an die Sache herangehen.

WK: Die nächsten Jahrzehnte beginnen in den nächsten Jahren. Was kann man da falsch machen, was muss man unbedingt richtig machen?

FW: Man darf nicht zu klein denken, sowohl geografisch als auch zeitlich. Ich muss weit zurückdenken, bis in die Jahrzehnte, als Wiens Künstlerschaft und die Intellektuellen auf den Semmering gefahren sind. Zu einem Wiederaufleben dieser Zeit möchte ich einen Beitrag leisten. Deshalb werden wir aus dem Kurhaus, das wir »Grand Semmering« nennen, kein typisches Spa-Hotel machen.

WK: Der Semmering war im Tourismus der späten Monarchie eine der stärksten Marken, vor allem in Wien und im östlichen Mitteleuropa. Hat er heute noch eine vergleichbare Strahlkraft? Wo steht diese Marke heute? Ist für Sie ein Einflussbereich über Ostösterreich hinaus vorstellbar?

FW: Ja, der Einflussbereich kann wieder größer werden. Das ist es, woran wir uns halten. Dafür

muss der Semmering nicht weltberühmt sein, wir wissen, dass es da Grenzen gibt. Wir wollen unseren Wirkungsbereich schaffen. Ich muss aber immer wieder dazu sagen, dass der Semmering bis vor kurzem keine Bedeutung für mich hatte. Ich bin ein Grazer und von Graz aus war der Semmering kein besonderer Punkt.

Ein Hotel für die Jüngeren

WK: Sprechen wir kurz über Wien als nächstgelegene Großstadt und kulturtouristische Metropole.

Ist der Wiener Städtetourismus mit dem Semmering verknüpfbar? Zum Beispiel, dass man an einen Trip nach Wien ein Weekend anhängt?

FW: Sicher. Dazu trägt auch die weltberühmte Bahn bei. Aber man soll nicht die Bahn als eigentliches Reiseziel hinstellen. Es muss darüber hinaus mehr geben. Dazu möchte ich beitragen. Ich habe kein leeres Grundstück gekauft, sondern ein außergewöhnliches Gebäude. Es soll wieder zum Blühen kommen, was schon einmal geblüht hat. Florian heißt übrigens »der Blühende«.

WK: Viele Jüngere haben keine Vorstellung vom einst so populären Begriff »Semmering«. Es ist die ältere Generation, die weit zurückreichende Sehnsüchte mitbringt. Sehen Sie Chancen, jüngere auf den Semmering zu bringen, obwohl hier Lokale und trendige Angebote fehlen?

FW: Ich mache mein Projekt hauptsächlich für die Jüngeren. Meine Aufgabe besteht nicht darin, ein Museum zu führen, damit die Älteren ihre Erwartungen gespiegelt bekommen. Meine Aufgabe ist mit einem Baum vergleichbar. Der hat Wurzeln. Das ist die Bausubstanz, zum Beispiel die Villen. Aber das, was ich zum Blühen bringen will, ist etwas Eigenes, das aber Wurzeln im Historischen hat.

WK: Gibt es genug Attraktionen? Die Semmeringbahn ist sicher das Rückgrat, aber im Gebiet rundherum fehlt das Außergewöhnliche.

FW: Sagen wir, man übernachtet im Grand Semmering und das Wetter ist schlecht, es stürmt und schneit. Dann muss eben das Hotel an und für sich schon genügen und eine Attraktion sein. Und einige interessante Ziele in der Umgebung gibt es ja. So kann man in einer Viertelstunde den 20-Schilling-Blick erreichen. Ich kenne kein Hotel mit einem ähnlich beeindruckenden Aussichtspunkt in nächster Nähe. Und mit dem Auto ist man in einer halben Stunde im Looshaus. Es gibt sicher noch viel mehr, aber da habe ich noch keinen genauen Vorstellungen.

Zuerst muss ich es aber schaffen, dass das Hotel Publikum anzieht. Ich bin Gastronom und Hotelier und weiß, dass etwas los sein muss. Und der Mensch ist so gestrickt, dass er auch entdecken möchte, was hinter der nächsten Kurve ist. Das Fahren mit der Bahn ist sicher das Wichtigste. Der Semmering ist ohne sie nicht vorstellbar.

Warum man vor hundert Jahren alles richtig gemacht hat

WK: Mir fällt auf, dass Sie technische Fachbegriffe wie »Zielgruppen« kaum verwenden. Gehen Sie das Projekt eher intuitiv an?

FW: Das ist auch das einzig Richtige. Wenn ich sage, dass man ein neuartiges Hotel hinstellen muss, das aber nicht nur neu ist, dann hilft es nichts, vorher Befragungen zu machen. Ich weiß ja, dass der Semmering traditionell im Osten eine ganz andere Bedeutung hat als im Westen. Ost und West sollen gleichwertig sein, aber bis dahin wird es noch dauern. Vorerst muss sich wieder herumsprechen, dass das Wort Semmering für ideale Kurzurlaube steht und dass man hier genauso gut auch länger Urlaub machen kann.

WK: Was erwarten Sie für die Zukunft von der Bahnfahrt über den Semmering?

FW: Heute hat sie kein Renommée. Das wird sich erst ändern, wenn man sie touristisch nutzen kann. Erst, wenn der Fernverkehr weg ist, wird man Naherlebnisse haben können. Da denke ich sofort an die großen Panoramawaggons in der Schweiz, bei denen man durch Glasfenster hinauf zu den Bergen schauen kann. So etwas wäre ein touristisches Highlight.

WK: Eines der populärsten Angebote ist der sogenannte Bahnwanderweg, wo an schönen Wochenenden sehr viele Menschen unterwegs sind. Aber auf dem kann man nirgends einkehren.

FW: Ich bin ein Gastronom und muss die Betreiber ein bisschen in Schutz nehmen. Wenn nichts da ist, ist es schwer, zu sagen: Jetzt mache ich einen Betrieb auf und schon bin ich der große Semmeringwirt.

WK: Ich meine damit nicht nur die Situation oben am Semmering, sondern vor allem entlang der Bahn, wo viele Durstige und Hungrige wandern.

FW: Zum jetzigen Zeitpunkt kann ich nur sehr allgemein etwas dazu sagen. Ich glaube, dass wir ein gutes Angebot haben werden. Wenn das

gelingt, werden auch andere Lokale aufmachen. Wenn die touristische Infrastruktur fehlt, gibt es in einem Gebiet nichts zum Festhalten.

WK: Der Semmering war einst mit Ausnahme des Spätherbstes eine Ganzjahresdestination, nicht bloß eine Sommerfrischegegend wie das Salzkammergut. In der Faschingszeit wurden in den Grand Hotels elegante Bälle veranstaltet. Zu Familienfesten an christlichen und jüdischen Feiertagen traf man sich vor allem im Winter, wenn über dem Wiener Becken der Hochnebel lag.

FW: Ich kenne diese klimatische Teilung. Immer wenn ich im Winter durch das Mürztal nach Wien fahre, liegt es komplett im Nebel. Wenn man am Semmering aus dem Tunnel heraus- und beim Kurhaus vorbeikommt, scheint immer die Sonne.

WK: Rechnen Sie mit einer Zunahme von Neugründungen in der Semmering-Rax-Region?

FW: Sicher wird das noch mehr werden. Es gibt am Semmering jetzt schon die Villa Antoinette. Und Herr Haselsteiner hat den Knappenhof in Reichenau gekauft.

WK: Was entlang der Semmeringer Hochstraße noch fehlt, sind Würstel, Kaffee und Kuchen. Und Terrassen mit Aussicht.

FW: Unterschiedliche Lokale sind entscheidend, um sich wohlfühlen. Das hat oberste Priorität. Das wird in den nächsten Jahren kommen wie das Amen im Gebet.

WK: Wird das Grand Semmering ein klassisches Luxushotel sein? Heute scheinen die Leute, die das ganz große Geld haben, eher Chalets in St. Moritz oder Kitzbühel zu besitzen.

FW: Aber auf diejenigen, die das große Geld haben, habe ich es auch nicht abgesehen. Wenn ich gewohnt bin, in St. Moritz skizufahren, wird mir der Hirschenkogel nicht reichen. Ich sehe den Semmering als neue Art von Destination. St. Moritz oder Saas-Fee sind für uns keine Vorbilder. Aber noch tue ich mir schwer, das auszudrücken, was hier einmal sein wird. Zum Spektrum der Erlebnisse gehören auch Golf, Tennis und natürlich die Kultur.

WK: Ein Asset der Semmering-Hotels ist ihre Lage. Die Erbauer haben sie sehr präzise in die Landschaft gesetzt. Und mit großen Fenstern die Landschaft in die Innenräume geholt.

FW: Ich bin mir ganz sicher, dass die Leute, die um 1910 die Hotels gebaut haben, alles richtig

gemacht haben. Die wussten, wo und wie ein Hotel stehen muss. Diese Qualität ist heute noch auf einem hohen Level vorhanden, man muss also nicht bei Null starten.

Konfliktthema »Waldbad«

WK: Ist das im Tourismus-Marketing beliebte Wort »Vintage« ein Begriff, der noch zukunfts-fähig ist oder ist er bereits wieder altmodisch geworden?

FW: Naja. Das wird wohl Teil unseres Ambientes sein, aber ich würde niemals ein Hotel daran aufhängen.

WK: Andersherum gefragt: Wie viel Gegenwart mit zeitgenössischer Gestaltung und Design wird das Kurhaus benötigen? Ich glaube, man muss gegen die in dieser Gegend dominierende Rückbezüglichkeit ankämpfen.

FW: Ja, denn sonst habe ich nur Rückbezüglichkeit. Deshalb wäre es falsch, ein neu eröffnendes Hotel im Vintage-Stil einzurichten. Man muss nach vorne schauen.

WK: Wie ist das bei Anbauten oder Neubauten? Es geht ja um mehr, als historische Gebäude zu restaurieren.

FW: Wir haben Ideen für eine Erweiterung. Aber die hohen Auflagen haben mich ein bisschen schockiert. Bis jetzt habe ich oft mit dem Denkmalamt gebaut und das lief immer gut. Deshalb habe ich gedacht, dass eine Unterschutzstellung durch das Denkmalamt das Maximum ist. Aber hier geht es auch um Landschaftsbezüge und das UNESCO-Weltkulturerbe.

WK: Aber nicht allen ist bewusst, dass ausschließlich die schmale Bahntrasse die Kernzone des Welterbes darstellt, also das, was in Wien oder Graz die Altstadt ist. Alles andere gilt entlang der Semmeringbahn als Pufferzone und touristisches Ergänzungsgebiet. Dafür wurden Regeln für den Schutz vorgeschlagen, doch diese haben nicht Gesetzesrang. Natürlich soll man mit diesen Empfehlungen verantwortungsvoll umgehen. Denn es gilt zu verhindern, dass Spekulations-Architektur irgendwo hingeknallt wird. Interessanterweise erleben Sie das als Überreglementierung.

FW: Wir sind gerade im Verfahren drinnen und bekommen tatkräftiger Unterstützung vom Land Niederösterreich. So ist das auch im Umgang mit dem Welterbe und ICOMOS. Oder bei der Konfrontation mit dem Naturschutzbeauftragten.

WK: In den Medien wurde kommuniziert, dass sie am Hang hinter dem Hotelriegel ein »Waldbad« errichten wollen, das offenbar den Blick auf den unter Denkmalschutz stehenden Hotelbau von 1906 kaum beeinträchtigen würde.

FW: Das Waldbad gibt es nicht mehr. Eine mögliche Alternative ist der ehemalige Standort der Villa Meran, die auf allen historischen Ansichten in der Nähe des Kurhauses zu sehen ist. Wir werden uns wohl dazu entschließen müssen, einen Neubau zu errichten, der auf den ersten Blick nicht wie ein Neubau aussieht.

WK: Also defensive Architektur?

FW: In gewissem Sinn wird die Haltung defensiv sein. Es wird eine Mischung werden, aber noch ist das Waldbad in Entwicklung. Man wird es sicher sehen können. Ich glaube nicht, dass ein solches Gebäude hinter Bäumen versteckt werden muss. Die Umgebung ist ja vollkommen verwaldet. Der ganze Semmering und die umliegenden Regionen wirken so, als seien sie wieder vom Wald in Besitz genommen worden. Deshalb müsste man neue Gebäude extra freistellen. Doch wenn ich einen Baum umschlage, werde ich angreifbar. Aber ich werde es trotzdem machen.

WK: Der älteste historische Ortsteil umfasst das Südbahnhotel und Villen, die in dessen Nähe vor und um 1900 errichtet wurden. Für die Gäste wurde eine eigene Bahnstation errichtet, die Haltestelle Wolfsbergkogel. Die liegt nur wenige Minuten vom Kurhaus entfernt. Glauben, dass dieser »Original-Semmering« mit der Bahnhaltestelle wieder aufgewertet werden wird?

FW: Ja, das sollte er. Uns würde es entgegenkommen, wenn die Station Wolfsbergkogel wieder aufgewertet wird. Aber das ist Sache der ÖBB. Dabei geht es nicht nur um das Berücksichtigen technischer Erfordernisse, eine erneuerte Haltestelle sollte auch gut aussehen.

WK: Wird man im Grand Semmering auch E-Bikes mieten können? Wird man Teil eines Rufbus-Systems sein?

FW: Es kommt einfach darauf an, wie attraktiv das zur Verfügung stehende Verkehrsmittel ist. Wenn es alle nutzen wollen, wird es auch Vermieter geben. Heute sind die Verbindungen abenteuerlich. Wir waren unlängst in Gloggnitz und haben ein Taxi bestellt. Doch der Taxifahrer hat am Telefon darauf bestanden, dass wir um 22 Uhr beim Ausgang des Restaurants sein müssen, weil er danach nicht mehr fährt. Er war nicht

umzustimmen, war aber der einzige örtliche Taxifahrer. Es wird sicher schwierig werden, das Verkehrsangebot besser zu organisieren. Noch sind die Leute einfach nicht auf Gäste ausgerichtet. Aber das wird sich ändern müssen, sonst kann nichts weitergehen.

(Juli 2021)



Christian Zeller Immobilienunternehmer, Eigentümer des Südbahnhotels Semmering

Im Oktober 2021 erwarb die Christian Zeller Privatstiftung das Südbahnhotel vom deutschen Eigentümer, der in den vergangenen vierzig Jahren des Leerstands wichtige Restaurierungen durchführen ließ. Zeller, dessen Vater aus dem Oberen Mürztal stammt, ist Immobilienunternehmer mit Sitz in Wien. Als Kultursponsor unterstützt er u.a. das Burgtheater, die Wiener Staatsoper, die Universität für Musik und darstellende Kunst Wien (mdw) und die Neuberger Kulturtag. Der künftige Nutzungsmix des Südbahnhotels wird bis 2023 festgelegt.

Die Kaufentscheidung

Wolfgang Kos [WK]: Was waren für Sie die Gründe dafür, sich so schnell für den Erwerb des Südbahnhotels zu entscheiden?

Christian Zeller [CZ]: Vor allem meine Faszination für das Gebäude. Die Entwicklung des Südbahnhotels hatte ich vor der Kaufentscheidung nicht im Detail verfolgt. Ich habe das Gebäude gesehen, habe seine Energie gespürt und mir gedacht, das muss man wieder zum Leben erwecken.

WK: Welche Rolle spielten wirtschaftliche Aspekte? Wie weit war der Kauf ein Risiko, werden doch die Sanierungskosten sehr hoch sein? Denn erst nach einem tiefgreifenden Umbau wird das Südbahnhotel wieder voll funktionieren können.

CZ: Da kommt mir natürlich meine lange Erfahrung im Immobilienbereich zugute. So konnte ich sehr rasch einschätzen und feststellen, dass die Substanz grundsätzlich in Ordnung ist. Der Keller ist trocken, das Dach ist dicht. Das sind die Hauptkriterien für die Beurteilung der Substanz. Klar war von Anfang an, dass das Bundesdenkmalamt miteinzubeziehen ist und dass ich mit diesem bestens zusammenarbeiten möchte.

WK: Sind Sie gewohnt, instinktiv und schnell zu entscheiden?

CZ: Ja genau. Sofort war mir klar, dass dieses Gebäude großartig ist und dass man es wieder instandsetzen kann.

WK: Was wäre, wenn ein ähnlich faszinierendes Grandhotel zum Beispiel in Mönichkirchen am Wechsel stehen würde? Anders gefragt: War der Standort Semmering entscheidend, weil man dort Signale spürt, dass es wieder aufwärts geht?

CZ: Der Standort war nicht der entscheidende Beweggrund, sondern die Faszination, die dieses Hotel spontan auf mich ausübte. Das Land Niederösterreich hat über seine Wirtschaftsagentur ecoplus schon eine Woche, nachdem ich das Objekt angeschaut habe, mit mir Kontakt aufgenommen.

Persönliche Beziehungen zum Semmeringgebiet

WK: Welche Bedeutung hatte es, dass Ihnen die Region von Kindheit an vertraut ist?

CZ: In meiner Kindheit und Jugendzeit sind wir noch über die Bundesstraße über den Semmering gefahren, wenn wir nach Mürzsteg wollten.

Die Region ist mir bestens bekannt, vor allem die steirische Seite. Schon seit langem wundere ich mich, warum diese Gegend nicht stärker aufgewertet wird.

WK: Machten Sie als Sportler persönliche Erfahrungen mit der Gegend, ob als Tourengerher, Wanderer oder Mountainbiker?

CZ: Der Semmering war natürlich Ziel Nummer Eins, wenn wir früher am Wochenende alpin skigefahren sind oder Touren gemacht haben. Ich war oft auf der Rax und auf der Veitsch. In den letzten zehn Jahren sind wir nicht mehr auf den Semmering gefahren

WK: Wieso?

CZ: Das Skigebiet wurde primär zu einem Billigskigebiet, auch das gastronomische Angebot ging zurück. Was schade ist, weil großes Potenzial vorhanden wäre.

WK: Sie unterstützen auch das Skigebiet Niederalpl, das in der Nähe liegt, 20 Kilometer ab Mürzzuschlag. Es wurde vor kurzem mit einem Kinderschwerpunkt auf neue Beine gestellt. Spielte für Ihr Engagement eine Rolle, dass Sie aus der Gegend sind?

CZ: Zum einen fand ich das familienfreundliche Angebot gut, zum anderen besteht eine sehr lange Freundschaft mit der Eigentümerin des Appelhofs, einem Kinderhotel in Mürzsteg, der Heimatgemeinde meines Vaters. Der Betrieb des Kinderhotels ist mit dem Skigebiet Niederalpl eng verbunden. Deshalb haben wir darüber nachgedacht, wie wir das Skigebiet wieder stärker beleben könnten. Es befindet es sich in der Eigentümerschaft von drei Partnern, die großes Interesse an der Region haben: Das sind die Skischule, das Hotel und ein größerer regionaler Betrieb.

WK: Wie viele Lifte gibt es dort?

CZ: Einen typischen Kinderlift und dann noch vier weitere. Das Gebiet ist relativ klein, aber für ein Familienskigebiet ist das ausreichend. Teil des Konzepts war, dass nur die Eltern Liftkarten zahlen, während die Kinder bis zum fünfzehnten Lebensjahr gratis fahren. Familien mit kleinen Kindern benötigen ein übersichtliches Skigebiet. Zudem liegt das Niederalpl circa 1400 Meter hoch und ist schneesicher. Trotz der wenigen Lifte finden sich Pisten in allen Schwierigkeitsgraden.

Neue Chancen für den Semmering

WK: Welche Rolle spielt für Ihren Einstieg, dass die Semmeringbahn zum UNESCO-Weltkulturerbe erklärt wurde? Eine Begründung für die Aufnahme in die Welterbeliste lautet, dass mit der Inbetriebnahme der Ghegabahn im Jahr 1854 eine weltbedeutende Techniklandschaft entstanden ist und sich im nächsten Schritt daraus auch eine ebenso einzigartige touristische Kulturlandschaft entwickelt hat. Es ist höchste Zeit, die Zugkraft der Bahn wieder für den Fremdenverkehr zu nutzen und neue Produkte zu entwickeln.

CZ: Ja, unbedingt. Es tut sich jetzt schon unheimlich viel. Man spürt, dass immer mehr Menschen von dieser Landschaft angezogen werden und dass ganz generell das Interesse für Ausflüge in die Natur und für die Sommerfrische zunehmen. Das wird auf die Zukunft des Semmerings entscheidenden Einfluss haben.

WK: Ich erfuhr, dass auch im Mürztal die Nachfrage nach Quartieren kontinuierlich zunimmt, was vor allem auf das nach 100 Jahren wieder entfachte Interesse des Wiener Publikums zurückzuführen sei.

CZ: Es sind nicht nur Wiener. Im gesamten Voralpengebiet ist ein gestiegenes Interesse zu spüren, von Mariazell bis zum Semmering. Das hat auch etwas mit einem verstärkten historischen Bewusstsein und der Nähe zu den Ballungszentren zu tun.

WK: Ein Hauptgrund für diese Studie ergab sich daraus, dass mit der Verlagerung des Fern- und Güterverkehrs in den Basistunnel auf der historischen Eisenbahntrasse ab 2030 erstmals auch Panoramafahrten möglich sein werden. Das hat aber nur dann Erfolgchancen, wenn bis dahin eine adäquate touristische Infrastruktur vorhanden ist.

CZ: Davon gehe ich aus. Sicher wird das neue Südbahnhotel ein Leitbetrieb für den Ort und die gesamte Semmeringregion sein, ziemlich sicher sogar »der« Leitbetrieb.

WK: Mit dem Comeback des Kurhauses Semmering wären es schon zwei.

CZ: Ja, die Entwicklung dieser Region erfordert mehrere starke Player. Darüber hinaus geht es auch um eine Regionalentwicklung. Und da ist natürlich auch die Semmeringbahn eine wesentliche Säule. Das ganze System wird sich

wirtschaftlich nur dann erfolgreich entwickeln können, wenn es nicht monokausal und eindimensional betrieben wird. Denn auch das Neue muss authentisch sein und soll im besten Fall aus der Stärke der Region selbst kommen, nach dem Motto »Zukunft braucht Herkunft«. Das heißt, man muss bei der großen Zeit des Semmerings anknüpfen.

Mein Partner Josef Wildburger verwendet dafür den Fachbegriff »systemische Masterplanung«. Man muss den Gesellschaftswandel, die Wirtschaftstrends und die ökologische Entwicklung gemeinsam betrachten. Es wird also nicht genügen, nur schöne Hotels zu schaffen, es muss auch ein neues, überzeugendes Konzept dazu geben. Die lokale Politik muss ebenso mitmachen wie die gesamte Bevölkerung.

WK: Was erwarten Sie von einer verbesserten Zusammenarbeit der Bundesländer Niederösterreich und Steiermark, wenn die geplante gemeinsame Welterberegion ihre Arbeit aufnimmt?

CZ: Es geht um das Wohl der gemeinsamen Region Semmering, nicht um die Frage Niederösterreich oder Steiermark. Das gilt auch für die Kultur. Jemand, der ins Südbahnhotel zu einer Kulturveranstaltung kommt, kann auch nach Neuberg weiterfahren und dort erstklassige Konzerte erleben. Davon werden beide Bundesländer profitieren.

WK: Es wird in der Region gerne von neuen Mobilitätskonzepten gesprochen. Doch heute endet die ÖV-Infrastruktur auf dem Semmeringpass. Der Linienbus aus Gloggnitz hat an der Landesgrenze Endstation und fährt nicht bis Mürzzuschlag weiter. Auf dem Preiner Gscheid gibt es zwei Parkplätze, einer liegt in Niederösterreich, einer in der Steiermark. Bei einem zahlt man Parkgebühren, beim anderen nicht.

CZ: Ein taugliches Mobilitätskonzept darf an der Landesgrenze nicht Halt machen.

WK: Sind Sie optimistisch, dass es solche Kuriositäten in fünf Jahren nicht mehr geben wird und sich das Problembewusstsein der Akteure verbessern kann?

CZ: Da bin ich sehr optimistisch. Würde ich das nicht sein, hätte ich das Südbahnhotel nicht gekauft.

WK: Fachleute sagen, dass ein funktionierender Kurort zwei gute Hotels braucht, weil die Gäste ja

gerne Vergleiche anstellen.

CZ: Und die Gäste flanieren auch gerne von einem zum anderen.

Kultur und Gastronomie

WK: Dass das Südbahnhotel ein Juwel ist, wissen inzwischen viele Leute, die die Innenräume bei Kulturveranstaltungen kennen lernen konnten.

CZ: Ja, das kulturelle Angebot in der Region wird seit vielen Jahren gut angenommen. In Zukunft wird es im Südbahnhotel mindestens zwei Restaurants geben, die allen Besuchern offenstehen werden.

Ich kenne die historischen Fotos aus den 30er-Jahren, auf denen man hunderte Gäste auf den Hotelterrassen sieht. Daran schließt eine Idee an, die wir bald umsetzen wollen. Eines der ersten Dinge wird sein, die Beispielbarkeit der Terrassen zu reaktivieren, um auch während der Zeit der Planung und des Umbaus das Haus geöffnet halten zu können.

WK: Von Kandidaten, die das Hotel betreiben wollen, werden Sie wahrscheinlich detaillierte Konzepte verlangen?

CZ: Unser Projekt steht auf drei Beinen. So wie es bereits eine eigene Kulturgesellschaft gibt, wird auch der Hotelbetrieb in eine Gesellschaft ausgelagert. Wir sehen uns als Immobiliengesellschaft dafür verantwortlich, die Sanierung zu finanzieren und die Revitalisierung des Gebäudes voranzubringen. Interessenten werden wir in erste Konzeptüberlegungen einbinden. Bis Sommer wird in Zusammenarbeit mit Architekten ein Konzept für den Umbau und die Revitalisierung des Hoteltrakts vorliegen. Wir werden auch mögliche Betreiber einladen und schauen, wer zu uns passen könnte.

WK: Ich habe im Internet ausführliche Informationen über Ihre vielfältigen Kultur-Sponsorings gefunden. Darüber steht: Christian Zeller Privatstiftung.

CZ: Christian Zeller Privatstiftung ist die Trägerorganisation, alle operativen Gesellschaften der Christian Zeller Group laufen im Hintergrund.

WK: Wie passen die Pläne für den Semmering zu Ihren bestehenden Sponsoring-Schwerpunkten?

CZ: Die Erfahrungen mit dem bisherigen Kultursponsoring helfen mir beim Brainstorming. Für die Programmgestaltung im Südbahnhotel werden Ingrid Skovhus und Stefan Wollmann

verantwortlich sein. Es zeichnet sich bereits jetzt die Zusammenarbeit mit den klassischen Häusern, zum Beispiel dem Burgtheater und der Volksoper ab. Bundestheaterchef Christian Kircher wünscht sich von seinen Häusern verstärkte Präsenz in den Bundesländern.

WK: Kleinere Produktionen im Südbahnhotel wären für die Bundestheater kostengünstiger als Österreich-Tourneen großer Inszenierungen.

CZ: Richtig. Die Direktorin der Volksoper, Lotte de Beer, ist begeistert von der Spielstätte Südbahnhotel. Eine ganz wichtige Säule ist für uns die Universität für Musik und darstellende Kunst in Wien. Deren Vizerektor Johannes Meissl wird die erfolgreichen Aktivitäten der Internationalen Sommerakademie im Semmeringgebiet fortsetzen. Wir haben also ein Riesenpotential an hochtalentierten jungen Künstlern. Auch das Schauspiel ist für unser Programm wichtig. Mit Maria Happel, die seit kurzem Intendantin der Festspiele Reichenau ist, bin ich in gutem Kontakt.

WK: Kurz noch zu den von Ihnen gesponserten Neuberger Kulturtagen. Diese werden einerseits von Stammgästen und Langzeitfans besucht, andererseits hört man auch Kritik an einer zu konventionellen Programmierung. Auch die steirische Seite braucht starke Kulturimpulse, nicht nur die niederösterreichische mit ihren relativ großen Sommerfestivals.

CZ: Der Semmering und die angrenzende steirische Region kann eine Win-Win-Situation für alle Beteiligten sein. Wir haben ja in Neuberg schon in den letzten Jahren damit begonnen, die jungen Gewinner des Talentwettbewerbs der Musikuniversität einzubeziehen.

Zukunft in drei Schritten

WK: Welchen Nutzungsmix kann man beim Südbahnhotel erwarten? Ich nenne einige Funktionen, die in den letzten Jahren, als die Suche nach einem Käufer noch offen war, genannt wurden: Hotel, Gastronomie, Kulturveranstaltungen, Wellness, Seminare und vielleicht auch kleinere Tagungen. Was müsste gut laufen, damit das Ganze aus Ihrer Sicht ein Erfolg werden kann? Es gibt ja das bekannte Problem, dass die geringe Zahl der Zimmer im Südbahnhotel einen wirtschaftlich sinnvollen Betrieb als Grandhotel nicht zulässt, nachdem vor rund vierzig Jahren so viele als Appartements herausverkauft worden sind.

CZ: Wir rechnen allein für unsere Veranstaltungen, die zumeist an den Wochenenden stattfinden werden, mit einigen hundert Besuchern. Ab 2025 werden im Südbahnhotel etwa 100 Zimmer für Nächtigungen zur Verfügung stehen.

WK: Das Wichtigste am Südbahnhotel ist das imposante Erscheinungsbild. Zu den kunsthistorischen Qualitäten gehören neben dem burgartigen Monumentalbau von 1904 auch die modernen Einbauten von Otto Schönthal aus den frühen 30er-Jahren. Damals entstanden ein neues Foyer und vor allem das heute so geschätzte, aber sanierungsbedürftige Schwimmbad. Wollen Sie auch an diese Zeitschicht anknüpfen?

CZ: Mit Unterstützung des Bundesdenkmalamtes wird die Revitalisierung behutsam und in Anbindung an die jeweilige Architekturepoche umgesetzt werden.

(Jänner 2022)



Stefan Wollmann Kulturmanager, Geschäftsführer Südbahn- hotel Kultur GmbH

Nach einem Studium der Volkswirtschaft und Mitarbeit im Familienunternehmen leitete Wollmann von 1997 bis 2011 das Marketing der Wiener Festwochen. Ab 2012 nahm er diese Position bei den Berliner Festspielen ein und verantwortete ab 2017 das Marketing für den Pierre Boulez Saal in Berlin. Wollmann gehört zum Leitungsteam des Festivals „Literatur im Nebel“ in Heidenreichstein. Seit Januar 2022 ist er Co-Geschäftsführer der neuen „Südbahnhotel Kultur GmbH“. Im Sommer 2022 begannen er und die künstlerische Leiterin Ingrid Skovhus mit der Programmierung eines ganzjährigen Veranstaltungsprogramms.

Ein tragfähiger Mythos

Wolfgang Kos [WK]: Auf welche Bilder und Eindrücke können Sie zurückgreifen, wenn der Semmering ab sofort zum Zentrum Ihrer Tätigkeit wird?

Stefan Wollmann [SW]: Auf Skiausflüge in meiner Kindheit und Jugend. Öfter war ich in Lackenhof am Ötscher, einmal mit dem genialen Skifahrer Arik Brauer und seiner Familie. Dann sind die niederösterreichischen Alpen bei mir in Vergessenheit geraten. Durch Skitouren und Wanderungen mit Freunden habe ich das Gebiet inzwischen wieder schätzen gelernt.

WK: Gehen Sie auch auf die Rax?

SW: Eher auf die Schneealpe und den Unterberg, die mir besser vertraut sind und wo ich nicht nur einen Weg hinauf kenne, sondern mehrere. Aber ganz fremd ist mir das Semmeringgebiet nicht, so finde ich das Knofelebenhaus bei Reichenau besonders schön.

WK: Dass am Semmering berühmte Hotels zu Ruinen zu verfallen drohten, haben Sie wahrscheinlich registriert?

SW: Das habe ich mitbekommen. Am lebendigsten in Erinnerung blieb mir das Panhans, weil es am häufigsten in den Medien war und in den 80er- und 90er-Jahren aufgrund der Renovierung eine gewisse Konjunktur hatte. Deren architektonisches Ergebnis hat offenbar dem damaligen Geschmack entsprochen. Heute stellt sich die Frage, ob das Panhans das Zeug hat, wieder zu einem Klassiker zu werden.

WK: Ich habe die These, dass der stabilste Faktor für die Zukunft des Semmerings sein Mythos ist, der über 100 Jahre zurückreicht. Selbst in den schlechtesten Zeiten hat man in Wien nie aufgehört, sich für den Semmering zu interessieren.

SW: Der Grund besteht wohl darin, dass es in der Geschichte des Semmerings so viele Aspekte gibt. Einerseits beruht sie auf der technischen Revolution der Semmeringbahn, weshalb sie ja nicht umsonst Weltkulturerbe ist und bis heute fasziniert. Andererseits haben sich dort besonders viele Künstler und Intellektuelle versammelt. Auf all das bezieht sich dieser Mythos. Ich denke, dass diese Kombination heute auf ganz erstaunliche Weise wieder entsteht.

WK: Besteht momentan nicht die Gefahr, dass sich alles auf den Ort Semmering konzentriert? Der Begriff Semmering meint das ganze Gebiet.

SW: Nein, da sehe ich keine Gefahr. Dafür ist Reichenau zu stark und es gibt zu viele wirklich gute Kulturinitiativen im Umkreis von wenigen Kilometern. Ich habe das Gefühl, dass die Konsultation, die zur Hochblüte des Semmeringgebiets beigetragen und einige Jahrzehnte angehalten hat, sich jetzt auf erstaunliche Art und Weise in abgewandelter Form wieder ergeben kann.

Das Hotel wird seinen Zauber behalten

WK: Ich glaube, dass dazu auch das erst spät, nämlich gegen Ende des 20. Jahrhunderts einsetzende Fach- und Publikumsinteresse für die historische Hotel- und Villenarchitektur beigetragen hat. So sind in den letzten 20 Jahren in Reichenau und am Semmering ungewöhnlich viele Gebäude unter Denkmalschutz gestellt worden. So hört man, dass sich der niederösterreichische Denkmalschutz-Beauftragte momentan mit besonderer Sorgfalt mit dem Südbahnhotel befasst.

SW: Das stimmt. Es handelt sich um einen doppelten Gewinn: Erstens wurde das Haus unter Denkmalschutz gestellt, weshalb es in seiner historischen Form erhalten wird. Und zweitens ist erfreulich, dass sich das Südbahnhotel in einem sehr guten Zustand befindet. Christian Zeller, der neue Eigentümer, hat sofort gesagt, dass er nach Möglichkeit wenig ändern will.

WK: Das würde bedeuten, dass es künftig drei relevante Zeitschichten geben wird: Die um 1900 erfolgte Erweiterung zum prachtvollen Hotelriesen, wie wir ihn heute kennen. Dann die Um- und Zubauten der 30er-Jahre, die eine der wenigen bedeutenden Modernisierungen in der Semmeringregion darstellen. Und schließlich das, was nach 90 Jahren Stillstand von nun an entsteht und wofür es eine qualitative Verpflichtung für Architektur und Innendesign gibt. Dafür müssten Spitzenleute mit den Planungen beauftragt werden.

SW: Das ist die Absicht. Wir sind in der Phase, in der Architekten eingeladen werden, Konzepte zu präsentieren.

WK: Ist an einen Architekturwettbewerb oder Expertenberatung in einem weiteren Sinn gedacht?

SW: Das weiß ich noch nicht. Christian Zeller setzt auf Qualitätstourismus. Nicht zuletzt deshalb wird das Haus seinen Zauber behalten. Schon

bisher kommt das Publikum um diese außergewöhnliche Architektur und Atmosphäre einatmen zu können.

WK: Wenn man mit Leuten, die noch nie im Südbahnhotel waren, aus den Fenstern schaut, sind alle vom Zusammenspiel von Innen und Außen begeistert. Die Fenster sind ja wie Bilderahmen. Eine solche Situation gibt es in Österreich kein zweites Mal. Ähnlich ist es beim Hotel Waldhaus in Sils Maria im Engadin, das auch auf einem Hügel steht.

SW: Das Waldhaus kenne ich leider nur von Fotos, aber es ist eines unserer Vorbilder.

WK: Dort gab es übrigens nie eine Krise mit Brüchen. Seit der Eröffnung im Jahr 1908 befindet sich das Haus in Familienbesitz, zurzeit wird es von der fünften Generation geleitet.

SW: Und es gibt dort auch ein sehr gutes Kulturprogramm. Auch das kann ein Vorbild für uns sein.

WK: Wir haben uns vor vielen Jahren in der Nebensaison einmal ein kleines Zimmer im Turm des Waldhauses geleistet. Nie zuvor verstand ich so gut, dass es nicht die Gästezimmer sind, die ein Hotel ausmachen, sondern die Gemeinschaftsräume. Damals fiel mir auch das perfekte Shuttlesystem auf, mit dem die Waldhaus-Gäste zu allen Tageszeiten zu Skigebieten und sonstigen Orten gebracht wurden.

SW: Das wollen wir zwischen Hotel und Bahnhof Semmering auch anbieten, vorerst für die Besucher der Kulturveranstaltungen. Vielleicht im Dreieck mit dem Kurhaus. Da wird man sich zusamm tun. Die Gemeinde Semmering beachtet meines Wissens, ein neues Verkehrskonzept zu entwickeln.

Das Fehlen von Lokalen als Chance

WK: Waren Sie überrascht, als Sie feststellten, dass man im Ein-Kilometer-Radius rund um das Südbahnhotel weder einen Kaffee trinken noch ein paar Würstel oder eine Torte bestellen kann? Heute stellt gerade das wertvolle historische Viertel des Semmerings eine gastronomische Wüste dar.

SW: Im ersten Moment fragt man sich schon, wie so etwas sein kann. Im zweiten Moment wird klar, dass die Hotels einst sehr darauf geachtet haben, jeden Kaffee und jede Torte selbst zu verkaufen. In unserem eigenen Interesse muss

ich sagen, dass auch für uns das Anbieten von Gastronomie wichtig sein wird.

WK: Da fällt mir das Hotel auf dem Wiener Kahlenberg ein. Auch dort saßen einmal hunderte Leute auf der Terrasse, wie wir das auch von den Terrassen der Semmeringer Hotels kennen.

SW: Ja, und auch das Hotel-Restaurant auf dem Kahlenberg war immer wieder pleiteträchtig. Welche Pläne mit Seil- und Zahnradbahnen hat es dort nicht gegeben!

Die gastronomisch unbefriedigende Situation am Semmering kann man als Problem, aber auch als Chance begreifen, wenn wir sagen, dass unser Programm für das Südbahnhotel ein Komplettprogramm sein wird.

Wir wollen das Publikum dafür begeistern, nicht nur für jeweils eine Veranstaltung oder einen Tag zu kommen, sondern gleich für mehrere Tage. Deshalb werden wir das Kulturprogramm so bauen, dass sich die Veranstaltungen ineinander verzahnen und man auch zu bestimmten Themen in die Tiefe gehen kann.

WK: Können Sie bereits Beispiele nennen?

SW: Eines von vielen Angeboten könnte lauten, dass man sich im Südbahnhotel mit den Werken einzelner Komponisten oder Autoren befassen kann. Oder, dass Autoren für ein längeres Wochenende zu Gast sind. Sicher wird man Programme für unterschiedliche Gruppen entwerfen müssen, einerseits für jene Generation, die heute das typische Kulturpublikum stellt, andererseits auch für Familien mit Kindern. Und wir wollen die vielen Freizeit-Möglichkeiten, die es am Semmering gibt, mitdenken und einbauen. Denn diese Kombinationen waren es ja, die von Anfang an funktioniert haben: Golf, Winter- und Sommersport wie Radfahren und Wandern. Das lässt sich am Semmering mit Kulinarik und Kultur kombinieren.

Auch aktuelle Fragen aufgreifen

Was wir uns vornehmen, kann Verschiedenes sein: Erstklassige Konzerte, Liederabende, Kammermusik. Szenische Produktionen wird es ebenso geben wie Tanz und bildende Kunst. Das Südbahnhotel verlangt fast danach, Artists in Residence einzuladen, um mit ihnen Personalien zu machen. Das soll auch mit Formaten kombiniert sein, von denen man Neues lernen kann, man soll sich mit Expertinnen und Experten austauschen können, oder tiefere Einblicke in

bestimmte Schaffensperioden, Denkrichtungen oder in die Arbeit einzelner Künstler bekommen.

WK: Das klingt, als wäre die oft gestellte Frage, ob Historisches oder Heutiges stattfinden soll, eine Scheinfrage.

SW: Genau. Nur ein Beispiel, egal, wann wir das machen werden: Ein Zyklus wird davon ausgehen, dass der Semmering ein Ort des technischen Aufbruchs war, beginnend mit der ersten Gebirgsbahn der Welt. Das war eine abenteuerliche Unternehmung, zu der mir Christoph Ransmayrs Buch über die österreichische Nordpol-Expedition einfällt. Die Besatzung der Admiral Tegethoff bestand aus Matrosen aus Istrien und Kroatien. Hier entsteht ein Bezug zur Semmeringbahn, für deren Errichtung ja auch Arbeiter aus Italien und Kroatien geholt worden sind. Das war ein paar Jahrzehnte vorher.

WK: Die Kultur, die in den letzten zwei, drei Jahrzehnten mit großem Erfolg in Reichenau oder am Semmering angeboten wurde, war von Theater, Lesungen, Musik und ein bisschen Kabarett bestimmt. Entscheidender als die Inhalte war die Beliebtheit der Rezipienten. Völlig gefehlt haben bildende Kunst, neue Theaterformen, Vorträge oder Diskussionen zu Zeitfragen. Auch den Themenkreis Architektur vermisst man. Vielleicht wurde unterschätzt, für wie viel Diverses sich kulturell offene Menschen interessieren können.

SW: Was schade ist. Ich greife Ihr Stichwort Architektur auf, weil es nach wie vor spannend ist, hinauszugehen, um zu Fuß die Baustile am Semmering oder in Reichenau zu erkunden. Der Semmering war zu seiner Glanzzeit ein Treffpunkt für die Avantgarde. Diese Aufbruchsstimmung erleben wir auch jetzt. Die Probleme, vor denen die Welt stand, als sich Freud und Schnitzler am Semmering aufgehalten haben, waren ähnlich groß wie die, die uns jetzt beschäftigen. Warum soll man das nicht aufgreifen und Diskurse und Symposien veranstalten, die sich mit Zukunftsfragen beschäftigen?

WK: Sie organisieren ja auch das jährliche Festival »Literatur im Nebel« im Waldviertel. Haben Sie dort ähnliche Zielvorstellungen?

SW: Natürlich. Wir haben letztes Jahr den chinesischen Autor Liao Yiwu präsentiert. Er lebt in Berlin im Exil und war inhaftiert, weil er das Gedicht »Massaker« über das Massaker am Tian'anmen Platz geschrieben hat. Volker Stanzel, ehemaliger Deutscher Botschafter in China, hat in seinem Vortrag auch über die jetzige Situ-

ation in China berichtet. Das Publikum fand es spannend, einen bedeutenden Autor und seine Literatur im Blickwinkel der aktuellen politischen Situation zu erleben.

WK: Darf man erwarten, dass Sie ein eher progressives Auge auf jene Themen werfen werden, die den neuen Eigentümer des Südbahnhotels beschäftigen werden? Zum Beispiel: Welche baukünstlerischen Positionen sollen bei Umbau und Erweiterung einbezogen werden? Welche ästhetischen Konzepte passen zu den funktionalen Erfordernissen?

SW: Ich selber bin kein Architekt, ich bin interessierter Laie und habe miterlebt, wie spannend Architekturdiskussionen und das Sprechen und Denken über Architektur sein können. So habe ich mit Dietmar Steiner vom Architekturzentrum Wien viele Jahre lang enger zu tun gehabt. Er hat prägende Formate entwickelt und richtungsweisende Vortragende eingeladen. Architektur als Kunstform ist gleichberechtigt.

WK: Eines von Dietmar Steiners frühen Büchern hat den Titel »Häuser im Alpenraum«. Als es 1983 erschien, war die Kritik an einem rücksichtslosen Modernismus auch im Bauen im Gebirge ebenso aktuell wie am Reglementierungswahn, angeblich typische alpine Dachformen und Dachneigungen detailliert vorzuschreiben. Das ist immer noch ein Riesenthema, nicht nur in Österreich. Deshalb wären Vergleiche mit ähnlichen Alpenregionen hilfreich.

SW: Mich würde der Vergleich zu Lech am Arlberg interessieren und die Frage, wie man in beengten alpinen Orten mit Flächenverbrauch und Raumreserven umgeht.

WK: Der Semmering hat das »Glück« gehabt, dass es hier von den 60er- bis in die 90er-Jahre keinen nennenswerten Investitionsdruck gegeben hat. Niemand wollte bauen. Wenn man sich die damals boomenden Tourismuszentren wie Saalbach oder das Zillertal anschaut, die zu gesichtslosen Streusiedlungen verkommen sind, hat man hier dem Lauf der Zeit gewissermaßen ein Schnippchen geschlagen.

SW: Richtig. Und diese so unterschiedlichen Beispiele liegen alle in einem so kleinen Land wie Österreich. Ich finde es mehr als spannend, über solche Fragen nachzudenken. Und wie wird die Ortschaft Semmering, der offenbar eine Konjunktur bevorsteht, mit solchen Fragen umgehen?

Kultur zu allen Jahreszeiten

WK: Sie haben bei wichtigen Kulturinstitutionen wie den Wiener Festwochen oder den Berliner Festspielen federführend als Marketingchef gearbeitet. Ist das jetzt das erste Mal, dass Sie auch programmieren werden?

SW: Das Kulturprogramm des Südbahnhotels wird meine Geschäftspartnerin Ingrid Skovhus gestalten. Ich habe in Wien und Berlin viele Jahre miterlebt, wie Programmgestaltung funktioniert. Man sitzt mit am Tisch, weil man ja immer gefragt wird, wie man Programmideen einschätzt. Wie viele Karten können wir damit verkaufen? Wie groß soll ein Schwerpunkt sein und wie klein dafür ein anderer? In welchem Saal spielen wir was? Wo glauben wir, dass wir das Publikum tatsächlich erreichen können?

WK: Als Alleinstellungsmerkmal kündigt das Südbahnhof an, dass es ganzjährig Kulturveranstaltungen geben wird.

SW: Das Südbahnhof hat bisher nur im Sommer Publikum gehabt, und das ist zu achtzig Prozent das Publikum der Festspiele Reichenau gewesen. Man hat sich am Semmering also nicht allzu sehr um ein eigenes Publikum bemühen müssen. Wir hingegen werden das tun müssen, weil unser Programm nicht nur während einer sommerlichen Festspielsaison läuft.

WK: Der Semmering war immer eine Ganzjahresdestination. Der Sommer war nicht einmal die stärkste Saison.

SW: Ja, und deshalb ist ein ganzjähriges Programm so sinnvoll und erfolgsversprechend. Natürlich mit Schwerpunkten an Wochenenden, Feiertagen und zu den Ferien, aber eben das ganze Jahr hindurch. Die Jahreszeiten haben ihre jeweils eigene Attraktivität.

WK: Und wer Tickets kauft und im Haus oder am Semmering Quartier nimmt, wird wahrscheinlich einen Bonuspreis kriegen?

SW: (lacht) Ja, aber erst, wenn das Südbahnhof ab 2025 als Hotel eröffnet wird. Dann wird es natürlich Kombiangebote geben. In unserem Geschäftsmodell sind solche Dinge selbstverständlich enthalten. Aber jetzt haben wir einmal alle Veranstaltungsräume im Südbahnhof zur Verfügung, können da aus dem Vollen schöpfen und werden auch Formate entwickeln, die mit den räumlichen Möglichkeiten umgehen, die dieses Haus bietet.

Wenn einmal der Hotelbetrieb läuft, werden sich die Veranstaltungen wieder stärker in den Waldhof-Saal verlagern. Aber man wird natürlich auch im Großen Speisesaal Veranstaltungen anbieten.

WK: Es gibt in diesem unübersichtlichen Haus auch kleinere Räume mit Potenzial.

SW: Das ist richtig, aber Veranstaltungen müssen sich auch rechnen. Aber in dem Moment, wo der Hotelgast schon vor Ort ist, kann man auch kleinere Formate anbieten.

WK: Noch gibt es keine speziell für Ausstellungen geeignete Räume. Da sind ja Dinge wie Raumklima und Sicherheit zu berücksichtigen.

SW: Genau, darum muss man sich rechtzeitig kümmern. Denn Ausstellungen transzendieren die Raumsituation. Es gibt zudem auch Außenbereiche, die bespielt werden können. Man kann das Publikum auch auf Rundgänge mitnehmen.

WK: Hätten Herr Zeller und Sie sich auch dann auf dieses Projekt eingelassen, wenn nicht evident gewesen wäre, dass das Land Niederösterreich auf dem Semmering einen dezidierten Kulturschwerpunkt entwickeln und das bisherige Angebot erweitern und inhaltlich neu definieren möchte? Die niederösterreichische Kulturpolitik hofft ja auf ein sogenanntes Leuchtturmprojekt.

SW: Ich kann nur für den Kulturbetrieb sprechen, der in meinem Verantwortungsbereich liegt. Ja, das Südbahnhotel wäre auf jeden Fall interessant gewesen, denn die Magie dieses Ortes ist davon unbeeinflusst, ob das Land Niederösterreich weitere Schwerpunkte setzen möchte. Umso besser, dass es so ist. Das ist ein großes Glück.

Es ist wahrscheinlich kein Zufall, dass auch Landeshauptfrau Johanna Mikl-Leitner das Südbahnhotel als besonders spannenden und entwicklungswürdigen Ort empfindet. So kommt das eine zum anderen. Und die Rückbesinnung auf die Sommerfrische gibt es ja schon seit einiger Zeit. Das Südbahnhotel ist unabhängig von Trends ein attraktiver Ort.

WK: Sind auch Kooperationen mit regionalen Kulturveranstaltern angestrebt?

SW: In jedem Fall! Jede Kultureinrichtung, ob groß oder klein, muss versuchen, ihr eigenes Profil zu entwickeln. Aber für Zusammenarbeit

und Kooperationen sind wir mehr als offen. Es gibt bestehende Kooperationen, die wir fortsetzen wollen, zum Beispiel jene mit der Internationalen Sommerakademie der mdw. Und wir wollen uns natürlich Partner aus den verschiedensten Ecken holen. Vielleicht kann man auch internationale Partnerschaften schließen.

WK: Sie haben im Dezember 2021, unmittelbar nach der Übernahme Ihrer neuen Aufgabe, in einem Interview etwas sehr Ambitioniertes gesagt: Sie wollen schon im März 2022 ein fertiges Programm für 2022 präsentieren.

SW: Man muss sich ja auch gewisse Ziele setzen. Wir arbeiten jedenfalls schon an der Programmplanung, bestimmte Dinge sind fertig. Ich kann nicht sagen, ob wir das gesamte Programm für 2022 auf einmal präsentieren oder in Portionen. Man will ja auch Karten kaufen können.

Als Erstes werden wir die Saalpläne einrichten, um Sitzplätze und die Preisstruktur festlegen zu können. Das wird sich gegenüber dem bisher Gewohnten verändern müssen und flexibler werden. Welche Veranstaltungsformate werden sich zum Beispiel durch das ganze Haus bewegen? Das erfordert genaue Planung, da wird man nicht alles mit einem Fingerschnipp auf einmal haben. Die generelle Devise lautet, lieber etwas weniger machen und das dafür sehr gut.

(Jänner 2022)



Kim Löffler Tourismusunternehmerin am Semmering

Gemeinsam mit ihrem Mann, dem Koch Oliver, führt Kim Löffler das Restaurant und die Hotel-Pension »Der Löffler«. Der seit 1923 im Familienbesitz befindliche Betrieb zählt seit vielen Jahren zu den erfolgreichsten Restaurants am Semmering. Auch im Falstaff 2021 wurde er wieder mit einer Gabel ausgezeichnet. Kim Löffler hat den Betrieb 2019 von ihren Eltern übernommen. Damit ist ein Weiterbestehen gesichert.

Warum wir das Haus weiterführen

Wolfgang Kos [WK]: Die Gemeinde Semmering hat Sie und Ihren Mann als Jungunternehmer ausgezeichnet. Anlass war die Übernahme des elterlichen Betriebs, womit das Fortbestehen einer wichtigen Pension mit einem der wenigen Spitzenrestaurants garantiert ist. Bestand tatsächlich die Gefahr, dass der Löffler zusperrt?
Kim Löffler [KL]: Ja, das war eine Option. Aber mein Herz hat dann doch etwas anderes gesagt. Die Eltern hätten den Betrieb ja nicht ewig führen können. Nach einem langen Arbeitsleben hatten sie den Wunsch zurückzuschalten.

WK: Sie persönlich hatten ursprünglich ja andere Lebenspläne, der Betrieb hätte also verkauft oder verpachtet werden müssen. Warum haben Sie sich mit Ihrem Mann schließlich dafür entschieden, das Haus weiterzuführen?

KL: Weil wir gesehen haben, dass es wieder Zukunftschancen für den Semmering gibt. Das war der ausschlaggebende Grund. Denn die Vorteile der Gegend, die es ja immer gab, können jetzt wieder besser genützt werden.

WK: Welche sind das?

KL: Als Naherholungsgebiet zwischen Wien und Graz ist der Semmering ideal gelegen, aber auch international sind wir mit den Flughäfen in Wien und Graz super angebunden. Und Sommerfrische ist natürlich auch ein großes Thema. In einem hektischen Leben und stressigen Alltag, den jeder mit Arbeit und Familie hat, kann man in kurzer Zeit eine tolle Region erreichen, wo man eine Pause vom Alltag findet. Man setzt sich eine Stunde in das Auto oder in den Zug und ist in einer anderen Welt.

Wir haben in den letzten Jahren auch gemerkt, dass sich die Leute, wenn es unten in der Großstadt so richtig heiß ist, vermehrt nach Abkühlung sehnen und für ein paar Tage, ja sogar Wochen heraufkommen. Manche wollen einfach nur einmal eine Nacht in kühler Luft schlafen.

WK: Haben deshalb im Hochsommer die Buchungen zugenommen?

KL: Die Gäste sind im Juli und August gemischt. Am Wochenende kommen vor allem die Kulturgäste und unter der Woche dominieren die, die gerne in der Natur sind und vor der Hitze flüchten.

Leitbetriebe sind Zugpferde

WK: Welche Rolle spielen neue Leitbetriebe, wenn wie am Semmering so viele Grandhotels, die den Semmering berühmt gemacht haben, seit mehreren Jahrzehnten leergestanden sind? Es herrschte ja sehr lange eine Art Untergangsstimmung.

KL: Ein Leitbetrieb ist immer ein Zugpferd für einen ganzen Ort und die ganze Region. Wenn in einem Hotel ein Ärztekongress stattfindet, naschen alle mit. Es muss große, funktionierende Betriebe geben. Wir waren im ersten Moment geschockt, als das Panhans nach einem erfolgreichen Neustart erneut zugesperrt wurde. Das hat sich dann aber doch nicht ganz so negativ ausgewirkt, wie wir befürchtet haben.

WK: Am Semmering waren es die familiär geführten Mittelbetriebe, die in der Krisenzeit ganz gut über die Runden gekommen sind. Ich denke an das Belvedere, den Wagner und eben den Löffler.

KL: Ja, dabei handelt es sich um Häuser, die sich über all die Jahrzehnte gehalten haben. Aber mit sehr viel Selbsteinsatz und Arbeit, wenn ich an meine Eltern denke und auch an uns. Dieser persönliche Einsatz ist das Um und Auf.

WK: Am Semmering gibt es einen eklatanten Mangel an Betten und Lokalen. Steckt man beim Südbahnhotel, also von hier aus am anderen Ortsende, einen Zirkel in den Ortsplan, kann man kilometerweit weder Würstel noch ein Getränk oder einen Kaffee kriegen. Von hier bis zum Kurhaus müssen Spaziergänger gegen den Durst eine Thermosflasche mitnehmen. Das gilt auch für Breitenstein und Klamm. Wäre es da nicht für junge Unternehmer wie Sie interessant, etwas Zusätzliches zu versuchen?

KL: Mein Mann und ich sprechen oft über solche Dinge und die Gründe für das Problem, weil wir uns klarerweise auch denken, dass das ein unmöglicher Zustand ist. Es gibt drüben im Ortsteil Wolfsbergkogel und entlang des Bahnwanderwegs wirklich nichts. Wahrscheinlich ist es zu schwierig, wenn ein Lokal nicht über das ganze Jahr gleichmäßig ausgelastet ist. Mit Personal tut man sich gegenwärtig auch schwer. Wir denken aber laufend darüber nach, was möglich wäre.

WK: Es müssten wohl Betriebsformen sein, die wie eine Ziehharmonika funktionieren, also mit

Minimal- und Maximalbetrieb in den verschiedenen Jahreszeiten. Auf Schutzhütten steht oft: Geöffnet nur Freitag, Samstag, Sonntag. Vielleicht könnten nur jeweils für einige Zeit betriebene Pop-Up-Lokale, wie sie in Wien boomen, eine Lösung für jeweils ein paar Monate sein.

KL: Ich denke schon, dass sich Lösungen finden werden und Neues entstehen kann. Das hat sicher auch damit zu tun, dass sich mit Florian Weitzer ein erfahrener Hotelier mit dem Kauf des Kurhaus getraut hat, am Semmering zu investieren. Er war schon bei uns und wir haben mit ihm und seinen Planern und Geschäftspartnern einen Kaffee getrunken. Und er fragte auch nach, wie die Dinge bei uns laufen.

»Der Löffler« war immer etwas Besonderes

WK: Er denkt in seinem Konzept durchaus trendy. Aber ich denke, dass auch das Restaurant Löffler immer etwas Besonderes war.

KL: Anfangs gab es gar nicht die Absicht, etwas Spezielles zu sein. Aber meine Eltern haben immer ihre persönliche Note hineingelegt und geschaut, dass alles so ist, wie wir es selber gerne hätten. Vielleicht ist das Spezielle dann automatisch passiert.

WK: Wie ist bei Ihnen die Aufgaben-Aufteilung?

KL: Meistens ist mein Mann in der Küche und ich bin oft im Service. Nachdem wir ein kleiner Familienbetrieb sind, kann man das nicht so genau sagen. Wenn jemand ausfällt, springe ich ein.

WK: Wann kam es zur etwas exzentrisch wirkenden Idee, die Bezeichnung »Hotelpension Löffler« durch »Der Löffler« zu ersetzen?

KL: Das war im Zuge der Übernahme. Mir war wichtig, ein Corporate Design und eine Corporate Identity zu schaffen, um zukunftsorientiert nach Außen aufzutreten. Da habe ich überlegt, was wir eigentlich sind. Denn ein richtiges Hotel, wie man sich das vorstellt, sind wir auf Grund der Größe eigentlich nicht. Aber doch mehr als eine Pension, in der es auch ein Restaurant gibt. Und nur ein Restaurant mit Zimmern sind wir auch nicht. Was sind wir denn eigentlich? »Der Löffler« halt.

WK: Man sagt ja am Semmering seit langem, man geht »zum Löffler«.

KL: Das soll einfach ein Statement sein. Wo gehen wir hin? Gehen wir zum Löffler!

WK: Ich habe selber überlegt, ob man besser Hotel oder Pension sagen soll.

KL: Laut Kategorisierung sind wir ein Drei-Sterne-Hotel. Aber was man sich im ersten Moment unter Hotel vorstellt, trifft vielleicht nicht ganz zu. Das Haus ist 1912 als Sommerfrischen-Villa für einen jüdischen Bauherren geplant worden. Dass daraus ein kleines Hotel wurde, hat sich erst im Laufe der Zeit entwickelt.

Das ganze Viertel entlang des ersten Abschnitts der Hochstraße ist ja erst ab 1908 entwickelt worden, als Viktor Silberer, dem damals fast alles gehört hat, die Grundstücke parzellieren ließ. Unser Haus war eines der ersten. Das Belvedere ist, glaube ich, von Anfang an als Hotel erbaut worden. Herr Engelschall, der das Belvedere damals erbaut und eröffnet hat, war ein guter Freund meines Opas. Meine Großeltern haben dort schon gekocht, bevor sie mit einem eigenen Betrieb angefangen haben.

WK: Braucht es, um ein Haus wie Ihres zukunftsfit zu machen, ein Start-Programm mit Förderungen? Oder ist Eigeninitiative wichtiger?

KL: Ich glaube gar nicht, dass man das eine vom anderen trennen sollte. Vielleicht braucht es die richtige Mischung. Natürlich wäre ein Startpaket als Unterstützung für neue Betriebe super. Aber ohne die Leute, die das dann durchziehen, bringt das wenig.

WK: In der ganzen Region gibt es Betriebe, bei denen sich die Frage stellt, ob und wie sie weitergeführt werden können. Etliche Familienbetriebe sind ja bereits verschwunden.

KL: Das ist sicher ein Thema. Man kennt solche Situationen aus vielen Familien. Man brennt für den Betrieb und gibt dafür sein Herzblut. Es ist meistens das Elternhaus, in dem man auch wohnt und mit dem man viel verbindet. Ich habe unseren Betrieb zum Beispiel nicht übernommen, weil ich reich werden wollte. Dann müsste ich etwas anderes machen.

WK: Haben Sie einen ganz anderen Beruf gelernt?

KL: Nein, ich habe die Tourismusschule am Semmering besucht und habe dann auch in den einen oder anderen Tourismusbetrieb hineingeschnuppert.

WK: Fallen Ihnen andere kleinere Betriebe ein, die neue Konzepte entwickelt haben und damit ebenfalls die Rolle von Leitbetrieben haben?

KL: Mir fällt auf die Schnelle noch das Gasthaus Auerhahn in Maria Schutz der Familie Rumpler ein, die auch ein Café neben der Wallfahrtskirche betreibt. Die sind auch sehr bemüht, erneuern ständig etwas und versuchen, am Ball zu bleiben. Mir kommt vor, Maria Schutz boomt irgendwie. Da sind einerseits die Pilger, aber auch viele Wanderer, Individualtouristen und Radfahrer. Und Herr Rumpler kocht auch sehr gut.

WK: Oft redet man ja nur von den großen Leitbetrieben.

KL: Die großen haben immer wieder aufgesperrt und dann wieder zugesperrt. In Familienbetrieben, bei denen Existenzen mit Familien und Kindern dahinterstehen, arbeitet man ganz anders.

(Mai 2021)



Traude Holzer Unternehmerin und Sängerin

Traude Holzer ist Tochter der Wirtsfamilie Holzer, die in Neuberg ein erfolgreiches Landgasthaus aufbaute. Sie studierte in Graz Jazzgesang und ging dann nach Wien, wo sie in zahlreichen bekannten Ensembles des Genres Neues Wienerlied mitwirkte. Heute hat sie als Betreiberin des unkonventionellen, auf Regionales spezialisierten Ladens „Greißlerei beim Münster“ ein zweites Standbein. Beim Gespräch anwesend war auch Ehemann Ernst Kovacic, gebürtiger Kapfenberger, Geiger und Dirigent. Für das Kunsthaus Mürz kuratiert er die Neue-Musik-Reihe „brücken“

Ich bin Alleinunterhalterin

Wolfgang Kos [WK]: Sie entstammen einer bekannten Gastronomenfamilie, deren Landgasthaus früh für die Renaissance der gehobenen regionaler Wirtshausküche stand.

Traude Holzer [TH]: Ich bin als Wirtshauskind aufgewachsen, aber bald war klar, dass ich Musikerin werden wollte. Ich ging nach Graz, um Jazz zu studieren, und dann nach Wien.

WK: Sie spezialisierten sich einerseits auf Jazzgesang, um schließlich als Sängerin des Neuen Wienerlieds zu reüssieren.

TH: Ich hatte das Glück, mit interessanten Leuten wie dem Gitarristen Peter Havlicek zusammenzukommen. Mit ihm gründete ich das Jazz- und Wienerlied-Duo steinberg & havlicek. Daneben wurde ich Mitglied der Neuen Wiener Konzertschrammeln und von Des Ano.

WK: Jetzt sind Sie mit der Greißlerei doch noch Unternehmerin geworden, als zweites Standbein neben der Musikkarriere. Wie würden Sie den unkonventionellen Laden beschreiben, der keinem definierten Typus entspricht.

TH: Entscheidend ist die Lage. Wir sind in den Räumen eines ehemaligen Mehl-Lebensmittelgeschäfts. Unsere Bezeichnung „Greißlerei beim Münster“ sagt eigentlich alles. Bei mir gibt es einerseits hausgemachte Produkte, die ich selber herstelle, und solche, die ich von anderen regionalen Produzenten zukaufe – nicht nur Essbares. Mir war zudem immer wichtig, dass hier nicht nur eingekauft werden kann, sondern dass bei uns ungefähr einmal pro Monat auch Kulturveranstaltungen stattfinden. Darunter sind auch größere Veranstaltungen wie die Ernst-Jandl-Tage.

WK: Woher kommt das Publikum?

TH: Zu einem Drittel aus Neuberg, ein Drittel kommt aus dem Mürztal zwischen Mürzzuschlag und Kapfenberg, der Rest aus Wien. Ich habe natürlich durch meine Gesangstätigkeit speziell in Wien ein großes Netzwerk. Das ist sowohl ein literarisches als auch ein musikalisches. Ich glaube generell, dass solche um persönliche Interessen herum gestrickte Projekte eine besondere Rolle in einem Gebiet spielen, in denen es immer weniger individuelle Geschäfte gibt.

Wichtig ist, dass wir klein sind, aber mit speziellem Profil und ohne Notwendigkeit, Mitarbeiter anzustellen. Ich investiere nicht groß, ich bin hier die Alleinunterhalterin.

EK: Ich muss meine Frau loben, dass die Delikatessenhandlung hundertprozentig auf die Situation abgestimmt ist und sie als Betreiberin das lebt, wonach Interessenten fragen. Der Laden ist völlig realistisch in der Gegend verwurzelt.

Eine Informations-Drehscheibe

WK: In unmittelbarer Nähe befindet sich die weitläufige, mittelalterliche Probstei Neuberg, überragt von der riesigen Kirche mit dem berühmten Dachstuhl. Frau Holzer, Sie machen dort auch Führungen.

TH: Ja, wir haben einen mächtigen Nachbarn. Das ehemalige Kloster ist allerdings nur mehr teilweise zugänglich, der größte Teil der Anlage befindet sich in Privatbesitz, darunter auch der Kreuzgang.

WK: Wie kam es dazu?

TH: Die Klosteranlage stand im Besitz der Österreichischen Bundesforste und ist, als im Bund die Linie galt, möglichst viel Staatseigentum zu verkaufen, mehr oder weniger verschachert worden. Vom heutigen Besitzer hört man, dass er das Kloster gerne an eine Hotelkette verkaufen würde.

WK: Warum ist das Münster eine so bedeutete überregionale Sehenswürdigkeit? Was macht es einzigartig?

TH: Der gotische Innenraum ist der Barockisierung weitgehend entgangen, und hier befindet sich der größte noch erhaltene Holzdachstuhl Österreichs, seit der Stephansdom abgebrannt ist. Allein der ist imposant.

WK: Zurück zu Ihrem Laden, bei dem der Begriff Delikatessen über Ess- und Trinkbares weit hinausgeht und der sich auch als Informations-Drehscheibe versteht. Was kann jemand finden, der zufällig hineinschneit?

RH: Zum Beispiel Musik-CDs von mir und den Ensembles, mit denen ich arbeite. Oder Wanderkarten und das eine oder andere Buch. Ich bin tatsächlich eine Art Koordinationspunkt. Wenn jemand was braucht oder sich überhaupt nicht auskennt, kommt er hierher, weil wir gleich neben dem Münster liegen und unübersehbar sind.

WK: Erwarten Besucher und Besucherinnen, dass man hier auch trinken und essen kann?

RH: Ja, schon. Sie dürfen sich hinsetzen, es gibt auch einen schönen Garten.

Der Semmering als Kulturscheide

WK: Vor einigen Jahren wurde von vier steirischen Gemeinden die Welterbe-Region Semmering – Schneealpe gegründet. Auch Neuberg ist dabei, obwohl der Ort nicht an der Semmeringbahn liegt. Bedeutet das, dass auch das Obere Mürztal eine Welterbeidentität bekommen hat und näher an die Ghegabahn herangerückt ist?

TH: Für die Bewohner von Neuberg ist die Bahn fast nicht vorhanden. Mich hat das früher auch nicht interessiert, aber heute ist das Thema Semmeringbahn so gut aufbereitet, dass es viel präsenter geworden ist. Bei der Eingemeindungswelle in der Steiermark waren alle froh, nicht nach Mürzzuschlag eingemeindet zu werden und selbstständig zu bleiben. Heute gibt es drei Gemeinden im oberen Mürztal: Mürzsteg, Altenberg und eben Neuberg an der Mürz mit 2300 Einwohnern

EK: Wir haben ja eine Eisenbahnverbindung mit der Südbahn gehabt, doch die Nebenstrecke von Mürzzuschlag wurde eingestellt, was den Niedergang verstärkte. Es gab ein riesiges Sägewerksgelände der Bundesforste, das mit der Lokalbahn entstanden ist.

Dort befindet sich heute unter anderem die privat betriebene Pillhoferhalle mit Werken des bekannten Bildhauers. Das ist ein riesiges ebenes Gelände, wo noch alte Industrieruinen stehen. Auch der Bahnhof existiert noch. Mit der Aufwertung der Semmeringbahn zum Weltkulturerbe kriegen wir zwar keinen Bahnanschluss, aber wir spüren, dass wir doch etwas zurückbekommen.

WK: Der niederösterreichische Semmering wurde zu einem Kultur-Zielgebiet ausgerufen und auch seitens der Steiermark soll die Kultur im Raum Semmering gestärkt werden. Könnte das zu einem grenzüberschreitenden Miteinander werden?

EK: Der Semmering ist nicht nur eine Wetzscheide, es ist auch eine Kulturscheide. Das hat verschiedene geografische und kulturgeschichtliche Gründe. Jenseits des Tunnels findet sich eine gewachsene Kulturlandschaft mit Hotels, diesseits ist die Landschaft zum Teil industriell geprägt. Und wir sind auch ein bäuerliches Land.

Dazu kommt, dass es zwischen Graz und Wien immer eine Rivalitätsspannung gab.

WK: Wird das so bleiben?

EK: Wir wollen eine Gegend vereinheitlichen, die heute noch von Mentalitätsunterschieden geprägt ist. Dabei sind wir eher auf der innovativen Seite.

WK: Auch rundum findet man aufgelassene Gaststätten und Pensionen. Wie stark ist das Gefühl, Teil einer Problemregion zu sein? Oder beginnt sich das ins Positive zu drehen?

TH: Wir könnten zum Beispiel ein Ruhepunkt in der Semmeringlandschaft sein, frei von Massentourismus. Das ist auch unser Interesse.

EK: Wenn wir Touristen adressieren, haben die nicht die Landesgrenze im Kopf. Die begeistern sich für das Ganze. Das ist eine riesige Chance.

TH: Touristisch dominierten im Semmeringgebiet immer Gäste aus Wien, auch bei uns.

Mir ist in den letzten Jahren jedoch aufgefallen, dass auch immer mehr Grazer zu uns heraufkommen. Für die waren wir ein weißer Fleck auf der Landkarte. Sie waren ja immer nach Wien orientiert. Die Steirer haben sich gewundert, wie schön es hier ist, vielleicht, weil sie die Gegend vor allem mit Industrie assoziierten. Doch die dominiert schon lange nicht mehr.

(November 2021)



Martin Traxler Fischzüchter „Pretulsaibling“

Die Marke „Pretulsaibling“ steht für ein Qualitätsprodukt mit regionalem Charakter. Um 2000 beschlossen der Wiener Jurist Martin Traxler und seine Frau Elke, Physiotherapeutin mit eigener Praxis, ihren 900 Meter hoch gelegenen Zweitwohnsitz im Pretulgraben bei Langenwang zum Standort eines Fischzuchtbetriebs für Selbstabholer umzuwandeln. Seit 2015 werden in drei Becken Saiblinge aufgezogen, die auch selbst gefischt oder geräuchert werden können. Der Produktname mit Landwirtschaftsbezug trug dazu bei, dass das Projekt schnell zu einer Erfolgsstory geworden ist.

Ein Wochenendhaus wird Fischereibetrieb

Wolfgang Kos [WK]: Wer waren Sie und Ihre Frau, bevor Ihnen die Idee kam, in einem Seitental bei Langenwang das Projekt „Pretulsaibling“ zu starten?

Martin Traxler [MT]: Wir waren eine Wiener Familie, die am Stadtrand mit zwei Söhnen in einem Einfamilienhaus gewohnt hat. Meine Frau war selbstständige Physiotherapeutin, ich bin Jurist und habe zuletzt den Österreichischen Apothekerverlag als Geschäftsführer geleitet.

WK: Sie hatten also keine Erfahrung mit landwirtschaftlichen Produkten?

MT: Weder mit Lebensmittelhandel noch mit Tieren im Allgemeinen.

WK: Was war der Anlass, auf professioneller Ebene etwas ganz Anderes zu beginnen?

MT: Auslöser war sicher unsere Naturverbundenheit. Deshalb haben wir hier ein mitten im Wald gelegenes einschichtiges Wochenendhaus gekauft. Nun wollten wir auch in der Natur arbeiten.

WK: War für Sie klar, dass das ein Vollberuf werden sollte, ein Unternehmen? Oder war es anfangs eher ein Versuchsballon?

MT: Nein, wir waren von Anfang an entschlossen, das vollerwerbsmäßig zu machen. Nachdem alle Bewilligungen da waren, habe ich auch meinen Job gekündigt. Damit war ganz klar, dass wir hierher ganz übersiedeln.

WK: Berufe wie Therapeutin, wo man mit Menschen zu tun hat, und Jurist, wo man weiß, wie man Genehmigungen bekommt, sind ja nicht die schlechteste Voraussetzung.

MT: Das war eine sehr wertvolle Voraussetzung. Es waren über 25 Behörden einbezogen, weil man Wasserrechte und alles Mögliche an Bewilligungen braucht. Da half dieses Knowhow.

WK: Fällt Fischzucht unter Landwirtschaft?

MT: Ja, eindeutig, es handelt sich um einen landwirtschaftlichen Betrieb.

WK: Wie genau war das Firmenziel definiert?

MT: Wir haben es sehr genau definiert, anfangs allerdings nur auf die Fischzucht konzentriert. Aber wir haben von Anfang an die Anlage so gebaut, dass wir vier Tonnen Speisefische pro Jahr produzieren können, und dem Projekt eine Kalkulation zugrunde gelegt, die es möglich

macht, davon zu leben. Dann haben wir gesehen, dass wir vom Betrieb schneller leben konnten als wir das erwartet hatten.

WK: Beschäftigen Sie Mitarbeiter beim Abfischen oder in gewissen intensiven Phasen?

MT: Nein. Es gab von Beginn an nur eine geringfügig Beschäftigte, die geholfen hat, wenn es notwendig war. Seit März 2021 haben wir einen Vollzeit-Mitarbeiter. Ein wirklicher Glücksfall: Er ist gebürtiger Neuseeländer, ist am Meer aufgewachsen und sein Vater war Fischer. Er hat in St. Marein geheiratet, ist gelernter Koch und hat in einer Gärtnerei gearbeitet. Also alles Dinge, die wir hier brauchen. Er ist eine umfassende Hilfe.

WK: Ich nehme an, Sie haben Kurse und eine Ausbildung machen müssen, weil es sich ja um einen Fachberuf handelt.

MT: Ich habe mir mein Wissen hauptsächlich aus der Literatur geholt und dann habe ich viele andere Fischzuchten besucht. Letztendlich war nur ein einwöchiger Basiskurs Voraussetzung, vor allem was die Zucht der Fische betrifft, also das Abstreifen und Befruchten. Auch einen Hygienekurs muss man machen. Aber das sind meistens Onlinekurse.

WK: Wann haben Sie hier am Pretulbach begonnen? Wie lange dauerte die Aufbauphase?

MT: Wenn ich es zurückrolle: Wir haben am 19. Juni 2006 eröffnet. Die behördlichen Verfahren davor hatten drei Jahre gedauert. Also insgesamt drei Jahre Bewilligungsverfahren und zehn 10 Monate Bauzeit.

WK: Was war an Fischmengen im Businessplan vorgesehen? Wie viel davon sollte an Großabnehmer gehen und wie viel an Selbstabholer?

MT: Im Businessplan war ein bisschen mehr für Restaurants und den Großhandel vorgesehen. Aber das wurde weit weniger, bestenfalls Restaurants. Aber letztendlich können wir fast unser gesamtes Kontingent durch Selbstabholer, unser eigenes Restaurant und einen Bauernladen decken, den wir in Mürzzuschlag ins Leben gerufen haben und der einmal in der Woche geöffnet hat.

Das Konzept stand von Anfang an fest

WK: Jeder Selbstabholer ist ja zugleich potenzieller Kunde auch für andere Angebote. Was alles bieten Sie an, was die Besucher hier machen,

genießen oder mitnehmen können – abgesehen davon, dass man Fische kaufen kann?

MT: Wir produzieren sehr viele verschiedene Spezialitäten aus unseren Bachsaiblings: einen Saiblingskrenaufstrich, einen Saiblingsdillaufstrich, Saiblingshummus; eine Leberpastete, Verhackertes aus gedünstetem Saibling. Und wir räuchern unsere Fische auch selbst, auch gebeizte Saiblinge, den Graved Saibling, gibt es. Das sind Dinge, die wir immer ab Hof anbieten. Natürlich gibt es auch frischen Saibling, im Ganzen oder filetiert.

Das ist eigentlich der Renner. An Events haben wir in den ersten Jahren auch Kochkurse angeboten. Was nach wie vor gut läuft, ist unser Angebot, dass die Leute selbst bei uns fischen dürfen und die Fische dann mit nach Hause nehmen. Das ist vor allem bei Familien mit Kindern beliebt. Damit man einfach sieht, dass bei einem Fisch, den man isst, immer auch ein Tier dranhängt. Bei uns ist man meistens nur einen Tag. Wenn Leute von weiter her kommen und bei uns abendessen, nächtigen sie üblicherweise beim Krainer in Langenwang.

WK: Das sind meist Gruppen?

MT: Ja, häufig. Geburtstage, kleinere Feiern, aber auch viele Familien.

WK: Und wenn man auch essen will?

MT: Dann müssen wir es vorher wissen. Wir sind ein reines Fischlokal und servieren nur eigene Produkte.

WK: Der Trend geht dahin, dass es im Tourismus und in der Gastronomie immer wichtiger wird, dass agrarische Erzeugnisse auch gute Namen haben. Zum Beispiel „Schneeberg Beef“, oder der in der Region „Vulkanland“ produzierte „Vulkanschinken“. Wie früh war Ihnen klar, dass Sie auch einen Markennamen brauchen und wie schnell kam es zu „Pretulsaibling“?

MT: Das war immer so geplant und gedacht. Wir wollten unsere Fische von Anfang an als regionales Produkt vermarkten. Pretul heißt der Graben, in dem wir uns befinden, so heißt der Berg, das kennt man hier in der Region. Wir haben nun auch mit Bienenzucht begonnen, meine Frau und ich sind jetzt auch Imker. Das ist natürlich der „Pretulhonig“. Das Etikett ist gerade in Arbeit.

WK: Irgendwann gibt es dann das „Pretul Grand Hotel“ ...

MT: Nein, das ist nicht geplant. Wir wollen ein kleiner Familienbetrieb bleiben. Jetzt Gott sei Dank

mit ausreichend Unterstützung. Aber es ist nicht geplant, auch eine Unterkunft dazuzubauen.

WK: Alles, wofür man viele Angestellte braucht, wird riskanter.

MT: Und es hat eine andere Qualität. Diese Liebe, mit der wir uns um unsere Tiere kümmern, geht einfach nur bis zu einem gewissen Rahmen.

WK: In kleinen Seitentälern wie diesem, zum Beispiel im Fröschnitzgraben, wurde früher auch Bergbau betrieben.

MT: Ja, auch hier. Auf halber Höhe gibt es ein Marterl, weil da ein Bergbauunglück passiert ist. Man hat von der Rettenegg-Seite die Kohle herübergebracht und dafür eine Seilbahn über den Pretulgraben gebaut. Die war bis in die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts in Betrieb.

Ein Fischzüchter mit Pioniergeist

WK: Als Sie draufgekommen sind, dass „Pretul-saibling“ gut klingt, eine regionale Bindung hat und auch eine sehr spezielle Qualität suggeriert, weil es so etwas ja nicht in jedem Seitental gibt, haben Sie das dann auch mit Marketing- und Werbeleuten gegengeprüft? Oder sagten Sie: Nein, ich weiß das eh und mache meinen eigenen Weg?

MT: Ich bin der zweite Typ. Wir haben gesagt, das gefällt uns, das ist wichtig und das ist begrifflich klar. Meine Marketingerfahrung aus meinem vorherigen Job habe ich für ausreichend empfunden. Ich hatte sogar ein Marketingkonzept in der Schublade, wie wir uns noch bekannter machen könnten, aber das haben wir dann gar nicht gebraucht, weil die Mundpropaganda so eingeschlagen hat, dass wir mit der Produktion kaum nachgekommen sind.

WK: Ich operiere mit ein paar Begriffen, die Ähnliches meinen. „Entrepreneur“, das klingt ein bisschen altmodisch. „Start-up“ klingt wiederum etwas modisch. Es gäbe auch „Pionier“. Welchem Begriff fühlen Sie sich am nächsten?

MT: Mir gefällt „Pionier“ eindeutig am besten. Da fühle ich mich am ehesten angesprochen, weil es auch wirklich Teilbereiche gibt, bei denen ich mich als solcher fühle. Zum Beispiel fühle ich mich bei der Aufzucht der Saiblinge wirklich wie ein Pionier, weil ich bisher niemanden kennengelernt habe, der die Aufzucht ohne Desinfektionsmittel macht. Wir machen es wirklich nur mit Quellwasser. Man steht dann zwar den ganzen

Winter eine halbe Stunde bis Stunde im Bruthaus und sortiert abgestorbene Eier aus, damit keine Bakterienherde vorhanden sind, aber es funktioniert wie in der Natur und das gefällt mir. Auch weil wir immer etwas Neues ausprobieren, zum Beispiel Schafe, Bienen, Gänse.

WK: Hat kommerzielle Fischzucht im Mürztal oder drüben auf der anderen Semmeringseite Tradition? Es gibt ja viel gutes, kühles, frisches Wasser.

MT: Ja, es gibt in der Region schon einige sehr gute, kleinere und mittelgroße Fischzuchtbetriebe. Es gibt jemanden in Neuberg, den Kroisleitner in Rettenegg auf der anderen Bergseite und jemanden in Mürzsteg. Als ich anfang, war ich einmal beim Peering in Raach oberhalb von Gloggnitz. Das ist mein Favorit, wo ich am meisten gelernt habe, weil er die Aufzucht auch sehr naturverbunden und tierliebend macht. Bei ihm habe ich auch Basismaterial gekauft. Irgendwo muss man ja mit den ersten Fischen starten.

WK: Sie haben mit Pretul eine engere topographische Bezeichnung, die mit dem Mürztal verknüpft ist. Da gibt es auch gute Gasthäuser. Aber von der bekannten Semmeringbahn ist man hier gefühlsmäßig schon sehr weit weg.

MT: Aber die Region an sich ist sehr stark. Gerade bis Neunkirchen und Gloggnitz haben wir sehr viele Kunden. Der Lion's Club Neunkirchen ist ein Stammgast bei uns, der seine Sitzungen hier feiert.

WK: Man denkt immer an Touristen. Aber Sie deuten an, dass ein solcher Betrieb auch im Alltag der Region funktionieren muss.

MT: Morgen Mittag feiert die Apothekerin aus Langenwang ihren Geburtstag hier heroben. Das geht halt immer. Man muss sich zwar lange im Voraus anmelden, aber es geht immer.

WK: Zurück zu Ihrer Vorgeschichte, als Sie als Wiener hier in Langenwang ein Zweithaus gekauft haben. Also nicht im engeren Semmeringgebiet, sondern „hinter dem Semmering“. Weil es hier noch mehr Natur gibt?

MT: Ja, das stimmt. Hier ist mehr Natur, mehr Wald. Und es gab ganz nette, kleine Skigebiete wie die Lammeralm oder das Alpl, was mit unseren zwei Jungs spannend war. Da sind wir immer sehr gerne mit unseren Kindern hingefahren.

WK: Wir führen dieses Gespräch in einem sehr schönen, hellen Betriebs- und Wohngebäude. Gleich dahinter befindet sich eine steile Wiese, da

könnte man einen kleinen Schlepplift bauen und Slalom trainieren ...

MT (lacht): Da drüben sind Kippstangen eingelagert, weil ich sehr gerne Slalom fahre. Die Wiese wird also genutzt. Ich war selber auch Skilehrer.

Entscheidend war die Mundpropaganda

WK: Ein Schlüsselbegriff für diese Studie lautet „Leitbetrieb“. In der Semmeringregion gab es auf beiden Seiten Phasen des Niedergangs. Wenn nun neue Betriebe starten, zählt auch ihre Vorbildwirkung. Da hilft es, wenn neue Ideen lanciert werden, mediale Aufmerksamkeit entsteht oder ein spezielles Publikum angezogen wird. In einem Gespräch mit einem erfahrenen Touristiker, dem Wiener Fremdenverkehrsdirektor Norbert Kettner, sagte dieser Interessantes: Wenn Leitbetriebe nicht funktionieren, einerlei ob alt oder neu, mache es überhaupt keinen Sinn, Tourismuswerbung zu machen. Herr Traxler, auch Sie sind mit Ihrer Neugründung in Ihrem Metier und mit dem regionalen Image eine Art Leitbetrieb. War Ihnen das bewusst, als Sie starteten?

MT: Ich bin bald draufgekommen, dass man so etwas wird. Obwohl bei uns die Besonderheit schon darin besteht, dass wir wirklich völlig ohne Werbung auskommen. Entscheidend ist das Weitererzählen, regional, aber interessanterweise auch überregional. Das ist eigentlich das einzige Marketinginstrument, von dem und mit dem wir leben.

WK: Kennen Sie vergleichbare Betriebe?

MT: Ich habe einige Betriebe durch unseren Bauernladen kennengelernt, die in punkto Produktqualität und Liebe zum Produkt unserer Fischzucht ähnlich sind. Aber sie können zumeist nicht ein solches Ambiente anbieten. Also irgendwas fehlt nach außen, weshalb ihr Bekanntheitsgrad geringer ist. Die haben zwar tolle Produkte, sind aber eher stillschweigend.

WK: Haben Sie schon einmal die Klosterkräpfen in Maria Schutz gegessen? Die sind schon seit Generationen berühmt.

MT: Ja, freilich. Die sind überregional bekannt. Mein Schwager aus Wien kommt nie hierher, ohne dass er in Maria Schutz stehen bleibt.

WK: Im Idealfall gelingt es, eine verlässliche Tradition aufzubauen. Sie haben gesagt, es ist alles wie von selber gelaufen, ohne viel Werbung. Auf Ihrer Homepage sieht man die reduzierte Zeichnung eines fröhlich springenden Saiblings. Und es wird

die spezielle Lage der Fischzucht beschrieben: „Im hinteren Pretulgraben eingebettet zwischen Hochwald und Bach findet man ...“ Eine gewisse Romantik haben Ihre Gäste schon gern?

MT: Ja, das glaube ich schon. Vor allem Familien mit Kindern spricht das an. Dass sie selber fischen dürfen, spielt dabei eine Rolle. Aber immer nur unter meiner Anleitung und aus Hygienegründen immer nur mit meinen Utensilien. Im Schafstall können die Kinder die Schafe streicheln. Unser Schafe sind ja vom Babyalter an Menschen gewohnt und haben ihren Fluchtinstinkt sehr eingeschränkt. Inzwischen habe ich die Gänse auch so weit, dass man sie streicheln kann. Ein neues, sehr zukunftssträchtiges Standbein ist übrigens die Schneckenzucht.

WK: Werden im Bezirk oder in der Agrarregion Mürzzuschlag Betriebe mit Selbstabholung speziell gefördert?

MT: Da ist mir nichts bekannt. Ich habe einmal Förderung für mein Projekt vom Europäischen Meeres- und Fischereifonds bekommen. Aber Förderungen für Hofläden sind mir nicht bekannt.

WK: Andererseits ist die Zahl der Lebensmittelgeschäfte zurückgegangen. Da wären Hofläden fast so etwas wie Nahversorger.

MT: Stimmt. Wir haben das Glück, dass wir es in Mürzzuschlag mit unserem Bauernmarkt geschafft haben, dass uns die Stadtwerke Mürzzuschlag sehr entgegengekommen sind und uns ein Geschäftslokal mit symbolischer Miete zur Verfügung stellen. Wir sind zwanzig Direktvermarkter und haben einen Verein gegründet. Beim Namen haben wir uns dann für „NaturGut Mürz Bauernladen“ entschieden.

WK: Man stößt hier in der Tourismuswerbung gelegentlich auf die etwas rätselhafte Gebietsbezeichnung „Hochsteiermark“, die man in Wien sicher nicht versteht. Wie gehen sie mit diesem Begriff um?

MT: Ich verwende ihn nicht. Der Begriff ist zu ungenau, die eigentliche Hochsteiermark ist ja doch sehr weit.

WK: Sind Sie schon einmal den Bahnwanderweg gegangen?

MT: Ja, aber erst, seit ich in dieser Grube zuhause bin. Drüben bei den großen Viadukten, noch nicht auf der steirischen Seite. Diesen Abschnitt haben wir fest geplant und ich freue mich schon darauf.

(September 2021)