



ZIELTERMIN 2030

Neue Nutzungsmöglichkeiten der
Welterbe-Gebirgsbahn und touristische
Chancen für die Semmering-Region ab 2030

Eine Studie mit Analysen und
Empfehlungen von Wolfgang Kos







Foto: Magdalena Blaszczuk

Wolfgang Kos

Historiker, Radiojournalist,
Ausstellungskurator, Autor.

Geboren 1949 in Mödling, Studium an der
Universität Wien, Doktorat in Geschichte,
lebt und arbeitet in Wien.

1968 – 2003 Redakteur, Gestalter und
Sendungsverantwortlicher im
ORF-Hörfunk, Ö3 und Ö1
(u.a. Musicbox, Diagonal)

2003 – 2015 Direktor des Wien Museum,
seither freier Autor.

Diverse Ausstellungen, Bücher und Aufsätze
zu österreichischer Geschichte, Landschaft,
Tourismusgeschichte, Alltagskultur,
Kunst und Popkultur.

Tätigkeit als Konsulent: Stadtentwicklungsbeirat
der Stadt Wien, EVN art collection, Beirat Kunst
im öffentlichen Raum Wien, Kunstbeirat ÖBB

Publikationen mit Bezug zur Semmeringregion:

- „Über den Semmering. Kulturgeschichte
einer künstlichen Landschaft“ (Wien 1984)
- „Das Panhans.
Geschichte eines großen Hotels“ (Wien 1988)
- „Die Eroberung der Landschaft.
Semmering – Rax – Schneeberg“, Katalog der
NÖ. Landesausstellung 1992 in Gloggnitz
(Wien 1992)
- „Der Semmering. Eine exzentrische
Landschaft“ (Wien 2021)

IMPRESSUM

AUFTRAGGEBER: kunsthaus muerz gmbh,
Wiener Straße 35, 8680 Mürzzuschlag

Geschäftsführer: Robert Lotter

VERFASSER: Wolfgang Kos

ASSISTENZ: Nora Pierer

LEKTORAT: Laura Luzianowich, Ingrid Köck

GRAFIK: Perndl & Co, Michael Gletthofer KG

DRUCK: Druckhaus Kurz, Mürzzuschlag

Copyright kunsthaus muerz und Wolfgang Kos
Mürzzuschlag, 2023

TITELBILD: Norbert Trummer

aus: Norbert Trummer/Bodo Hell „kein Maulwurfshügel –
topo-graphische SemmeringBilder“,
hg. kunsthaus muerz, Weitra 2016

VORBEMERKUNG

Für „Studie“ findet man ein ganzes Spektrum von Defini-
tionen: Untersuchung, Analyse, Betrachtung oder „skizzen-
hafte Vorarbeit“ mit dem Ziel, dass Gründlicheres folgen
möge. Bei der vorliegenden handelt es sich um eine
Mischform. In der Regel werden Studien von Instituten und
Planungsbüros erstellt, diese jedoch wurde von einem
Einzelautor im Zeitraum vom Frühjahr 2021 bis Winter
2022/23 recherchiert und verfasst.

Es ist für die Schlüssigkeit jeder Untersuchung entschei-
dend, dass von klaren Fragestellungen ausgegangen wird.
In diesem Fall gelten diese der künftigen, neuen Rolle der
historischen Semmeringbahn als wichtigster Sehenswür-
digkeit des Semmeringgebiets und deren Bedeutung für
den zurzeit beobachtbaren Neuaufbruch dieser legendä-
ren touristischen Kulturlandschaft.

Damit werden mit multiperspektivischem Blick viele
Themen angesprochen, aber es handelt sich um keine
enzyklopädische Analyse aller für ein Comeback der
Region entscheidenden Faktoren. Denn ebenso wichtige
Themenfelder wie neue Strategien im Bereich Kultur/
Architektur/Design oder für ein besseres Angebot von
Nächtigungsbetrieben werden zwar berührt, müssten
jedoch in speziellen Studien gründlich bearbeitet werden.

Selbstverständlich kann der Verfasser auf sein seit den 80er
Jahren erworbenes Expertenwissen zum Thema Semme-
ring zurückgreifen. Wichtige Anregungen kommen von
zahlreichen Fachpublikationen, Studien und Positionspapie-
ren aus jüngster Zeit. Ein unmittelbarer Ausgangspunkt
waren meine Recherchen für das 2021 erschienene Buch
„Der Semmering. Eine exzentrische Landschaft“, mit dessen
Schlussabschnitt „2020 bis 2030“ ich erstmals Blicke in die
Zukunft wagte. Bei der vorliegenden Studie nehme ich als
Historiker, der sich als Trendforscher betätigt, gewisser-
maßen eine Doppelrolle ein.

Die wichtigste Quelle sind die vielen Gespräche mit Stake-
holdern und Fachleuten, denen mein Dank für wesentliche
Informationen gilt. Speziell der diskursive Austausch mit
Robert Lotter, dem langjährigen Geschäftsführer des
kunsthaus muerz, begleitete die Arbeit. Er hat die Studie
beauftragt und dachte bereits zu Zeiten offen über die
Zukunft der Semmeringregion nach, als die meisten dieser
keine Zukunft mehr gaben.

21 Intensivinterviews mit Verantwortungsträgern, Experten
und Expertinnen und Entrepreneurs finden sich im parallel
online veröffentlichten BAND 2, der nicht als Anhang zu
verstehen ist, sondern einen integralen Teil der Studie
darstellt.

Wolfgang Kos, April 2023

BAND 1

Fragen, Thesen und Empfehlungen 5

1 EINLEITUNG 6

1.1	Eine neue Ära beginnt	8
1.2	Soviel Zukunft war noch nie	8
1.3	Eine neue Situation braucht neue Ideen	9
1.4	Zieltermin 2030	9
1.5	Ergebnisse nutzbar machen	10
1.6	Auf Augenhöhe mit der Gegenwart	10
1.7	Über den Horizont schauen	11

2 SEMMERINGBAHN 1 17

2.1	Bedeutung der Semmeringbahn	18
2.2	Labor des Fortschritts	18
2.3	Sie fährt und fährt und fährt	20
2.4	Zukunftsbauwerk Basistunnel	21

3 SEMMERINGBAHN 2 25

3.1	Aufwertung durch Welterbestatus	26
3.2	Eine Bahnstrecke als Hauptattraktion einer Region	28
3.3	Blickbehinderung als Problem	29
3.4	Geheimtipp Bahnwärterhäuser	32

4 SEMMERINGBAHN 3 35

4.1	Zwillingsbahnen	36
4.2	Fahrpläne und Sonderfahrten nach 2030	38
4.3	Welcher Fuhrpark?	44
4.4	Die Semmeringfahrt als Produkt	46

5 NEUE MOBILITÄT 49

5.1	Hoffen auf eine neue Mobilitätskultur	50
5.2	Multimodalität, Mikro-ÖV, Flex-ÖV	50
5.3	Neue Schnittstellen zwischen Schiene und Straße	51
5.4	Rufbussen und Sammeltaxis gehört die Zukunft	53
5.5	Alles elektrisch	55
5.6	Autos werden nicht verschwinden	56
5.7	Kommt etwas ganz Neues?	57

6 INFRASTRUKTUR 59

	Stärken und Schwächen	60
6.1	Essen, Trinken, Einkaufen	61
6.2	Ein optimales Wandergebiet	67
6.3	Themenwege	71
6.4	Sportgelegenheiten	82

7 ENTREPRENEURS 91

7.1	Entrepreneurs mit neuen Ideen	92
7.2	Städtische Gründer	93
7.3	Weiterführen oder neu beginnen	94

8 HÖHENLUFTKURORT SEMMERING 101

8.1	Zwischen Land und Stadt	102
8.2	Heterogene Ortsteile	102
8.3	Ein berühmter Bahnhof, der bessere Zeiten erlebt hat	105
8.4	Problem Verwaltung	106
8.5	Kein Ort für Autos	107
8.6	Zweitwohnsitze belasten die Gemeinden	108

9 PROBLEM LANDESGRENZE 111

9.1	Hüben und drüben	112
9.2	Unterschiedliche Perspektiven	113
9.3	Pro und Kontra Basistunnel	114
9.4	Rücken an Rüchen	115
9.5	Antriebsaggregat Kultur	117
9.6	Der Semmering als kulturelles Zielgebiet	120
9.7	Eine gemeinsame Zukunft?	121

BAND 2 [online]

Interviews mit 21 Verantwortungsträgern,
Experten und Expertinnen und Entrepreneurs:

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/Snohetta | Kasra Seirafi, Jacob Ossmann,
Carina Doppler/Fluxguide | Christoph Steinbrener
Florian Weitzer | Christian Zeller
Stefan Wollmann | Kim Löffler
Traude Holzer | Martin Traxler

www.kunsthhausmuerz.at/zieltermin2030/





Südbahnhotel mit Rax im Hintergrund

© nicoleseiser.at

Fragen, Thesen und Empfehlungen

Die Semmeringbahn ist ein Eckpfeiler für die Entwicklung eines nachhaltigen Tourismus in der Region.

Welterbe-Managementplan, 2010

Kräfte bündeln, Zukunft gestalten

Leitmotiv der Studie „Positionen und Impulse für die Region SEMMERING“, 2019

- Recherchieren, Ideen sammeln, bündeln und systematisieren. Darauf hinweisen, welche touristische Nutzungen erfolgversprechend sind. Nach Alleinstellungsmerkmalen der Semmeringbahn und des Semmeringgebiets fragen.
- Auf Potenziale, Wissen und Erfahrungen der Region zurückgreifen. Positives würdigen, Defizite aufzeigen. Über die regionalen Grenzen hinausdenken und Best Practice-Beispiele aus dem In- und Ausland sammeln.
- Ideen und Projekte priorisieren und in eine mit Terminen versehene Roadmap für die Jahre bis 2030 einfügen. Investitionsaufwand und Kosten-Nutzen-Relationen mitdenken. Grundlagen für Machbarkeitsstudien bereitstellen.
- Thesen formulieren, Anregungen geben, Probleme benennen. Leser und Nutzer der Studie, insbesondere lokale Akteure und Entscheider dazu ermutigen, ihre Phantasie zu aktivieren und Blockaden zu überwinden. Unkonventionelles, heute noch utopisch Erscheinendes, nicht vorzeitig aussortieren. Statt Jammern realistischer Optimismus.



Galerie Weinzettlwand

© Günter Dinhobl

EINLEITUNG

Ausgangspunkte, Ziele und
Prinzipien der Studie

1.1 Eine neue Ära beginnt

Erstmals Tourismusverkehr auf der Semmeringbahn

Ab 2030 werden auf der Semmeringbahn erstmals bedarfsorientierte Spezialzüge für Touristen verkehren können, weil Fern- und Güterzüge in Zukunft durch den Basistunnel geführt werden. **Damit ergeben sich für die Welterbestrecke völlig neue Möglichkeiten. Dieses Aufbruchsszenario soll für Innovationen genützt werden.**

Diese Studie soll dazu beitragen, den erhofften Schub in Richtung Zukunft zu unterstützen. Es ist aber auch darauf hinzuweisen, dass für eine nachhaltige touristische Belebung des Semmeringgebiets neue Kundenangebote auf der Ghega-Bahn Voraussetzung sind.

Vor rund dreißig Jahren begann im langen Leben der Semmeringbahn ein neuer Abschnitt: Nach fast hundertfünfzig Jahren wurde die kurvenreiche „Langsamfahrstelle“ zum Problemfall erklärt, sogar ihre Stilllegung stand im Raum. Durch den Protest gegen den Basistunnel geriet die Ghega-Bahn erneut ins Zentrum der öffentlichen Aufmerksamkeit. Diese Zunahme der Wertschätzung war Voraussetzung für die 1998 erfolgte **Eintragung der ersten Gebirgsbahn der Welt in die Liste des Weltkulturerbes.**

Im Vertrag zwischen UNESCO und der Republik Österreich wird darauf hingewiesen, dass die 1854 in Betrieb genommene Gebirgsbahn Auslöser für die **Entwicklung einer einzigartigen touristischen Kulturlandschaft** war. Dieser enge Zusammenhang zwischen Bahn, Natur und Fremdenverkehr besteht bis heute.

1.2 So viel Zukunft war schon lange nicht

Steht eine Semmering-Renaissance bevor?

Die identitätsstiftenden Grandhotels am Semmering waren jahrzehntelang geschlossen und das einst mondäne Ressornt drohte zu einem geisterhaften Kulissenort zu werden. Die Hoffnung ist groß, dass Südbahnhotel, Kurhaus Semmering und Panhans in absehbarer Zeit wieder neu an den Start gehen. Große Medienbeachtung fand vor allem, dass Südbahnhotel und Kurhaus vor kurzem neue Käufer mit ambitionierten Comeback-Plänen fanden. **In jüngster Zeit kündigte sich an, dass die glanzvolle Geschichte des Semmeringgebiets weitergehen könnte.** Indizien dafür sind die vielbeachteten Neustarts von Südbahnhotel und Kurhaus Semmering, die endlich neue Betreiber gefunden haben.

Das Comeback hat eine entscheidende Voraussetzung: **Der „Mythos Semmering“ überlebte auch lebensbedrohende Phasen des Niedergangs und ist lebendig geblieben.**

Für zeitgemäße Neuauftritte ist mehr notwendig als Abstauben und Retrofeeling, nämlich **ein zeitgenössischer Zugang.** Am und rund um den eben noch „altmodisch“ wirkenden Semmering ist der Zeitgeist wieder in Reichweite gerückt.

Nach den Zeiten des Stillstands schwirren wieder **Erneuerungs Ideen** durch die Gegend. Diese Studie versucht, diese zu sammeln und zu verstärken. Noch ist offen, ob der aktuell spürbare Auftrieb dieser Pionierlandschaft des österreichischen Tourismus zu einer dauerhaften Renaissance führen wird. Momentan aber dominieren Zuversicht und ein Gefühl von Rückenwind. **Es deutet sich eine neue „Gründerzeit“ für das Gebiet zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag, zwischen Rax und Sonwendstein an.**

Einige Auslöser des neuen Interesses am Semmeringgebiet haben globale Trends auf ihrer Seite, vor allem die **Folgen des Klimawandels.** Wie einst, als man die „klimatische Gunstlage“

anpries, bieten sich die kühlen 1.000 m hoch gelegenen Semmeringhöhen als Fluchtort für Menschen an, die im Hochsommer in der Großstadt unter den immer unerträglicheren Temperaturen leiden. Die Heftigkeit von Hitzewellen wird in den kommenden Jahrzehnten zunehmen, bis 2050 rechnen Klimaforscher mit einer Verdoppelung ihrer Dauer.

Das spielt mit einem neuen Image der Eisenbahn zusammen, die verstärkt für klimaschonende Mobilität steht, was einer klassischen „Eisenbahnlandschaft“ zugute kommen könnte. Eine Tendenz im Tourismus ist steigendes Interesse für kurze Anreisewege: Die „neue Sommerfrische“ verspricht eine neue Kultur der Nähe.

Beim Semmering handelt es sich um kein isoliertes Phänomen, sondern um einen **Modellfall eines international beobachtbaren Transformationsprozesses**. Ex-Nobelorte wie **Bad Gastein** sind mit ähnlichen Problemen konfrontiert und hoffen darauf, vom Verfall bedrohte Hotelburgen wieder mit Leben erfüllen und die Nächtigungszahlen steigern zu können.

1.3 Eine neue Situation braucht neue Ideen Dringend gesucht: Kreativität und Mut

In den kommenden Jahren müssen Ideen entwickelt, Prozesse eingeleitet, Umsetzungschancen geprüft und konkrete Projekte auf den Weg gebracht werden.

Denn sonst könnte eine Jahrhundertchance verpuffen. Alle Verantwortlichen, Experten und Voraussenker teilen die Zuversicht, dass eine Attraktivierung der Bahn sowie ein Aufschwung der Region gelingen können. **Nur wenn die Semmeringfahrt zu einem unvergleichbaren Produkt mit Alleinstellungsmerkmalen wird, sind Publikums- und Nächtigungssteigerungen zu erwarten.**

Diese Studie möchte in die Zukunft weisen und dazu beitragen, die Planungsenergien zu bündeln. Sie dient also der Vorbereitung und Sichtung von zukunftsweisenden Ideen. Schon in naher Zukunft werden sich Paradigmen, technologische Möglichkeiten sowie gesellschaftliche und demografische Rahmenbedingungen grundlegend verändern. Nur zum Teil lassen sich diese voraussagen.

Nur mutige Visionen führen zu interessanten Zukunftsentscheidungen. **Aber hat die Region ausreichend Mut zum Wandel?** Heute, in den frühen 2020er Jahren, gilt es, Fragen und Thesen zu den vordringlichen Zukunftsthemen zu formulieren. Die Ideen und Vorhaben müssen auf ihre Realisierbarkeit und Erfolgchancen hin geprüft werden. Dieser **Filterprozess erfordert eine breite Beteiligung aller Semmering-Stakeholder**. Auch die heute relativ unübersichtlichen organisatorischen und regionalpolitischen Zuständigkeiten sind schnellstens zu evaluieren und gegebenenfalls neu zu regeln.

1.4 Zieltermin 2030 Ein knappes Zeitfenster

Der relativ enge und nicht verlängerbare Zeitrahmen ergibt sich aus der Notwendigkeit, sobald wie möglich Grundlagen für konkrete Ideen und realisierbare Projekte zu entwickeln und diese zu priorisieren. **Diesen Input benötigen vor allem die ÖBB als Eigentümer der Welterbestrecke** möglichst früh, um rechtzeitig die bahntechnischen Voraussetzungen für einen Tourismusbetrieb ab 2030 bereitstellen zu können. Auch ein optimales Betriebssystem mit neuer Fahrplangestaltung bedarf eines Vorlaufs von mehreren Jahren.

Die ÖBB betrachten die historische Ghega-Bahn als Highlight ihres Netzes. Bekenntnis und Bereitschaft der Bundesbahnen sind gegeben, **erfolgsversprechende, zukunftstaugliche und innovative Ideen müssen jedoch aus der Region kommen.**

Investitionen machen nur dann ökonomisch Sinn, wenn sie nicht ins Leere gehen. Deshalb ist ab 2024 eine fordernde **Timeline und Roadmap mit Zwischenzielen** unverzichtbar. Diese müssen über die Initialphase bis 2030 hinausweisen und von einer langfristigen Perspektive ausgehen. Denn nicht alle guten Ideen können bis zur Inbetriebnahme des Basistunnels realisiert werden. Auch nach 2030 sollten laufend neue attraktive „Produkte“ erfunden und umgesetzt werden. **Die Botschaft „Am Semmering geht etwas weiter“ darf keine einmalige sein.**

1.5 Ergebnisse nutzbar machen

Die nächsten Schritte

Auf der Basis von Recherchen wird relevantes und nutzbares Material bereitgestellt.

Dabei stehen Tourismusthemen im Zentrum, es sollen aber immer auch die Bedürfnisse der Bevölkerung (z.B. Arbeitsplatzsituation, Wohnqualität, bessere Verkehrsverbindungen) im Auge behalten werden. In der Region existiert eine Vielfalt von potenten Organisationen.

Deshalb setzt die Studie beim Know-how bestehender Gebietskörperschaften, Initiativen, Plattformen, Vereinen und lokalen Akteuren und Akteurinnen an.

Dies muss auch das Aufzeigen von bestehenden Strukturschwächen sowie von notwendigen organisatorischen Reformen mit einschließen, um verstärkt bundesländerübergreifend planen zu können. **Erhofft wird ein koordiniertes Commitment zwischen den Gemeinden und Teilregionen einerseits und den Ländern Niederösterreich und Steiermark andererseits.**

Die vorliegende Studie versteht sich als Kick-Off und Impulsgeber und enthält (auch subjektive) Anregungen. Experten und Expertinnen, Entscheider und Engagierte werden einige vielleicht weiterentwickeln.

Eine wichtige Grundlage bieten die Tiefengespräche mit Experten, Politikern und Unternehmern, die der Autor seit April 2021 führen durfte. Zwanzig davon können im BAND 2, der einen integralen Teil der Studie darstellt, nachgelesen werden. Markante Statements aus den Interviews sind in den Text der Studie eingebaut.

1.6 Auf Augenhöhe mit der Gegenwart

Heraus aus der Nostalgiefalle

Sehnsucht nach dem Gestern ist im Semmeringgebiet ausreichend vorhanden. Der Zauber der alten Hotels und Villen hat die Zeiten überdauert. Viele Stars der Wiener Moderne, wie Arthur Schnitzler oder Peter Altenberg, sind in Reichenau und am Semmering auch noch nach hundert Jahren omnipräsent. Die seit den 1980er Jahren reanimierte Aura von „Wien um 1900“ stellt einen stabilen Bonus dar, dominiert die Tourismuswerbung und muss nicht weiter gestärkt werden.

Doch Nostalgie stellt eine mentale Blockade dar und verstellt den Blick auf Neues.

Vor einem Übermaß an Rückbezüglichkeit sei gewarnt. Bekanntlich war das Semmeringgebiet, beginnend mit der risikoreichen Planung der ersten Gebirgsbahn der Welt, immer ein Laboratorium des Fortschritts und ein Laufsteg der Moden. Ein Beispiel dafür ist die avantgardistische, fashionable Wintersportszene um 1900 auf dem Semmering. Im Sport konnten Frauen beim Klettern und Skifahren erstmals Kleidungskonventionen lockern.

Das Bild hat sich in den letzten Jahren gedreht. Die meisten der für diese Studie Befragten sehen zwar in der Qualität der historischen Hotels und Villen eine wertvolle Grundlage, plädieren aber für den offenen Blick nach vorne und hoffen auf eine Abkehr von einer allzu retrospektiven Haltung. Auch Kulturveranstalter haben begonnen, sich jünger und innovativer zu positionieren.

Deshalb sollte das Semmeringgebiet verstärkt als fortschrittliche Region der Innovationen positioniert werden. Das zeigt sich vor allem an hochwertiger zeitgenössischer Architektur, die für markante Akzente sorgen kann. Sollte es zu einem stabilen Aufschwung kommen, werden verstärkt Umbauten und Neubauten kommen. Erneuerung zeigt sich auch im Design oder bei kleinen Gestaltungsaufgaben mit Landschaftsbezug. Denn es ist davon auszugehen, dass in den Jahren des Tourismusaufschwungs auch verstärkt gebaut werden wird: Umbauten und Erweiterungen stehen ebenso an wie Neubauten.

1.7 Über den Horizont schauen

Vergleiche mit anderen Gebirgsbahnen mit Tourismusbetrieb

Seit jeher ist die Semmeringbahn als österreichisches Nationalmonument betrachtet worden. Was immer für die Zukunft angedacht und vorbereitet wird, sollte mit internationaler Perspektive geschehen. Daher gilt: Über den Tellerrand schauen! Deshalb wurden für diese Studie erstmals touristisch genutzte Gebirgs- und Landschaftsbahnen im In- und Ausland recherchiert, die interessante Vergleiche ermöglichen und als Inspiration und Anschauungsmaterial genutzt werden können (Best Practice-Beispiele).

Im Vergleich mit Erfahrungen, vor allem im Alpenraum, können Erfolgsfaktoren geschärft werden, wobei speziell Produktentwicklung, Marketing und betriebswirtschaftliche Fragen von Interesse sind. Einige der vergleichbaren Bahnen werden öffentlich betrieben, andere von privaten Gesellschaften. Die wichtigste davon, die Welterbebahn Albula/Bernina in Graubünden, konnte der Studienautor vor Ort erkunden.

WELTERBEBAHN ALBULA/BERNINA IN GRAUBÜNDEN

Thusis – St. Moritz – Tirano

Betreiber: Rhätische Bahn (RhB)

Seit 2008 zählen die Albula- und die Berninalinie der Rhätischen Bahn zum UNESCO-Welterbe. Vorbild bei der Einreichung der insgesamt 122 km langen Schmalspurbahn war die Semmeringbahn. Repräsentiert diese mit ihren sanft ansteigenden Kurven, steinernen Talquerungen und in den Fels geschlagenen Tunnels den ersten Höhepunkt des alpinen Eisenbahnbaus, steht die 1904 eröffnete Albula/Berninabahn für die zweite Pionierzeit der Eisenbahn-Ingenieurskunst.

Bei der Albulalinie wurde die neue Methode von in den Berg gebauten **Kehrtunnels** angewandt. Den architektonischen Höhepunkt bildet das schlanke, 60 m hohe **Landwasserviadukt**, das die Rhätische Bahn und das UNESCO Welterbe als Bildlogo verwenden. Die in St. Moritz anschließende Trasse über den 2.330 m hohen **Berninapass** führt in jähem Abstieg in das um 1.800 m tiefer gelegene Tirano in der italienischen Provinz Sondrio. Die zahlreichen Serpentina bieten grandiose Tiefblicke, das berühmteste Bauwerk ist das Kreisviadukt bei Brusio.



Weltkulturerbe Albulabahn, Landwasserviadukt

© Rhätische Bahn

Die Strecke von Chur über den Albulapass hatte eine **tourismusstrategische Aufgabe**: den Anschluss des Engadins an das Schweizer Bahnnetz. Auch heute noch dient sie im Einstundentakt der Anreise nach St. Moritz. Dazwischen werden Nostalgiezüge mit alten Lokomotiven (vor allem elektrisch) und historischen Aussichtswaggons geführt. Dazu kommen Spezialangebote wie kulinarische Fahrten oder Mitfahren im Führerstand, für die möglichst kostendeckende Preise zu zahlen sind.

BEST PRACTICE

Die Albulabahn bietet zahlreiche Besonderheiten, die als Anregungen für den Welt-erbebetrieb der Semmeringbahn dienen können. Deshalb finden sich in mehreren Passagen der Studie Referenzen. **Die Rhätische Bahn hat mit Tourismusangeboten langjährige Erfahrung**, während diese für die Semmeringbahn ab 2030 Neuland sein werden.

Ein organisatorischer Unterschied besteht darin, dass die Rhätische Bahn als Eigentümer der Welterbestrecke deren Management übernahm. Dafür wurde ein **Produktmanager** mit eigener Budgethoheit installiert, der nicht nur für das Marketing zuständig ist, sondern auch neue Produkte entwickelt, um die Zahl der Besucher zu steigern. Das aktuelle Hauptprojekt ist die Errichtung der „**Landwasserwelt**“ mit dem Ziel mittels Hop-On Hop-Off-Fahrten, Aussichtsplattformen und einem neuen Infokiosk das berühmte Landwasserviadukt optimal erleben zu können.

GLACIER-EXPRESS

St. Moritz – Zermatt

Betreiber: Schweizer Bundesbahnen (SBB)

Der Glacier-Express wird hier angeführt, weil es sich um den **erfolgreichsten Panoramazug der Alpen** handelt und er sofort in den Sinn kommt, wenn von Bahnfahrten mit spektakulären Ausblicken die Rede ist. De facto ist er bis auf die Designfrage der in den 1980er Jahren entworfenen Panoramawaggons mit der Semmeringbahn schwer vergleichbar. Denn beim Glacier-Express, der auch von den ÖBB in Kooperation mit den SBB vermarktet wird, handelt es sich um eine **Ganztagesreise**, beginnend mit einer Nächtigung in St. Moritz, endend mit einer Nächtigung in Zermatt. Den Gästen stehen geräumige Sitzplätze zur Verfügung und zu Mittag wird ein mehrgängiges Menu serviert.

MARIAZELLERBAHN (»HIMMELSTREPPE«)

Lauberbachmühle – Mariazell (Bergstrecke)

Betreiber: Niederösterreich Bahnen (bis 2019 NÖVOG)

Die 1907 fertiggestellte **elektrifizierte Schmalspurbahn** verbindet St. Pölten mit dem steirischen Wallfahrtsort Mariazell. Ab circa 2000 gab es Überlegungen der ÖBB, die Linie einzustellen, bis 2010 wurde die Bahn jedoch im Auftrag und auf Kosten des Landes Niederösterreich weiterhin von den Bundesbahnen betrieben. Danach wurde sie **von den Niederösterreichischen Landesbahnen übernommen**.

Die „Talstrecke“ bis Lauberbachmühle dient weiterhin dem lokalen Pendler- und Schülerverkehr und als Anreisestrecke für Touristen. Die „Bergstrecke“ mit Kehren, Viadukten und dem Gösingtunnel als höchstem Punkt (891 m) bietet beeindruckende Blicke auf das Ötschermassiv.

Vor dem Ersten Weltkrieg war die stark frequentierte Mariazellerbahn Voraussetzung für die Entwicklung neuer Erholungsorte. Daran versucht man heute, nach einer Renovierung der Strecke und der **Anschaffung neuer Elektrotriebwagen und Panoramawagen**, anzu-

schließen. Diese verkehren seit 2013 unter dem Namen „Himmelstreppe“ auf der „Bergstrecke“. Zu einem wichtigen Promotion-Instrument wurde die NÖ Landesausstellung 2019 zum Thema „ÖTSCHER:REICH“. Das von BWM Architekten geplante Ausstellungsgebäude am Bahnhof Lauberbachmühle wird heute als Remise und Werkstatt genutzt.

BAHNSTRECKEN MIT VERGLEICHBAREN EINZELASPEKTEN (Auswahl)

GOTTHARDBAHN

Erstfeld – Göschenen – Airolo – Biasca (historische Bergstrecke)

Betreiber: SBB

Die alten Saumpfade, die Straße über den 2.091 m hohen Gotthardpass, die historische Bergbahn mit einem 15 km langen Scheiteltunnel und der neue Basistunnel bilden **eine der bedeutendsten historischen Verkehrslandschaften der Welt**. Was unter und ober dem Semmering noch bevorsteht, ist auf der Gotthardstrecke bereits Faktum: Mit der Fertigstellung des längsten Basistunnels der Welt (2015, 54 km) verlor die **historische Bergroute** ihre Bedeutung als Fernverbindung.

Diese bleibt zwar weiterhin als Ausweichroute für den Basistunnel in Betrieb, Lokalzüge verkehren aber nur mehr mit stark eingeschränkter Frequenz. Den attraktivsten Abschnitt bildet die nördliche Zulaufstrecke im Kanton Uri von Erstfeld nach Göschenen. Hier befinden sich berühmte Viadukte, es gibt weiterhin ein für die Region bedeutendes Fahrgastaufkommen und es stehen touristische Attraktionen wie ein Bahnwanderweg oder ein riesiges Modell im Bahnhof Göschenen zur Verfügung.

KIRNITZSCHTALBAHN IN SACHSEN

Bad Schandau – Lichtenhainer Wasserfall

Betreiber: Regionalverkehr Sächsische Schweiz-Osterzgebirge GmbH (RVSOE)

Die 1893 errichtete schmalspurige **Überland-Straßenbahn**, die heute ausschließlich dem Ausflugsverkehr dient, führt vom Kurort Bad Schandau in den **Nationalpark Sächsische Schweiz**. Sie erschließt spektakuläre Blicke auf und Wanderwege in das berühmte Sandstein-Gebirge. Ein stillgelegter Bahnhof wurde zu einem privat betriebenen „Kulturbahnhof“ mit Lokal und Shop umfunktioniert.

ARGENTINISCHE ANDENBAHN, »TREN A LAS NUBES« (ZUG IN DIE WOLKEN)

Salta – La Polcorilla – Sacompa

Betreiber: Ecotren S.A.

Die exponierte Schmalspur-Touristenbahn ist **einer der höchsten und eindrucksvollsten Schienenwege der Welt**. Errichtet wurde die Linie, die auch als Andenüberquerung zwischen Argentinien und Chile diente, zur Erschließung von Bodenschätzen.

Der „Zug in die Wolken“ führt in einer 17-stündigen Fahrt (inklusive Ausflüge) von der 1.600 m hoch gelegenen Stadt Salta auf die Anden-Kordilleren. Ähnlich der Kalten Rinne bildet ein berühmtes, allerdings wesentlich spektakuläreres Viadukt den Höhepunkt der Fahrt: Die 4.200 m hoch gelegene und 220 m lange **Stahlbrücke La Polcarilla** hat eine Spannweite von 224 Metern.

GROSSGLOCKNER HOCHALPENSTRASSE (SPEZIALBEISPIEL)

Fuschl (S) – Heiligenblut (K)

Betreiber: Landesgesellschaft Großglockner Hochalpenstraße

Nach mehreren Anläufen wird damit gerechnet, dass die Glocknerstraße in den nächsten Jahren **als erste Aussichtsstraße auf die Welterbeliste** kommen wird. Die 1935 eröffnete Großglockner Hochalpenstraße diente nie dem normalen Verkehr, sondern wurde **ausschließlich zur Förderung des Fremdenverkehrs errichtet**. Die Gesellschaft hat entlang der Trasse Museen, Erinnerungsstätten und Infozentren eingerichtet. Zuletzt fand mit dem Projekt „Serpentinen“ auch Kunst im öffentlichen Raum statt.

WEITERE GEBIRGSBAHNEN MIT TOURISTENBETRIEB

Highland Railway in Schottland (berühmt durch Harry Potter) / Darjeeling-Himalayan-Railway (Die Himalayabahnen erhielten 2005 den Weltkulturerbe-Status) / Montreux-Berner Oberland-Bahn / Badische Schwarzwaldbahn / Smokey Mountain Railway (Kentucky) / Inlandsbanan (Schweden) / Centovalli-Bahn der 100 Täler (Italien).



Viadukt Adlitzgraben (Fischerviadukt)

SEMNERINGBAHN 1

2.1 Bedeutung der Semmeringbahn

Eine Pionierleistung als Denkmal mit Zukunft

Ein Wunderwerk

Ferdinand von Saar, 1875

Seit ihrer Inbetriebnahme im Jahr 1854 ist die Bahn **Rückgrat und Nervenstrang der Semmeringregion**. Sie wurde für das Gebiet identitätsbildend und dient bis heute als Dynamo der touristischen und ökonomischen Erschließung. So konnte sich ein bis dahin peripheres, dünn besiedeltes und wenig beachtetes Gebiet zu einer prominenten „Vergnügungslandschaft“ entwickeln. Voraussetzung dafür war eine **Umdeutung in eine „schöne Landschaft“**. Damit erhielt die Semmeringbahn auch eine ästhetische Dimension, weshalb sie bis heute populär bleiben konnte.

Die um 1850 neuartige und durch Chefplaner Carl Ghega erstmals angewandte Trassenführung besteht aus umständlichen Umrundungen von Berghängen und Felsabstürzen, Tunnels sowie gekrümmten Viadukten, die der Querung von Tälern dienen. Dies ergab **ein bis heute als „harmonisch“ und romantisch wahrgenommenes Zusammenspiel von Technik, Natur und Landschaft**. De facto war diese Trassenführung eine bautechnische Notwendigkeit, um die Steigung möglichst gering zu halten.

Die Semmeringbahn ist einerseits weltbedeutend, weil zum ersten Mal Lokomotiven auf Schienen einen Pass erklommen haben (der Höhenunterschied von Payerbach bis zum Bahnhof Semmering beträgt circa 500 m). Andererseits wurden hier imposante und im frühen Eisenbahnbau einzigartige Bahnviadukte aus Stein errichtet („Die Bahn aus Stein“).

2.2 Labor des Fortschritts

„Outstanding Global Value“

Eine Aufgabe, wie sie bisher noch nie in der Welt gelöst worden ist.

„Die Eisenbahn-Zeitung“, 1845

Die Semmeringbahn repräsentiert eine außergewöhnliche technologische Lösung für ein physikalisches Problem beim Bau früher Eisenbahnen.

Begründung der UNESCO-Kommission für die Anerkennung der Semmeringbahn als Weltkulturerbe, 1998

Die Planungszeit der Semmeringbahn umfasste ungefähr acht Jahre, von circa 1840, als noch die Pferdeeisenbahn „state of the art“ war, bis 1848.

In diesen Jahren wurde in Europa und den USA darüber diskutiert, mit welcher Methode man auf Schienen große Höhen am besten bewältigen könnte. Ebenso entscheidend wie die Antriebskraft der Maschinen war die Bremsleistung im Abwärtsfahren.

An diesem Diskurs waren damals Eisenbahnfachleute aus vielen Ländern beteiligt, wobei die österreichischen und norditalienischen Techniker **in diesem Labor des Fortschritts eine führende Rolle spielten**. **Ghega und die frühen Eisenbahningenieure hatten Erfahrungen im hochalpinen Straßenbau**, z.B. am Stilfserjoch.

Als leitender Beamter in der Staatsbahndirektion war Carl (Carlo) Ghenga von Anfang an für die Planung der Südbahn und damit auch für die Überschneidung des Semmerings zuständig. Dass der Staat beschloss, das Projekt nicht privaten Gesellschaften zu überantworten, stellte eine epochale verkehrspolitische Entscheidung dar.¹ **Als Manager, Chefplaner und Leiter eines Teams von jungen Technikern traf Ghenga letztlich alle Entscheidungen zu Trassenführung und Bauprogramm.**

EMPFEHLUNG

Die falsche Legende von Ghenga als solitärem Helden, der quasi allein und gegen alle Widerstände die Semmeringbahn erbaute und „die Wildnis eroberte“, wurde ab dem späten 19. Jahrhundert zu einem österreichischen Nationalmythos. Als legendenumrankte Figur fasziniert Carl Ritter von Ghenga bis heute. Dabei werden jedoch viele Fakten ignoriert.

Es ist an der Zeit, nicht nur den Mythos zu perpetuieren, sondern im Marketing und in der publizistischen Darstellung realistischere Bilder der Figur einzusetzen. Ghengas berechtigten Ruhm und den der „Ghegabahn“ wird das nicht beschädigen. Zu populären Legenden gehört auch, sie zu hinterfragen.

Im Rückblick ist auch darauf hinzuweisen, dass die komplizierte Semmeringbahn trotz großer Komplikationen **in nur knapp fünf Jahren erbaut** worden ist. Beteiligt waren führende Baufirmen der Monarchie und insgesamt rund **15.000 Fach- und Hilfsarbeiter und Arbeiterinnen** aus Kroatien, Italien und Mähren.² Einzigartig wurde die Semmeringbahn auch deshalb, weil sie eine Bahnbaumethode dokumentiert, die nach wenigen Jahren (nach Erfindung des Dynamits) bereits durch neue technische Möglichkeiten abgelöst wurde. Diese hätten den Bau eines deutlich längeren und damit tiefer gelegenen Scheiteltunnels erlaubt, wodurch die Bahn nicht hinauf bis zum Semmeringpass hätte geführt werden müssen und womit man sich zahlreiche Tunnel und Viadukte erspart hätte.³

Weitgehend vergessen ist, dass Ghenga und sein Team **bereits vor 1848 Varianten mit einem Basistunnel** überprüft haben, z.B. vom Preinertal unter die Kampalpe in den Bereich Spital (ca. 5 km). Aufgrund der langen Bauzeit und der hohen Kosten wurden diese verworfen. Die Planung der Semmeringbahn war also ein „work in progress“, wobei man sehr schnell auf die Veränderung von technischen Rahmenbedingungen reagieren musste.

¹ Knapp nach Fertigstellung der Semmeringbahn wurde diese privatisiert, weil der Staat Geld benötigte. Nicht nur für Ghenga war dies eine große Enttäuschung.

² Bereits 1853, ein Jahr vor der Inbetriebnahme, wurden täglich vier bis sechs Lastzüge über die Semmeringbahn geführt.

³ Mit dem Durchschlag des 1850 geplanten 12 km langen Basistunnels durch den Mont Cenis konnte erst 1857 begonnen werden, als druckluftbetriebene Bohrmaschinen zur Verfügung standen. In Betrieb ging er erst 1871.

2.3 Sie fährt und fährt und fährt

Ein Symbol für die Langlebigkeit des Verkehrsmittels Eisenbahn

Wir sitzen alle im gleichen Zug
Und reisen quer durch die Zeit.
Erich Kästner, 1932

Von 1854 bis heute ist die Semmeringbahn ununterbrochen in Betrieb. Seit bald 170 Jahren werden Last-, Schnell- und Lokalzüge über die steile und kurvenreiche Strecke geführt. Ab 2030 läuft der beschleunigte Fernverkehr durch den neuen Basistunnel, aber auch die Trasse der historischen Semmeringbahn wird weiterhin voll befahrbar sein und veränderte Mobilitätsaufgaben übernehmen.

Keine andere Bergbahn der Welt kann eine vergleichbare Dauerleistung bieten. Damit ist die Semmeringbahn auch zu einem allgemein gültigen **Symbol für die Langlebig- und Nachhaltigkeit des Verkehrssystems Eisenbahn** geworden. Im Gegensatz zu Autobahnen und dem Flugverkehr überbrückt der Schienenverkehr mit permanenten Leistungssteigerungen mehrere Epochen – vom Beginn des Industriezeitalters bis ins 21. Jahrhundert.

STATEMENT: ANDREAS MATTHÄ,
VORSTANDSVORSITZENDER ÖBB HOLDING AG

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.

In der langen Betriebszeit der Pionierbahn kam es zu keinen gravierenden Veränderungen der Trasse. Nach 1945 wurde sie generalüberholt und avancierte zum Symbol des Wiederaufbaus. Ein Beispiel ist die Präsentation des modernen Triebwagens „Blauer Blitz“ durch die ÖBB gegenüber den Medien mit Bildern, die ihn auf dem Viadukt Kalte Rinne zeigen. Ab 1949 wurde in Hinblick auf die längst überfällige Elektrisierung der Südbahn eine zweite parallele Röhre zum Scheiteltunnel gebohrt. **Erst 1959 war die Elektrifizierung abgeschlossen.** In den 1960er Jahren verschwanden schließlich die Dampflokomotiven, die das Image der Semmeringbahn bis dahin geprägt hatten. 2014 bis 2019 wurden zwei Doppelstockviadukte zwischen Klamm und Breitenstein von den ÖBB in Zusammenarbeit mit dem Bundesdenkmalamt originalgetreu renoviert.⁴

⁴ Vgl. Hermann Fuchsberger/Gerd Pichler (Hg.), Welterbe Semmeringbahn. Zur Viaduktssanierung 2014 – 2019, Horn/Wien 2020.

2.4 Zukunftsbauwerk Basistunnel

Ein wenig beachtetes technisches Meisterwerk

Ingenieurskunst von morgen für die neue Dimension des Reisens!

Motto der Infowelt „Semmering-Basistunnel“, 2013

Was die Aufgabenstellung und die technischen Herausforderungen betrifft, ist der neue 27 km lange Basistunnel zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag mit dem Bau der Semmeringbahn vergleichbar. Es handelt sich zwar nicht um den längsten Eisenbahntunnel der Welt, aber um eine bahnbrechende Großleistung, bei der mit avancierter Tunnelbautechnik komplexe Bedingungen zu meistern sind. Dennoch wird das Exzeptionelle des Bauwerks in der breiten Öffentlichkeit überraschend wenig wahrgenommen.

Die erste Phase könnte man mit „trial and error“ bezeichnen oder auch als unfreiwilliges Optimierungsverfahren. Nachdem das für die ÖBB von der „Eisenbahn-Hochleistungs AG“ geplante verkehrspolitische Großvorhaben im Laufe der 90er Jahre „in eine politische Endlosschleife“ (Die Presse) geraten war, entschlossen sich die Bundesbahnen zu einem **Neustart**. Den Anlass dazu gaben ökologische Gefahren, die es zu minimieren galt und die abschnittsweise **geringe Gesteinsfestigkeit** (besonders „bröselige“ Abschnitte sind jene zwischen Gloggnitz und Schottwien oder im Bereich Fröschnitzgraben) sowie neue Sicherheitserfordernisse.

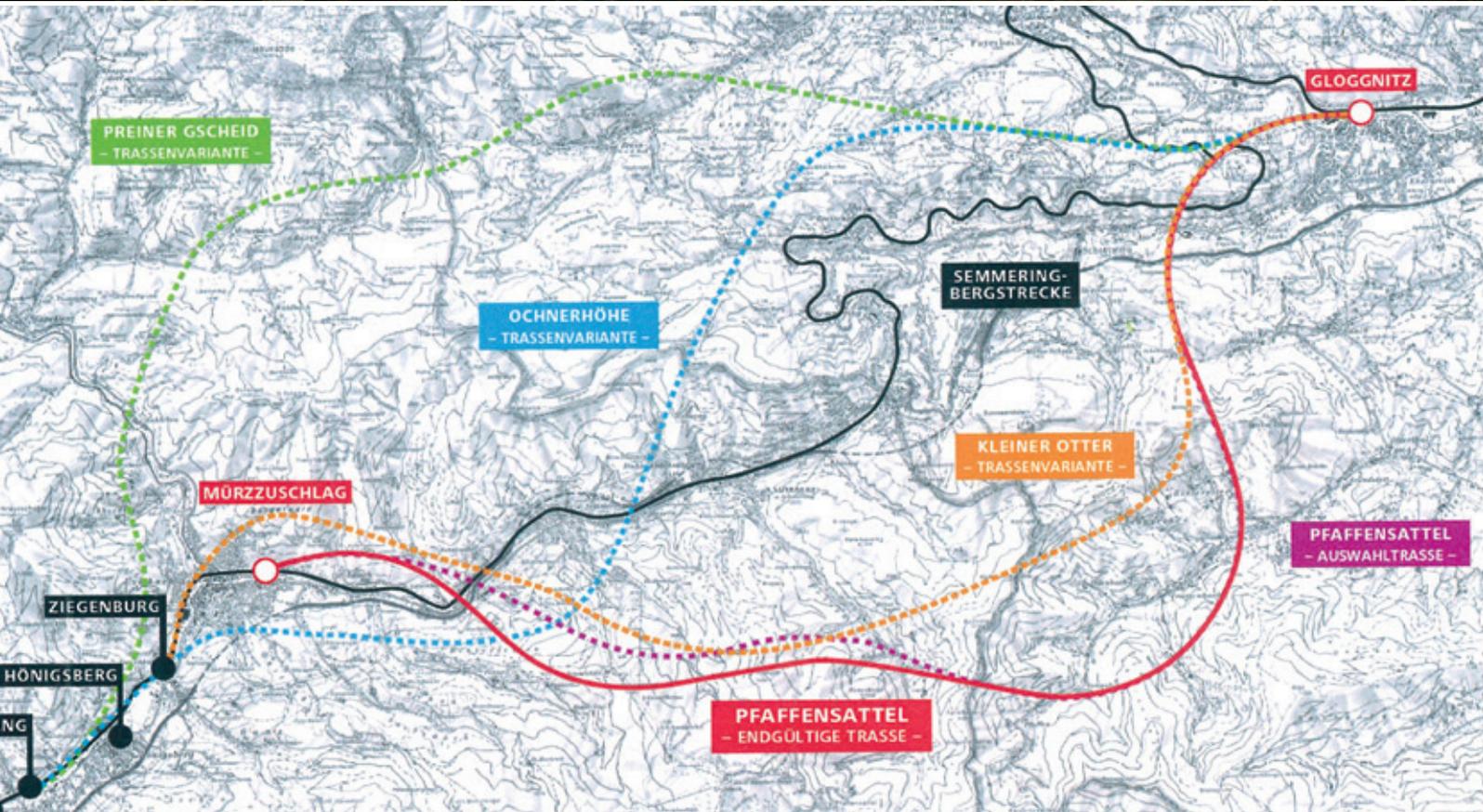
Der „neue Basistunnel“ wird zweiröhrig geführt und weist einen völlig anderen, um drei Kilometer längeren Streckenverlauf auf. Er verläuft nun weitab von der historischen Passroute in einer weiten Schleife Richtung Wechsel und dann unter dem Pfaffensattel und den Vorbergen des Stuhlecks nach Mürzzuschlag.⁵

Einige Herausforderungen der Bauleistik: Um über den Gebirgsbau möglichst genau Bescheid zu wissen, wurden 280 Bohrschächte in eine Tiefe von mehreren Hundert Metern getrieben. Um die 120 m langen Tunnelvortriebsmaschinen nach unten zu bringen, mussten sie zerlegt und durch zwei 400 m tiefe Schächte hinabtransportiert werden. Insgesamt fallen sechs Millionen Kubikmeter Aushubmaterial an, das auf Dauer deponiert werden muss.

Warum fehlt es beim Projekt Basistunnel an Begeisterung? Das liegt einerseits daran, dass ein kolossaler Tunnel im Gegensatz zur mit baulichen Highlights begleiteten Ghega-Bahn unsichtbar ist. Für Baustellentourismus fehlt der Schauwert. Die einzigen wahrnehmbaren Stellen sind die Tunnelportale, für die ein Gestaltungsbeirat beigezogen wurde und die von hoher architektonischer Qualität sind.⁶ Andererseits spielt vermutlich auch eine psychologische Komponente eine gewisse Rolle. **Nach Jahren des Protests und einem vorwiegend negativem Medienecho war es kommunikationstechnisch schwierig, in die Offensive zu kommen.**

⁵ Ursprünglich war vorgesehen, dass sich das südliche Tunnelportal bei Langenwang befindet.

⁶ Vgl. ÖBB Infra.



oben: Bauarbeiten im Semmeringbasistunnel 2019, Foto: ÖBB Infra, Andreas Ebner

unten: Varianten für Neutrassierung des Basistunnels 2012, schwarz: historische Trasse von 1854

Die neuen Planungen nach der Jahrtausendwende liefen eher diskret ab. Erst als alle Genehmigungen abgeschlossen waren und 2014 mit den Bauarbeiten begonnen werden konnte, lief die Promotion voll an. In Gloggnitz und Mürzzuschlag wurden hochprofessionell gestaltete und mit medial vermittelten Fakten bestückte „Info-Points“ aufgestellt. Dazu kamen drei Aussichttürme, um den Baufortschritt beobachten zu können. Es mag am ersten durch Wassereinbrüche verursachten Baustopp von 2019 und an den erwartbaren Mehrkosten gelegen sein, dass die Öffentlichkeitsarbeit wieder „leiser“ wurde.

Fazit: ein gigantisches Bauwerk weitgehend ohne Positivschlagzeilen – anders als beim Gotthardtunnel, für dessen Bau sich die ganze Schweiz begeisterte.

EMPFEHLUNG

Viel spricht dafür, das Großbauwerk Semmering-Basistunnel offensiver zu promoten. Deshalb sollte in den Jahren bis zur Fertigstellung von den ÖBB alles getan werden, um die Ingenieursleistung und den schwierigen Bauprozess anschaulich erfahrbar zu machen.

Als erste Maßnahme könnten somit die 2014 errichteten, hochinformativen **Info-Points** aktualisiert und mit neuen Bildmedien ergänzt werden. Dies sollte auch medial kommuniziert werden. Immerhin werden sie noch mehrere Jahre als Visitenkarte des Tunnelbaus dienen. Zumindest ein weiterer Info-Point könnte auf der Passhöhe platziert werden.

Bereits jetzt sollte mit Überlegungen begonnen werden, wie der Basistunnel **ab 2030** dargestellt werden soll. Dafür empfiehlt sich ein neuer, architektonisch außergewöhnlicher Pavillon am Bahnhof Mürzzuschlag, der Eisenbahnfans ebenso ansprechen könnte wie ein breites Publikum. Der „Hub“ Mürzzuschlag wird von den meisten Besuchern und Besucherinnen der Ghega-Bahn frequentiert werden.

Eine wichtige Frage steht im Raum: **Wie wird man sich an die imposante Baustelle nach der Fertigstellung erinnern?** Wie an die gigantischen Abraumhalden, die gemäß Ökologiebescheid renaturiert, also unsichtbar gemacht werden müssen? Wie an die geologischen Herausforderungen? Wie an die Bauarbeiten im Tunnel?



Eines der 47 noch erhaltenen Bahnwächterhäuser aus der Bauzeit, bei Spital am Semmering.

SEMMERINGBAHN 2

3.1 Aufwertung durch Welterbestatus

Ein österreichisches Monument als internationaler Star?

Der Welterbestatus an sich bewirkt noch nicht sehr viel. Eine gute Pflege des Denkmals allein genügt nicht, um sich der begehrten Auszeichnung auf Dauer würdig zu erweisen. In das Welterbe muss man investieren, man muss zusätzliche Werte schaffen, damit die gesamte Region nachhaltig davon profitieren kann.

Stefan Klingler, „Der Managementplan für das Weltkulturerbe Semmering“, 2010

Seit 1998 ist durch die UNESCO-Kommission und ein österreichisches Bundesgesetz amtlich besiegelt, dass die Semmeringbahn weltbedeutend und damit zumindest **potentiell „weltberühmt“** ist. Das gilt nicht nur für das bahntechnische Monument, sondern indirekt auch für die dem Bahnbau folgende touristische Kulturlandschaft, die ebenfalls internationalen Beispielscharakter hat.

Das im Managementplan formulierte Ziel, mit dem Hebel Welterbe die Region zu stärken, scheint weitgehend erreicht worden zu sein. **Das Bewusstsein für die Außerordentlichkeit der Ghega-Bahn wurde gestärkt**, die Gemeinden der Welterberegion identifizieren sich mit ihr, zahlreiche Aktivitäten wurden gesetzt, z.B. die Anlage des Bahnwanderweges. Im UNESCO-Vertrag wird neben der Erhaltung auch die **Vermittlung des Welterbes als verpflichtende Aufgabe** genannt. Darunter sind wissenschaftliche Symposien, wie sie in Müzzuschlag und Payerbach stattfanden, ebenso zu verstehen wie Kooperationen mit Tourismusverbänden und Bildungseinrichtungen.¹ Zuletzt entschloss sich die Stadtgemeinde Gloggnitz, ihre 2020 eröffnete vielbeachtete Neue Mittelschule nach Carl von Ghega zu benennen. **Der Großteil der Bevölkerung beiderseits der Landesgrenze scheint davon überzeugt zu sein, dass „ihr Welterbe“ dazu beitragen kann, den Fremdenverkehr zu steigern.**

Aber wie groß ist die Bekanntheit der Semmeringbahn außerhalb von Österreich, wo ihr Status außer Frage steht? Die Inwertsetzung der Semmeringbahn durch den Eintrag in die Weltkulturerbeliste hatte bislang vor allem in Österreich spürbare Folgen. Im Ausland kann ein vergleichbares Wissen nicht vorausgesetzt werden – nur im Segment der Eisenbahnspezialisten wird sie schon seit langem bewundert. Fragt man in der Schweiz nach der Welterbe-Gebirgsbahn über den Semmering, stößt man häufig auf Ratlosigkeit. Ebenso ist das Schweizer Pendant – die seit 2022 ebenfalls als Welterbe registrierte Bahn über den Albula- und Berninapass im nahen Graubünden – in Österreich wiederum weitgehend unbekannt. Aber immerhin ist die Semmeringbahn in Bildbänden mit den schönsten Alpenbahnen so gut wie immer vertreten.

Dass die Semmeringbahn **speziell in Westeuropa nie große Bekanntheit** erfahren hat, hängt einerseits damit zusammen, dass sie über den östlichsten und nur 1.000 m hohen Alpenübergang führt. Andererseits war sie als bedeutendstes Eisenbahnmonument der Habsburgermonarchie speziell in Zentraleuropa als nationales Monument ein Begriff. Auch das Einzugsgebiet des Semmerings als mondänster Luftkurort der Monarchie lag

¹ Einige Beispiele: Rätsel- Spiel- und Bastelbuch für Volksschüler (Weltkulturerbeverein Payerbach), Herta-Reich-Gymnasium in Müzzuschlag und Tourismusschulen Semmering als „UNESCO-Schulen“. Veröffentlichung „Panorama Welterbe Semmeringseisenbahn“ (Südbahn Museum Müzzuschlag).

fast ausschließlich in der östlichen Hälfte Europas und am Balkan, während der Anteil von Gästen aus Westeuropa oder auch Deutschland unbedeutend war. Deshalb wird es eher möglich sein, die Semmeringbahn und ihre Umgebung in den Nachfolgeländern der Monarchie als Anziehungspunkt wieder populär zu machen.

EMPFEHLUNG

Da für Deutschland, die Schweiz oder Westeuropa die Bahn als Sehenswürdigkeit erst bekannt gemacht werden müsste, was mit intensiver Betreuung von internationalen Reisedeputierten machbar scheint, empfiehlt es sich, ihre **Alleinstellungsmerkmale in die Auslage zu stellen**: Es handelt sich um die allererste Gebirgsbahn der Welt, die auch als erste Eisenbahn der Welt zum schützenswerten Weltkulturerbe erklärt wurde – vor Bahnen in Indien und der Schweiz. Außerdem weisen keine frühen Bergbahnen derart beeindruckende Viadukte auf. Dass zugleich auf extravagante alpine Grand-hotels hingewiesen werden kann, steigert die Einzigartigkeit.

STATEMENT: BRUNO MALDONER, ARCHITEKTURHISTORIKER UND DENKMALPFLEGER

Die Erhaltung ausgewählter Eisenbahnanlagen als technische Denkmäler ist erst seit wenigen Jahrzehnten Gegenstand des öffentlichen Interesses.

STATEMENT: NORBERT KETTNER, GESCHÄFTSFÜHRER WIENTOURISMUS

„Welterbe“ ist ein großes Label. Ich würde das nutzen. Das Thema Welterbe wird interessanter je weiter weg der Markt ist.

In einer Analyse des Bahnwanderwegs wurde 2017 vermerkt, dass das Weltkulturerbe „Semmeringbahn“ über kein eigenes Logo, keine eigene Symbolik und keinen Claim verfügt. Das erschwere die Markenbildung. Nachdem in der Region in den letzten 25 Jahren die Bezeichnung „Welterbebahn“ in den Vordergrund gerückt wurde, stellt sich die Frage, ob nicht der Name „Semmeringbahn“ der wichtigere ist.

STATEMENT: ANDREAS KRANZMAYER, VERFASSER DER STUDIE „PROJEKTOPTIMIERUNG SEMNERINGBAHN-WANDERWEG“

Aktuell gibt die Semmeringbahn **kein konkretes Erlebnisversprechen** ab. In den Werbemitteln wird meist und mit wechselnder Priorität auf das UNESCO-Weltkulturerbe hingewiesen. Diese weltweit renommierte Auszeichnung steigert zwar emotional die Bedeutung der Semmeringbahn, was jedoch die konkrete Besonderheit dieses Welterbes ausmacht, wird leider nur sehr verborgen kommuniziert. **Im Markenversprechen „Weltkulturerbe Semmeringbahn“ schlummert noch großes Potential.**

3.2 Eine Bahnstrecke als Hauptattraktion einer Region

Aber ist die Semmeringbahn attraktiv genug?

Die gesamte Strecke ist ein einziges riesiges Bauwerk. Es besteht aus der Gleisführung, dem Bahndamm mit Brücken und Tunnels und setzt sich zusammen aus Bahnhöfen, Beamten- und Arbeiterhäusern, Werkstätten sowie Wächterhäusern und Signalhäusern.

Kunsthistorikerin Hildegund Amanshauser, „Gedanken über die Semmeringbahn“, 1982

Es steht außer Diskussion, dass die Semmeringbahn **hohe Schau- und Erlebnisqualitäten** bietet. Zurecht wird seit über hundert Jahren von einer „harmonischen Beziehung zwischen Technik und Natur“ gesprochen. **Der absolute Höhepunkt ist das Ensemble um das Viadukt Kalte Rinne.** Dieses dient heute in zwei Ansichten als Ikone des Semmeringgebiets bzw. der Tourismusdestination Wiener Alpen: einerseits in der monumentalisierenden Nahsicht, andererseits vor allem im als „20-Schilling-Blick“ bekannt gewordenen weiten Überblick, wo man von erhöhten Blickpunkten aus das Viadukt mit dem Kreuzberg und der Rax als Hintergrund betrachten kann. Im Vergleich zur Dominanz der Kalten Rinne tragen andere Highlights relativ wenig zur Imagekonstruktion bei.

EMPFEHLUNG

Obwohl das Viadukt Kalte Rinne als erfolgreiches Logo des Semmeringgebiets (mit dem Slogan „Paradies der Blicke“) und Niederösterreichs etabliert werden konnte, droht die Gefahr einer Überbeanspruchung. Die Dominanz von stereotypisierten Blicken führt zur Routine. Deshalb sollte versucht werden, in Werbepublikationen auch weniger geläufige Ansichten der Ghega-Bahn herauszustellen.

Die Semmeringbahn ist ein merkwürdiger Star, der sich ebenso oft zeigt wie verbirgt. Einerseits bietet sie spektakuläre Einzelbauwerke, andererseits besteht ihre Besonderheit darin, dass sie **ein 42 Kilometer langes Bauwerk** darstellt. Nur das Kurvenband der Trasse, also der im Eigentum der ÖBB befindliche Bereich – im Managementplan als „Kernzone“ bezeichnet – ist als Welterbe gesetzlich geschützt. In der Eisenbahndenkmalpflege spricht man auch von einem „Linienmonument“. **Die älteste Gebirgsbahn der Welt ist somit mehr als ein Hintereinander von spektakulären, „schönen“ Stellen.** Wie alle interessanten Bahnstrecken oder Alpenstraßen enthält sie auch langweiligere Passagen.

Die Logik der Gesamtanlage ist nur zu verstehen, wenn man die Ghega-Bahn als Ensemble aus Technik und Landschaft begreift. Doch das verlangt **Wissen um die Planung und die Gründe für die kurvenreiche Trassierung.** Touristen sind solche Zusammenhänge nur mit Zusatzinformationen, wie dem Audioguide im fahrenden Zug, zu vermitteln. Es werden insgesamt 14 Tunnels durchfahren sowie 16 Viadukte und dutzende Brücken überquert. Doch der Großteil der Strecke (zwischen Gloggnitz und Payerbach bzw. zwischen dem Scheiteltunnel und Mürzzuschlag) verläuft in Tälern. Nur die prominenten Abschnitte führen an Steilhängen und Felswänden entlang und bieten **permanent neue, überraschende Blicke.**²

² Als Welterbe-Denkmal findet sich die gesamte Strecke von Gloggnitz und Mürzzuschlag in der UNESCO-Liste. De facto beginnt die Gebirgsbahn erst in Payerbach und reicht bis zum Scheiteltunnel unter dem Semmeringpass. Die Abschnitte von Gloggnitz bis zur Station Payerbach-Reichenau und von Mürzzuschlag Richtung Semmering werden auch als Zulaufstrecken bezeichnet.

Das Besondere der Semmeringbahn lässt sich sowohl im Mikro- als auch im Makromaßstab erfahren. **Um das Erlebnis nicht auf kurze Momente und wenige Images zu beschränken, sollten auch andere Passagen betont werden.** Interessant ist, dass sich das Spektrum der unzähligen Abbildungen, die die Semmeringbahn in Form von Stichen, Lithografien, Fotoserien und Ansichtskarten begleitet haben, im Lauf der Zeit reduziert hat. Vieles scheint heute nicht mehr bildwürdig zu sein.

STATEMENT: ROLAND TUSCH, ARCHITEKT, LANDSCHAFTS- UND DENKMALSCHÜTZER³

Unbestritten an erster Stelle stehen Krauselklause, Polleroswand und Kalte Rinne. Die großen Viadukte in Kurvenlage wie das Adlitzgrabenviadukt oder das Schwarzatalviadukt in Payerbach zeigen ebenso deutlich die **Pionierleistung der engen Kurvenradien in Kombination mit Viadukten**. Ein Höhepunkt auf jeder Fahrt ist die Weinzettelwandgalerie. Hier lässt sich nachvollziehen, wie das Bauprojekt Mitte des 19. Jahrhunderts die Grenzen des Machbaren ausgelotet hat.

Auf der Talfahrt öffnet sich kurz nach dem Bahnhof Eichberg der Blick ins Tal und man sieht die Trasse unten. An dieser Stelle kann man das **Prinzip der künstlichen Streckenverlängerung** gut erkennen. Der steilste Abschnitt zwischen Küb und Eichberg war zwar technisch herausfordernd, ist aber für das Erleben im Zug unspektakulär.

Gemeinsam mit Landschaftsarchitekten der Universität für Bodenkultur hat Tusch 2019 im Auftrag des kunsthaus muerz einen Audioguide gestaltet, in dem die weniger attraktiven Abschnitte dazu genutzt werden, um auf die Höhepunkte mit Informationen vorzubereiten oder Geschichten zu erzählen, die keine unmittelbare Verbindung mit dem Ort haben.

3.3 Blickbehinderung als Problem

Warum Sichtachsen freigeschnitten werden müssen

Er schaute aus dem Fenster in eine hier aufgegangene, vielfältige Ferne, darin die Sonne sich an einzelne Felszähne lehnte, die sanft aus den Wäldern leuchteten. Clayton empfand den Ausblick geradezu als Übermaß.

Heimito von Doderer, Semmeringfahrt in „Die Wasserfälle von Slunj“, 1963

Im Managementplan von 2010 wird die „**freie Sicht auf die Bahn**“ als ebenso wesentlich genannt wie die „**freie Sicht aus der Bahn auf die umgebende Kulturlandschaft**“. Beide Sichtverbindungen werden heute **durch den ungehinderten Wuchs von Bäumen und Buschwerk eingeschränkt**. Schlüsselpassagen sind davon betroffen: Der Blick ins Schwarzatal zwischen Payerbach und Eichberg, der weite und das Relief des Semmeringgebiets vermittelnde Blick in Richtung Wartenstein und Sonnwendstein zwischen Eichberg und Klamm-Schottwien, der Blick auf typische Felsformationen zwischen Klamm und Breitenstein, Voraus- und Rückblicke auf die Kalte Rinne bei Breitenstein, Blicke in Richtung Sonnwendstein und Unterer Adlitzgraben zwischen Rotem Berg und Semmering. Auch wenn die Pflege und Wiederherstellung von Blickbeziehungen unter den Erhaltungs-

³ Roland Tusch ist Mitglied des Gestaltungsbeirats für den Semmering-Basistunnel und ICOMOS-Monitoring-Beauftragter für das Welterbe Semmeringebahn.

pflichten des Welterbes nicht explizit genannt sind, darf man von einer **schweren Beeinträchtigung der Wahrnehmung der Ghega-Bahn** sprechen. Damit ist das berühmte Semmering-Erlebnis nur mehr partiell nachvollziehbar. Wer aus dem Waggonfenster den erhofften und hundertfach versprochenen Erlebnisfilm genießen möchte, muss mit Frust rechnen. Man muss im Vorhinein wissen, wann und wo freie Ausblicke vorbeihuschen könnten.

EMPFEHLUNG

Möglichst freie Blicke aus dem fahrenden Zug sind Voraussetzung für das Führen von Panoramazügen ab 2030. Denn diese müssen ihre Versprechen einlösen und das Kosten-Nutzen-Verhältnis muss für die Passagiere stimmen.

Bevor die ÖBB als Grundeigentümer eine Strategie für das Freischneiden der Trasse entwickelt, sollten bis 2024 Fachmeinungen, z.B. von Landschaftsarchitekten, Parkdenkmalpflegern und Forstfachleuten eingeholt werden.⁴ Dies könnte auch in einem für die internationale Eisenbahn-Denkmalpflege ertragreichen Workshop münden. Der berechtigten Forderung nach „Freischneiden“ sollte wohlüberlegt und nicht spontan und aktionistisch nachkommen werden. Bedeutende Blicke müssen aber auf alle Fälle ausgeholt werden.

STATEMENT: ROLAND TUSCH, ARCHITEKT, LANDSCHAFTS- UND DENKMALSCHÜTZER

In der Landschaft ist das Archiv der Geschichte in unterschiedlicher Deutlichkeit lesbar. Manche Eingriffe prägen das Landschaftsbild bis heute, andere verblassen langsam, und neue Orientierungspunkte treten in den Vordergrund.

Der Grund für die „Verwilderung“ von Blicken liegt nicht – wie zum Teil in den Hotel- und Villenvierteln – in mangelnder Sorgfalt, sondern in den Änderungen des Bahnbetriebs seit 1854. Solange Dampflokomotiven fuhren, war es notwendig, breite Brandschutzstreifen neben den Gleisen freizuhalten. **Seit dem Elektrobetrieb vor 70 Jahren werden Brandschutzstreifen nicht mehr benötigt.** Heute wird nur mehr ein schmaler Korridor von Bewuchs freigehalten, um Sturmschäden zu verhindern. Damit konnten Bäume wachsen bzw. der Wald ist näher an die Gleise herangerückt; in vorher baumfreien Abschnitten wuchs in der Zwischenzeit hohes Buschwerk. Zur Frage, ob radikal oder nur ausschnittsweise freigeholt werden soll, gibt es unterschiedliche Sichtweisen.

STATEMENT: ROLAND TUSCH, ARCHITEKT, LANDSCHAFTS- UND DENKMALSCHÜTZER

Es ist dringend nötig, sich mit der dynamischen Veränderung der Landschaft und der Vegetation auseinanderzusetzen. Die Blickachsen, von denen wir heute sprechen, sind touristisch motiviert. Für mich ist der Bahnbetrieb essentiell für den Erhalt der Semmeringbahn.

⁴ Der Begriff Parkdenkmalpflege mag überraschen. Doch die Situation ist mit dem Schutz und der Rekonstruktion von Blickachsen in historischen Gärten vergleichbar. Zugleich hat die Parkdenkmalpflege in Österreich Tradition. Nachdem die Agenden vom Bundesdenkmalamt im Ministerium für Kultur zum Landwirtschaftsministerium gewandert sind, wäre die Österreichische Gesellschaft für historische Gärten ein geeigneter Ansprechpartner.

Es ist sinnvoll, die **Parkdenkmalpflege** bzw. Gartendenkmalpflege an jenen Orten einzubinden, wo historische Elemente noch erhalten sind, ob sichtbar oder auch überwachsen und verschüttet. Vielleicht erfordert ja der zukünftig hoffentlich häufiger stattfindende Dampfbetrieb sowieso wieder das Freischneiden eines Brandschutzstreifens.

Ebenso wichtige historische Elemente, die nur mehr zum Teil erkennbar sind, sind für Roland Tusch die **Schuttkegel unterhalb der Polleroswand**. Beim Bau der Semmeringbahn wurde hier die vorhandene Vegetation zugeschüttet und angesichts der Steilheit konnte nur in Ansätzen neues Buschwerk wachsen. Fotografien von 1870/80 zeigen, wie der Bahnbau die Landschaft umformte.

STATEMENT: ROLAND TUSCH, ARCHITEKT,
LANDSCHAFTS- UND DENKMALSCHÜTZER

Die riesigen **Schuttkegel** 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 Polleroswand, sofern nicht überwachsen – in die Vermittlung der Semmeringbahn einbeziehen?

EMPFEHLUNG

Da es zur Zeit beschwerlich ist, in die Nähe der Schuttkegel zu gelangen, empfiehlt es sich, als Ergänzung zum Bahnwanderweg, **einen neuen Weg in Serpentiniform anzulegen**. Dieser könnte auch als Modell für die alpine Wegetechnik des 19. Jahrhunderts dienen, indem die Serpentinien nach der Methode der damaligen Straßenbauarchitektur gestaltet werden.

Daraus ergibt sich ein positiver Nebeneffekt: Angesichts der Nähe zum Viadukt Kalte Rinne könnten sich bessere Sichtbeziehungen aufbauen. Dort ist zurzeit nur ein wilder Aufstieg möglich, der für viele Bahnwanderer zu steil ist.

3.4 Geheimtipp Bahnwächterhäuser

Welche Nutzungen wären möglich?

Die Bahnwächter haben keine Zeit zu versäumen, die Signale gehörig über Andeutung des Zugbegleitungs-Personals zu geben und wahrgenommene schleunigst fortzupflanzen.

„Instruction für die Bahnwächter auf der k.k. südlichen Staatseisenbahn“, 1847

STATEMENT: ROLAND TUSCH, DENKMALPFLEGER, AUTOR VON „WÄCHTERHÄUSER AN DER SEMMERINGBAHN“⁵

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. Die Wächterhäuser sind kontinuierliche Begleiter der Strecke und in ihrer Gesamtheit **ein wesentliches Charakteristikum der Semmeringbahn**. Der Abbruch jedes einzelnen Wächterhauses wäre ein großer Verlust für die gesamte Semmeringbahn.

Kleine, schlichte Steinhäuser als kontinuierliche Begleiter der Bahnlinie bezeugen die einheitliche Gestaltung des 42 km langen Eisenbahnensembles. Damit geben sie diesem einen Rhythmus. Da die Wächterhäuser – ebenso wie die Werkzeugschuppen – aus der Bauzeit stammen (anders als die meisten Bahnhofsgebäude), **erinnern sie an den Originalzustand der Welterbebahn** sowie vor allem an den Bahnbetrieb und die Signalisierung der ersten Jahrzehnte. Ihre **relativ einheitliche Gestaltung** bezeugt Designbemühungen im frühen Eisenbahnbau, man könnte von einem „corporate design“ der Südbahn sprechen.

STATEMENT: ROLAND TUSCH, DENKMALPFLEGER, AUTOR VON „WÄCHTERHÄUSER AN DER SEMMERINGBAHN“⁵

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 verschiedene Bautypen entwickelt, die sich vor allem in den Grundrissen unterscheiden.

Die schlichten Wächterhäuser wurden immer schon als interessante Begleiter der Trasse wahrgenommen. Ihre Attraktivität kann weiter gesteigert werden, wenn vermittelt wird, dass es sich um einen einzigartigen Baubestand handelt und welchen Zwecken sie zu Beginn der Semmeringüberquerung gedient haben. Stärker als andere, spektakulärere Hochbauten erinnern sie auch an die Arbeitswelt der Eisenbahner und ihrer Familien.

⁵ Roland Tusch, Wächterhäuser an der Semmeringbahn. Haus Infrastruktur Landschaft, Innsbruck 2014.

EMPFEHLUNG

Um die Attraktivität der Semmeringfahrt zu steigern, sollten die Wächterhäuser aufgewertet werden. Einige ausgewählte können auch als Sehenswürdigkeiten dienen, zumindest **ein originalgetreues Wächterhaus sollte museal genutzt und damit für Kunden von Hop-On-Hop-Off-Zügen besuchbar sein**. Ein oder zwei weitere könnten für „Künstler (bzw. Wissenschaftler) in residence“ oder für Forschungsprojekte verwendet werden. Auch andere Nutzungen, z.B. für Kinderworkshops oder Schulstunden während Schulausflügen, sind vorstellbar.

Der Großteil befindet sich im Eigentum der ÖBB, einige wurden verkauft. Etliche sind verpachtet, **rund 20 stehen leer**. Gemeinsam mit Studienautor Roland Tusch und Felix Kerschhofer vom ÖBB-Immobilienmanagement konnte der Studienautor einige Wächterhäuser zwischen Schläglmühl und Breitenstein besichtigen, die sich für neue Nutzungen eignen können. Für eine museale Nutzung prädestiniert wäre z.B. das Wächterhaus Nr. 164 in unmittelbarer Nähe der Station Breitenstein, an dem im Lauf der Zeit nur unwesentliche Änderungen vorgenommen worden sind.

Wie kann man sich ein „Museum in einem Bahnwächterhaus“ vorstellen? Auf jeden Fall muss es ohne Aufsichtspersonal organisiert sein (wie übrigens viele der aktuell geplanten kleineren Museen). Sofern Originalexponate gezeigt werden, wären diese in sicheren Displays zu präsentieren. Museumsthema wäre die einstige Verwendung, Typologie und das Raumprogramm (dienstlich/privat), der frühe Bahnbetrieb und das Leben der Wächter und ihrer Familien. Die Räume selbst sind das wichtigste Exponat. Als Medien könnten Informationsgrafik, Film und digitale Tools auf dem Stand von 2030 eingesetzt werden.

Zu überlegen wäre eine gewisse Streuung der neu genutzten Häuser entlang der Bahnlinie, z.B. in Niederösterreich und Steiermark, bei Kùb, Breitenstein oder Steinhaus. Während ein Museum oder ein Kinderworkshop für Besucher und Besucherinnen bequem erreichbar sein müssten, können Häuser als Residences für Wissenschaftler und Autoren auch abgelegener situiert sein.

Bei einem Workshop des „Visionsbeirats Welterbe Semmering“ schlug der auf Landschaft und Gärten spezialisierte Künstler Mario Terzic bereits vor, Designer und Gestalter aus dem In- und Ausland zu einem „Ghega-Lab“ einzuladen und für mehrere Wochen in einem Bahnwärterhaus zu leben.

EMPFEHLUNG

Die grundsätzliche Entscheidung für Neunutzungen müsste unter Beteiligung von Experten und Expertinnen und mit Sicherung der Finanzierung sehr bald fallen, z.B. bis 2024. Umgehend danach wären gemeinsam mit der ÖBB Immo einige wenige Häuser auszuwählen, die besonders geeignet erscheinen. Die Immobilienverwaltung der Bundesbahnen müsste diese im Leerstand behalten, zugleich wäre sie betreffend aller anderen Häuser planungssicher. Die endgültig ausgewählten Häuser müssten gemeinsam mit dem Bundesamt für Denkmalschutz restauriert werden.



Schwarzaviadukt, Payerbach
© nicoleseiser.at

SEMMERINGBAHN 3

4.1 Zwillingsbahnen

Warum die historische Gebirgsbahn vom Basistunnel profitiert

Durch ein neues Betriebskonzept entsteht erstmals die Möglichkeit, das UNESCO-Welterbe Semmeringbahn touristisch zu nützen.

Studie „Betriebskonzept 2025+ für die Semmering-Bergstrecke“, 2016

Der Abschnitt „Semmeringbahn 3“ schließt an die Kernthese dieser Studie an, dass ab 2030 auf der Welterbestrecke erstmals auch Tourismusverkehr veranstaltet werden kann. Wie eng die historische Bergstrecke und die neue Schnellstrecke unter dem Berg miteinander verflochten sein werden, beschreibt das anschauliche Bild von „Zwillingsbahnen“. Darunter verstehen Bahnexperten, dass diese **auch nach Inbetriebnahme des Basistunnels betrieblich eng verklammert** sein werden: Einerseits wird der Fern- und Güterverkehr zeitsparend durch den Tunnel geführt, andererseits muss die historische Strecke als Ausweichroute – etwa bei nächtlichen Servicearbeiten – weiterhin zur Verfügung stehen. **Beide werden von den ÖBB künftig als Hauptstrecken betrieben, die alte Semmeringbahn wird somit nicht zu einer Nebenlinie zurückgestuft.**

Somit wird die Welterbebahn auch nach 2030 ein lebendiges, technisches Denkmal mit Fahrbetrieb sein. Dazu kommt, dass die bisher ausgelastete Strecke ausreichend Zeitreserven für Ausflugs- und Besichtigungsfahrten bieten wird.

STATEMENT: ROLAND TUSCH, DENKMALSCHÜTZER UND BAHNEXPERTE

Ich teile die Sicht, dass eine neue Phase für den Semmering beginnen wird, weil nach 174 Jahren erstmals Kapazitäten auch für den touristischen Betrieb frei werden. Es ist zu hoffen, dass die ÖBB die Strecke mit der gleichen Aufmerksamkeit erhalten und für die Sicherheit sorgen wie bisher. Der Betrieb der Bahn ist für den Erhalt entscheidend.

Es wird notwendig sein, für die historische Strecke unterschiedliche Betriebskonzepte zu entwickeln, die einander ergänzen: Eines für den reduzierten öffentlichen Regelverkehr und ein maßgeschneidertes für die Semmeringbahn als **Sehenswürdigkeit, die nach tourismuswirtschaftlichen Gesichtspunkten zu vermarkten wäre.** Das betrifft neben Fahrplangestaltung und Adaptierung von Strecke und Stationen vor allem ein **neues Preismodell**, das für Spezialfahrten eine Abkoppelung von den Beförderungsrichtlinien der ÖBB ermöglicht.

In diesem Strategiepapier steht das Zukunftsmodell Ausflugsverkehr im Mittelpunkt. Doch es kann nicht deutlich genug darauf hingewiesen werden, dass es sich in der verkehrsstrategischen Makroperspektive dabei um eine nachrangige Ergänzung bzw. einen Sekundäreffekt handelt. Seitens der ÖBB wird versichert, dass man die Implementierung von Tourismusfahrten auf der historischen Trasse bestmöglich unterstützen werde. **Doch vor allem markiert das Jahr 2030 epochale Verbesserungen im zentraleuropäischen Fernverkehr.**

STATEMENT: ANDREAS MATTHÄ, VORSTANDSVORSITZENDER
ÖBB-HOLDING

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. In Kombination aller neuen Streckenabschnitte wird in Zukunft 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**.

Wie sehr das Jahr **2030 auch einen Quantensprung für die touristische Vermarktung** der Ghegabahn bedeuten könnte, wurde 2016 in einer detaillierten Untersuchung am von Peter Veit geleiteten Institut für Eisenbahntechnik und Verkehrswirtschaft der Technischen Universität Graz nachgewiesen. Stefan Fluchers Masterstudie **„Betriebskonzept 2025+ für die Semmering-Bergstrecke“** (die Jahreszahl bezieht sich auf den damals erhofften Fertigstellungstermin des Basistunnels) versteht sich als „zukunftsfähiger Beitrag zur Sicherung der UNESCO-Welterbestätte Semmeringebahn“¹

Detailgenau wurde berechnet, wie stark die Verlagerung der Verkehrsströme und der Rückgang des regulären Fahrgastaufkommens zu einer **Verschiebung der Nachfrageentwicklung** führen wird. Studienautor Flucher kommt zum Schluss, dass es **„ausreichend große Zeitintervalle“ für Ausflugsfahrten** zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag geben werde. Alle durchgerechneten Fahrplanvarianten (Halb-, Ein- und Zweistundentakt) bieten insbesondere an Wochenenden Spielraum für Erlebnis- und Sonderfahrten.²

Dies liegt auch an den in mehreren Stationen vorhandenen Ausweich- und Überholmöglichkeiten. Damit werden auch verlangsamte Erlebnisfahrten mit längeren Aufenthalten planbar. Sogar heute undenkbare **Fotostopps auf offener Strecke** hält die Studie organisatorisch für möglich.³ Haltepunkte während der Fahrt, bei denen Gäste sogar aussteigen dürfen, – sofern keine Sicherheitsbedenken dagegensprechen – wären auf der legendären, detailreichen Strecke, die heute im Railjet zu schnell für die Feinwahrnehmung überquert wird, ein zusätzliches Alleinstellungsmerkmal.

¹ Stefan Flucher, Betriebskonzept 2025+ für die Semmering-Bergstrecke. Masterarbeit am Institut für Eisenbahntechnik und Verkehrswirtschaft der Technischen Universität, Graz 2016. www.ebw.tugraz.at.

² Heute zirkuliert unter Kommunalpolitikern die möglicherweise unrealistische Erwartung von mit heute vergleichbaren Taktungen von Regelzügen, z.B. ein Einstundentakt.

³ Studie Betriebskonzept 2025+, Vgl. Anm. 1.

4.2 Fahrpläne und Sonderfahrten nach 2030

Eine bald zu klärende Schlüsselfrage

4.2.1 Regelzüge und Ausflugszüge

Suche nach einer neuen Balance

Als Regelzug wird ein Zug bezeichnet, der nach einem im Voraus berechneten Fahrplan täglich oder an bestimmten Tagen verkehrt.

Wikipedia, 2022

Diese Definition wird dem künftigen Sonderfall Semmeringbahn nur dann gerecht, wenn die neue Fahrplangestaltung nicht nur auf die Bevölkerung, sondern verstärkt auch **an touristische Erfordernisse angepasst** wird. Denn auch Touristen und Ausflügler erwarten im Voraus festgelegte Fahrpläne.

STATEMENT: ROMAIN MOLITOR, VERKEHRSPLANER

Im Freizeitverkehr haben wir andere Bedarfszeiten, denn da ist der Hauptbedarf nicht um 7 Uhr früh. Nur die, die auf einen Berg wollen, starten so früh. **Es wird im Freizeitverkehr eine andere Zeitstruktur brauchen.** Denn nur zum Teil kann man den bestehenden Linienverkehr nutzen. In den großen Tourismusgebieten sind die Fahrpläne auf solche Kombinationen abgestimmt.

Welche Regel- und Sonderverkehre es ab 2030 in welcher Zeitstruktur geben wird, ist heute noch offen. Einerseits wird die historische Semmeringstrecke **auch nach 2030 regionale Aufgaben** übernehmen müssen, wenn auch in stark vermindertem Ausmaß. Bereits heute sind die Regionalzüge über den Berg auch zu Tagesrandzeiten schwach besetzt. Touristische Bedürfnisse sind im heutigen Fahrplansystem kaum mitgedacht.

STATEMENT: HERMANN DOPPELREITER, BÜRGERMEISTER SEMMERING

Ein für uns ganz wichtiger Punkt ist jedoch, dass die Ghega-Strecke **nicht zu einer Museumseisenbahn** verkommt, sondern eine benutzbare Lebensader sowohl für den Nahverkehr als auch für den Tourismus bleiben wird und sogar an Bedeutung gewinnt.

Erste Fahrplangespräche fanden bereits statt. Es kristallisiert sich heraus, dass auch nach 2030 der Großteil des lokalen Regelverkehrs nicht über die Bergstrecke, sondern durch den Basistunnel geführt werden wird. Vor allem aus zeitökonomischen Gründen wird der **Pendler- und Schülerverkehr zwischen den Räumen Mürzzuschlag/Mürztal und Gloggnitz/Schwarzatal auf die Schnellstrecke durch den Basistunnel verlagert.**

Damit wird die Ghegabahn ab 2030 primär für den Freizeitverkehr benötigt. Zudem ist davon auszugehen, dass für die Anreise von Touristen auch direkte Schnellverbindungen von Wien auf den Semmering angeboten werden. **Als zentrale Drehschei-**

be für die Erschließung des Semmeringgebiets im Fernverkehr wird der Bahnhof Mürzzuschlag dienen. Die ÖBB sehen vor, dass dort Fernzüge alle zwei Stunden halten werden. Bei guter Taktung der Anschlüsse in Richtung Semmering wird dieser von Wien aus rund 15 Minuten schneller erreichbar sein als heute.

Bereits heute ist für die Region Mürzzuschlag der **Raum Wien das wichtigste Ziel für Auspendler**, mit der Hochleistungsbahn rückt Mürzzuschlag noch näher an Wien heran. Das wird die Lebensqualität der Bevölkerung und die Anbindung an den dynamischen Wirtschaftsraum zwischen Wiener Neustadt und Wien erhöhen. **Auf der steirischen Seite des Semmering wird deshalb erwartet, dass die Verbindung mit Niederösterreich und Wien enger als heute sein wird.** Das fördert auch den Umstieg vom Auto auf die Bahn.

STATEMENT: RUDOLF HOFBAUER,
BÜRGERMEISTER VON LANGENWANG

Ich denke an **unsere 20 Prozent Auspendler, die tagtäglich Richtung Wien und über den Semmering fahren.** Heute fahren sie zumeist von Langenwang mit dem Auto nach Gloggnitz auf den P&R-Parkplatz und fahren dann mit dem Zug entweder nach Wiener Neustadt oder noch weiter nach Wiener Neudorf oder Wien. Ab 2030 werden sie nur mehr bis zum Hauptbahnhof Mürzzuschlag fahren müssen und schon dort umsteigen können.

4.2.2 Touristischer Spezialverkehr Panorama-, Nostalgie- und andere Erlebnisfahrten

Eine weitere neue Rolle für den Bahnhof **Mürzzuschlag** ergibt sich daraus, dass er wie Gloggnitz Einsteig- bzw. Endstelle von touristischen Sonderzügen sein würde. Auch Betriebsbahnhof wird wohl Mürzzuschlag sein. Als dritter Zugangsbahnhof bietet sich **Payerbach-Reichenau** an. Einst war Payerbach an Wochenenden der meistfrequentierte Bahnhof Österreichs. Kommt es tatsächlich zu einer Aufwertung der Ghegabahn und des Semmeringgebiets, steht einem „Wachküssen“ dieses historischen Umsteigebahnhofs nichts im Weg.

Mit dem Begriff „**Erlebnisfahrten**“ lassen sich **alle Arten von Ausflugsfahrten** zusammendenken. **Nicht bloß zwecks Beförderung kauft man Tickets, sondern um Außerordentliches zu erleben.** Es handelt sich um Exkursionen, die für Schulausflüge ebenso gebucht werden können wie von Touristen aus dem Katalog. Welche Sondernutzungen sind definierbar, können **als Produkte entwickelt und standardisiert** werden und benötigen Machbarkeitsstudien, um ihre Akzeptanz und Durchführbarkeit zu überprüfen?

Angebot A

NOSTALGIEFAHRTEN MIT HISTORISCHEN LOKOMOTIVEN UND GARNITUREN

Dieser beliebte Typus wird besonders häufig genannt, wenn man nach Sonderfahrten fragt. Oft wird übersehen, dass der Dampfbetrieb nur **ein Nischenangebot** sein kann. Da sich Bahnnostalgiker nach dem Stampfen und Rauchen historischer Loks sehnen, die das originale „Semmeringfeeling“ besonders sinnlich und mit starken Bildern vermitteln, ist jedoch **eine starke Nachfrage zu erwarten**.

Für Nostalgiefahrten müssten spezielle Garnituren aus dem Fundus zusammengestellt werden. Ergänzt sei, dass auch die in den 50er Jahren berühmt gewordene Triebwagengarnitur „Blauer Blitz“ – falls reaktivierbar – eine historische Originalgarnitur darstellt.

STATEMENT: PAUL LIEBHART, SCHIENENVERKEHRSPLANER
(BIS 2021 BEI VOR, SEITHER LAND NIEDERÖSTERREICH)

Es gibt **ausreichend historische Fahrzeuge**, die nicht genutzt werden. Im Eisenbahnmuseum Strasshof stehen zum Beispiel welche, die eigentlich dem Bund gehören. Auch die Sammlung des Technischen Museums ist dort geparkt. Um diese regelmäßig am Wochenende einsetzen zu können, bräuchte man für historische Loks und Waggons ein Depot, das in Müzzuschlag vorhanden wäre. Es reichen einige wenige einsatzfähige Garnituren aus.

Auf der Albula-Welterbebahn der Rhätischen Bahn finden sich neben hundert Jahre alten Elektrolokomotiven der allerersten Generation auch dampfbetriebene Nostalgiezüge im Standardangebot. Die Erfahrung zeigt, dass **Dampfbetrieb jedoch nur mit besonders hohem Kostenaufwand** durchführbar ist (mehrständiges Anheizen, doppelte Besetzung). Diese Mehrkosten rentieren sich nur dann, wenn die **Ticketpreise sehr hoch** sind. Die Gäste seien aber bereit, diese zu zahlen – auch für das Mieten von Garnituren zu Sonderterminen.

Angebot B

AUSFLUGSFAHRTEN MIT AUSSICHTS-/PANORAMA-WAGGONS

Variante Standardisierte „Pauschalfahrten“

Bei diesen erhält man im fahrenden Zug fachliche Informationen unter Nutzung neuester digitaler Tools oder durch persönliche Guides. Eine besondere Attraktion wären Stopps auf der freien Strecke, z.B. auf dem Wagnerviadukt mit idealem Blick in Richtung Sonnwendstein und Straßenbrücke, in der Nähe der Ruine Klamm oder einem finsternen Tunnel.

Mit standardisierten Pauschalfahrten wird ermöglicht, die Strecke intensiver zu erleben und die Trassierung besser zu verstehen. Das Basisservice ähnelt einer Einführungsführung in Museen. Unerlässliche Voraussetzung für die Planung von Ausflügen sind feststehende Abfahrtszeiten und das Buchen von Platzkarten. Dazu kommen individuell **bestellbare Fahrten zu Pauschalpreisen** in freien time slots. Hier können auch eigene Guides zum Einsatz kommen. Besteller wie Vereine, Firmen oder Festgesellschaften sind in der Regel bereit, relativ hohe Zugmieten zu bezahlen.

Es ist zu erwarten, dass Themenfahrten zu speziellen Interessen (Literatur, Arbeitswelt beim Bahnbau, Geologie, Fahrbetrieb vor 150 Jahren, Ökologie, Eingriffe in die

Natur, usw.) oder Spezialangebote wie Nachtfahrten, Kinderfahrten, Schulexkursionen, Geburtstagsfahrten, Tagungsausflüge, Firmenpräsentationen oder Gastronomietouren mit Proben regionaler Spezialitäten ein ergänzendes Marktsegment darstellen können. Beispielsweise könnte an jedem Wochenende eine Literatur-Themenfahrt mit tollen, von einer bekannten Persönlichkeit live gelesenen Texten angeboten werden; oder eine Fahrt, auf der Eisenbahnexperten der ÖBB aus ihrer Erfahrung erzählen, die diese Strecke z.B. als Lokführer kennen; oder eine Schwerpunktfahrt mit einem Eisenbahnhistoriker, der spezielle Fakten zum Bahnbetrieb einst und heute erläutert.⁴

EMPFEHLUNG

Es ist unrealistisch, dass 2030 bereits alle Varianten im Programm sein werden. Denn sie **müssen auch getestet werden**, um sie eventuell wieder aus dem Katalog zu nehmen. Es wird Hits und Flops geben. Jedes Jahr soll es zumindest eine „Premiere“ geben. So werden in den Medien Jahr für Jahr Neuigkeiten angekündigt. Umso stärker sich die Routen voneinander unterscheiden, umso größer ist die Wahrscheinlichkeit, dass ein spezieller interessiertes Publikum **zu Zweit- oder Drittfahrten animiert** werden kann.

BEST PRACTICE

Auf der Albula-Welterbebahn ist das **Mitfahren in der Lokführerkabine** ein großer Erfolg mit langen Voranmeldungszeiten. Da dafür eine zweite Person in der Lok Dienst versehen muss, sind die Preise für dieses exklusive Angebot sehr hoch, werden aber akzeptiert. Mit solchen Spezialangeboten erzielt die Rhätische Bahn gute Einnahmen.

Naheliegender sind Kombi-Tickets mit längerer Gültigkeit, z.B. in Verbindung mit der Raxbahn und den Bergbahnen Semmering und Spital.

Variante Hop-On Hop-Off-Shuttles

Es handelt sich um Waggon mit relativ einfach gestalteten und halboffenen Oberbauten als Kurzgarnituren oder Triebwagen („Stockwaggon“).

Sie dienen einerseits der **Besichtigung von Sehenswürdigkeiten** und andererseits der **Mobilität von Wanderern**, die Touren von und zu bestimmten Punkten planen.

Die Shuttles halten an allen Stationen und bieten viele Ausstiegs- und Weiterfahrtmöglichkeiten. Eine offene Frage ist die Abstimmung der vom Fahrplan möglichen Frequenz mit der Nachfrage durch die Kunden. Das Ticket ist mehrmals bzw. abschnittsweise nutzbar. **ÖBB-Tickets haben keine Gültigkeit, können aber für Zu- oder Rückfahrten eingesetzt werden.** Anfangs wird es nur einen Betrieb an Wochenenden und Feiertagen geben. Hop-On Hop-Off-Shuttles **stellen auch einen Imagefaktor dar:** Diese flexible Erkundungsmethode ist einerseits weltweit erfolgreich im Einsatz (und nicht nur bei Kindern beliebt). Andererseits werden damit bislang ausschließlich großstädtische Busrundfahrten assoziiert. Eine **Übertragung des Systems auf den Schienenverkehr** würde eine berichtenswerte Neuheit darstellen.

⁴ Im Katalog der Rhätischen Bahn werden Charterfahrten für spezielle Zielgruppen angeboten. Zu einem Fixpunkt hat sich eine jährliche Whisky-Verkostungsfahrt entwickelt, bei der die Bahnlandschaft allerdings sekundär ist und bloß einen originellen atmosphärischen Rahmen bietet. Ähnliches ist für die Verkostung regionaler Produkte oder der Vorstellung niederösterreichischer oder steirischer Weine vorstellbar.



**Im Originalzustand erhalten:
Station Klamm-Schottwien**



Breitenstein mit Bahnhof am rechten Bildrand



Haltestelle Wolfsbergkogel



Bahnhof Semmering

Hop-On Hop-Off richtet sich somit an Kunden mit verschiedenen Erlebniszielen und Tagesplänen, an Wanderer und Naturliebhaber, die ihre Tour auf dieses Transportmittel abstimmen, ebenso wie an Gäste mit speziellem Interesse an bestimmten Orten und Highlights. **Voraussetzung ist, dass man bei allen Haltepunkten zumindest einige Attraktionen mit berechenbarem Zeitbudget vorfindet.** Bei allen Stationen sind infrastrukturelle Mindeststandards zu gewährleisten, z.B. günstige Umsteigemöglichkeiten zu anderen Mobilitätsformen, E-Bike-Verleih, Themenwanderungen, zumindest minimale Verpflegung, Spielplätze, Toiletten, Picknickplätze, etc. Damit hängt eine gewisse **Aufenthaltsqualität** zusammen, die heute bei keiner Station gegeben ist, damit so auch Wartezeiten angenehm überbrückt werden können.

4.2.3 Neue Rangordnung der Stationen

Welche Rolle könnte die Mittelpunktstation Breitenstein übernehmen?

Sobald die Fahrpläne für die Semmering-Bergstrecke primär auf den Freizeitverkehr abgestimmt werden bzw. ein Hop-On Hop-Off-Service etabliert ist, ändern sich die Kriterien. Einige Haltepunkte werden nur mehr periphere Bedeutung haben, andere müssten für Ausflügler und Touristen aufgewertet und aktiviert werden. Zumindest eine Station sollte eine gewisse Dichte an Services anbieten, um auch als **Knotenpunkt für das Shuttle-Service** zu dienen.

De facto eignet sich dafür nur die Bahnstation von Breitenstein, die seit Jahren unbesetzt ist und wo den Kunden wie bei allen anderen Stationen nur mehr Automaten und keinerlei Verpflegungsangebot zur Verfügung stehen. Breitenstein liegt zentral auf halbem Weg der Bergfahrt, der Bahnhof erlaubt Überholvorgänge und wird im Zuge der Neuplanung des Verkehrs eine neue Rolle spielen. **Mit der Einführung neuer Mobilitätsformen wäre Breitenstein eine wichtige Umsteigestelle** zu anderen Verkehrsmitteln wie Mikro-ÖV (Vgl. Abschnitt 5).

EMPFEHLUNG

Ein welterbewürdiger Hop-On Hop-Off-Betrieb verlangt Zugänge zu möglichst interessanten Sehenswürdigkeiten oder Landschaftspunkten. Gerade am Beispiel des zentralen Haltepunkts Breitenstein bedarf es eines gut gemanagten und professionell durchgeplanten Angebotskatalogs. Dieser müsste Lohnendes für unterschiedlichste Interessen, Zeitbudgets und Wanderradien enthalten.

Die **Umgebung von Breitenstein**, bevorzugter Zielpunkt des Bahnwanderwegs, **bietet prominente Destinationen**, attraktive Blickpunkte, naturnahe Erlebnisse oder Themenwege auf historischen Spuren. Eine spezielle Attraktion kann die Erschließung von verschwundenen Orten („**Lost Places**“) sein. So befand sich im Adlitzgraben der wichtigste Erinnerungsort an den Bahnbau von 1850: Hier waren tausende Arbeiter tätig. Im Biedermeier wurde ebenfalls im Adlitzgraben ein einzigartiger Landschaftspark mit einem künstlichen Wasserfall angelegt: Eine starke Geschichte, von der es keine materiellen Zeugnisse mehr gibt.

Die Formel „jeder Stopp lohnt sich und bietet Attraktionen“ kann nur dann funktionieren, wenn die heute massiven Versorgungsmängel behoben werden und Aufent-

haltsqualität geboten wird. Heute fehlen in Breitenstein wie in allen Stationen und deren weiterer Umgebung jegliche Gastroangebote, Kioske, Shops oder Verleihstationen. Nur wenn Gäste Service- und Konsummöglichkeiten vorfinden, kann Wertschöpfung erzielt werden.

EMPFEHLUNG

Bei der Ideenfindung und Projektplanung sollte Breitenstein **Entwicklungsschwerpunkt der Bergstrecke mit Maßnahmen-Konzentration sein.** Experten, öffentliche Vertreter, die örtliche Bevölkerung und vor allem Menschen mit Unternehmergeist (auch in sommerlicher Nebentätigkeit) könnten eine Art **Ideenwettbewerb** einleiten, dem Erfolgchancen und Businesspläne zu unterlegen wären.

Auch **der möglichst originale architektonische Zustand der Bahnhöfe** stellt ein Kriterium für Aufwertung dar. Bestes Beispiel ist der heute wenig benutzte Bahnhof von **Klamm-Schottwien**, wo sich das für das Welterbe bedeutendste Aufnahmegebäude befindet. Hier könnte eine dokumentarische Musealisierung, die nur bei Ankünften von Besuchergruppen geöffnet ist, Anlass für Stopps sein. Mit einer Multimediation ließe sich die Aufenthaltsdauer strecken, weitere Ziele wären die Burg Klamm oder der Mostheurige Althammer – oder ein Wechsel auf den Bahnwanderweg.

Zunehmende Bedeutung wird die Haltestelle **Wolfsbergkogel** gewinnen. Sie bietet den besten Ausgangspunkt für Besichtigungen des Hotel- und Villenviertels, mit dem 1882 die Kolonisierung der Semmeringhöhen begonnen hat. Frequenz werden wohl auch die beiden reaktivierten Grandhotels bringen. Die aus der Nachkriegszeit stammende kleine Haltestelle selbst ist unattraktiv. Hier könnte mit Designlösungen oder einem Neubau ein zweiter Semmering-Bahnhof entstehen. Aufwertungen mittels Restaurierung, Rückbauten sowie Umbauten der Neubauten sollten nicht tabu sein. Dringlichstes Nachdenkebeispiel: der **Bahnhof Semmering**.

4.3 Welcher Fuhrpark? Panoramawaggons mit einem gewissen Etwas

Auf der St. Gotthardbahn war er verwundert, begeistert gewesen,
hier auf dem Semmering war er verzückt.

Peter Rosegger, 1882

Die weltweit einzigartige scenery der Semmeringstrecke, die von Anfang an mit Theatermetaphern beschrieben worden ist, besteht im jähren **Wechsel von Nah-, Fern-, Hoch-, Tief- und Rückblicken.** Permanent ändern sich in dieser kleinteiligen Bahnlandschaft die Raumbilder, Makro- und Mikroperspektive überlagern einander. Immer wieder kommt die Strecke selbst mit ihren gekrümmten Viadukten und der eigene Zug ins Blickfeld.

Der Reisende kann sich als Teil der Reise selbst erleben.

Damit liegt die Latte für Aussichtsfahrten hoch. Nur mit optimal gestalteten Fahrzeugen mit Rundumsicht, durchsichtigem Dach und möglichst großer Bewegungsfreiheit für die Passagiere lässt sich das Gesamtkunstwerk Semmeringbahn adäquat vermitteln. Die Entscheidung, welche Aussichtsfahrzeuge für einen künftigen Tourismusbetrieb angeschafft werden, ist somit von entscheidender Bedeutung.

EMPFEHLUNG

Auch wenn diese Entscheidung zeitnah getroffen werden muss, sollten vorher möglichst umfangreiche **Experten-Untersuchungen der angestrebten Raum- und Blickkonstellationen** eingeholt werden. Denn nicht alle heute auf Gebirgsbahnen eingesetzten Aussichtswagons sind auch für die Semmeringbahn geeignet. Da die künftigen Aussichtsgarnituren zentrale visuelle Werbeträger sein werden, ist auch ihr unverwechselbarer ästhetischer Appeal ein wesentlicher Erfolgsfaktor.

Neben Eleganz und Atmosphäre steht also die Funktionalität im Zentrum. Da die Sonderfahrten über den Semmering anders als die vielstündige Reise mit dem berühmten Glacier-Express relativ kurz dauern, könnte die größtmögliche Bewegungsfreiheit für die Gäste wichtiger sein als allzu viel fest verankertes Mobiliar. Viel spricht dafür, dass man sich **auch gerne im Freien** (auch in den Tunnels) und nicht nur in einem vollverglasten Innenraum aufhalten möchte.

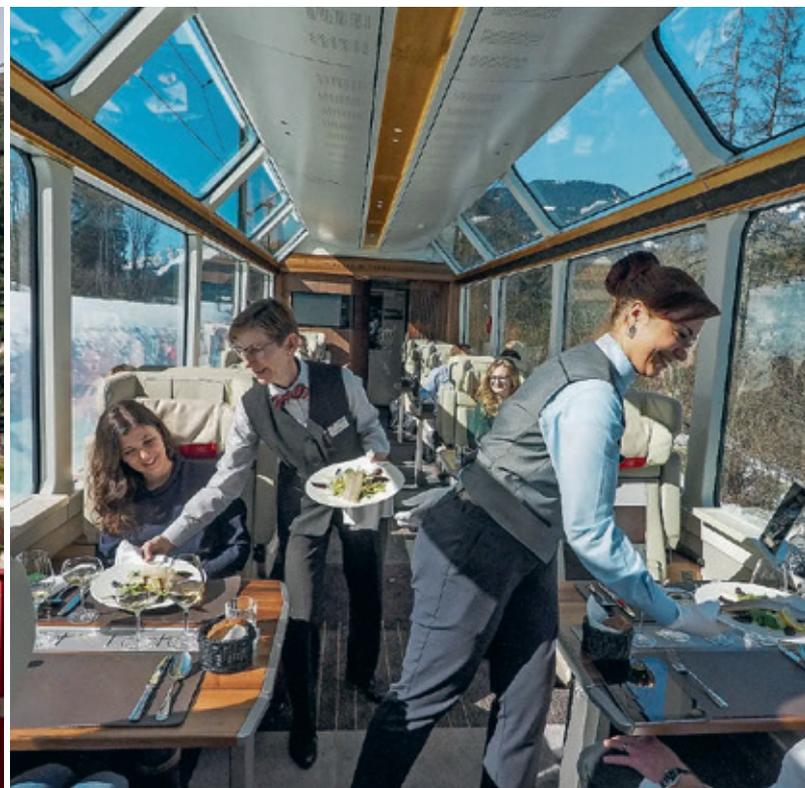
BEST PRACTICE

Ein berühmtes Beispiel für offene Aussichtswagen ist die **Welterbe-Strecke über den Bernina-Pass** der Rhätischen Bahn, die sich in einer Serie von Serpentinien vom 2.000 m hohen Scheitelpunkt über 1.700 Höhenmeter ins italienische Val Poschiavo hinunterwindet. Während oben noch Schnee liegt, blühen unten die Obstbäume. Aus den luftigen Waggonen – sie haben nur ein auf Streben sitzendes Dach – lassen sich die atemberaubenden Blicke perfekt genießen. Die Waggonen wirken sehr einfach. Ein Teil sind 100 Jahre alte historische Modelle, ein Teil sind Nachbauten.



Seit 100 Jahren im Einsatz:
Offene Panoramawagen auf der Berninabahn
von St. Moritz nach Tirano

Foto: Rhätische Bahn



Der berühmteste Panoramazug der Welt:
der Glacier-Express
von St. Moritz nach Zermatt

Foto: Glacier Express

Zurzeit baut die Rhätische Bahn für einen kurzen **Hop-On Hop-Off-Service zum berühmten Landwasserviadukt** der Albula-Welterbebahn in Eigenregie auf das absolut Notwendige beschränkte, teilweise offene Aussichtswaggons mit 50 Plätzen, deren Sitze je nach Fahrtrichtung drehbar sind. Die Unterwagen stammen von anderen Fahrzeugen der RhB.

STATEMENT: NORBERT KETTNER, WIENER TOURISMUSDIREKTOR

Ich sehe für den Semmering – aber das ist keine Fach-, sondern eine Gefühlsmeinung – **eher kürzere Triebwägen, damit auch die Frequenz höher sein kann.** Ich denke aber auch an die großen amerikanischen Luxuszüge der 20er und 30er Jahre. Die hatten am Ende des Zuges oft eine Glaskuppel, womit man auch **einen freien Blick auf die Gleise** hatte. Man könnte auch das Wageninnere so anordnen, dass man auch eine Lokführer-Perspektive nach vorne hat.

Alle Gestaltungsfragen betreffen den Aufbau der Waggons. Für den kostspieligen Unterwagen kann man auf die Produkte von Spezialherstellern wie Stadler zurückgreifen, die auch maßgeschneiderte Aufbauten liefern. Es sind unterschiedliche Varianten vorstellbar: Nachbauten historischer Waggons ebenso wie zu adaptierende Marktmodelle oder Neukreationen. **Es ist davon auszugehen, dass in der näheren Zukunft neue Modelle entwickelt werden.** Ob solche bereits ab 2030 verfügbar sein würden, kann hier nicht beantwortet werden. Auf der Semmeringbahn, einem Symbol technischer Neuerung, sollten **möglichst innovative Aussichtsfahrzeuge** zum Einsatz kommen. Es handelt sich um eine Investition für viele Jahrzehnte.

EMPFEHLUNG

Ein origineller, eigenständiger Zugang könnte sein, **für die Gestaltung des „Semmering-Aussichtswaggons“ einen hochkarätigen internationalen Einladungswettbewerb mit führenden Designbüros durchzuführen** (evtl. in Zusammenarbeit mit anderen Aussichtsbahnen). Das kann einerseits zu unkonventionellen Ergebnissen führen und brächte andererseits hohe internationale Medienaufmerksamkeit nicht nur in der prestigereichen Designszene.

4.4 Die Semmeringfahrt als Produkt

Tourismusbetriebe sollten kostendeckend sein

Tourismus ist eine Wirtschaftssparte und beruht damit auf ökonomischen Parametern. **Ausflugsfahrten müssten als verkaufbare Produkte betriebswirtschaftlich so kalkuliert werden, dass sie sich – von Erstinvestitionen abgesehen – im laufenden Betrieb selbst tragen oder zumindest einen hohen Selbstdeckungsgrad erzielen.**

Bei der Albula-Welterbebahn hat die Rhätische Bahn als Ziel definiert, dass sich Investitionen in das touristische Angebot und die Durchführung von Spezialfahrten tragen sollen.

STATEMENT: ROMAN CATHOMAS, PRODUKTMANAGER
WELTERBE ALBULA/BERNINA, RHÄTISCHE BAHN

Bei der Entwicklung eines neuen Projekts versuchen wir, vorher mit Umfragen und Markttests zu analysieren, was überhaupt marktfähig ist. Wären Gäste auch bereit, für die Angebote Geld auszugeben? Eine Bahngesellschaft ist keine Sozialinstitution. Deswegen müssen wir mit unseren Welterbe-Produkten Wertschöpfung, Einkommen und Arbeitsplätze generieren.

Man könnte auch argumentieren, dass ähnlich wie in der Kultur (schließlich handelt es sich um ein „WeltKULTURerbe“) für eine Region Umwegrentabilität generiert werden kann. Das setzt voraus, auch eine Bahn als Kulturleistung anzuerkennen. Doch es wäre schwer zu argumentieren, dass ein verlustreicher Tourismusbetrieb primär als Zuschussunternehmen betrieben wird. Voraussetzung ist **ein attraktives, marktorientiertes**, (aber die hohe Qualität der Semmeringbahn nie unterschreitendes) **professionelles Angebot**, das auf einer realistischen **Marktanalyse** beruht. Wie bereits festgestellt, müsste die **Preisgestaltung** von jener im öffentlichen Regelbetrieb gültigen klar getrennt sein und sich am Tourismusmarkt (z.B. an Seilbahnen oder geführten Bergwerksbesuchen) orientieren.

Die entscheidende Frage lautet: **Wer betreibt die Tourismuszüge?** Damit zusammenhängend: **Wer beschafft den Fuhrpark? Wer stellt das Zugpersonal?** Seitens des Eigentümers ÖBB geht man davon aus, Erlebnisfahrten nicht selbst (zum Beispiel durch Gründung eines Subunternehmens) zu betreiben.

STATEMENT: ANDREAS MATTHÄ,
VORSTANDSVORSITZENDER ÖBB-HOLDING

Dass wir als ÖBB in Eigenregie auch als Betreiber von touristischen Projekten auftreten, halte ich nach aktuellem Stand für unwahrscheinlich. Wir tragen in Österreich aktuell die Hauptverantwortung mit, dass wir die Verkehrswende in vernünftiger Zeit schaffen werden. Mit unseren Neubauprojekten und Streckensanierungen sind wir in den nächsten Jahren mehr als ausgelastet.

Zu erwarten ist, dass sich eine Betriebsgesellschaft bilden wird, zum Beispiel **ein Konsortium mit den Bundesländern Niederösterreich und Steiermark gemeinsam mit privaten Unternehmern** (PPP-Modell). Auch eine ausschließlich privat geführte Betriebsgesellschaft ist denkbar.

STATEMENT: ANDREAS MATTHÄ,
VORSTANDSVORSITZENDER ÖBB-HOLDING

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 im Rahmen unserer Möglichkeiten zum Erfolg einzelner Projekte gerne beitragen.



Blick vom Sonnwendstein

NEUE MOBILITÄT

5.1 Hoffen auf eine neue Mobilitätskultur Aber viele offene Fragen

Der beste Weg, die Zukunft vorherzusagen, ist, sie selbst zu gestalten.

R. Buckminster Fuller, Architekt und Visionär

Wer über Zukunftskonzepte für die Region Semmering nachdenkt, kommt zu ähnlichen Forderungen: **Es bedarf einer „neuen integrierten Mobilitätskultur“ mit der „Schaffung durchgängiger Transportketten, die umweltschonend und für diverse Bedürfnisse maßgeschneidert sind.“**¹ Die künftigen Erfordernisse benötigen „multimodale Verkehrssysteme“, bei denen verschiedene Systeme miteinander verknüpft werden. Wie man sich in fünf oder zehn Jahren öffentlich, halböffentlich oder individuell im Erholungsgebiet entlang der Semmeringbahn tatsächlich bewegen wird, ist noch offen. Auf jeden Fall werden individualisierte Mobilitätslösungen, wie Anrufsammeltaxi- und Rufbussysteme, eine wesentliche Rolle spielen.

Welche Fragen sind speziell für das Semmeringgebiet zu stellen? Wie könnten ortsspezifische Lösungen aussehen? Die Ausgangslage ist eine außergewöhnliche: Mit der Semmeringbahn ist eine dominante Verkehrsader vorgegeben. Was aber fehlt, sind vor allem Verschränkungen der Bahnstrecke mit anderen öffentlichen Systemen. Welche Knoten- und Verteilerpunkte sind in einem derart weitläufigen Gebiet mit geringer Bevölkerungsdichte und wenigen Siedlungsinseln, aber vielen für Touristen attraktiven Punkten, notwendig und sinnvoll?

5.2 Multimodalität, Mikro-ÖV, Flex-ÖV Mit und ohne konstantem Fahrplan

Mikro-ÖV-Systeme sind kleinräumige, bedarfsorientierte, flexible und an Nutzerinnen und Nutzern orientierte Verkehrsangebote, die in ländlichen bzw. dünn besiedelten Räumen angewendet werden.

Wikipedia

Tools wie neue Transportmittel, digitale Rufsysteme oder autonom fahrende Fahrzeuge unterliegen einem raschen Innovationszyklus. Immer neue Fachbegriffe schwirren in der Mobilitätsforschung herum, vertraute wie „Sanfte Mobilität“ sowie neuere wie „Multimodalität“ oder „Mikro-ÖV“.

STATEMENT: ROMAIN MOLITOR (KOMOBILE), MOBILITÄTSEXPERTE

Es handelt sich um Begriffe, die oft gesellschaftlich und politisch aufgeladen sind und über die Jahre ihre Bedeutung wechseln. So wird „Sanfte Mobilität“ nicht mehr so häufig verwendet. Damit war im Prinzip der Vorrang des öffentlichen Verkehrs, des Zufußgehens und des Radfahrens gemeint.

¹ Zitate aus: Positionen und Impulse für die Region Semmering, hg. von den Weltkulturerbe-Regionen „Semmering-Rax“ und „Semmering-Schneealpe“, verfasst von Stefan Klingler/stadtland, Wien, Gloggnitz, Mürzzuschlag 2019, S. 43

Ein in Fachkreisen gerne verwendeter Begriff lautet „Mikro-ÖV“ als Gegensatz zum „großen“ öffentlichen Linienverkehr, der sich nach einem fixen Fahrplan richtet.

STATEMENT: ROMAIN MOLITOR (KOMOBILE), MOBILITÄTSEXPERTE

Mikro-ÖV basiert auf einem Anrufsystem zu bestimmten Bedienzeiten, zum Beispiel von 7 bis 19 Uhr. In dieser Zeit kann ich Fahrten bestellen. Das geht von Sharing-Angeboten bis zu kleinen Rufbussen. Durch die neuen Informations- und Registrierungsmöglichkeiten ist das viel einfacher geworden. Wenn ich ein Verkehrsmittel gerufen habe, muss ich jedoch sicher sein, dass es innerhalb der angegebenen Zeit auch kommt.²

STATEMENT: MARC STEINSCHERER (KOMOBILE), MOBILITÄTSEXPERTE

Der Grundgedanke ist immer: **Nutzen statt Besitzen.**

STATEMENT: PAUL LIEBHART, SCHIENENVERKEHRSPLANER
(BIS 2021 BEI VOR, SEITHER LAND NIEDERÖSTERREICH)

Ich verwende statt Mikro-ÖV für den flexiblen, integrierten öffentlichen Verkehr gerne den Begriff **Flex-ÖV**. Dazu gehören **Rufbus- oder Sammeltaxisysteme**. Ein Beispiel ist die alte Gotthardbahn in der Schweiz, wo man Elemente eines Mikro-ÖV implementiert hat. Da gibt es Anschlüsse für die Bedürfnisse von Wanderern und Ausflüglern. Wenn ich das auf Österreich umlege, brauche ich viele Player, die zusammenwirken. Zuerst die ÖBB-Infra mit ihren Bahnhöfen. Aber können die Bundesbahnen die nötige Infrastruktur bereitstellen? Und wer organisiert Elektrobike-Fahrten, für die man ein neues Leitsystem braucht? Wer serviert das?

„**Die letzte Meile**“: Der Begriff wird in verschiedenen Bereichen der Distributionslogistik verwendet, von Stromanschluss bis zu medizinischer Versorgung. Im Tourismus meint man damit die **möglichst klimafreundliche und lückenlose An- und Abreise von Gästen** durch bedarfsorientierte Angebote. Speziell für das allerletzte Teilstück zum Quartier oder einem Ausflugsziel sollen Mobilitätsformen zur Verfügung stehen, die es den Gästen erleichtern, auf private PKWs zu verzichten. Zurzeit erfolgen über 70 Prozent aller Anreisen von Urlaubern und Urlauberinnen mit dem Auto, rund 7 Prozent mit der Bahn.

5.3 Neue Schnittstellen zwischen Schiene und Straße

Wie man von der Bahnlinie in die Fläche kommt

Neue Mobilitätsmaßnahmen sind oft nicht kostendeckend, zumindest in der Anfangsphase. Gerade zu Beginn geht es darum, Gäste, aber auch Einheimische, von den alternativen Angeboten zu überzeugen.

Leitfaden „Wie wird meine Tourismusdestination nachhaltig mobil“, 2020

² Daran scheitern in Fremdenverkehrsorten bereits heute eingeführte Rufsysteme häufig. Meistens sind zu wenige Fahrzeuge und Fahrer im Einsatz.

Die weitläufige Semmering-Landschaft, mit wenigen Ortschaften aber reichlich Landschaftszwischenräumen, lässt sich mit kaum einem anderen Tourismusgebiet vergleichen.

STATEMENT: NORBERT KETTNER, GESCHÄFTSFÜHRER WIEN TOURISMUS

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.

Wenn ich das gesamte Semmeringgebiet als eine Destination sehe, 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.**

Die Dominanz der berühmten Gebirgsbahn, die seit 170 Jahren als wichtigstes Nahverkehrsmittel für die Bevölkerung dient, hat auch negative Auswirkungen – zum Beispiel **das Fehlen von Buslinien**. Es gibt zwar, wie z.B. in Breitenstein, Anschlüsse an Linienbusse, doch deren Frequenz ist aus verständlichen Gründen sehr gering. Etliche Bahnstationen werden von keinem VOR-Bus angefahren.

Das ergibt sich daraus, dass die Verkehrsverbünde die Buslinien ausschließlich auf der Grundlage von Bestellungen durch die Gemeinden bzw. der Länder durchführen. Dabei wird von den Bedürfnissen der Bevölkerung und nicht von jenen der Touristen und Touristinnen ausgegangen.

STATEMENT: PAUL LIEBHART, SCHIENENVERKEHRSPLANER
(BIS 2021 BEI VOR, SEITHER LAND NIEDERÖSTERREICH)

Wenn Änderungen des Linienverkehrs gewünscht werden, muss auch die Finanzierung feststehen. Dabei sind hauptsächlich die Bedürfnisse der Pendler und Schüler berücksichtigt. Deshalb gibt es am Wochenende nur eine minimale Grundversorgung. **Touristische Erfordernisse sind in diesem System noch nicht mitgedacht.**

Geht man von touristischen Erfordernissen aus, können auch Buslinien sinnvoll sein, die für die Bevölkerung im Alltag wenig Bedeutung haben.

EMPFEHLUNG

In Ergänzung zur Semmeringbahn wäre eine attraktive weiträumige, bundesländerübergreifende Autobus-Rundstrecke denkbar, welche diese kreuzt (z.B. in Breitenstein und am Semmering), aber gleichzeitig auch andere landschaftliche und kulturelle Sehenswürdigkeiten erschließt. Eine solche Route könnte auf niederösterreichischer Seite von Reichenau über den Orthof zur Kalten Rinne nach Breitenstein führen und von dort durch den Haidbachgraben und durch das Adlitzgrabenviadukt zum Wolfsbergkogel und dem Semmering weiterverlaufen.

Im steirischen Teil des Rundkurses ginge es nach Mürzzuschlag und Neuberg und dann über das Preiner Gscheid (also das Raxmassiv entlang) wieder nach Reichenau zurück. Wichtig wäre es, bei Bedarf möglichst viele Haltepunkte – neben Sehenswürdigkeiten natürlich Hotels und Gasthöfe – anzufahren.

Man könnte diese „Semmeringer Runde“ als Exkursion entweder in einem absolvieren, oder Abschnitte davon als Zubringer zu Ausgangspunkten von Wanderungen

und Bergtouren nutzen. Um praktikabel zu sein, wären am Wochenende zumindest drei fahrplanmäßige Rundfahrten pro Tag notwendig: am späten Morgen, am frühen Nachmittag und am frühen Abend. Ergänzend dazu könnten von Reisebüros maßgeschneiderte Rundfahrten gebucht werden. Entscheidend ist, dass möglichst viele Hotels und Gasthöfe angefahren werden. Obwohl dieses Busangebot vor allem für Gäste einzurichten wäre, bieten sie neue Verbindungen auch für die Bevölkerung und die im Tourismus Tätigen an.

5.4 Rufbussen und Sammeltaxis gehört die Zukunft Aber kommen sie rechtzeitig?

Es ist die Kampfansage an das Auto.

Tibor Jermendy, Projektleiter „Mikro-ÖV“ bei Postbus

STATEMENT: FLORIAN WEITZER, HOTELIER UND KÄUFER DES KURHAUSES SEMMERING

Heute sind die Verbindungen abenteuerlich, auch bei Taxis. Wir waren unlängst zum Abendessen 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 nicht auf Gäste ausgerichtet.

In allen Gesprächen mit Experten und Expertinnen sowie Akteuren mit Ortskenntnis wird davon ausgegangen, dass in Zukunft verstärkt Rufbusse bzw. Anrufsammeltaxis als Ergänzung des öffentlichen Verkehrs eingesetzt werden. Auf diesen mikro-öffentlichen Verkehr setzen Mobilitätsplaner große Hoffnungen, speziell im ländlichen Raum.

STATEMENT: ROMAIN MOLITOR (KOMOBILE), MOBILITÄTSEXPERTE

Die ersten Anrufsammeltaxis und Rufbusse sind alle daran gescheitert, dass die Kommunikation für die Betreiber zu teuer war. Deshalb müsste man 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 Smartphones und Apps haben, geht das besser.

Ich schaue 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.** Ich glaube, vor allem die Kombination von Informationstechnologie und neuen Verkehrsmitteln wird uns weiterbringen.

Der Verkehrsverbund der Ost-Region bietet in Zusammenarbeit mit der ÖBB-Tochter Postbus und ISTmobil, einem Entwickler für individualisierte Verkehrslösungen, Gemeinden und Regionen ein Anrufsammeltaxi-System an.

STATEMENT: PAUL LIEBHART, SCHIENENVERKEHRSPLANER
(BIS 2021 BEI VOR, SEITHER LAND NIEDERÖSTERREICH)

Der Vorteil eines Rufbusystems liegt darin, dass die Leute von ihrem Haus abgeholt werden können, was für die Hotels im Semmeringgebiet wichtig wäre. Rufbusse machen Sinn, wenn sie ähnlich groß sind wie die elektrisch betriebenen Citybusse in Wien.

Es ist aber eine Kernfrage zu klären: Wer betreibt solche Dienste? Die rechtzeitige Festlegung der Zuständigkeit ist die entscheidende Voraussetzung. Theoretisch könnte das eine Gemeinde wie Reichenau organisieren. Genauso wäre es möglich, das System gesamthaft für die ganze Semmeringregion zu organisieren. Dabei muss man auch die Landesgrenze und damit zwei Zuständigkeitsbereiche beachten.

Wenn für den Mikro-ÖV die Gemeinden zuständig sind, müssen diese erreichen, dass sie dafür Förderungen vom Land bekommen und bei der Planung unterstützt werden. Heute werden nur die Bedürfnisse von Pendlern und Schülern bedacht, weshalb es am Wochenende nur eine minimale Grundversorgung gibt. **Künftig sollten die Gemeinden aber touristische Erfordernisse mitdenken.** Entscheidend für das Funktionieren von Rufsystemen ist, dass die Anbieter vernetzt sein müssen und dass auch ausreichend Busse und Taxis fahrbereit sind.

BEST PRACTICE

In der **Region Mödling** werden seit 2020 Gemeinden im Wienerwald vom Bahnhof Mödling aus mit einem Postbus-Shuttle erschlossen. So gelangen Einheimische und Ausflügler an Ziele, die im ÖV-Regelbetrieb schlecht erreichbar sind. Viele Haushalte haben Zweit- oder Drittautos.



Zum ersten Mal 2022 zwischen Reichenau und Semmering im Einsatz: ein Rufbus von Postbus

Foto: NÖN

Statt fester Haltestellen gibt es in diesem niederschweligen System Haltepunkte, die höchstens 300 m vom Wohnort oder wichtigen Ausflugszielen entfernt sind. Der Kleinbus ist von 5 Uhr morgens bis 2 Uhr nachts buchbar (Stand 2022), **ein Algorithmus kombiniert Fahrtzeiten und -wünsche**. Man bezahlt den normalen ÖV-Tarif plus ungefähr zwei Euro.

STATEMENT: TIBOR JERMENDY, PROJEKTLEITER MIKRO-ÖV, POSTBUS

Es muss günstig sein, **der Preis ist unsere größte Stellschraube**. Am schwierigsten zu erreichen ist jene Gruppe, die schon jahrelang mit dem Auto fährt.

Die meisten Abholsysteme werden von Gemeinden gemeinsam mit Verkehrsunternehmen wie Postbus betrieben, die sowohl die Fahrzeuge als auch die Fahrer und Fahrerinnen stellen.

BEST PRACTICE

Während der sommerlichen Kulturfestivals in Reichenau und auf dem Semmering standen 2022 unter der Bezeichnung „Welterbe Mobil“ in einer Testphase **erstmalig Anrufsammeltaxis in der Region Semmering zur Verfügung**. Man konnte bedarfsorientiert Fahrten zwischen Nachmittag und 22:30 Uhr vorbestellen. Neben Kulturevents sind in das Netz der möglichen Haltepunkte auch die Raxbahn und so gut wie alle Unterkünfte zwischen Reichenau und Semmering einbezogen. Der Fahrpreis orientiert sich am öffentlichen Verkehr.

5.5 Alles elektrisch?

Der unaufhaltsame Aufstieg des E-Bikes

Ein wichtiges Thema für die individuelle Mobilität in einem weitläufigen, bergigen Gebiet ist der Einsatz von E-Bikes. Innerhalb weniger Jahre sind sie zu einem **Hoffnungsträger der neuen Mobilität** geworden. Beim Fahrrad fällt insgesamt auf, dass immer neue Varianten für verschiedene Anwendungen entstanden sind und weiterhin entstehen.

STATEMENT: ROMAIN MOLITOR (KOMOBILE), MOBILITÄTSEXPERTE

Das Fahrrad mit dem klassischen Diamantrahmen war bereits 1906 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, mit einer richtig großen Kühlbox hinten drauf, in die eine ganze Palette hineingeht. In Dänemark sitzt ein ganzer Kindergarten auf Fahrrädern. Da tut sich sehr viel.

Was uns in der Planung ein bisschen Stress macht, ist die Frage, wie wir angesichts der zunehmenden Fahrräder die Radwege proportionieren sollen. **Räder werden auch zweispurig sein**, vor allem Lastenräder. Für diese sind schmale Wege ungeeignet.

45 Prozent aller in Österreich verkauften Fahrräder sind E-Bikes. Deren Umsatz hat sich seit 2015 verdreifacht. **Der Run auf das E-Bike wird weitergehen**. Der Markt hat sich inzwischen diversifiziert. Neben dem E-Alltagsrad mit einem Gewicht von 25 kg gibt es das etwas leichtere Trekking oder Cross E-Bike. Elektroräder haben heute eine Reichweite von über 70 km, Spezialmodelle über 100 km.

Alle bringen einen Nachteil mit sich: Sie sind schwer, was etwa bei Bahnstiegen oder **beim Einstieg in den Zug große Probleme schafft**. Noch hatten die Bahngesellschaften nicht ausreichend Zeit, um darauf bei Bahnhöfen und Waggonen Rücksicht zu nehmen. Bereits heute bieten die ÖBB an zahlreichen Bahnhöfen Leihräder an.

5.6 Autos werden nicht verschwinden Aber die Parkraumbewirtschaftung wird kommen

Auch in Zukunft wird es in Fremdenverkehrsgebieten Individualverkehr geben, speziell dort, wo die anzufahrenden Ziele so weit verstreut liegen wie im Semmeringgebiet.

STATEMENT: HERMANN DOPPELREITER, BÜRGERMEISTER SEMMERING

Ich gehe davon aus, dass in den nächsten zwanzig Jahren noch viele Anreisen individuell mit dem Auto erfolgen werden. So schnell wird sich die Gesellschaft nicht ändern. Für unsere Gemeinde mit ihren engen Straßen würde das riesige Probleme schaffen. Denn **der Semmering war von der Stunde Null nie für den motorisierten Verkehr vorgesehen und eignet sich bis heute nicht dafür**.

Die Leute sind früher mit der Eisenbahn gekommen und dann vom Bahnhof mit dem Fiaker zu den Pensionen und Hotels gebracht worden. Erst mit der Motorisierung ist man draufgekommen, dass es keinen Platz zum Parken gibt. Das wird in Zukunft noch schlechter werden. **Es ist unmöglich, dass jeder mit dem Auto fährt.**

(Zu den speziellen Problemen der Gemeinde Semmering vgl. 7/5.)

Es ist zu befürchten, dass mit dem Umstieg auf Elektroautos der moralische Druck, auf klimaschonendere Systeme zu wechseln, wieder abnehmen könnte. Experten wie Markus Mailer vom Innsbrucker Zentrum für Mobilitätsveränderung gehen davon aus, dass im Fall des Zurückdrängens des Individualverkehrs sofort Alternativen bereitgestellt werden müssen, es also keine Lücke geben darf. Denn man könne Menschen an jedem Punkt wieder verlieren.

E-Autos und selbstfahrende Pkws benötigen nicht weniger Fläche als solche mit Verbrennungsmotor. Auch deshalb werden **Parkverbote** in Ortskernen, wie z.B. in der Gemeinde Semmering, oder entlang schmaler Straßen, wie bei der Kalten Rinne oder am Preiner Gscheid, unvermeidlich sein. Dort werden momentan Autos entweder wild in der Wiese oder am Straßenrand abgestellt.

Am 29.9.2021 konnte man im Kurier lesen: „An starken Tagen, berichtet ein Polizist, ist die schmale Straße über das Preiner Gscheid links und rechts zugeparkt. Dabei werden auch Rettungsfahrzeuge behindert.“

Daran hat sich wenig geändert, obwohl seit 2020 entlang der Landstraße 135 ein Parkverbot mit drakonischen Strafen für Falschparker eingeführt wurde. Auch bei starkem Ansturm auf die Rax-Seilbahn sind die legalen Parkplätze schnell überfüllt.

Das Beispiel Preiner Gscheid zeigt, wie reformbedürftig das Parkraum-Management ist. Am Pass existieren heute zwei Parkplätze. Jener auf steirischem Boden ist kostenlos, es sind

jedoch Boxen für freiwillige Spenden aufgestellt.³ Für jenen auf der niederösterreichischen Seite sind Parkgebühren zu entrichten. Für die Gemeinden Reichenau und Neuberg wird die Instandhaltung der Parkplätze und die Müllbeseitigung entlang der Straße zunehmend zur finanziellen Belastung. Inzwischen wurde beschlossen, dass ab 2024 beide Parkplätze bewirtschaftet werden.

5.7 Kommt etwas ganz Neues? Z.B. Drohnen für Touristen

Heute arbeiten über 100 Firmen weltweit an Drohnen, die auch Menschen transportieren können.

Wikipedia, 2022

STATEMENT: MARC STEINSCHERER (KOMOBILE), MOBILITÄTSEXPERTE

Wenn wir davon sprechen, was es Neues geben könnte, denke ich auch an Drohnen. Es wird Drohnen geben, die autonom fliegen und uns bequem und sicher überall abholen und abladen werden. Ein solcher **Drohnenflug wäre für Semmering-Touristen eine echte Attraktion**, umweltschonender und kostengünstiger als ein Helikopterflug heutzutage.

Die Vorstellung, ohne Piloten oder Pilotin in ein Fluggerät zu steigen, kommt uns heute noch unangenehm vor, aber das Gleiche gilt ja auch für autonom fahrende Autos oder U-Bahnen. Solange die Sicherheit im Vordergrund steht, könnten sich solche Angebote etablieren.

Drohnen könnten, ohne dass man über besiedeltes Gebiet fliegen müsste, **interessante Überblicke über die zerklüftete Semmeringlandschaft** bieten und deren Relief ebenso vermitteln wie die Trasse der Semmeringbahn.

EMPFEHLUNG

An neuen Mobilitätsformen forschen heute Universitätsinstitute ebenso wie Firmen für Mobilitätsberatung. **Zahlreiche Modellversuche finden in Zusammenarbeit öffentlicher Institutionen mit Forschungsteams statt.** Deshalb erscheint es sinnvoll für das Semmeringgebiet, wo besonders komplexe Mobilitätsfragen zu lösen sind, für die eine oder andere innovative Fragestellung mit der Forschung eng zusammenzuarbeiten – auch um Entwicklungskosten zu sparen. Aus der Region Semmering bzw. den beiden Bundesländern können **Ideen für Experimente** kommen.

Ab 2024 sollte es zur Festlegung der Forschungsthemen und dem Abschluss von Verträgen über Kooperationen kommen. Dabei ist zu erwarten, dass innovative Projekte auf starkes Fach- und Medieninteresse stoßen.

³ Die Einführung von Parkgebühren ist bereits vorgesehen.



INFRASTRUKTUR

Stärken und Schwächen

Einkehren, Wandern, Themenwege, Sportangebot

Notwendiger wirtschaftlicher und organisatorischer Unterbau als Voraussetzung für die Versorgung und die Nutzung eines bestimmten Gebiets.
Definition von „Infrastruktur“ im Duden

Man spricht von ökonomischer, technischer, sozialer oder touristischer Infrastruktur, stets bezogen auf einen bestimmten geografischen Raum. **Das Semmeringgebiet zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag stellt eine solche räumliche und funktionelle Einheit dar.** Dieser Abschnitt, der auch als Ergänzung des Abschnitts „Neue Mobilität“ zu sehen ist, fokussiert auf unabdingbare Voraussetzungen sowie auf Stärken und Schwächen der heute gegebenen Infrastruktur im Semmeringgebiet. Deren Spektrum lässt sich mit „gut bis mangelhaft“ bezeichnen.

EMPFEHLUNG

Besonders prekär sind die Infrastrukturdefizite entlang der Welterbebahn und rund um das Südbahnhotel. Damit sind die beiden wichtigsten Attraktionen des Semmeringgebiets betroffen. Sollte es nicht in den allernächsten Jahren zu Verbesserungen kommen, sind einer Weiterentwicklung des Semmeringtourismus enge Grenzen gesetzt. Alle Akteure sollten diese Frage prioritär auf ihre Agenda setzen und zudem erstklassige Expertisen einholen.

Die anderen Schwerpunkte dieses Abschnitts – Wandern, Themenwege, Sport – stellen auch die Frage nach einer bestmöglichen Balance zwischen Welterbebahn, Kultur und Natur bzw. zwischen Geschichte und neuen Ideen. Speziell bei der Analyse des Bahnwanderwegs und der gastronomischen Versorgung wird versucht, Hinweise auf Defizite mit Verbesserungsvorschlägen zu ergänzen. Mit dem Jahr 2030 als Zieltermin dieser Studie ist zu hoffen, dass bis dahin zumindest einige Korrekturen und Neuerungen schrittweise umgesetzt werden können.

6.1 Essen, Trinken, Einkaufen

Befriedigend bis mangelhaft

Wenn die touristische Infrastruktur fehlt, gibt es in einem Gebiet nichts zum Festhalten.

Florian Weitzer, Hotelier

6.1.1 Wo die Infrastrukturbrachen am größten sind Defizite entlang der Bahn und am Semmering

Ein extremes Beispiel von Unterversorgung: Wandert man über die Semmeringer Höhenstraße am Panhans vorbei zum Südbahnhotel und zum Kurhaus und dann weiter über den Bahnwanderweg zur Kalten Rinne und nach Breitenstein und Klamm, findet man kein einziges adäquates Lokal, weder Café oder Jausenstation, noch Wirtshaus oder Restaurant.¹ Entlang des Bahnwanderwegs, der Nervenlinie der Bahnlandschaft, bleibt man auch im am stärksten begangenen Abschnitt durstig und hungrig. Man ist stundenlang unterwegs und legt viele Kilometer zurück. Hier ist von einer Semmering-Renaissance noch nichts zu spüren.

Wie extrem die Infrastrukturmängel entlang der Bahnstrecke sind, ergab eine 2021 für diese Studie durchgeführte Umfrage bei den Gemeindeämtern. Gefragt wurde, ob sich bei Bahnhöfen oder im Umkreis von ca. 500 m gastronomische Betriebe, Geschäfte mit Imbiss und Angebot von Proviant oder Bauernhöfe mit Direktverkauf befinden. Das Ergebnis: Bei so gut wie allen Bahnstationen (z.B. Klamm, Breitenstein, Semmering) oder in deren Umgebung sind keinerlei Versorgungsmöglichkeiten vorhanden.²

6.1.2 Restaurants und Gasthöfe Comeback der Spitzengastronomie

Mit diesem Panorama genießt man raffiniert interpretierte Klassiker mit frischen Zutaten aus der Region.

Gaullt & Millau 2022

Im Jahr **2022 gab es zwischen Gloggnitz und Langenwang acht prämierte Restaurants** mit ein bis drei Gaullt-Millau-Hauben und Falstaff-Gabeln. Darunter befinden sich Traditionsbetriebe ebenso wie Neugründungen. Die ausgezeichneten Lokale: Bevanda und S'Platzl in Gloggnitz, Looshaus am Kreuzberg in Payerbach, Der Knappenhof in Reichenau, Seewirtshaus und Der Löffler am Semmering, Schäffer in Neuberg und Krainer in Langenwang. Das Spektrum reicht von internationaler und klassisch-österreichischer bis bodenständiger Küche.

¹ Es gibt zumindest ein Buffet im Ghega-Museum und den Blunzenwirt im Adlitzgraben.

² Mein Dank gilt den Gemeinden Payerbach (Küb), Gloggnitz (Eichberg), Schottwien (Klamm-Schottwien), Breitenstein, Semmering (Wolfsbergkogel und Bahnhof) und Spital (Steinhaus).

Damit wird nach vielen Jahrzehnten wieder an das hohe Niveau von Hotelrestaurants und Gastwirtschaften im 19. und frühen 20. Jahrhundert angeknüpft. Für das Publikum der großen Hotels war in der „Goldenen Ära“ die Küche als Reisemotiv ebenso entscheidend wie Ambiente und Landschaft. Bereits für das erste Südbahnhotel wurde 1882 mit Vinzenz Panhans ein erfolgreicher Wiener Koch als Pächter des Luxusrestaurants auf den Semmering geholt, der sein Publikum dorthin mitbrachte. Die Umsätze waren so gewaltig, dass Panhans bereits wenige Jahre später sein eigenes Hotel eröffnen konnte. Bei den anderen Grandhotels war es ähnlich. Zuletzt konnte das 1982 wiedereröffnete **Panhans** vorübergehend mit seinem Hotel-Restaurant **speziell beim Wiener Publikum** reüssieren.³

Ähnlich war es in Reichenau: Der Thalhof galt im 19. Jahrhundert als bestes (und teuerstes) Speiselokal der Wiener Umgebung. Auch spätere Hotel- und Gasthausgründungen im Schwarzatal oder in Spital und Mürzzuschlag punktetten mit ihrer guten Küche. Zurzeit wartet man am Semmering auf einen möglichst baldigen Neustart der Hotelgastronomie.

Es ist daran zu erinnern, dass sich in den Grandhotels keineswegs nur teure Luxusrestaurants befanden. Sowohl das Südbahnhotel als auch das Panhans boten in speziellen Räumen, den sogenannten Schwemmen mit Zugang für Nicht-Hotelgäste,

³ Auch der damalige Direktor Eduard Abraham bemühte sich um hervorragende Köche und veranstaltete auch Koch-Events. Mit dem Konkurs von 2010 und der Übernahme durch ukrainische Investoren ging die Aufbruchzeit nach rund 25 Jahren wieder zu Ende und das Panhans steht seither wieder leer.



Hotel Restaurant LOOSHAUS am Kreuzberg,
Architekt: Adolf Loos, 1930

günstigen Mittagstisch an. Bereit 1882 hat die Südbahngesellschaft unmittelbar neben der neu geschaffenen Haltestelle Wolfsbergkogel eine riesige Ausspeisung für ein breites Publikum gestartet, in der vor allem „Semmeringfahrer“ verpflegt wurden und die sehr profitabel war.

STATEMENT: FLORIAN WEITZER,
KÄUFER DES KURHAUSES (GRAND SEMMERING)

Ich mache mein Projekt hauptsächlich für die Jüngeren. Meine Aufgabe besteht nicht darin, dass die Älteren ihre Erwartungen gespiegelt bekommen.

In diesem Zusammenhang sind in einem Gebiet, in dem Urlauber Ausflugsziele suchen, **Jausenstationen, Hütten** und **Bauernhoflokale** wie Mostheurige von größter Bedeutung.⁴

6.1.3 Problem Frequenz

Kulinarische Versorgung (z.T. auch ganzjährig) ist heute eigentlich nur entlang der Semmering-Passtraße oder im bevölkerungsreicheren Schwarzatal garantiert.⁵ Zumindest hier gibt es Betriebe mit ganzjähriger Auslastung. Im hinteren Teil der Gemeinde Semmering und am Bahnwanderweg reicht heute die Nachfrage nicht aus, um Lokale in Permanenz zu betreiben. Das Fehlen ausreichender Frequenz scheint ein unabdingbares Faktum zu sein. Deshalb ist es in der aktuellen Situation des Semmering-Tourismus so gut wie unmöglich, an allen interessanten Plätzen lukrative Vollbetriebe mit fixen Personalkosten zu führen. Ein Ausweg können improvisierte Teilzeitlokale mit einfachen Betriebsmodellen sein.

EMPFEHLUNG

Ein weiterer Grund des seit Jahrzehnten zunehmenden kulinarischen Stillstands ist der Mangel an unternehmerischer Initiative, um flexible Lokale und Verkaufsstellen neuen Typs zu initiieren und auszuprobieren. Die Gemeinden und die regionale Wirtschaftsförderung sollten es als wichtige Zukunftsaufgabe sehen, die Bedingungen für Start-Ups zu erleichtern. Dazu gehört auch die Vermeidung unnötiger Genehmigungsverfahren.

Deutlich größer als entlang der Bahntrasse sind die Chancen für eine Belebung auf dem Semmering. Die Eigentümer der reaktivierten Grand Hotels haben in ihrer Rolle als künftige Leitbetriebe angekündigt, möglichst bald Restaurants, Cafés und Bars zu eröffnen. Dabei sind Lokale mit unterschiedlichen Konzepten, Zielgruppen und Preisniveaus vorgesehen. Neben Tradition und Retro wird auch Trendiges im Angebot sein. Denkbar sind auch Satelliten-Betriebe, die von größeren Lokalen mitbetreut werden, zum Beispiel Bahnbuffets oder Jausenstationen am Bahnwanderweg.

Mit einer deutlichen Zunahme von flanierenden Hotelgästen und Kulturinteressierten ist mit Neu- und Wiedereröffnungen von kleineren Lokalen und Läden – z.B. an

⁴ Z.B. der Mostheurige Althamerhof am Kreuzberg oder die Fischzucht Pretulsaibling bei Langenwang.

⁵ Z.B. in Schottwien, Maria Schutz oder Payerbach

der Hochstraße – zu rechnen. Voraussetzung für Erfolg ist am „Balkon von Wien“ das Vorhandensein von Aussichtsterrassen. Offen bleibt die Frage, wie weit solche Betriebe auch für die Versorgung der Ortsbevölkerung (500 Einwohner) benötigt werden. Es ist eher damit zu rechnen, dass der Semmering wie in seinen Glanzjahren wieder zu einer exklusiven Expositur für Großstädter werden könnte. Als Kunden mitzudenken sind die rund 300 Nebenwohnsitzer, von denen heute viele nicht am Ortsleben teilnehmen und Selbstversorger sind.

6.1.4 Mobiles Essen und flexible Verkaufsstände

„A mission to make good food more accessible and more sustainable“

Homepage „designboom“ über Foodtrucks

Entscheidende Kriterien: Ortsungebundenheit, flexible Öffnungszeiten (z.B. nur an Wochenenden oder anlässlich von Events), Spezialisierung im Angebot, Nebenberuflicher Betrieb durch Personen aus der Region möglich.

Foodtrucks, Imbissstände

Mobile Küchen können autark arbeiten und an wechselnden Standorten wenige, aber hochwertige Gerichte anbieten. Es handelt sich um **individuelle Aufbauten auf Serien-Lieferwagen mit Vordach**. Es besteht großer Spielraum von Vermietung mit Vollservice (Fahrzeug, Küche, Personal) und Low-Budget-Design, z.B. in Zusammenarbeit mit Architekturuniversitäten. Originalität in der Gestaltung ist ein wichtiger Werbefaktor.

Die Grenze zum traditionellen **Imbisswagen** oder zum **Würstelstand** ist fließend. Allerdings bieten Food Trucks bevorzugt außergewöhnliche Speisen. Sie stehen zumeist längere Zeit an fixen Orten, können aber auch auf Tour gehen. **Foodtrucks** liegen im Zeitgeist, erstmals tauchten sie in Mitteleuropa 2010 im Raum Nürnberg auf.

Zu beachten sind die **Betriebsbedingungen**: Jeder Foodtruck muss individuell genehmigt sein, Stromanschlüsse sind notwendig. Es gelten eine Vielzahl von Vorschriften und unterschiedliche Behördenzuständigkeiten. Für Standplätze sind die Hürden in Städten wesentlich größer als in ländlichen Gebieten.⁶

Verkaufsstände

Angeboten werden **frische Produkte aus der regionalen landwirtschaftlichen Produktion**, also eine Art von „Ab-Hof-Verkauf“ an bestimmten Wochentagen. Ideale Orte sind Kreuzungspunkte oder Bahnstationen. Solche Stände können auch dazu genutzt werden, neue Produkte bekannt zu machen

STATEMENT: MARKUS FÜRST, TOURISMUSEXPORTE

Wichtig ist, dass es sich um regionale Produzenten handelt, die **eventuell nur am Wochenende** am Stand sind. Das müssen nicht immer die gleichen sein, vielleicht steht im nächsten Monat ein anderer dort. Aber alle würden das nur dann machen, wenn eine dementsprechende Frequenz gegeben ist. Und das Ganze müsste

⁶ Die Wirtschaftskammer Österreich hat eine To-Do-Liste mit Tipps für Foodtruck-Projekte zusammengestellt. Einige Punkte sind Gewerbeberechtigung, Betriebsanlage, Arbeitsplätze und Fahrzeuganforderungen.

relativ **unbürokratisch** ablaufen. In Gasteil (Gemeinde Prigglitz) gibt es das „Päuschen“, wo regionale Produkte angeboten werden. Herrlich!

In diesem Zusammenhang ist auch der **mobile Eisverkauf** zu nennen. Mangels Eissalons und Konditoreien ist es in Tourismusgebieten oft schwierig, gutes Eis zu bekommen. Der Verkauf mit Fahrrad/E-Bike und Kühlanhänger erlaubt räumliche Flexibilität, um z.B. bei Bädern, Kulturveranstaltungen oder Talstationen präsent zu sein.

6.1.5 Pop-Up-Lokale

Spontangastronomie als Modell für den Semmering?

Pop-Up bedeutet übersetzt ‚erscheinen‘ oder ‚plötzlich auftauchen‘ – genau dieses Konzept verfolgen auch Restaurants, die in der Regel plötzlich an einem Ort auftauchen und für einen bestimmten Zeitraum dort vorzufinden sind.

www.gastro-academy.com

Solche Lokale können in allen Jahreszeiten, z.B. als **Zwischennutzung** in leeren Geschäften, während Umbaupausen und Betriebsferien, in historischen Gebäuden oder im Freien, **überraschend „aufpoppen“**. Es sollten einigermaßen originelle Orte oder auch verborgene Locations sein. Am Semmering und in Reichenau stünden zahlreiche schon lange leerstehende Geschäfte, Kioske oder Hotelterrassen zur Verfügung. Ein strategischer Nutzen bestünde ebenso darin, früher bedeutende Lokale kurzfristig wiederzubeleben und damit an ihr Potenzial zu erinnern.

Vor allem Öffnungszeiten zu **Mittag und Nachmittag** versprechen am Semmering Interesse und Frequenz. Ebenso gefragt wären **Pop-Up-Lokale mit Barbetrieb und Musik** (Live oder DJs), die bis in die Nacht geöffnet haben. Hier kann auch mit jüngeren Publikum aus Wien gerechnet werden. Eventuell macht es Sinn, nur am Wochenende aufzusperren.

STATEMENT: CHRISTOPH STEINBRENNER, KÜNSTLER

Vor rund zwanzig Jahren hat in der damals leerstehenden **Maxi-Böhm-Villa** am Semmering der bekannte Wiener DJ Sugar B. eine Zeit lang sein persönliches „Hotel“ betrieben. Er hat sich, wenn ich mich richtig erinnere, für zwei Sommer eingemietet. **Im Roten Salon hat er aufgelegt, und irgendein begabter Typ hat gekocht.** Das war irre abgerockt, aber wirklich witzig. Das war zwei Sommer lang eine nette Community-Situation.

Dass Pop-Ups in Großstädten wie Wien so populär wurden, hängt mit dem Design ungewöhnlicher Spaces ebenso zusammen wie mit originellen Küchenkonzepten. Manchmal werden nur ein oder zwei Speisen angeboten. Informationen erfolgen online, **entscheidend für den Erfolg ist vor allem Mundpropaganda**. Manchmal wechselt das Programm ähnlich wie in Musikclubs. Typisch sind „Gastauftritte“ von angesagten Köchen und Köchinnen sowie Nachwuchsstars. Pop-Up-Lokale sind **salopp, informell und preisgünstig**, auch deshalb, weil es **kein Fixpersonal, kaum Betriebskosten** und wenig unternehmerisches Risiko gibt. Voraussetzungen sind Anschlüsse und hygienische Mindeststandards.



Wandern in den Fischbacher Alpen bei Mürzzuschlag

© nicoleseiser.at

Oft sind Freelancer, Freunde oder Familienangehörige in Küche und Bedienung tätig. Zu prüfen wäre – wie auch bei den anderen Beispielen von Spontangastronomie – eine mögliche **Mitwirkung der Tourismusschule Semmering** (Praktikum, Nebenjob von Schülern). Zielgruppen sind Spaziergänger, die froh sind, etwas zum Essen und Trinken zu bekommen ebenso wie **trendige Jüngere der „generation foodie“**. Solche Spontanlokale sind vor allem dann erfolgreich, wenn das Marketing stimmt und Menschen anspricht, die ungewohnte Erlebnisse suchen. Längst gibt es in Wien auch Kritik an der **Tendenz zur Professionalisierung und Kommerzialisierung**.

STATEMENT: FALTER.AT, 2022

Wollen wir über Inflation sprechen? Das Thema Pop-Up erlebt nämlich gerade eine. Während der Pandemie-Jahre hatte die kurzzeitige Spontan-Gastronomie noch ihren Charme, mittlerweile wurde das Pop-Up zum **Marketing-Vehikel für alles und jedes**, jede Veranstaltung, jedes Lokal mit ausschließlich Sommerbetrieb wird nun als Pop-Up verkauft.

Da Pop-Up vor allem ein längst selbstverständlicher, großstädtischer Trend für Insider ist, **wäre das Aufpoppen von Spontanlokalen für Orte wie den Semmering oder Reichenau eine Novität**. Deshalb wäre mit medialer Aufmerksamkeit zu rechnen.

6.2 Ein optimales Wandergebiet Wo Natur und Kultur einander nahe sind

Gestern mit Wassermann auf den Sonnwendstein, fast bis Gipfel.

Auf Rückweg neues Stück besprochen.

Arthur Schnitzler, Tagebuch 1912

Wandern und Schauen sind wesentliche Aktivitäten im aussichtsreichen Semmeringgebiet. Besonders dicht ist das Wegenetz auf der Rax und im gut erschlossenen Gebiet Semmering/Hirschenkogel/Sonnwendstein. Die **Kleinteiligkeit** mit einem engen Nebeneinander von Mittelgebirge und Hochgebirge, mit schroffen Felsabstürzen und sanftem Grün gibt der Landschaft ihren besonderen Reiz. Die Mannigfaltigkeit des Reliefs erlaubt spektakuläre Panoramablicke. **So gut wie jeder Wanderweg führt an außergewöhnlichen Blickpunkten vorbei** („Paradies der Blicke“). Zahlreiche Aussichtspunkte – darunter auch neu definierte – wurden in den letzten Jahren mit Infoangeboten und Designmaßnahmen aufgewertet. Auf einer Wanderkarte der NÖ-Destination „Wiener Alpen“ werden mehr Blickpunkte mit weitem Panorama beworben.⁷

Die meisten der auf Wanderkarten und Wegweisern ausgewiesenen Wege der Wiener Hausberge sind **bestens gepflegt, markiert, beschildert** und in zahlreichen Büchern und online detailliert beschrieben. Zumindest entlang stark begangener und höher gelegener Wege stehen **zahlreiche Einkehrmöglichkeiten** zur Verfügung, während diese in mittleren Lagen häufig fehlen.

⁷ U. a. Jubiläumsaussicht und Schwazatalaussicht auf der Gahns bei Payerbach, Stixaussicht und Eselstein bei Schottwien, Raxblick und Luckerte Wand auf dem Kreuzberg, Aussichtspunkt Eselstein, 20-Schillingblick und Doppelreiterwarte auf dem Semmering, Sonnwendstein und Pröll-Warte am Hirschenkogel. Dazu kommen zahlreiche beliebte Blickpunkte auf der Rax wie die Höllentalaussicht.

Der Semmering bietet **Wanderungen für alle Altersgruppen und jedes Fitness-Level:** fordernde Touren ebenso wie gemütliche Routen mit geringen Höhenunterschieden. Familien mit Kinderwagen, die sogar auf dem relativ ebenen, fast 2.000 m hohen Raxplateau sicher unterwegs sein können, finden ebenso ihre Idealstrecken wie ruhesuchende Genießer als auch sportliche Wanderer. Etliche Wege führen durch Naturschutzgebiete. **Dieses dichte Nebeneinander von Wegen mit unterschiedlichem Charakter stellt einen Wettbewerbsvorteil dar.** Dazu kommt, dass es kein vergleichbares Wanderparadies **in derart geringer Distanz von den Großstädten** Wien und Bratislava gibt.

STATEMENT: REGINA HRBEK, NATURFREUNDE ÖSTERREICHS

Uns rufen immer mehr Wanderinnen und Wanderer an, die sich erkundigen, wie sie ihre **Ausflüge in Zukunft autofrei** bewerkstelligen können.

Im Semmeringgebiet sind **fast alle Ausgangspunkte von Wanderungen mit Eisenbahn, Bus oder Bergbahn erreichbar.** Mit der Forcierung von Mikro-ÖV (Rufbusse, Sammeltaxis) kann der Modal Split weiter verbessert werden. Damit werden auch bisher nicht mit öffentlichem Verkehr erreichbare Punkte (z.B. rund um die Rax) einbezogen.

6.2.1 Natur und Ökologie

Die Region bietet einerseits dicht erschlossene Wandergebiete. Komplementär dazu findet man weite, naturbelassene Landschaftsräume **abseits von stark frequentierten Wegen.** Hier bewegt man sich zumeist in Naturschutzgebieten. Der größte Teil davon liegt auf steirischem Gebiet, wo 2019 der „**Naturpark Mürzer Oberland**“ im Bereich von Neuberg und Mürzsteg gebildet wurde. Unter besonderem Schutz steht das Quellgebiet der Hochquellenleitung der Stadt Wien in den Bereichen Rax und Schneeberg, von wo aus Wien mit Gebirgswasser versorgt wird.

EMPFEHLUNG

Dieser **Kontrast zwischen intensiver und extensiver Freizeitnutzung der Wälder und Gebirge stellt ein wichtiges Kapital der Semmeringregion dar.** Dies sollte im grenzüberschreitenden Marketing künftig stärker hervorgehoben werden. Unterschiedliche Geschwindigkeiten bei der Erschließung und Nutzung der Naturräume sollten im Sinn eines sanften Tourismus als Zukunftsfaktor betrachtet werden. Bereits jetzt ist erkennbar, dass zurecht nicht alle Gemeinden die gleichen Tourismusstrategien verfolgen.

Das Comeback des Semmering beruht vor allem auf kulturellen Faktoren. Darauf, dass sich die legendären Hotels zwar in Naturnähe befinden, aber kaum Einsamkeit in der umgebenden Landschaft erlauben. **Der Charakter des Semmeringgebiets als urbanisierte Tourismuslandschaft hat das Naturerlebnis etwas in den Hintergrund gedrängt.** Doch es gibt in Teilgebieten auch den Gegentrend, weil die Sensibilität für intakte Natur und deren Schutz bei den meisten Bevölkerungsgruppen relevanter geworden ist. Damit werden **das Thema Ökologie und die Kritik an einer konsumistischen Nutzung der Alpen** gerade in einem derart populären Ausflugsgebiet stärker in das Blickfeld rücken – im Sinn von Elfriede Jelineks tourismuskritischer Feststellung „Der Berg ist schon wieder zum Streicheltier geworden.“⁸

⁸ Das Zitat stammt aus dem Roman „Die Kinder der Toten“ (1995). Jelinek kennt die Region Mürzschlag/Mürztal seit ihrer Kindheit. Ihre Verachtung von Exzessen des Tourismus und des Alpenkults ist grundsätzlich, bezieht sich also nicht unmittelbar auf die Region.

EMPFEHLUNG:

Nachdem das kulturelle Profil des Semmeringgebiets bereits nachhaltig etabliert werden konnte, ist nun ein **ecological turn** vonnöten. Dabei dürfen auch die Kehrseiten des historischen und heutigen Tourismus nicht ausgeklammert werden. Darauf könnten auch Kulturveranstaltungen, wissenschaftliche Tagungen und Schulprojekte stärker als bisher Bezug nehmen.

6.2.2 Wandern auf historischen Spuren

Viele Spazierwege, Wanderrouten und Klettersteige gehen auf das 19. und frühe 20. Jahrhundert zurück. Ihre Anlage durch Alpinklubs, Verschönerungsvereine und Hotels entsprachen den jeweiligen Usancen der Landschaftswahrnehmung neuer Publikumsschichten. Sie dokumentieren also auch Freizeitmoden und frühe Sportambitionen.

Manche der tradierten Wanderwege folgten älteren Funktionswegen, andere wurden für Bergsteiger und Wanderer von Alpinvereinen wie dem Österreichischen Tourismusclub, den Reißtalern, dem Alpenverein oder den Naturfreunden adaptiert oder neu angelegt. So manche Bezeichnungen von Wegen, Klettersteigen oder Schutzhütten erzählen von Pionieren, andere erinnern an prominente Gäste. Viele der historischen Wege werden bis heute liebevoll gepflegt, andere wurden vernachlässigt. In manchen Fällen könnte eine **Revitalisierung** eine lohnende Aufgabe sein.

EMPFEHLUNG

Gerade im Semmeringgebiet sind fast alle vorhandenen Wege und Steige auch als **kulturelles Erbe** zu betrachten. Das sollte bei Adaptionen und Restaurierungen ebenso berücksichtigt werden wie bei analogen oder digitalen Wegbegleitungen.

6.2.3 Wandern auch im Winter

Weder Lawinen noch Steinschlag drohen den freundlichen Tälern und auch der strenge Bergwinter führt hier ein verhältnismäßig mildes Regime.

Waldemar Busson, „Der Semmering und seine Berge“, 1913

Viele Wanderwege sind in allen Jahreszeiten gut begehbar. Der vom Tourismusmarketing gerne verwendete, aber widersprüchliche Begriff „Sommerfrische“ trägt dazu bei, das Semmeringgebiet primär mit den Sommermonaten zu assoziieren (Vgl. 11/3). Mit der Erwärmung wird das Wandern in tieferen Lagen in der warmen Jahreszeit zunehmend unattraktiver, dafür bieten sich Schönwettertage in den „kalten Jahreszeiten“ in allen Höhenlagen für Ausflüge an. Es sei daran erinnert, dass der Semmering seit Beginn des Tourismus auch eine beliebte „Winterfrische“ mit Bewegung in heilkräftiger Luft gewesen ist. **Die Nähe zum Großraum Wien erlaubte und erlaubt es, auf Wetterlagen unmittelbar zu reagieren.**

In der Steiermark wurde der Begriff „**Winterfrische**“ bereits 2015 in einer Kampagne für „sanfte Bewegung in der Natur“ eingesetzt, bei der neben Skifahren und Rodeln speziell auf **geruhsames Winterwandern** hingewiesen wurde. Im Semmering-,

Mürz- und Raxgebiet befinden sich mit dem Hirschenkogel („Zauberberg“) und dem Stuhleck nur zwei intensiv genutzte Skizentren. Abseits davon herrscht im Gegensatz zu großen Wintersportzentren weitgehend Ruhe. So gut wie überall sind Winterwanderungen auch auf weitgehend ebenen Wegen möglich.

EMPFEHLUNG

Speziell das winterliche, naturverbundene Wandern könnte man mit entsprechenden Imagebildern – Ausflügler nicht im Skidress, sondern in warmer Wanderkleidung – als besondere Attraktion verstärkt propagieren. Dafür eignet sich besonders der frühe Winter, wenn über dem Wiener Becken Hochnebel festsitzt (Inversion) und über 700 m mit angenehmen Temperaturen und Sonne zu rechnen ist.

Der **Klimawandel** bringt im Winter in Gebieten um 1.000 Höhenmetern auch weniger erfreuliche Veränderungen. Einerseits wird es häufiger regnen und damit weniger Schnee fallen, der zudem kürzer liegenbleiben wird. Nur phasenweise wird man durch idyllisch verschneite winterliche Szenerien wandern können, wie sie etwa in Peter Altenbergs Buch „Semmering 1912“ detailreich beschrieben werden. **Winterfreuden und weiße Pracht werden sich zunehmend entkoppeln.**

6.2.4 Wandern: Ein Trend mit vielen Subtrends Mit und ohne Anstrengung

„Glücksformel Wandern“, „Be wild“,

„Die Kunst des stilvollen Wanderns, Ein philosophischer Wegweiser“.

Titel von Bucherscheinungen im Jahr 2021

Empfehlungen wie „sich viel Zeit lassen“ oder „die Natur mit allen Sinnen genießen“ entsprechen dem Zeitgeist. Vieles dreht sich um Naturerfahrung und Ökologie sowie um eine möglichst gesunde Öffnung zur Natur. Die traditionelle Bezeichnung „Wandern“ hat das Altmodische verloren. **Es kommt permanent zu Differenzierungen und Subtrends.** Wandern steht heute auch für Lifestyle und Konsummoden. Niemand kann vorhersagen, welche Trends sich als kurzfristiger Hype entpuppen und welche sich langfristig etablieren werden.

Einige Beispiele für aktuelle Wandertrends

MEDITATIVES WANDERN („Gehen nach Innen“): Allein oder in Kleingruppen, in Stille oder als spirituelle Suchbewegung, auch mit esoterischen Zielen („Kraftorte“) und oft an der Grenze zu Banalität und Kitsch.

SCHNELLWANDERN: Sportliche Motivation im Vordergrund, Leistungssteigerung als Ziel. Zunehmend auch steil bergauf.

SLOW WALKING: Naturnahe Genusssteigerung à la Slow Food durch konzentrierte Verlangsamung und mit häufigen Pausen.

NATURKUNDLICHES WANDERN: Lehrpfade, Auseinandersetzung mit Umweltproblemen und Auswirkungen des Klimawandels auf Flora und Fauna.

WANDERN MIT SPEZIELLEN GRUPPEN: Neben Kleinkindern und Schulklassen werden zunehmend auch speziell betreute und auf die jeweiligen Fähigkeiten abgestimmte Wanderungen mit alten Menschen oder körperlich und psychisch beeinträchtigten Personen durchgeführt. Stets mit Begleitung und Guides. Ein Netz von Einkehrmöglichkeiten und gute Erreichbarkeit sind erforderlich.

KULINARISCHES WANDERN: Der Weg dient vor allem dem Erreichen von Hütten und Berggasthöfen mit guter Küche. Dazu gibt es bereits die Bestenliste „Wandertipps für Foodies“.

BEST PRACTICE

Das von der Region Wiener Alpen beworbene Produkt „**Hüttenhüpfen**“ bietet eine Auswahl von Wegen, an denen sechs bewirtschaftete Schutzhütten mit guter Gastronomie liegen, auf denen man auch übernachten kann. Für die Rax werden vier verschiedene Varianten vorgeschlagen.

6.3 Themenwege

Auf den Spuren großer und kleiner Geschichten

Ein Themenweg ist ein Wanderweg mit einem Oberthema, das auf lokale und regionale Besonderheiten hinweist.

wikipedia

So gut wie alle Regionen bieten **Wanderungen mit Programm** an, deren Besonderheiten zumeist sehr weiträumig sind (z.B. Weinwege, Burgenwege). In diesem Kapitel werden ausschließlich bestehende und potentielle neue Touren behandelt, die sich auf spezielle Kontexte konzentrieren. Kaum ein Gebiet bietet derart viele thematische Anknüpfungspunkte für „**mobiles Storytelling**“ an wie das Semmeringgebiet.

In der Technik- und Kulturlandschaft Semmering besteht die **Gefahr, sich allzu sehr auf Eisenbahn und Literatur zu konzentrieren**. Tatsächlich sind die Interessen von Besuchern wesentlich breiter („**multiples theming**“). Im Folgenden wird auf einige Beispiele genauer eingegangen: Die Semmeringbahn und die historische Passstraße, Hotels und Villen, Kulturerlebnis, Natur und Ökologie, Bergbau- und Industriegeschichte oder Geologie.

Was ist essentiell für Themenwege?

Man kann sie individuell mit analoger und digitaler Infobegleitung absolvieren, sich fachkundig führen lassen oder an mobilen, performativen Inszenierungen teilnehmen. **Jeder erfolgreiche Themenweg muss gut geplant und praxistauglich sein**. Der Weg ist das Ziel, die Wanderung dient der Bildung, dem geistreichen Vergnügen, dem Nacherleben bekannter Geschichten oder der atmosphärischen Einstimmung auf außergewöhnliche Orte. Im Gegensatz zum üblichen Wandern wird die vorgegebene Route **langsam, aufmerksam und eventuell nur in Teilstücken** absolviert. **Unverwechselbare Themenwege gehen von konkreten, möglichst präzisen und an den Ort gebundene Fragestellungen aus**. Die folgenden Passagen behandeln bereits existierende Themenwege und präsentieren darüber hinaus Ideen für potentielle neue.

Kriterien für erfolgreiche Themenwege

Leicht zu erreichende **Startpunkte in Ortschaften oder bei Bahn-/Bus-Stationen**; Wegführung sowohl nach landschaftlichen als auch nach inhaltlichen Gesichtspunkten; Verknüpfung mit anderen Wanderwegen; keine anstrengende Routenführung (Menschen mit Interesse für Themen sind nicht automatisch sportliche Wanderer); **mehrere lohnende Stationen auf dem Weg**; möglichst detailreiche Flankierung mit wissenschaftlichen Publikationen, Internetinformationen, Apps oder Medienguides.

In der Regel bringen Menschen, die sich Themenwege vornehmen, bereits **Vorinteresse** mit. Deshalb ist es notwendig, dass zur Vorbereitung und Planung **ausführliche Informationen** bzw. Forschungsergebnisse bereitstehen. Vor Ort bedarf es verlässlicher, kleinteiliger Leitsysteme.

Im Idealfall werden Gruppen persönlich von Guides oder Fachpersonen geführt.

Zu einer Marke können sie nur dann werden, wenn sie regelmäßig als Serie angeboten werden, ob wöchentlich, monatlich oder – bei besonders speziellen Themen – jährlich.

In Zukunft werden verstärkt **neuartige, digitale Informationstechniken** (z.B. Datenbrillen, Avatare in der Landschaft, Videoguides mit Zusatzinfos) zur Verfügung stehen, um sich ähnlich wie in Museen auch in freier Landschaft optimal orientieren zu können und **dank Digitalität neuartige Besuchererlebnisse** zu ermöglichen. Damit können Mitglieder von Gruppen oder Familien auch unabhängig voneinander ihren unterschiedlichen Interessen folgen.

BEST PRACTICE

Für den **Nationalpark Hunsrück-Hochwald** in Rheinland-Pfalz entwickelte das auf digitale Besuchererlebnisse spezialisierte Wiener Unternehmen Fluxguide ein **Projekt mit Avatar-basiertem Storytelling**. 3-D-Inhalte können mit Wearables (Datenbrillen), in die Bilderkennung eingebaut ist, in der Landschaft sichtbar gemacht werden. Als Avatare dienen **erfahrene Nationalpark-Ranger**, die an festgelegten Orten Wissenswertes erzählen. Man kann ihnen auf dem Handy zuschauen und zuhören. Bewusst entschied man sich nicht für Schauspieler, sondern für reale Menschen, die in einem Greenbox-Studio gefilmt wurden.

Auf ähnliche Weise könnten **Bahnexperten und erfahrene Eisenbahner** die Besonderheit der Semmeringbahn vermitteln oder Erbauer von historischen Villen oder berühmte Hotelgäste agieren. Zu bedenken ist, dass sich die Informationstechnik rasant entwickelt. Niemand kann heute sagen, was in fünf Jahren State of the Art sein wird.

Neue Themenwege sind speziell dann erfolgsversprechend, wenn sie **auf originellen und wissenschaftlich abgesicherten Grundlagen und Ideen** basieren. Unabdingbar ist, dass die Routen und ihre Stationen **von kreativen Experten entwickelt**, supervisiert und anschließend nachhaltig instandgehalten werden.

EMPFEHLUNG

Vor allzu leichtfertigen Entschlüssen für das Kreieren neuer Themenwege wird deshalb gewarnt. Sobald sie auf Ausflugskarten und in der Werbung aufscheinen, müssen sie längerfristig funktionieren. Das bedeutet auch, dass an den verschiedenen Orten der Region jeweils nur eine begrenzte Zahl permanenter Themenwege angeboten werden sollte. Stößt ein Themenweg auf wenig Interesse, kann man ihn wieder streichen.

Sinnvoll ist eine schrittweise Einführung neuer Wege, z.B. mit jährlichen „Premieren“, die medienwirksam kommuniziert werden. Im Lauf der Zeit entsteht so ein vielfältiges Repertoire (eine Art Spielplan). Diese Konzentration auf professionell entwickelte und gut nachgefragte Themenwege kann sich zu einem Alleinstellungsmerkmal der Region Semmering/Rax/Mürztal entwickeln.

Zur Durchführung von geführten Themenwalks

Man benötigt ein „Leading Team“ mit einer Person, die die jeweiligen Wanderungen immer begleitet, **Experten und Expertinnen** (z.B. Wissenschaftler, Prominente, Experten mit lokaler Kompetenz) als Gäste und **eventuell Künstler** (z.B. Schauspieler für Zitate oder Musiker). Eine Person ist für Organisatorisches zuständig, z.B. für Kostenabwicklung, Terminplanung und Begleitung. Hilfreich wäre ein Koordinationsbüro, falls man mehrere Themenwanderungen als Paket anbieten möchte.

Unabdingbar sind **Teilnehmerbegrenzungen und Voranmeldungen**. Da Honorar- und Sachkosten anfallen, sollten die Walks **keinesfalls kostenlos** angeboten werden. Die Tickets entsprechen dem Eintritt bei Kulturveranstaltungen. So soll ein **möglichst hoher Eigendeckungsbeitrag** erzielt werden, weitere Entwicklungs- und Durchführungskosten könnten als eine Art von Sachsponsoring z.B. von Gemeinden, Vereinen, Universitäten, Tourismuswerbung, regionalen Festivals und Veranstaltern, Museen, Kulturbehörden oder Unternehmen (z.B. Hotels, Bergbahnen) übernommen werden. Im Idealfall hat jede Themenwanderung einen fixen Partner/Paten bzw. Mitveranstalter. Dazu kämen Kooperationen mit Medien.

BEST PRACTICE

Ab 2007 führte das Wien Museum „**Expeditionen nach Wien**“ mit bis zu zwanzig Terminen pro Jahr durch (jeweils Freitag nachmittags, eine Dauer von 2–3 Stunden, mit Anmeldung und Teilnehmergebühr), die auf großes Interesse stießen. Der Name sollte deutlich machen, dass es sich nicht bloß um „Stadtspaziergänge“ handelt. In der Regel werden **wenig bekannte oder verschwundene Orte** begangen.

Einige Beispiele von Expeditionsthemen: „Auf den Spuren der Weltausstellung 1873“, „Schauplätze des Bürgerkriegs 1934“, „Afrika in Wien“, „Orte der alliierten Besatzung“, „Gescheiterte Architekturprojekte“.

Begleitet werden die Expeditionen stets von einem Museumskurator, namhaften Experten oder Expertinnen sowie einer Organisationsperson aus der Abteilung Vermittlung. Zumeist sind auch unter den Teilnehmern Fachleute, die aktiv mitwirken und sich unterwegs an den Diskussionen beteiligen.

6.3.1 Themenwege mit Bahnbezug

Von der herausragenden Bedeutung des Bahnwanderwegs, der sichtbarsten Folgeinvestition der Welterbe-Ernennung, war bereits die Rede. Im Folgenden wird auf **einige Probleme** hingewiesen und es werden **Ideen für eine Attraktivierung** genannt. Zudem werden auch ergänzende Wege vorgeschlagen, die nicht entlang der Trasse verlaufen.



Semmeringbahn-Wanderweg

© nicoleseiser.at

Erfolgsstory Semmeringbahn-Wanderweg Ein Leitprodukt der Region

Keine Innovation wird so automatisch mit der Post-Welterbe-Epoche der Semmeringbahn verbunden. **Wer „Bahnwanderweg“ hört, denkt sofort an deren Viadukte und Tunnels.** In einem touristischen Niemandsland ist es um 2000 gelungen, in kurzer Zeit mit begrenzten Mitteln und Improvisationsgeschick **eine neue Attraktion** zu kreieren. Keine andere Bahnstrecke kann einen ähnlich populären bahnbegleitenden Wanderweg vorweisen.

2004 wurde nach dem Vorbild des niederösterreichischen vom Semmering nach Gloggnitz und Payerbach auch ein „steirischer Bahnwanderweg“ vom Bahnhof Semmering nach Mürzzuschlag eingerichtet.⁹ Es sollte viele Jahre dauern, bis die beiden Teilstücke zusammengefasst wurden. **Der attraktivste Abschnitt vom Semmering über die Kalte Rinne nach Breitenstein wird mit großem Abstand am häufigsten begangen.** Auch die Folgetappe nach Klamm ist stark frequentiert.

Auf dem Bahnwanderweg in die Zukunft Gesucht: Ein neuer Esprit

Wenn etwas gut funktioniert, muss es alle zehn Jahre verbessert werden. Wenn etwas neu dazukommt, muss es doppelt so gut sein wie das bereits Bestehende.

Miroslav Kohout, Organisationssoziologe

Bisher hat der Erfolg diverse Mängel überstrahlt. **Nach 25 Jahren sind Evaluierungen überfällig** (eine liegt vor), die als Grundlage für Verbesserungen und Erneuerungen dienen sollten. Nur so kann der Bahnwanderweg auch den **Erwartungen künftiger Wanderer** und neu hinzukommender Semmeringbesucher gerecht werden.

2016 wurde im Zug eines Kooperationsabkommens zwischen dem kunsthaus muerz und den Wiener Alpen ein Experte für Wandertourismus (Andreas Kranzmayer, Alpines Wandermanagement GmbH) mit einer **Evaluierungsstudie** betraut, in der „Produktoptimierung“ als Ziel benannt wird.¹⁰

STATEMENT: ANDREAS KRANZMAYER, VERFASSER EINER EVALUIERUNGSSTUDIE ZUMBAHNWANDERWEG, 2016

Der Bahnwanderweg ist mittlerweile etwas in die Jahre gekommen. Mit diesem Projekt soll die Planungsgrundlage geschaffen werden, um den Bahnweg auf der niederösterreichischen Seite zu attraktivieren und auf Leiproduktniveau für die Region Wiener Alpen zu heben.

Ausführlich wird in der Studie auf den schlechten Zustand zahlreicher Erlebnisstationen, auf nur teilweise behebbare Mängel in der Routenführung und auf die **fehlende „Hierarchisierung“ der Wegabschnitte** hingewiesen. „Attraktiv“ sei nur

⁹ Auf beiden Teilstrecken wird man von detaillierten Informationen zur Geschichte und den Charakteristika der Bahnstrecke begleitet. Neben Ghoga dient auf dem steirischen Abschnitt Peter Rosegger, ein früher Fan der Semmeringbahn, als Leitfigur.

¹⁰ Alpines Wandermanagement GmbH (Verfasser Andreas Kranzmayer), Studie Produktoptimierung Semmeringbahn-Wanderweg (NÖ), 2017. Vgl. Joachim Köll, Die Weiterentwicklung des Weltkulturerbes Semmeringbahn. In: Toni Häfliger, Fritz Dinshobl (Hg.), Weltkulturerbe in Österreich. Die Semmeringebahn. Basel 2001, 286ff

der Abschnitt vom Semmering über die Kalte Rinne nach Breitenstein.¹¹ Hier ist ein optimales Semmeringbahn-Erlebnis möglich, weil der Weg überwiegend neben den Gleisen verläuft und ideale Blicke bietet, auch wenn mehrmals auf Straßen ausgewichen werden muss. Die „**Erlebnisdichte**“ und der Pflegezustand nehmen ab Breitenstein ab. Als „erlebnisarm“ und schlecht gepflegt bezeichnet der Studienautor die Wegstücke über Eichberg nach Gloggnitz oder über den Kreuzberg nach Payerbach. Diese seien „**nicht welterbewürdig**“.

STATEMENT: ANDREAS KRANZMAYER, VERFASSER EINER EVALUIERUNGSSTUDIE ZUMBAHNWANDERWEG, 2016

Aktuell steht bei beiden finalen Wegvarianten deren lange Gehzeit in keiner Relation zum kaum vorhandenen Erlebnis „Weltkulturerbe Semmeringbahn“ bzw. zum mäßigen Wandererlebnis. Somit stellt sich grundsätzlich die Frage nach deren Sinnhaftigkeit.

Vielfach wird mit dem „Bahnwanderweg“ ausschließlich **die attraktive und für den Publikumserfolg verantwortliche, abwechslungsreiche Partie vom Bahnhof Semmering bis Breitenstein** assoziiert, die man in drei bis vier Stunden (nicht ohne Mühe) absolvieren kann.¹²

STATEMENT: ROLAND TUSCH, ARCHITEKT UND DENKMALSCHÜTZER

Beim beliebten „Filetstück“ sehe ich keine großen Probleme. Wenn man aber die gesamte Strecke des Bahnwanderwegs stärken will, sollte man auch über neue Konzepte nachdenken, z.B. **Packages für zwei- bis dreitägige Touren mit Vorschlägen für attraktive Übernachtungsmöglichkeiten** und abschließender Rückfahrt mit der Bahn. In diesem Rahmen könnten auch die „langweiligeren“ Abschnitte ein guter Auftakt bzw. Ausklang sein.

Einige Fehlerwartungen seien noch genannt: Die den Weg begleitenden Informationen behandeln fast **ausschließlich Technik und Bahngeschichte**, jedoch kaum die Naturlandschaft sowie andere historische Fakten. Es fällt eine Tendenz zur **Überbeschilderung** auf, die auf verschiedene und z.T. konkurrierende Initiativen zurückgeht. Eine Entrümpelung des Leitsystems ist somit überfällig. Die weit zurückliegende Erstgestaltung führt auch zu kuriosen Situationen: So ist ein mit besonders ausführlichen Text- und Bilderläuterungen versehener Blickpunkt völlig verwachsen, weshalb die hier beschriebene Polleroswand gar nicht zu sehen ist.

EMPFEHLUNG

Der Bahnwanderweg verdankt mehreren Initiatoren seine Entstehung, aber es wirkt **unklar, wem heute Betreuungspflichten obliegen**. Den beteiligten Vereinen, Gemeinden und Welterbevertretern fehlt zudem das Budget für Instandsetzungen, Umbauten oder Neuerungen. Hier ist **professionelles Management ebenso notwendig wie Investitionen aus den Landesbudgets**. Wäre eine Weggebühr analog zu Loipen eine Option?

¹¹ Die Studie unterscheidet zwischen landschaftlicher Attraktivität und der Attraktivität der Wegführung. Als „hochattraktiv“ wird z.B. der Abschnitt vom Semmering zum Adlitzgraben-Viadukt bezeichnet.

¹² Entlang aller Wegabschnitte wird man von vorzüglichen Bild- und Infotafeln geleitet, die detaillierte Informationen zur Geschichte und den Besonderheiten der Semmeringbahn bieten.

Abzuraten ist von isolierten Reparaturen und Zukunftsentscheidungen. Vor solchen sollte eine auf ein bis zwei Jahre begrenzte **interdisziplinäre Evaluierungs- und Ideenfindungsphase** vorgeschaltet werden. Es sei an ein Motto dieser Studie erinnert: „Dringend gesucht: Kreativität und Mut“. Neben lokalen Vertretern mit Ortskenntnissen sollten unbedingt **auch externe Experten** beigezogen werden, u.a. Fachleute für Landschaftsarchitektur und Wegeplanung oder Entwickler zukunftsweisender Digitalunterstützungen.

Anschlusswege dringend gesucht Möglichst viele Schnittpunkte

Die **Linearität des Bahnwanderwegs** bietet, von bahnferneren Waldstücken und Tunnelumgehungen unterbrochen, Nahblicke auf die Trasse und Weitblicke in die Bahnlandschaft. Damit weckt sie den Wunsch, die Semmeringbahn auch aus anderen Perspektiven erleben zu können. Damit stellt sich die **Frage nach ergänzenden, neuen Rund- und Stichwegen**.

STATEMENT: HERMANN DOPPELREITER, BÜRGERMEISTER SEMMERING

Es gibt viele Punkte, die herrliche Aus- und Einblicke in die Gegend erlauben. Es bestehen viele Schnittpunkte mit dem Bahnwanderweg. Vielleicht sind einige Routen neu zu beschildern bzw. die Schnittpunkte besser zu erklären.

BEST PRACTICE

2017 wurde als eine der ersten Reformmaßnahmen der „**Pfeffer-Weg**“ angelegt, der ab Breitenstein einen Anschluss an den Hauptweg bietet. Er führt relativ steil über Wiesen zur Polleroswand hinauf und bietet einzigartige Alternativblicke auf die Bahnstrecke. Der Weg erinnert zusätzlich – im Sinn von Storytelling – an eine berühmte Legende: Hier befand sich der Hof des „Napoleonbauers“, der sich als Gegner der Eisenbahn Karl Ghega in den Weg gestellt haben soll. Initiiert und finanziert wurde der neue Weg vom kunsthaus muerz, das zuletzt auch eine Optimierung der Wegführung des Steirischen Bahnwanderwegs veranlasste.

Ein Bahnwanderweg durch den Adlitzgraben? Auf den Spuren der Bauarbeiten

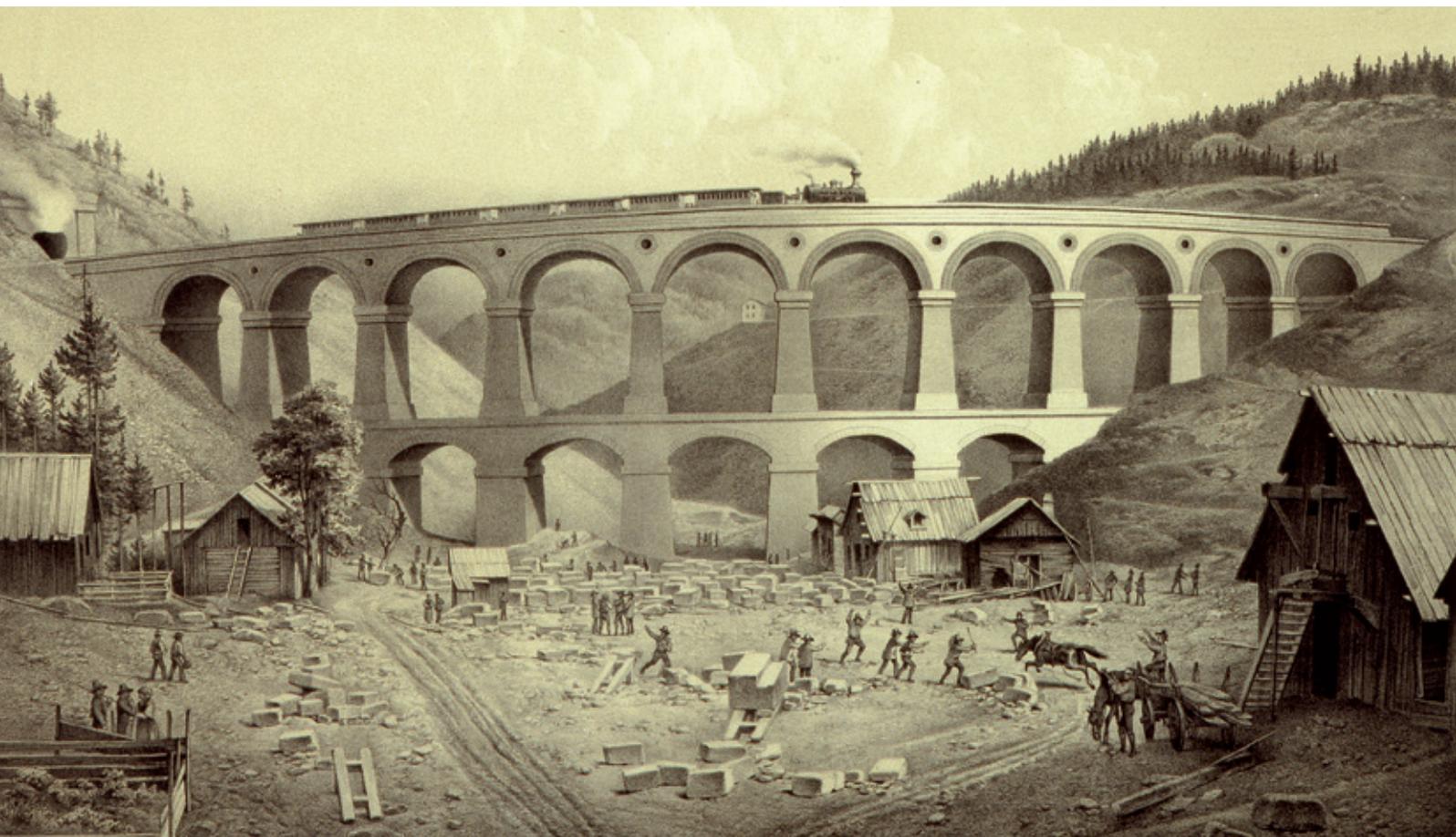
EMPFEHLUNG

Geradezu logisch bietet sich **ein parallel geführter zweiter Bahnwanderweg** durch den Adlitzgraben an. Hier wären vor allem der **Bau der Semmeringbahn und die damalige Arbeitswelt** der die Leitthemen. Zudem ist es möglich, die exponierte Streckenführung entlang der Steilhänge und die Baumethoden besser zu verstehen. Der Weg müsste von **Schottwien** (bisher ohne Weganschluss), wo sich das Baubüro befand, durch das durch massenhaften Transport von Baumaterial und die Barackensiedlungen für tausende Arbeiter und Arbeiterinnen völlig veränderte Naturjuwel zur Kalten Rinne führen. Am Weg können spezielle Orte, u.a. **Arbeiterkapelle, Schule, Krankenbaracke** und Arbeitsplätze der Steinklopfer, erläutert werden. Da heute keine Realien mehr vorhanden sind, geht es darum, die Imagination der Wanderer zu animieren – mit allen bis 2030 zur Verfügung stehenden digitalen Techniken oder neuen Ideen für **Freiluft-Erinnerungsorte**.

Der Weg würde auch einen sehr speziellen „lost place“ berühren. Im Adlitzgraben legte Fürst Liechtenstein einen biedermeierlichen Landschaftspark mit Pavillons und einem künstlichen Wasserfall an. Mit dem Bahnbau verfielen diese Schmuckbauten.

Möchte man in beide Richtungen gehen, bietet sich ein **Rundweg auf dem bestehenden Bahnwanderweg** an. Dieser berührt auch Klamm, wo an die beim Bahnbau verstorbenen Arbeiter erinnert wird. Es bietet sich auch ein Fortsetzungsweg durch die Kalte Rinne über die Falkensteinhöhle und die Luckerte Wand zum Orthof an.

Ein wichtiger Punkt im Landschaftsrelief mit Bezug zur Ghegabahn ist der 1.000 m hohe **Eselstein**, der bei der Planung der Semmeringbahn für die optimale Trassierung genutzt wurde und den umfassendsten Blick auf die Bahn bietet. Der Felsgipfel ist heute hinter Wald verborgen. Es wurde bereits ein Blickpunkt mit Landschaftsrahmen errichtet, der jedoch wenig genutzt wird. Heute führen Wege vom Semmering, vom Bärensattel und von Schottwien aus auf den Aussichtsberg. **Um ihn an den Bahnwanderweg anschließen zu können, wäre ein neu anzulegender Weg vom Adlitzgraben eine Option.** Da es sich um einen steilen Hang mit großem Höhenunterschied handelt und heute kein Weg markiert ist, könnte für eine einigermaßen bequeme Wegführung und Gestaltung ein landschaftsarchitektonischer Wettbewerb durchgeführt werden.



Lithographie des Kalte Rinne-Viaduktes der Semmeringbahn während der Bauzeit, 1853, nach Zeichnung von Nicolas Joseph Chapuy/Imre Benkert

6.3.2 Themenwege ohne Bahnbezug

Beispielhafte Ideen für neue Walks

Einleitend ist auf Wege hinzuweisen, die sich seit langer Zeit großer Beliebtheit erfreuen: der **Pilgerweg** von Westungarn über das Wallfahrtszentrum Maria Schutz nach Mariazell oder der **Wasserleitungsweg** durch das Höllental, der zum sehr informativen Wasserleitungsmuseum führt, das von der Stadt Wien betrieben wird. Wildromantische Natur und deren Nutzung bzw. ökologische Fragen bieten hier diverse Anknüpfungspunkte. Geht man weiter, gelangt man nach **Naßwald**, wo im späten 18. Jahrhundert neue Methoden des Holzschwemmens angewandt wurden.

Ein Erfolgstypus sind Wanderungen **auf den Spuren von berühmten Persönlichkeiten**, wobei diese mehr sein sollten als bloße Namensgeber. Logischerweise bieten sich in der „literarischen Landschaft“ um Reichenau und den Semmering Wege an, die an **berühmte Schriftsteller und Schriftstellerinnen** erinnern. Doch finden sich in der Landschaft tatsächlich relevante Bezüge? Am ehesten könnten das unterwegs vorgebrachte **Texte mit topografischem Bezug** sein, z.B. auf den Spuren von Arthur Schnitzlers Tagebucheinträgen oder von Peter Altenbergs Landschaftsimpressionen. Oder: Auf den Spuren von Elfriede Jelineks Roman „Die Kinder der Toten“. Vor einigen Jahren wurde auf der Rax auf Initiative des Betreibers der Raxbahn ein „**Viktor-Frankl-Weg**“ angelegt. Der Psychoanalytiker war sein Leben lang Alpinist und Kletterer, hatte eine Wohnung in der Bergstation und reflektierte in seinen Schriften über Existenz und Bergerlebnis.

Schon seit vielen Jahren werden **Spazierwege zu Villen** prominenter Gäste in und rund um Reichenau propagiert. Die Gemeinde Semmering hat einen Spezialprospekt zu **Architekturrundgängen** zu typischen „Semmeringvillen“ publiziert – mit begrenztem Erfolg. Einerseits sind Qualitätskriterien von Architektur am besten durch Fachleute zu vermitteln, andererseits lassen sich die oft versteckten Landhäuser schlecht erkennen, wenn man sie nur von außen sehen und nicht betreten darf.

EMPFEHLUNG

Um mit Villen-Spaziergängen Erfolg zu haben, sollten zumindest einige Gebäude an den Tagen von geführten Touren **auch innen zu besichtigen** sein. Speziell die stilbildenden Neumann-Villen erschließen sich erst von Innen, **ihre Essenz liegt im räumlich inszenierten Blick in die Landschaft**. Da die meisten Villen an einem steilen Hang kleben, bietet sich von der Hochstraße aus zumeist nur der wenig interessante Blick von oben, während die Vorderseite der Gebäude, ihre Holzverzierungen und ihre architektonischen Prinzipien von der Straße aus kaum erkennbar sind.

Mit Bezug auf Verkehrs- und Wirtschaftsgeschichte

EMPFEHLUNG

Oft wird so getan, als hätte die Geschichte der Region erst 1854 mit der Inbetriebnahme der Semmeringbahn begonnen. Doch auch in den Jahrhunderten davor war der Semmering eine der wichtigsten Verkehrslandschaften der Ostalpen. Bevor im 19. Jahrhunderts der Tourismus zur wichtigsten Einkommensquelle der Bevölkerung wurde, befanden sich hier **Bergbaubetriebe und Fabriken**. Es wird empfohlen, sich stärker mit der Epoche vor der Bahn und mit den ökonomischen und sozialen Transformationen zu befassen.



Kunstwanderung in Zeitlupe: „Public Art Walk“
mit dem schottischen Konzeptkünstler Hamish Fulton,
im Rahmen von Nock Art in Bad Kleinkirchheim, 2014



Nature Theater of Oklahoma, Verfilmung als Performance,
im Rahmen einer Veranstaltungsreihe zu Elfriede Jelineks Roman
„Die Kinder der Toten“, Steirischer Herbst
in Neuberg an der Mürz, 2019



Tobias Rehberger, „24-Stops-Walk“,
Künstlerwanderweg für Vitra, Weil am Rhein



Jährliche Theaterwanderung des Lechmuseums,
Lech am Arlberg, 2022

SEMMERINGSTRASSEN-WANDERWEG

Die Wegführung folgt dem Verlauf der historischen Straßen: Von Schottwien über Maria Schutz und die Myrthenbrücke auf die Passhöhe. Komplementär zum Bahnwanderweg, auch weil er wichtige Orte der Semmeringlandschaft beinhaltet, die dieser nicht berührt. Die Leitthemen: **Schottwien als Mautstation und Servicestation für Passquerungen;** Fernhandel nach Italien vor der Bahn und vor allem die Geschichte des alpinen Straßenbaus – vom „elenden“ Weg zur ersten „Kunststraße“ von 1728 der „**Reichsstraße**“ von 1828, bis zur nach der damals modernsten Wegetechnik gebauten Serpentinstraße von 1841 und der Autostraße des 20. Jahrhunderts. Von all diesen Straßen sind **begehbare Originalabschnitte vorhanden**. Der Großteil der Tour verläuft unter- und oberhalb der **Schottwiener Autobahnbrücke**.

WEITERE BEISPIELE

Bergbau und frühe Industrie in Steinhaus und im Fröschnitzgraben oder im Schwarzatal (von Schlöglmühl bis Hirschwang) mit besonderer Berücksichtigung der z.T. erhaltenen Arbeiterwohnhäuser aus dem 18. und 19. Jahrhundert. Reste von Stollen sind ebenso erhalten wie Ruinen früherer Fabriken.

Holzschwemmen hinter der Rax: Da für die Industriebetriebe Unmengen von Holz benötigt wurden, schlugerte man große Waldbereiche. Für den Transport durch Schwemmkanäle holte man aus Gosau den innovativen Schwemmmeister Alois Huebmer, der mit seinen Arbeitern den Ort Naßwald begründete (Museum im Geburtshaus, protestantische Enklave). Einige Reste der damaligen Anlagen sind erhalten.

Durch das Königreich Waissnix: Auf den Spuren des beginnenden Fremdenverkehrs in Reichenau mit dem Hotel Thalhof und anderen Betrieben der das Tal beherrschenden Unternehmerfamilie. Imaginäre Begleiter sind Patriarch Alois Waissnix, dessen Schwiegertochter, die Thalhofwirtin Olga Waissnix, und deren Freund Arthur Schnitzler.

Industrialisierung und Deindustrialisierung des Mürztals im Bereich Mürzzuschlag/Hönigsberg. Als Folge der Südbahn entstand eine bedeutende Stahlindustrie, die verarmten Waldbauern und Zuwanderern Arbeitsplätze bot. Mit Zitaten von Peter Rosegger, der die sozialen Veränderungen kommentierte. Komplementär zum Aufstieg wäre auch die Industriekrise des späten 20. Jahrhunderts zu thematisieren.

Zeitgeschichtliche Themen: z.B. Situation des Hotelpersonals, Antisemitismus und Arisierung 1938, Befreiungskämpfe 1945.

Mit Bezug zu Natur und Ökologie

Geologische Lehrwanderung. Einzigartige tektonische Störungen sorgen für die beeindruckenden Felsformationen im Adlitzgraben. Das „Bröselgestein“ beeinträchtigte den Bahnbau der 1850er Jahre und ist Grund für die Verzögerungen beim schwierigen Durchschlag des Basistunnels. Walks mit Geologen und Geologinnen erfreuen sich in den letzten Jahren im gesamten Alpenraum großer Beliebtheit.

Umweltschäden seit dem Mittelalter: z.B. massives Abholzen, massive Landschaftseingriffe durch Bahn- und Autobahnbau, Probleme mit der Wasserversorgung, Wälder mit Monokultur, Klimawandel.

Vegetation auf dem Raxplateau: Nicht nur Latschen. Beginn beim Alpengarten unterhalb des Ottohauses mit 200 Pflanzenarten. Ein weiterer Alpengarten wurde bei der Heukuppe angelegt.

Ein Baumwipfelwanderweg könnte in der Nähe einer Bahnstation eine neue Familienattraktion für Ausflügler sein.

Außergewöhnliche Kulturwanderungen

Seit einiger Zeit werden im Rahmen von Kulturfestivals und Kunstprogrammen auch **Veranstaltungen in der Landschaft** angeboten, z.B. Wanderungen, die von Künstlern und Künstlerinnen konzipiert und begleitet werden. Anknüpfungspunkte für performative Art Walks könnten die Geschichte der Semmeringbahn und der Region ebenso sein wie die Kritik am Tourismus. Naheliegende Veranstalter: Festival Reichenau, kunsthaus muerz, Kultur im Südbahnhotel, Kunst im öffentlichen Raum Niederösterreich und Steiermark.

Art Walks: Einige Beispiele: Der Grenzwanderweg Steiermark/Slowenien des Künstlers Tobias Rehberger, Walk mit Hamish Fulton in Bad Kleinkirchheim, Orte des Widerstands gegen den Nationalsozialismus im Ausseer Land. Zahlreiche Künstler und Künstlergruppen haben sich auf solche Wanderungen mit Publikum spezialisiert. Auch von Musik- und Literaturschaffenden wurden Themenwege entwickelt, z.B. Autoren-Wanderungen via App des kunsthaus muerz.

Performative Wanderungen/Stationentheater: Mobile Projekte von Theaterleuten, Tanzensembles, Kunstperformern und Musikgruppen, bei denen mehrere Stationen abgegangen werden. Ein Beispiel: Die mehrstündige „Winter-Theater-Wanderung“ von Zug nach Lech, die vom Ski Labor Lech und dem Lechmuseum veranstaltet wird.

6.4 Sportgelegenheiten

Eine ideale Region für Ausflüge und Kurzreisen

Es geht dort oben ganz anders zu als an anderen Wintersportplätzen. Der Sport ist hier salonfähig geworden.

„Der Wintersport“, 1912

Wie schon vor mehr als hundert Jahren bietet das Semmeringgebiet im Sommer und Winter vielfältige Sportmöglichkeiten. **Die Nähe zu Wien, Graz, Bratislava und Westungarn erlaubt Ski- oder Radbegeisterten spontane Tages- oder Mehrtagesausflüge.** Man kann Sport ausüben, ohne Urlaub nehmen zu müssen und Arbeitstage zu verlieren. Für die Tourismuswirtschaft bedeutet dies jedoch, dass sich die Wertschöpfung vor allem auf Kurzreisen beschränkt.

Ein Alleinstellungsmerkmal besteht darin, dass man **auf historischen Spuren sporteln** kann. Viele neue Sportarten wurden im Semmeringgebiet entwickelt und popularisiert: Skifahren im Gelände in Mürzzuschlag, Klettern in den Felswänden der Rax oder Radfahren bergauf. Schon vor 1900 galten Radüberquerungen des Semmeringpasses als besondere Herausforderung. Eingeführt wurden die **Outdoor-Trends** von einer wohlhabenden Elite. Doch es soll auch daran erinnert werden, wie sehr Berg- und Skitouren um 1900 zur Emanzipation von Frauen beitrugen, die beispielsweise beim Klettern oder Skifahren Hosen trugen (man sprach z.B. von den „Semmeringer Hoserldamen“) und sich so von den rigiden gesellschaftlichen Konventionen befreiten.

Viele einst beliebte Sportarten haben an Bedeutung verloren, andere haben sich professionell weiterentwickelt, neue kamen hinzu. Auch heute dient das Semmeringgebiet abermals als **Bühne für Trendsportarten.**

6.4.1 Sommersport

Mountainbike: Der neue Leitsport

Die Region bietet Bikern viele Möglichkeiten, obwohl die Befahrung von Waldgebieten relativ restriktiv geregelt ist. Sowohl entlang der Schwarza als auch im Mürztal stehen landschaftlich attraktive, ebene Routen zur Verfügung. **In Mittelgebirgslagen erschließen Radrouten spektakuläre Aussichtspunkte**, im Hochgebirge garantieren sportliche Mountainbike-Strecken **extreme Outdoor-Erlebnisse**. Für sportliche Biker bieten die vielen kleinen Straßen mit kürzeren scharfen Anstiegen ideale Strecken und Trainingsmöglichkeiten. Für weniger geübte Radfahrer wurde das typische Auf und Ab der Semmeringlandschaft erst mit der **Verbreitung des E-Bikes** interessant. Hier liegt großes Zukunftspotential.

Mit ganz auf das Biken spezialisierten Fremdenverkehrsorten kann die Region nicht mithalten. Die beiden aktuellen Haupttrends – einerseits die rasche Zunahme von Elektrobikes, andererseits Downhill-Pisten bzw. Funparks mit Schanzen für junge X-Sportler – finden jedoch ideale Reviere.

Dadurch und auf Grund des Schneerückgangs ergibt sich eine ausbaufähige Sommernutzung für die Bergbahnen. So hat sich Innerhalb weniger Jahre der Hirschenkogel vulgo „Zauberberg“ zu einem Hot Spot entwickelt. Hier trifft sich eine **junge Szene von Downhill-Fans**, hier trainieren auch Gruppen aus der Slowakei oder aus Ungarn. Wie entscheidend es ist, schnell auf neue Trends zu reagieren, beweist ein Skivermieter auf der Passhöhe, der in wenigen Jahren zu einem Kompetenzzentrum für Downhiller geworden ist und das Sommergeschäft laufend ausbaut.

Transportprobleme

Pro Jahr vermehrt sich die Zahl von Fahrrädern um eine zweistellige Prozentzahl. Bei Mountain Bikes und E-Bikes ist der Zuwachs noch rasanter. Was immer mehr Leuten Freude macht, schafft diverse organisatorische Probleme. **So haben sich mit dem Fahrradboom die Transportprobleme in der Bahn und im Bus weiter zugespitzt.** Das betrifft das Mitführen eigener Fahrräder ebenso wie das mühevoll Einsteigen oder das Fehlen von Stellplätzen in den Waggons. Im Abschnitt „Neue Mobilität“ wurde bereits darauf hingewiesen, dass die Kapazitäten des Öffentlichen Verkehrs mit der steigenden Radbegeisterung nicht mehr Schritt halten können. Das betrifft die Anreise in Erholungsgebiete ebenso wie die Mitnahme von Sportequipment auf kurzen Strecken, z.B. für die Rückfahrt nach Tagestouren. **Dass das Angebot von Leihrädern, z.B. auf Bahnhöfen, ständig zunimmt, wird das Transportproblem nicht lösen**, denn gleichzeitig legen Radler immer größeren Wert darauf, ihre eigenen kostspieligen Bikes mitzuführen.

STATEMENT: PAUL LIEBHART, SCHIENENVERKEHRSPLANER (BIS 2021 BEI VOR, SEITHER LAND NIEDERÖSTERREICH)

Wir haben zwei Problemfelder: Im Fernverkehr mangelt es an Abstellplätzen, um Fahrräder in den Urlaub mitzunehmen. Pro Railjet gibt es nur fünf. **Im Nahverkehr, zum Beispiel ab Payerbach, sollte man künftig rund 60 Räder pro Zug unterbringen können.** Deshalb sollen neue Doppelstockgarnituren beschafft werden, die Platz für 100 Räder bieten. Von der Idee eigener Fahrradwaggons ist man abgekommen, dafür soll es im Nahverkehr in jedem Waggon Mehrzweckabteile geben.

STATEMENT: ROMAIN MOLITOR, MOBILITÄTSEXPERTE

Das eigentliche Problem bei der Eisenbahn besteht darin, dass das Einsteigen mit dem Rad sehr lange dauert. Damit verzögert man den Fahrplan. Wenn große Türen mit einem ebenen Einstieg vorhanden sind, funktioniert das oft deshalb nicht, weil die **Bahnsteighöhen unterschiedlich** sind. Es existieren solche von 33 cm, 55 cm und 73 cm Oberkante. Die Züge sind meistens auf 55 cm dimensioniert. Man muss also oft Stufen überwinden. Wenn ich ein schweres Rad, zum Beispiel ein E-Bike habe, bin ich zusätzlich gestresst.

KLETTERN: DIE RAX ALS PARADIES für Alpinisten

Dass durch die Felswände der Rax hunderte z.T. gut gesicherte Wege und Klettersteige führen, ist im Raum Wien und östliches Mitteleuropa seit 150 Jahren bekannt. Die Rax war ein frühes Trainingsgelände des Alpinismus. Immer schon handelte es sich um das meistbegangene Gebirgsmassiv der Ostalpen mit berühmten Hütten.

In den vergangenen drei Jahrzehnten hat sich die Kletter-Community wieder internationalisiert. **Seit der „Ostöffnung“ ist die Rax auch für Ungarn und Slowaken zu einem Kletterparadies mit kurzer Anreise geworden.**

Der wichtigste Startpunkt für Aufstiegsrouten auf die Rax und Nicht-Kletterer ist das Preiner Gscheid. Um öfter als heute mit öffentlichen Verkehrsmitteln die Rax zu besteigen und vor allem zu überqueren, wird in Zukunft Mikro-ÖV zur Verfügung stehen müssen.

Tennis und Golf: Putten mit Fernblick

Schon im späten 19. Jahrhundert wurden in den Gärten von Reichenauer Nobelvillen die ersten Tennisplätze außerhalb Wiens angelegt. Der Tenniscourt des Preiner Riegelhofs brachte es als Schauplatz in Heimito von Doderers Roman „Die Strudlhofstiege“ sogar zu literarischem Ruhm. In allen Grandhotels standen elegante Tennisanlagen zur Verfügung. Aber so gut wie alle sind längst verschwunden. Zumindest einige sollten mit dem Neustart von Hotels und dank des Zurück-zur-Sommerfrische-Trends wieder in Betrieb gehen.

Als Sensation galt der 1926 vom Südbahnhotel in einer Höhe von 1.000 m angelegte Golfplatz. Dabei handelte es sich um den ersten Court in alpiner Lage. Bis heute liegt der besondere Reiz der topografisch exzentrischen 9-Loch-Anlage im relativ steilen Terrain mit beeindruckendem Panorama. Dem Einsatz des Golfclubs Semmering ist es zu verdanken, dass die Anlage auch in Zeiten der touristischen Krise weiterbestehen konnte. „Alpengolf“ am Semmering ist eine charmante, traditionsreiche Alternative zu den 19-Loch-Freizeitmaschinen in der Ebene. Nun ist zu hoffen, dass auch die historische, aber in schlechtem baulichem Zustand befindliche ehemalige Meierei des Südbahnhotels, die als Klublokal dient, revitalisiert und als Restaurant und Jausenstation für Spaziergänger neu belebt werden kann.

Baden/Schwimmen: Mythos Alpenstrandbad

Ein **Sommerfrischegebiet ohne Seen**, Höhenkurorte ohne Heilquellen, dafür umgeben von alpiner Szenerie. Baden kann man trotzdem. Mit dem **Alpenbad Gloggnitz** steht ein großes Schwimmbad im reizvollen Fifties-Look zur Verfügung.

Den architektonisch interessanten **Freibädern in Edlach und Payerbach** drohte jedoch die Stilllegung. Nun erleben sie ein Comeback.



Alpenstrandbad am Semmering,
errichtet 1932, zerstört seit den 1970er Jahren,
Ansichtskarte, geschrieben 1952



Die Schwarza im Höllental,
ein beliebter Badeplatz für Wildbadende
© ÖAV

Bemerkenswert ist der Betreibermodus: Nachdem die Gemeinden die Kosten nicht mehr tragen konnten, nahmen sich lokale Initiativgruppen der beiden Bäder an, gründeten Vereine und führen sie als für Besucher günstiges Modell mit Clubmitgliedschaft.

Die beiden Stars unter den Semmeringer Bädern, jeweils um 1930 entstanden, sind entweder völlig verschwunden wie das Alpenstrandbad hinter dem Hotel Panhans oder schienen verloren wie das seit 40 Jahren ruinöse **Bad im Südbahnhotel** im Design von Otto Schönthal. Dabei handelte es sich um ein **Schmuckstück des Art déco** und – neben dem Looshaus – um eines der ganz wenigen Architekturzeugnisse der Zwischenkriegszeit. Im Zug des Besitzerwechsels des Südbahnhotels im Jahr 2001 tauchte die Idee auf, das farbenprächtige Bad, das dank einer aufschiebbaren Glaswand sowohl als Hallenbad als auch als Freibad zu nutzen ist, in Zusammenarbeit mit dem Bundesdenkmalamt zu restaurieren. Der Hotelbesitzer kündigte an, dass das einst exklusive Bad künftig für alle geöffnet sein soll.

Besonders tragisch war der Verfall und Abriss des hinter dem Hotel Panhans gelegenen **Alpenstrandbads von 1932**, ein Holzkubus mit Spezialtrick, der als Sensation wahrgenommen wurde: Die südseitige **Glaswand konnte bei Schönwetter geöffnet werden**, wodurch sich das Hallenbad in ein Freibad verwandelte. Es wurde sogar Sand von der Adria auf den Semmering gebracht. Heute gelten die von Gestrüpp verborgenen Baureste als prominentes Beispiel eines Lost Place.

EMPFEHLUNG

Sollte die Idee auftauchen, **zumindest ein bedeutendes, verschwundenes Bauwerk zu rekonstruieren**, wäre das Alpenstrandbad als prominenter Bau der Moderne ein erster Kandidat, selbstverständlich unter Berücksichtigung von Energieeffizienz. Die **avantgardistische Grundidee der Architekten Anton von Liebe und Ludwig Stiegler mit der Verbindung von Innen und Außen würde den heutigen Trend zum ganzjährigen Tourismus ideal widerspiegeln und wäre eine prima zu bewerbende „alt-neue“ Sehenswürdigkeit.**

Ein neuer und unerwarteter Erfrischungstrend ist **wildes Baden in kühlen Flüssen**, vor allem in der Schwarza und oberen Mürz. 2022 ist bereits ein erster Reiseführer zu „Naturbadeplätzen“ in Ostösterreich erschienen.¹³ Als Geheimtipp gilt das besonders kalte Wasser im Höllental, wo sich entlang des Wasserleitungsweges mehrere geeignete Plätze finden lassen. Motto: „Bei sommerlicher Hitze einfach ein Traum“.

6.4.2 Winter

In Mürzzuschlag und vor allem am Semmering wurden **um 1900 viele Wintersportarten eingeführt** und bekannt gemacht, knapp nach St. Moritz und vor allen anderen österreichischen Wintersportorten: Einerseits der alpine Skilauf, Skispringen und Rodeln/Bobfahren, andererseits Après-Ski. Das trug zum jungen Image des Semmering bei.

Skifahren – konzentriert auf zwei Berge

Pisten: Man findet auf dem Stuhleck oder dem Hirschenkogel zwar kürzere, aber ähnlich vielfältige Pisten wie im Westen des Landes. Was fehlt, sind **riesigen Skigebiete und die Naturlandschaft überformende Skischaukeln**. Bergbahnen und Abfahrten

¹³ Nathalie und Marion Großschädl, Wildbadeplätze in Ostösterreich, Wien 2022.

konzentrieren sich auf die klar abgegrenzten und überschaubaren Bereiche Stuhleck (Spital) und Hirschenkogel (vermarktet als „Zauberberg“). Damit hält sich der **Landschaftsverbrauch in engen Grenzen**. Die Idee einer Skischaukel zwischen den beiden Gebieten scheint vom Tisch zu sein. Beide Skizentren bieten Abfahrten aller Schwierigkeitsgrade und sind auch **für Familien bestens geeignet**. Auf der Passhöhe befindet sich mit der „Panhanswiese“ auch ein idealer Übungshang für Kinder und Anfänger.

Die steigenden Temperaturen und die Mittelgebirgslage führen dazu, dass es zunehmend schwieriger wird, einen durchgehenden Betrieb zu garantieren. Da sowohl der Semmering als auch Spital schnell erreichbare „Hausberge“ von Wienern, Slowaken oder Ungarn sind, handelt es sich um **die meistfrequentierten Skigebiete am östlichen Alpenrand**. Die unsichere Schneelage zwingt zu kurzfristigen Entscheidungen. Es ist auch in Zukunft damit zu rechnen, dass Skisportler nur für einen Tag kommen oder Kurzaufenthalte buchen werden, für längere Skiurlaube frequentieren sie höhere Regionen. Für längere Aufenthalte fehlt es, solange die Großhotels außer Betrieb sind, darüber hinaus an Hotelbetten.

Skitouren: Um 1900, lange bevor Pisten zur Verfügung standen, war das Gebiet zwischen Mürzzuschlag und Rax eines der allerersten Tourengebiete Österreichs. Diese Rolle ist heute nicht mehr gegeben. Aufstiege auf das Gebiet um das Stuhleck oder auf die Rax sind jedoch weiterhin attraktiv. Das Raxmassiv bietet zudem außergewöhnlich lange Talabfahrten mit bis zu 1.500 m Höhenunterschied. Nirgendwo sonst lassen sich von Wien, Bratislava oder Győr aus Touren in einem Tag bewältigen. Die **steigende Beliebtheit des Skiwanderns und Skifahrens im freien Gelände** ist der zunehmenden Sehnsucht nach Naturnähe zu verdanken, in Werbung und Selfies locken Sehnsuchtsbilder mit Sonnenschein. Dabei wird unterschätzt, dass speziell auf der Rax Wetterumbrüche (Schneesturm, Nebel, Lawinen) für lebensgefährliche Bedingungen sorgen können, weshalb Hochgebirgserfahrung notwendig ist.¹⁴

Rodeln: Eine rasante Nische

STATEMENT: HERMANN DOPPELREITER,
BÜRGERMEISTER SEMMERING

Rodeln ist eine Wachstumsnische. Das haben wir heuer bei den Gästen gesehen, die den Semmering neu entdeckt haben. **Das Rodeln wird in Zukunft vielleicht ein bisschen das Skifahren ablösen**, denn Rodeln kann man auch, wenn man vorher keine Kurse besucht hat. Aber es ist auch gefährlich, wenn man nicht damit aufgewachsen ist. Es gab heuer schwere Rodelunfälle.

Zunehmend gefragt sind auch lange Abfahrten auf Nebenstraßen ohne Verkehrsbehinderung. Solche „**Rodelstraßen**“ setzen voraus, an Tagen mit guter Schneelage den Autoverkehr tage- oder stundenweise zu verbieten und auf Schotterstreuung zu verzichten. Es kommen also vor allem Straßen mit untergeordneter Verkehrsbedeutung in Frage.

Voraussetzung für die Definition von Rodelstraßen ist, dass die Startpunkte gut erreichbar sind und verlässliche Rückfahrmöglichkeiten zur Verfügung stehen, ob im Linienverkehr oder mit Mikro-ÖV. Eine zeitliche Konzentration, z.B. auf Nachmittage, kann die Organisation erleichtern.

¹⁴ In Reichenau wurde 1895 eine der ersten Bergrettungen des Alpenraums gegründet.



Schneeschuhwandern auf der Rax

© Wiener Alpen in NÖ GmbH, Franz Zwickel

STATEMENT: PAUL LIEBHART, SCHIENENVERKEHRSPLANER
(BIS 2021 BEI VOR, SEITHER LAND NIEDERÖSTERREICH)

In Graubünden gibt es eine lange Rodelstrecke auf einer Straße. Das ist cool und auch eine Challenge. Da werden sogar eigene Rodelzüge eingesetzt, wobei es manchmal Kapazitätsprobleme gibt. Die **Shuttle-Züge für Rodler** verkehren im Stundentakt und werden von der Region mitfinanziert.

Schneeschuhwandern: Ein neuer Trendsport

Vor wenigen Jahren spielte Schneeschuhwandern kaum eine Rolle, doch in den letzten Jahren entwickelte es sich zum Trendsport „für Groß und Klein“ und „für Winterfans aller Fitness-Stufen“. Damit einher geht eine Differenzierung des Angebots: In der Werbung der Regionen Wiener Alpen und Hochsteiermark wird auf fordernde Touren mit großen Höhenunterschieden ebenso hingewiesen wie auf leichte Routen für Anfänger. Es existieren im Semmeringgebiet bereits Startplätze mit Schneeschuhverleih und zahlreichen markierten Touren, wie z.B. auch **Plateauwanderungen auf der Rax**. In kurzer Zeit entstanden bei der Bergstation der Raxseilbahn und auf dem Semmeringpass professionelle Strukturen mit Verleihstellen und geführten Touren. Die Bergbahn erzielt mittlerweile auf Grund der Zunahme von Touren-Skifahrern und Schneeschuhwanderern 30 Prozent ihrer Einnahmen im Winter.

STATEMENT: BERND SCHARFEGGER, GESCHÄFTSFÜHRER
UND EIGENTÜMER DER RAXSEILBAHN

Eigentlich kann jeder Schneeschuhwandern. Wir beobachten jedoch **einen regen Andrang bei den geführten Touren**, die aktuell beliebter sind als je zuvor. Viele waren vorher noch nie im Winter auf einem Berg, da ist es verständlich, dass sie sich einführen lassen möchten. Deutlich gestiegen ist auch die Nachfrage nach Kinderschneeschuhen. Beim Verleih bei der Bergstation haben wir das Equipment für Kinder deshalb deutlich aufstocken müssen.

Langlauf, Eislaufen

Langlauf kann nur eine Nebenrolle spielen. Es ist zwar ein Zugang zur **Wechselloipe** gegeben, doch ist das Gebiet mit Ausnahme der Panoramaloipe Mürzzuschlag und des oberen Mürztals auf Grund des Landschaftsreliefs für den Langlaufsport nur beschränkt geeignet. Zu empfehlen ist die Anlage eines eleganten Eislaufplatzes auf dem Semmering, womit man an dessen mondäne Glanzzeiten anschließen könnte.



Kurhaus Semmering

Das lange leerstehende Kurhaus Semmering wird von Florian Weitzer als „Grand Semmering“ neu eröffnet, Projektentwurf 2022

© by ATELIER HEISS ZT GMBH

ENTREPRENEURS

7.1 Entrepreneurs mit neuen Ideen Auf der Suche nach Leitbetrieben

Zur Kennzeichnung von innovativen, persönlich risikotragenden Gründern wird heute in der deutschen Sprache meist der Entrepreneurbegriff verwendet.

Wikipedia

Entrepreneurship wird auch als Unternehmergeist und Gründertum bezeichnet. Das geht über die Gründung von Firmen hinaus und umfasst kreative Elemente ebenso wie das Finden neuer Geschäftsideen. Entrepreneurs können sowohl bestehende Unternehmen betreiben als auch neue gründen. Ein entscheidendes Kriterium: **Gründerpersönlichkeiten tragen ein persönliches Kapitalrisiko.**

Ideenreiche Unternehmer und Unternehmerinnen werden speziell in einem Gebiet mit veralteten Betrieben und langer tourismuswirtschaftlichen Krise als Impulsgeber dringend gebraucht. Leerstehende Grandhotels wie das Kurhaus Semmering oder das Südbahnhotel, die von risikofreudigen Unternehmern wieder in Schwung gebracht werden; Start-Ups, deren Produkte sich in der Region schnell herumsprechen; oder Mittelbetriebe, die von der Einstellung bedroht waren und von der jungen Generation mit neuem Schwung weitergeführt werden – sie alle haben etwas gemeinsam: **Sie fungieren als Leitbetriebe in einer Phase der Transformation und als Impulsgeber für das Comeback der Region Semmering.**¹

STATEMENT: NORBERT KETTNER, WIENER TOURISMUSDIREKTOR

Wenn in einer Region **erfolgreiche Leitbetriebe** fehlen, brauchen Tourismuswerber gar nicht erst Prospekte drucken.

STATEMENT: MARKUS FÜRST, TOURISTIKER, BIS 2021 GESCHÄFTSFÜHRER „WIENER ALPEN“

Ein gutes Beispiel eines Leitbetriebs 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.**

STATEMENT: KIM LÖFFLER, BETREIBERIN DER HOTEL-PENSION „DER LÖFFLER“

Ein großer Leitbetrieb ist immer auch **ein Zugpferd für einen ganzen Ort** und eine ganze Region.

¹ Beim dritten wichtigen Grandhotel, dem Panhans, besteht die Hoffnung, dass es in absehbarer Zeit zur bereits mehrfach verschobenen Wiedereröffnung kommt. Da der Hotelbetrieb sofort aufgenommen werden könnte, würde so der Bettenmangel am Semmering reduziert werden.

7.2 Städtische Gründer

Warum am Semmering Investoren immer von außen kamen

Geht's hinauf, Wiener! Seht euch doch diese herrliche Gegend an und erseht, was noch zu erstehen ist.

Annonce des Immobilienunternehmers Viktor Silberer, um 1900

Die Entscheidung, 1880 in der Semmeringer Gebirgseinsamkeit ein Alpenhotel zu errichten, fiel in der Wiener Generaldirektion der Südbahngesellschaft. Auch die folgenden Großhotels waren **Investments von Wienern**: Das Panhans wurde von einem erfolgreichen Wiener Koch gegründet, das Grandhotel Erzherzog Johann vom Wiener Immobilienkrösus Viktor Silberer. Erst nach 1918 wurden auch Pensionen eröffnet, die von Semmeringern betrieben wurden.

In der Villen- und Hotelkolonie Semmering waren Auswärtige unter sich, eine Art closed community. Außer ein paar Waldbauern, denen die Investoren Baugründe abkauften, gab es de facto keine Ortsbevölkerung. Im Gegensatz zu Westösterreich fehlten wohlhabende Bauern mit großem Grundbesitz, die den lokalen Fremdenverkehr aufbauen hätten können. Nur in traditionell gewachsenen Orten der Region wurde **die touristische Infrastruktur von örtlichen Betrieben begründet, z.B. in Reichenau**: Dort baute die Wirtsfamilie Waissnix ihr „Königreich Waissnix“ mit dem noblen Hotel Thalhof als Leitbetrieb auf, ein anderer Wirt errichtete das Hotel Fischer (heute Marienhof), der reich gewordene Rax-Hüttenwirt Camillo Kronich erbaute den Knappenhof.

Als die Panhans-Aktiengesellschaft in den 20er Jahren in erste Krisen schlitterte, wechselten die Aktien von einem Spekulanten zum nächsten. Mit der Übernahme des Panhans durch den international agierenden Investor **William Zimdin** kam es zu einer „silbernen Ära“ und der Semmering galt zum letzten Mal als Bühne der Reichen, Schönen und Angeber. Unter Zimdin wurden große Investitionen getätigt: das „Alpenstrandbad“ mit avantgardistischer Schiebewandkonstruktion oder ein „maurisches Sprudelbad“. Auch die Südbahngesellschaft rüstete um 1930 auf, um architektonisch mit der Zeit zu gehen. Neben dem ersten Alpen-Golfplatz wurde ein modernes Hallenbad im Stil des Art déco eröffnet.

Der Niedergang der großen Semmeringhotels in den 70er und 80er Jahren führte dazu, dass alle Häuser in Konkurs gingen, schließen mussten und an unseriöse Spekulanten gingen. Gut eingeführte Familienbetriebe wie die Hotelpensionen Belvedere oder Löffler konnten die Krise besser durchstehen. Zu einem neuen Leitbetrieb mit starker Medienbeachtung entwickelte sich die beliebte Konditorei Wagner an der Hochstraße mit einer der schönsten Aussichtsterrassen des Semmering. Als erster Betrieb der Region setzte Konditorsohn Josef Wagner in den 1980er Jahren konsequent auf Bio sowie Kultur und sorgte mit dem vergrößerten **Panoramahotel Wagner** für neue Maßstäbe.²

Dass sich um 1980 ein erstes Semmering-Comeback ankündigte, lag am Kauf des zur Ruine verkommenen Panhans durch den Wiener Immobilienkaufmann Anton Kallinger, das nach einer Totalrestaurierung 1982 wieder in Betrieb ging. Nach Konkurs und Besitzerwechseln wurde die Panhans AG 2011 von einer ukrainisch-schweizerischen Investmentgruppe gekauft.

² Seit einigen Jahren hat das Ehepaar Wagner auf Halbjahresbetrieb umgestellt und führt das Haus als Hotel garni. Das hat zur Folge, dass die Terrasse nur mehr Hausgästen zur Verfügung steht. Noch ist offen, ob und wann wieder Jausen mit Panoramablick serviert werden können.

STATEMENT: HERMANN DOPPELREITER, BÜRGERMEISTER SEMMERING

Bis jetzt ist es so, dass ein Hotel nach dem anderen zugesperrt hat. Auch das Panhans, das jahrzehntelang ein Leitbetrieb war, ist mittlerweile sechs Jahre geschlossen. Wenn ein großes Hotel floriert, leben auch die kleineren Betriebe mit. Das ist weggebrochen. Wir hoffen, dass es auch beim Panhans wieder einen positiven Schub geben wird.

Seit dem in den 1960er Jahren einsetzenden Niedergang der Großhotels wartete man auf dem Semmering vergeblich auf ein Wunder von außen. **Ähnlich wie die Hotelmonster von Bad Gastein wurde der Semmering wiederholt Opfer von Spekulanten.** Erst seit sich eine stabile Renaissance abzeichnete, erwarben schnell entschlossene Unternehmer aus Graz und Wien leerstehende Hotels wie das Kurhaus und das Südbahnhotel, um sie mit neuem Konzept und Elan wieder auf den Markt zu bringen.

7.3 Weiterführen oder neu beginnen

Beispiele für Leitbetriebe

Z.B. FLORIAN WEITZER, Hotelier, Käufer des Kurhauses Semmering

Hier. Am Semmering. Dem Smaragd von Wien.
Entsteht ein Juwel der Großstadt.

Homepage des künftigen Hotels „Grand Semmering“, 2020

Florian Weitzer betreibt drei Hotels in Graz und zwei in Wien. Der für unkonventionelle Ideen bekannte Hotelier spricht von einer „wunderbaren Verbindung“ zwischen den beiden Städten, denn das Kurhaus Semmering liegt genau in der Mitte der historischen Südbahnachse. **Die überraschende Verkaufsnachricht sorgte Ende 2020 für Schlagzeilen:** „Neustart am Semmering“ (Kronen Zeitung), „Das Kurhaus wird endlich wachgeküsst“ (orf.at), „Ein Berg, der wiedererwacht“ (Die Presse).

Das 1909 als Sanatorium eröffnete Kurhaus, damals der modernste unter den Semmeringer Hotelriesen, diente nach 1945 als Erholungsheim für Bundesbeamte, seit 1995 war es im Eigentum einer kasachischen Investorengruppe. Beim Erwerb erhielt Weitzer tatkräftige Unterstützung durch die Wirtschaftsagentur des Landes Niederösterreich. Neu eröffnen wird das weitgehend im Originalzustand befindliche, denkmalgeschützte Hotel mit Jugendstil-Einrichtung circa 2025 unter dem Namen „**Grand Semmering**“.

Der neue Eigentümer hat angekündigt, mit dem luxuriösen Haus verschiedene Zielgruppen ansprechen zu wollen, geplant sind drei unterschiedliche Restaurants. Keinesfalls soll das „Grand Semmering“ ein typisches Spa-Hotel werden. **Teil des Konzepts ist die Anreise möglichst vieler Gäste mit der Bahn.** Florian Weitzer hofft auf eine Stärkung der unterhalb des Kurhauses gelegenen Haltestelle Wolfsbergkogel.

STATEMENT: FLORIAN WEITZER, KÄUFER DES KURHAUSES SEMMERING

Weil ich vorher nichts mit dem Semmering zu tun hatte, kann ich **frisch an die Sache herangehen**. Ich bin ein Grazer und von Graz aus war der Semmering kein besonderer Punkt. Ich habe kein leeres Grundstück gekauft, sondern ein außergewöhnliches Gebäude. Man muss also nicht bei Null starten. **Es soll wieder zum Blühen kommen, was schon einmal geblüht hat.**

Ich mache das Projekt hauptsächlich für die Jüngeren. **Meine Aufgabe besteht nicht darin, ein Museum zu führen.** Das Kurhaus ist etwas Eigenes, das aber Wurzeln im Historischen hat. Ich bin Gastronom und Hotelier und weiß, dass etwas los sein muss.

Heute hat die Bahn kein Renommée mehr. Das wird sich erst ändern, wenn man die Semmeringbahn touristisch nutzen kann. In den 60er Jahren sind die Leute umgestiegen auf das Flugzeug, um ihren Urlaub in der Ferne zu verbringen. **Ist es nicht erholsamer, drei Tage auf den Semmering zu fahren?**

Z.B. CHRISTIAN ZELLER, Immobilienunternehmer, Käufer des Südbahnhotels

Das Südbahnhotel wird weiterhin mit Kultur bespielt, aber von neuen Veranstaltern.

Der Standard, 2022

Ende 2021 kam die überraschende Meldung, dass **das seit über 40 Jahren leerstehende Südbahnhotel** nach langer Käufersuche vom Wiener Immobilienunternehmer Christian Zeller erworben wurde. Bis dahin war das prominenteste Hotel des Semmeringgebiets im Eigentum eines deutschen Klinik-Betreibers, der mit großem Mitteleinsatz für den Erhalt der Gebäudesubstanz sorgte.

Zeller ist im Oberen Mürztal aufgewachsen, Sitz seines Immobilienunternehmens ist Wien. Für das Südbahnhotel kündigte er eine Generalsanierung an. Schon während des Umbaus werden im reanimierten Palasthotel **über das ganze Jahr verteilte Kulturveranstaltungen** durchgeführt, beginnend mit Juli 2022. Hierfür zeichnet der Kulturmanager Stefan Wollmann verantwortlich, Geschäftsführer der Südbahnhotel Kultur GmbH. In weiteren Ausbaustufen sind ein Café und Restaurants vorgesehen, **2025 soll das berühmte Hotel wieder in Vollbetrieb gehen.**

STATEMENT: CHRISTIAN ZELLER, KÄUFER DES SÜDBAHNHOTELS

Das Schicksal des Südbahnhotels hatte ich vor der Kaufentscheidung nicht im Detail verfolgt. **Entscheidend war meine Faszination für das Gebäude.** Ich habe es gesehen, seine Energie gespürt und mir gedacht, das muss man wieder instand setzen und **zum Leben erwecken.** Erstaunlicherweise hat das Land Niederösterreich über seine Wirtschaftsagentur ecoplus schon eine Woche, nachdem ich das Objekt angeschaut habe, mit mir Kontakt aufgenommen.

Sicher wird das neue Südbahnhotel ein Leitbetrieb für den Ort und die gesamte Semmeringregion sein, ziemlich sicher sogar „der Leitbetrieb“. 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 entwickeln können, wenn es nicht monokausal und eindimensional betrieben wird.



Hotelier Florian Weitzer im Kurhaus Semmering

© schalk & schrotthofer



Immobilienkaufmann Christian Zeller im Südbahnhotel

© Südbahnhotel



Hotel-Restaurant-Café „Der Löffler“, Semmering

© nicoleseiser.at



Villa Antoinette, Semmering

© Villa Antoinette



**Traude Holzer in der „Greisslerei beim Münster“,
Neuberg an der Mürz**

© Angelina Koidl



Logo der Fischzucht „Pretul Saibling“, Langenwang

© Pretul Saibling

Z.B. KIM LÖFFLER, Tourismusunternehmerin, „Der Löffler“ am Semmering

Kommst sommerfrischeln?

Werbung „Der Löffler“, 2020

Ursprünglich als Villa gebaut, entwickelte sich die Pension Löffler zu einem **Fixpunkt an der unteren Hochstraße**. Das Haus wurde modernisiert und das beliebte Restaurant erhielt eine Gault-Millau-Haube. Als ihre Eltern in Pension gingen, stand die 30-jährige Kim Löffler vor einer Lebensentscheidung. Sie hatte zwar eine Tourismusschule am Semmering absolviert, wollte aber den Semmering verlassen. Gemeinsam mit ihrem Mann, einem Koch, entschloss sie sich 2019, **die Hotel-Pension und das Restaurant unter dem neuen Namen „Der Löffler“ weiterzuführen**. Ausschlaggebend war der Rückenwind, der am Semmering spürbar war.

STATEMENT: KIM LÖFFLER, EIGENTÜMERIN DES HOTEL-RESTAURANTS „DER LÖFFLER“

Wir sind um die Dreißig und haben die schlimmsten Phasen am Semmering miterlebt.

Dass sich der Betrieb über Jahrzehnte halten konnte, war mit sehr viel Selbsteinsatz und Arbeit meiner Eltern verbunden. Das war das Um und Auf.

Die großen Hotels haben immer wieder auf- und zugesperrt. Aber in einem **Familienbetrieb**, wo Existenzen mit Familie und Kindern dahinterstehen, arbeitet man ganz anders. Nun wollten meine Eltern zurückschalten. 2019 beschlossen wir, die Hotel-Pension und das Restaurant weiterzuführen. Natürlich wäre ein öffentliches Startpaket hilfreich gewesen. Mein Mann ist meistens in der Küche und ich oft im Service. Wenn jemand ausfällt, springe ich dort ein.

Schon lange sagte man am Semmering „Gehen wir zum Löffler“. **Wir sind also „Der Löffler“, deshalb der neue Name**. Damit wird auch frischer Wind symbolisiert und dass eine neue Generation am Zug ist, um ihre persönliche Note einzubringen.

Z.B. ANDREAS WESSELY / MICHAEL NIEDERER Unternehmensberater und Innendesigner, „Villa Antoinette“ am Semmering

Das Fräuleinwunder vom Semmering.

Homepage Villa Antoinette

Drei Jahre lang restaurierten die beiden Wiener Wessely und Niederer eine ehemalige Jausenstation, um sie 2017 als Villa Antoinette zu eröffnen. Das noble Gästehaus mit Fernsicht, Pool und Badehaus, ein **„Hideaway für geschlossene Gesellschaften“**, fand starkes Medienecho und wurde zu einem der ersten neuen Trendbetriebe. Inzwischen startete das Duo auch die Hochzeitslocation Fernblick in St. Corona, weitere Projekte für den Semmering und den Kreuzberg sind im Entstehen.

STATEMENT: ANDREAS WESSELY, UNTERNEHMENSBERATER UND CO-EIGENTÜMER DER VILLA ANTOINETTE

Ich bin der Ansicht, dass man am Semmering wieder Spitzenhotellerie und -gastronomie etablieren muss. **Der Ort muss erkennen, dass wir ihn zu seinen eleganten Wurzeln zurückführen müssen** – dann kommen die Spitzengäste. Wir haben das im Kleinen vorgemacht und wir hoffen, dass auch andere das Potenzial erkennen.

Z.B. TRAUDE HOLZER, Musikerin und Betreiberin der „Greisslerei beim Münster“ in Neuberg

Hier bekommen Sie, was Sie sonst nirgends finden.

info@steiermark.com

Viele Jahrzehnte lang war das Neuburger **Landgasthaus Holzer ein gastronomischer Fixpunkt**. 1985 hatte der Sohn den Betrieb übernommen und sich schließlich um eine adäquate Nachfolgelösung bemüht. Seit 2016 bietet man als „**Gasthaus Schäffer**“ die gewohnte Qualität.

Wirtstochter Traude Holzer, eine bekannte Sängerin im Fach Neues Wienerlied, fand einen persönlichen Kompromiss und startete in unmittelbarer Nähe des elterlichen Betriebs **eine auf Regionalprodukte spezialisierte Greisslerei**, in der auch „Wirtshausgespräche“ und Dichterlesungen des Kunsthauses Mürz stattfinden. Ihr Mann, **der Geiger Ernst Kovacic**, kuratiert für das Kunsthaus die klassischen Konzerte und startete die Reihe „Brücken“, mit der er in der Region Mürzzuschlag zeitgenössische Musik präsentiert.

STATEMENT: TRAUDE HOLZER, BETREIBERIN „GREISSLEREI BEIM MÜNSTER“

Wichtig ist, dass wir klein sind, aber mit speziellem Profil und ohne Notwendigkeit, Mitarbeiter anzustellen. Ich investiere nicht groß, ich bin hier die Alleinunterhalterin und darüber hinaus eine Art Koordinationspunkt. Wenn jemand sich überhaupt nicht auskennt, kommt er hierher, weil wir gleich neben dem Münster liegen und unübersehbar sind.

Z.B. MARTIN TRAXLER, Fischzüchter und Fischwirt bei Langenwang („Pretul Saibling“)

Auf Wunsch kann man den Fisch auf seinem Weg vom Fang bis auf den Teller begleiten.

„Aus der Region“, 2021

2006 eröffneten Martin Traxler, **ein Wiener Jurist mit Marketingerfahrung**, und seine Frau Elke, bis dahin als Physiotherapeutin tätig, **im einschichtigen hinteren Pretulgraben einen professionellen Fischzuchtbetrieb mit Selbstabholung**.³ Nach dreijähriger Vorbereitung war eine Anlage für vier Tonnen Fisch pro Jahr entstanden. Die Marke „Pretul Saibling“ stand von Anfang an fest und wurde schnell populär. Martin Traxler züchtet auch Steinschafe, die das Wappentier der Welterbe-Region Semmering-Schneelape sind.

Traxler sieht sich zwar als Leitbetrieb, bevorzugt jedoch die Bezeichnung „**Pionier**“. Neben einem Fischrestaurant betreibt die Familie auch einen Hofladen, bietet Familien mit Kindern die Möglichkeit zum Selberfischen und bietet ihre Produkte wöchentlich am Markt für Direktvermarkter in Mürzzuschlag an.

³ Weitere Fischzuchtbetriebe befinden sich in Neuberg an der Mürz, Mürzsteg, Retteneegg und Raach bei Gloggnitz.

STATEMENT: MARTIN TRAXLER, FISCHZÜCHTER IM PRETULGRABEN

Der Markenname „Pretul Saibling“ war von Anfang an geplant. Für die Umsetzung reichte meine Marketingerfahrung, wir kamen aber völlig ohne Werbung aus. Die Marke hat von Anfang an dank Mundpropaganda eingeschlagen. Pretul ist der Ort, der Berg. Den kennt man hier in der Region. Wir haben Kunden bis Gloggnitz und Neunkirchen.

Z.B. REINHARD WURM

Skischulbetreiber, Radverleiher und Bike-Park-Betreiber
am Semmering

Eine coole Bumpstrecke, eine krasse Steilkurve
und viele Obstacles warten auf Dich!
Homepage Skischule Semmering

2019 wurde Wurm von der Gemeinde Semmering **als Jungunternehmer ausgezeichnet**. Auf den Semmering ist er als Skilehrer gekommen. Bald darauf hat er die Skischule und einen Skiverleih übernommen. Der Betrieb, den Wurm gemeinsam mit Saskja Seidl führt, befindet sich in einer seit langer Zeit leerstehenden Bankfiliale. In der Sommersaison kam ein **Radverleih mit Bike Park und Bike Schule hinzu, der sich zu einem Zentrum für Downhill Biker entwickelt hat**. Die steile Weltcup piste auf dem Hirschenkogel lockt Biker von nah und fern an, weshalb auch Apartments errichtet wurden. Ein dazugehöriges Café ist bei den Semmeringern sehr beliebt. Der Betrieb beschäftigt im Winter circa zwanzig Mitarbeiter, im Sommer rund zehn.

Neben diesen Betrieben aus verschiedenen Branchen wären zum Beispiel auch die neu übernommenen Hotels **Knappenhof** und **Marienhof** in Reichenau oder der auf Schaffleisch spezialisierte und neu positionierte Mostheurige Althamerhof am Kreuzberg zu nennen.



Ehemalige Geschäfte auf der Hochstraße

HÖHENLUFTKURORT SEMNERING

8.1 Zwischen Land und Stadt

Probleme einer eigenartigen Gemeinde

Heute stellt sich das Semmeringgebiet so, dass man nicht weiß, ist es ein Land mit Stadthäusern oder eine Stadt von Landhäusern

Peter Rosegger, 1904

Mit „Landhäusern“ sind in Roseggers berühmten Zitat keineswegs ländliche Häuser gemeint, sondern mondäne Villen, die Städter auf den Höhen des Semmerings gegründet haben. **Eine Ortschaft im üblichen Sinn gab es nach der Errichtung der ersten Grand Hotels ab 1882 noch lange nicht**, eigentlich bis heute nicht. Entstanden ist „Der Semmering“ **als künstliche Hotel- und Villenkolonie**. Erst mehrere Jahrzehnte später entstand zwischen der Passhöhe und dem Hotel Panhans das heutige Ortszentrum. Bis heute ergeben sich aus der Künstlichkeit der Entstehung Belastungen.

Die **langen Phasen des Niedergangs** des einstigen Nobelkurorts waren länger als jene des neuerlichen Aufschwungs. Hatte die Gemeinde 1923 noch 1.816 Einwohner, sind es heute nur mehr 514 (Stand 2022). Die laufende Abwanderung konnte noch nicht gestoppt werden. Der **Strukturwandel im Fremdenverkehr, der Niedergang der Infrastruktur und die Schließung aller Großhotels** hatten zur Folge, dass die Betten- und Nächtigungszahlen drastisch zurückgingen. Nach einem vorübergehenden Aufschwung haben sich diese seit der Schließung des Hotel Panhans im Jahr 2016 auf 50.000 reduziert.

Mehrere Faktoren prägen den Semmering bis heute und schaffen den Lokalpolitikern anhaltende Probleme: Eine urbane und von einstigem Reichtum bestimmte Atmosphäre, die für eine peripher gelegene, finanzschwache Kleingemeinde mit knapp über 500 Einwohnern zu einer Belastung geworden ist, nun aber wieder Vitalität zurückzugewinnen scheint. Zu nennen sind auch die zum Teil extreme Hanglage entlang des bewaldeten Pinkenkogels mit nur wenigen ebenen Bereichen sowie die **weit auseinandergesogene und unterschiedlich geprägte Siedlungsstruktur**, quasi eine Streusiedlung.

Eine besondere Budgetbelastung stellt der österreichische **Rekordwert von Zweitwohnsitzen**, deren Zahl heute die der permanenten Einwohner übersteigt. Nicht einfacher gestaltet sich die Kommunalverwaltung, da ein kleiner Ortsteil zur 12 km entfernten steirischen Gemeinde Spital am Semmering gehört.



Dringend gewordene Reformen und strukturelle Änderungen stehen manchen Gemeinden zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag bevor, haben sich doch infolge langer Krisen diverse Probleme aufgestaut. In diesem Kapitel wird jedoch ausschließlich der Sonderfall des Höhenluftkurorts Semmering als Leitgemeinde des touristischen Comebacks der Region behandelt. Sollte es tatsächlich zu diesem kommen, stehen der Gemeinde Semmering überfällige Neuerungen und damit verbundene **enorme finanzielle Belastungen** bevor. Das gilt speziell für den Verkehr im Ort, dessen Einschränkung unvermeidlich ist.

8.2 Heterogene Ortsteile

Das Viertel um das Südbahnhotel ist das historische Zentrum

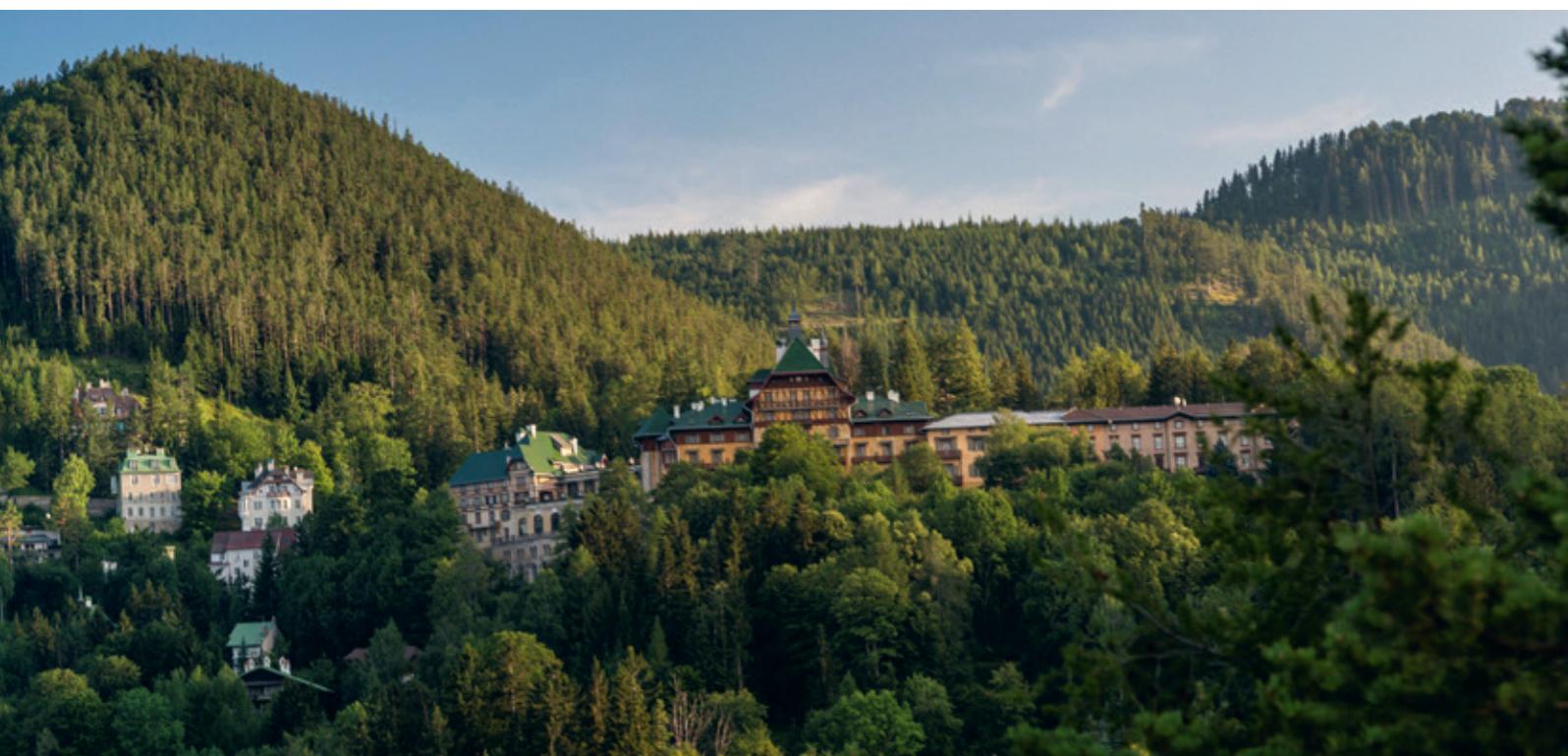
Der Ort Semmering ist weit zerstreut und wenig kompakt. Diese Zerstreutheit hat topografische aber auch gesellschaftliche Ursachen, denn schöne Ausblicke brauchten immer schon einzigartige Plätze.

„Perspektive Zukunft Semmering“, 2019

Die meisten Entwicklungsprobleme der Gemeinde ergeben sich aus der **Weitläufigkeit** und räumlichen Zerrissenheit. An einem Ende befindet sich der Ortsteil um die Passhöhe, am anderen Ende das bis in die 1920er Jahre dominierende Viertel um das Südbahnhotel, das man als historisches Zentrum bezeichnen kann. Zwischen den 1880er Jahren und 1914 bestand hier ein relativ kompaktes Viertel mit weitgehend einheitlichen Architekturstilen.

STATEMENT: HERMANN DOPPELREITER, BÜRGERMEISTER SEMMERING

Eigentlich besteht der Semmering aus drei Ortsteilen: dem Wolfsbergkogel mit dem Südbahnhotel, dem Bereich der Passhöhe und der Hochstraße und dem Bahnhofsviertel. Vom Bahnhof zum Pass sind es rund zwei Straßenkilometer und man geht rund hundert Höhenmeter bergauf.



Die gegensätzlichen Ortsteile sind zwar durch die Höhenstraße bzw. die Bahnhofstraße verbunden, weisen jedoch völlig verschiedene Ortsbilder auf und unterscheiden sich im Charakter. Der Wiener Oberschicht, die bis zu den Gemeinderatswahlen von 1920 das Baugeschehen und die kommunalen Entscheidungen bestimmte, war es um 1900 ein Anliegen, mit urbanen „Accessoires“ wie Gehsteigen und Straßenbeleuchtung dem bewaldeten Semmering ein **großstädtisches Erscheinungsbild** zu geben.

Einst wesentliche Attraktionen – Geschäfte und Cafés – sind verschwunden. Heute stellt das Viertel, das den Semmering berühmt gemacht hat, eine infrastrukturelle Brache dar. Zwischen dem Viertel um die Passhöhe, dem Südbahnhotel und dem Kurhaus Semmering finden Spaziergänger **keine einzige Einkehrmöglichkeit und keine Geschäfte**. (Vgl. 6/1). Ganz anders als das historische Viertel entwickelte sich die Gegend um den Pass.

Hier befinden sich Gemeindeamt, Tourismusinformation, Polizei und Supermarkt. Von hier bis zum westlichsten Ur-Ortsteil um die Haltestelle Wolfsbergkogel liegen mehr als zwei Kilometer und zahlreiche Kurven. Die wie eh und je voneinander abgekehrten Ortsteile konfrontieren die Gemeinde mit besonderen **Herausforderungen**, die sich durch ein überlanges Netz von Gemeindestraßen (Erhaltung, Schneeräumung etc.) und Versorgungsleitungen im Budget niederschlagen. Das relativ schwache Subzentrum rund um die Passhöhe und das Gebiet um den Bahnhof weisen einen moderneren Häuserbestand aus der Zwischenkriegszeit und den Jahrzehnten nach 1945 auf. Hier befinden sich auch die florierenden Wintersportanlagen.

EMPFEHLUNG

Da die Teilorte **A (historisches Wolfsbergviertel)** und **B (Passhöhe)** plus **C (Bahnhofsviertel)** völlig unterschiedliche soziale Prägungen und Ortsbilder aufweisen, wäre es überlegenswert, sie kommunalpolitisch nach Art von Katastralgemeinden zu betrachten, also als jeweils kohärente Ortsteile. Damit ist keine tatsächliche „Teilung“ gemeint, sondern die Anwendung unterschiedlicher kommunaler Strategien.

B und C stellen eine relativ durchschnittliche Gebirgssiedlung mit einer gewissen Verdichtung dar, in der die Lebensbedürfnisse der Bewohner und Bewohnerinnen im Zentrum stehen. Das Viertel mit der historischen Bausubstanz ist dagegen immer noch vom Lebensstil und den Bedürfnissen der „Fremden“ bestimmt. Hier zeichnet sich die erhoffte (kultur-)touristische Neubelebung ab, hier werden künftige Gäste das „Wesen“ des extravaganten Kurorts spüren wollen. Hier ist Urbanität Teil der Semmering-DNA.

Es macht Sinn, diesen Ortsteil in Zukunft als „historisches Viertel“ zu bezeichnen und als solches in der Kommunalpolitik als „Sonderzone“ zu behandeln. Das bedeutet keinesfalls, einen Teil des Semmerings zum Museum zu erklären, verpflichtet aber zu besonderer Sorgfalt und Qualität bei der baulichen Weiterentwicklung.

Es sei daran erinnert, dass der **Architekt Franz Neumann**, nach dessen Plänen bis zu seinem Tod im Jahr 1904 mehr als die Hälfte der „Semmeringvillen“ erbaut worden sind, de facto als „Einmann-Gestaltungsbeirat“ fungierte und „als höchste Autorität in Stilfragen“ galt (**Mario Schwarz**). Neumann setzte es durch, dass das Viertel zum exklusiven Villenbezirk erklärt wurde und nur eine Verbauung im „Cottage-Stil“ zugelassen wurde.¹ Um das Südbahnhotel, in der Villenstraße und entlang der Hochstraße stehen heute zahlreiche Gebäude unter Denkmalschutz, erstaunlicherweise existiert hier kein Ensembleschutz.

¹ Neumanns Stellung wurde dadurch gestärkt, dass auch sein Bruder Gustav wichtige Bauten im Stil des Späthistorismus entwarf, z.B. die 1908 eröffnete Kapelle und die nicht mehr bestehende Wasserheilanstalt Marienhof.

8.3 Ein berühmter Bahnhof, der bessere Zeiten erlebt hat

Die Zukunft gehört der Haltestelle Wolfsbergkogel

895,31 Meter über dem Meer

Historische Tafel am Bahnhof Semmering

Zum Zeitpunkt der Fertigstellung der Semmeringbahn im Jahr 1854 war der Bahnhof Semmering die höchstgelegene Bahnstation der Welt. Diese hatte vor allem betriebstechnische Bedeutung. Erst 1899 entstand ein repräsentativeres Stationsgebäude mit großem Vordach, um den Anforderungen eines hochfrequentierten Gebirgskurorts gerecht zu werden.

Die Ankunft von Fernzügen und die Zahl der Ankommenden hat sich in den vergangenen Jahren drastisch vermindert – bis es dazu kam, dass just auf dem Semmering, dessen Hotels mit dem Slogan „Nur 2 D-Zugstunden von Wien“ geworben hatten, kein einziger Schnellzug mehr stehen blieb. Für die Bevölkerung war das ein Symbol des Niedergangs. Heute halten wieder mehrere Railjets pro Tag, womit auch die Anbindung an die internationalen Züge gegeben ist. Doch die Fahrgastfrequenz ist gering. Das gilt für Gäste ebenso wie für die örtliche Bevölkerung.

STATEMENT: HERMANN DOPPELREITER, BÜRGERMEISTER SEMMERING

Wer im Bereich der Passhöhe wohnt, nutzt für den Nahverkehr nach Gloggnitz oder Mürzzuschlag eher den Bus. Für die meisten Fahrten werden natürlich Privatautos verwendet, auch ältere Menschen sind mobiler geworden. Vom Bahnhof zum Pass geht man bergauf. Wenn man mit zwei Einkaufstaschen zurückkommt oder einen Kinderwagen dabei hat, ist es nicht lustig, wenn man den steilen Anstieg hinauf muss. Aus diesen Gründen **hat der Bahnhof für die Einwohner nicht mehr seine frühere Bedeutung.**

STATEMENT: PAUL LIEBHART, VERKEHRSPLANER (BIS 2021 VOR, SEITHER LAND NIEDERÖSTERREICH)

Die Frage ist, wie man den Bahnhof Semmering mit oben, also der Passhöhe und der Hochstraße, verknüpft. Heute kann man mit dem Linienbus gar nicht zum Bahnhof hinunterfahren, weil es dort keinen Wendepunkt für Regionalbusse gibt. Im Bereich des Bahnhofs ist aktuell kein Platz. Wenn man eine Wendeschleife errichten würde, hätte man keinen Platz für Park&Ride und Abstellplätze. Aber mit einem Mikro-ÖV-System mit Kleinbussen könnte man den Bahnhof problemlos bedienen. Im Sommer 2022 wird in der Region erstmals ein Pilotprojekt durchgeführt.

Da der Bahnhof Semmering für künftige Gäste seine frühere Bedeutung nicht mehr zurückgewinnen wird, ist damit zu rechnen, dass das Interesse an der kleinen **Haltestelle Wolfsbergkogel** stark ansteigen wird. Lange hatte sie eine privilegierte Stellung: Sie war 1880 von der Südbahngesellschaft errichtet worden, damit deren neues Hotel und die ersten Villen optimalen Bahnanschluss erhielten – ebenso wie später das Kurhaus. Mit dem großen Ausflugsrestaurant „Jubelhalle“, das 1882 eröffnet wurde und knapp oberhalb der Haltestelle lag, machte die Südbahngesellschaft durch den Besuch von Tagesausflüglern beste Umsätze. Diese Konstellation kehrt nun mit der Neueröffnung der beiden großen Hotels zurück.

STATEMENT: HERMANN DOPPELREITER, BÜRGERMEISTER SEMMERING

Die Haltestelle hat für die Bevölkerung eine andere Bedeutung als der Bahnhof, weil die Häuser im Bereich Wolfsbergkogel näher zu ihr liegen. Deshalb wird sie heute auch besser frequentiert. Ich bin überzeugt davon, **dass die Haltestelle Wolfsbergkogel mit dem Aufschwung des Tourismus und der Wiedereröffnung von Kurhaus und Südbahnhotel wichtig werden wird.** Die künftig erwarteten Gäste werden zu einem guten Teil mit der Bahn anreisen.

STATEMENT: FLORIAN WEITZER, HOTELIER,
KÄUFER DES KURHAUS SEMMERING

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, sondern eine erneuerte Haltestelle sollte auch gut aussehen.

EMPFEHLUNG

Heute ist die Haltestelle Wolfsbergkogel mit ihrem nüchternen Look aus den Nachkriegsjahren und den unübersichtlichen Zugängen unansehnlich und alles andere als welterbewürdigt. Deshalb sollte sie nicht nur funktional ertüchtigt, sondern in zeitgenössischem Design völlig neu errichtet werden – möglicherweise parallel mit einem Rückbau und einer Neugestaltung des Semmeringer Bahnhofs. Denn die Balance zwischen den beiden Haltepunkten wird sich weiter verändern.

Die Brache oberhalb der Haltestelle – hier standen einst die „Jubelhalle“ und zwei Touristenhäuser der Südbahngesellschaft – macht diesen einst wichtigen Ort zu einem Un-Ort. Da die Haltestelle einmal das Tor zum historischen Zentrum war, könnte man sogar in einem Gedankenspiel deren Namen überdenken: Z.B. „Semmering Wolfsbergkogel“ und einen Kilometer weiter „Semmering Bahnhof“. Ergänzt sei, dass die Haltestelle Wolfsbergkogel landschaftlich wesentlich attraktiver gelegen ist als der Bahnhof. Wenn man hier ankommt, stellt sich schnell ein Semmering-Feeling ein.

8.4 Problem Verwaltung

Mangel an bebaubaren Flächen

Die Villen sind wie Theaterlogen an den Berg gepickt.

Hermann Bahr, 1902

Der Semmeringer Villenbezirk wurde **nach Art einer Gartenstadt** angelegt. Die ganz auf ideale Blicke in die Landschaft ausgerichteten Häuser mit ihren Grundstücken lagen im bewaldeten, steilen Südhang von Pinken- und Semmeringkogel. Im Lauf der Jahrzehnte, als die Villen ihre Besitzer wechselten oder gar leer standen, ging der parkähnliche, kulturlandschaftliche Charakter des Ortsbildes verloren. **Heute ist die Bewaldung dichter denn je,** sarkastisch könnte man sagen: Die Natur holte sich den künstlich entstandenen Ort zurück.

Problematisch für die Gemeinde ist, dass die niederösterreichische Naturschutzbehörde auf den absoluten Schutz des Baumbestands achtet, wodurch der Planungsspielraum eingengt und die Ortsentwicklung erschwert wird.

STATEMENT: HERMANN DOPPELREITER, BÜRGERMEISTER SEMMERING

Wir leiden zum Beispiel schon seit Jahren darunter, dass **Umwidmungen und Neuwidmungen kaum möglich** sind, weil das ganze Gemeindegebiet in einer Landschaftsschutzzone liegt. Für jede Neu- oder Umwidmung werden intensive naturschutzrechtliche Erhebungen durchgeführt. De facto ist das bebaute Areal der Gemeinde Semmering sowieso ein einziges und zum Teil dichtes Waldgebiet.

Ein bisschen Bauland gibt es im Haidbachgraben, doch das ist auf Grund der großen Entfernung zum Bahnhof und zum Ort nicht attraktiv. Das interessiert vielleicht Zweitwohner, die hier ihre Ferien in Abgeschiedenheit verbringen wollen. Aber für Hauptwohnsitzer sind diese zu weit weg.

Auch für Um- und Zubauten der neu übernommenen und zu renovierenden Grand Hotels bzw. für künftige touristische Neubauten musste mit Komplikationen gerechnet werden. Das zeigte sich beim Projekt eines „Waldbades“ mit Fernblick, das der neue Eigentümer des Kurhauses unmittelbar hinter dem historischen Sanatorium errichten wollte. Um der Konfrontation mit dem Naturschutzbeauftragten zu entgehen, änderte er die Planung, um den zeitlichen Ablauf nicht zu gefährden.

STATEMENT: FLORIAN WEITZER, KÄUFER DES KURHAUS SEMMERING

Wir hatten Ideen für eine Erweiterung. Aber die hohen Auflagen haben mich ein bisschen schockiert.

Das Waldbad geht nicht mehr. Eine mögliche Alternative ist der Standort der ehemaligen Villa Meran in der Nähe des Kurhauses. Wir werden uns wohl dazu entschließen, einen Neubau zu errichten, der auf den ersten Blick nicht wie ein Neubau aussieht. Aber man wird es sicher sehen können. Ich glaube nicht, dass so ein Gebäude 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.

STATEMENT: HERMANN DOPPELREITER, BÜRGERMEISTER SEMMERING

Die Gemeinden stehen eher auf der Seite der Unternehmer. Es nützt uns nichts, ein Museumsdorf zu haben, in dem es keine Weiterentwicklung gibt. Es kann für Besucher nicht nur das interessant sein, was alt und heruntergekommen ist.

8.5 Kein Ort für Autos

Radikale Maßnahmen sind unumgänglich

Verkehrschau am Semmering. Autos verparken den Ort.
ORF online, 2020, als während der Pandemie der Semmering von Spaziergängern überrannt wurde.

Zum Verkehrsinfarkt kommt es in der Gemeinde Semmering zum Beispiel dann, wenn die Besucher und Besucherinnen von Kulturveranstaltungen nach nicht vorhandenen Parkplätzen suchen oder wenn das milde Wetter besonders viele Besucher und Besucherinnen

aus der Metropolregion Wien anlockt. Bei Kulturevents wird der innere Rundkurs über die Hochstraße und die Bahnstraße zur Einbahn erklärt. Welche Lösungsansätze bieten sich an? Fahrverbot im Ort? Shuttles? Eine Großgarage bei der Ortseinfahrt?

STATEMENT: HERMANN DOPPELREITER, BÜRGERMEISTER SEMMERING

Es wird in Zukunft noch schlimmer werden. Wir müssen im Bereich der Passhöhe **unbedingt Parkraum schaffen**, ob oberirdisch oder unterirdisch. Und es muss Parkplätze im Bereich der großen Hotels geben. Zu den Gästen kommen die Zulieferer und Angestellten hinzu. Wenn ich beim zur Zeit noch geschlossenen Panhans anfangen: Dort befindet sich gleich nebenan die Tourismusschule, die sich von 120 Schülern und Schülerinnen auf mittlerweile 600 entwickelt hat. Damit hat sich auch die Zahl der Lehrpersonen verfünffacht. Beim Kurhaus wiederum befindet sich ein idealer Startpunkt des Bahnwanderwegs.

Es erscheint unumgänglich, den Semmering in irgendeiner Form zu einem autofreien Ort zu erklären, was wiederum zu einem positiven Medienthema werden sollte. Doch das kann nicht isoliert geschehen, sondern setzt **Parkmöglichkeiten am Rand des Ortes** und ein Shuttle-System mit Rufbussen voraus. Ein Parkhaus würde enorme Summen kosten.

Viele schlagen eine in den Berghang gebaute und damit unsichtbare Garage vor. Die riesigen Parkplätze am Pass stellen heute Brachen dar, die diesen zentralen Ort unwirtschaftlich machen. Doch bei gutem Skiwetter sind alle Parkplätze voll.

STATEMENT: HERMANN DOPPELREITER, BÜRGERMEISTER SEMMERING

Technisch ist eine **Garage im Berg** selbstverständlich möglich, es gibt auch die Möglichkeit, mit dem Aufzug in die Tiefe zu gehen. Und irgendwann wird es auch der Gemeinde finanziell wieder besser gehen, um in die Infrastruktur und in ein neues Mobilitätskonzept investieren zu können.

In Zukunft werden vielleicht selbstfahrende Elektrobusse im Rahmen einer Rundstrecke von einer Station, von einem Hotel und einer Pension zur anderen fahren können. Damit könnte man fast alle bewohnten Ortsteile erreichen und auch einen Abstecher in Richtung Meierei vorausbuchen. So könnte sich eine Art Spinnennetz entwickeln, mit der Hochstraße und dem Bahnhof als Hauptpunkten.

8.6 Zweitwohnsitze belasten die Gemeinden Der Semmering als Extremfall

Während der Pandemie stieg die Zahl der Zweitwohnsitzer sprunghaft an.
Kurier, 2022

Vor 90 Jahren war der Semmering Österreichs Destination mit den meisten Nächtigungen. Auch heute führt die kleine Gemeinde eine jedoch weniger rühmliche Rekordliste an: Nirgendwo sonst, auch nicht im reichen Lech oder im Salzkammergut, zählt man mehr Zweitwohnsitzer. Am Semmering zeigt sich ein extremes Missverhältnis: 514 ständigen Bewohnern stehen 737 Nebengemeldete gegenüber. Zweitwohnsitzer beanspruchen teure Investitionen der Gemeinde, geben aber wenig zurück.

Eine engagierte Gruppe von Semmeringer Bürgern und Bürgerinnen führte 2019 eine Umfrage unter der Bevölkerung durch und entwickelte ein Leitbild mit dem Titel „Perspektive Zukunft Semmering“.² Auf die Frage „Was ist gut am Semmering?“ wurden Natur, Landschaft und Ruhe genannt. Auch bei den Negativfaktoren gab es weitgehende Einigkeit: Neben dem Niedergang des Fremdenverkehrs und fehlenden Arbeitsplätzen wurden das Ortsbild, Mängel in der Infrastruktur und das Fehlen von „Jugendangeboten“ beklagt – vor allem aber „Leerstände“ und „Ausverkauf“. Letzteres bezieht sich auf die vielen Zweitwohnsitze und die steigenden Immobilienpreise.

STATEMENT: HERMANN DOPPELREITER, BÜRGERMEISTER SEMMERING

Wir wissen gar nicht, wie viele Zweitwohnsitzer es wirklich sind. Allein im Panhans befinden sich 140 Wohnungen. Diese Problematik ist leider voller Widersprüche. Einerseits gibt es viele Zweitwohner, die die Idylle schätzen und ihre Ruhe haben wollen. Die wollen mit nichts anderem konfrontiert werden und sehen jede Maßnahme, die eine Veränderung bringt, grundsätzlich kritisch. Ob es der Gemeinde gut geht, ist denen egal. Sie kommen am Wochenende, lassen den Müll da, fahren wieder heim und bauen keine Beziehung zum Ort auf.

Andererseits sind während des Lockdowns viele Zweithausbewohner draufgekommen, dass man am Semmering eine gute Internetverbindung hat und inmitten einer schönen Landschaft Homeoffice machen kann. Diese Leute brauchen Nahversorger. Und wenn sie mehr brauchen, fahren sie nach Gloggnitz oder Mürzzuschlag einkaufen. Es gibt immer mehr Menschen von auswärts, die den Semmering zu ihrem Lebensmittelpunkt erklären, das Kulturangebot nutzen und sich für die Ortsentwicklung interessieren.

Das Problem wird dadurch verstärkt, dass Niederösterreich eines der wenigen Bundesländer ist, in denen Gemeinden keine Abgaben von Zweitwohnsitzern verlangen dürfen – anders zum Beispiel gleich nebenan in der Steiermark. Doch in diesem Punkt kamen die Dinge in Bewegung: Am strengsten geht man in Salzburg vor, doch Abgaben gibt es nicht landeseinheitlich, sondern in bislang 84 Gemeinden. In Oberösterreich spricht man von „Freizeitwohnpauschalen“. Doch die Gebühren sind überall relativ gering im Verhältnis zu den realen Mehrkosten, die Zweithäuser für die Gemeinden verursachen. Es ist zu hoffen, dass es in absehbarer Zeit zu einheitlichen und wirksameren Regelungen kommt.

STATEMENT: EIN REGELMÄSSIGER WIEN-SEMMERING-PENDLER

Immer öfter lasse ich mein Auto bei unserem Wochenendhaus stehen und fahre mit dem Zug nach Wien. Dort braucht man eigentlich keinen PKW, im Semmeringgebiet möchte man sich jedoch frei in der Umgebung bewegen, hier bringt das Auto Vorteile. Wenn sich die Mobilität verbessert, wird man sich aber auch am Semmering zunehmend öffentlich bewegen.

² Gemeinde 21 (Hg.), Perspektive Zukunft Semmering, Semmering 2019.



CAROLO VI. AUSTRIAC. CAESARI. AUGUSTO
 QUOD. PHILIP. COM. A. SINZENDORFF. SUPREMI. AB. INTIM. AUL. CANCELLUS
 MINISTRI. INDEFESSA. DIRECTIONIS. VIGILANTIA
 SUB. AMBORUM. PER. STIRIAM. PROVINCIAE. PRAETORUM
 ERNESTI. COM. AB. HERBERSTEIN. FESTINA. EXECUTIONIS. INDUSTRIA
 SIGISMUNDI. COM. A. WAGENSBERG. AGMILA. OPERIS. PERFECTIONE
 LAPIDEUM. AVIRUNCATO. COMERCIO. ADITUM. AD. MARIS. ADRIATICI. LITTORA
 AERE. PUBLICO. IN. DELICIAS. USQUE. APERUENT
 INTERIORIS. AUSTRIAE. STATUS
 GRATUM. FELICIS. OBSEQUII. MONUMENTUM. IN. APICE. MONTIS. POSUERE. UT
 VIATORE. DE. EFFOSSA. FRISCI. ITNERIS. SVEVITIA. CONTINUIUM. IO. ACCLAMANTE
 INDULGENTISSIMI. RESTA. TATORIS. FAMA. EO. LONGINQUIUS. RESONARET


 In der 18. Tagen des Kaiser
 und VI. 1728 wurde über
 die Semmering. Am
 21. 8. 1728 wurde die Bahn
 von Gmünd und der
 Markt in der ersten
 nachträglichen Versteigerung
 in Wien. Die
 Semmering wurde 1728. Die
 Semmering wurde
 erbaut. Am 21. 8. 1728
 von Becken.

Landesgrenze zwischen Niederösterreich und Steiermark:
 Denkmal für Karl VI, anlässlich der Eröffnung der Reichsstraße über den Semmering, 1728

PROBLEM LANDESGRENZE

9.1 Hüben und drüben

Grenze als Klammer, Hindernis und Absurdität

Grenzen trennen und verbinden, politisch und mental.

„Die Grenze“, 2019

Obwohl Grenzen in der Landschaft unsichtbar sind, sind sie **Ausdruck politischer Entwicklungen** und verändern im Lauf der Geschichte ihre Wertigkeit. Das belegt auch die Landesgrenze, die man am **Semmeringpass** und am **Preiner Gscheid** überquert. Schon 1254 wurde das Herzogtum Steiermark vom Gebiet der Babenberger abgetrennt. An diese Grenzziehung zwischen dem damaligen Österreich und der Steiermark (einst Innerösterreich) erinnert eine Steinsäule auf dem Preiner Gscheid (jene auf dem Semmering wurde 1878 demoliert). Die Trennung war jedoch nie absolut. So unterstand die Herrschaft Reichenau mit ihrem Bergbau lange dem auf der steirischen Seite gelegenen Kloster Neuberg.

Es kam zwar zu kleineren Grenzkonflikten, auf den Alltag der Kaufleute und Bewohner hatte die Landesgrenze jedoch kaum Auswirkungen. **Die Handelsfernstraße über den Semmering hatte lange keine regionale Bedeutung, sondern immer eine europäische Dimension.** Ziel war die Fernverbindung zwischen Wien und der Adria, nicht die Schaffung einer Nahverbindung.

Die Ortschaft Semmering allerdings liegt hüben und drüben. Seit über hundert Jahren ist sie geteilt: Der auf der Südseite der Passhöhe gelegene Teil gehört zur sechs Kilometer entfernten steirischen Gemeinde Spital. Man kann diese Landesgrenze auch als Kuriosum sehen. Als 1932 hinter dem Grand Hotel Panhans das berühmte „Alpenstrandbad“ errichtet wurde, lag dieses auf steirischem Hoheitsgebiet. Bei den westseitigen Skiabfahrten vom Hirschenkogel durchquert man heute ein Stück Steiermark. Auch das heruntergekommene ehemalige Rasthaus, das seit Jahrzehnten das Erscheinungsbild der Passhöhe beeinträchtigt und das dringlichste Ortsbildproblem am Semmering darstellt, gehört zur fernen Gemeinde Spital. Und gleich vis-a-vis verläuft die Landesgrenze durch eine Billa-Filiale.

EMPFEHLUNG:

Mit der Welterbebahn und der Hotelenklave Semmering stehen zwei Destinationen von überregionaler Bedeutung und internationalem Mythos nach über hundert Jahren abermals in der Auslage. Beide sollen bekannter und neu positioniert werden. Deshalb empfiehlt es sich, sie in der Außendarstellung weniger im regionalen als verstärkt im österreichischen und europäischen Kontext zu sehen.

9.2 Unterschiedliche Perspektiven

Die Semmeringbahn aus steirischer Sicht

Es gibt keine Alpen mehr als Hindernis des länderverbindenden Verkehrs.

„F.C. Weidmann, 1855

Während für die niederösterreichischen Tourismuswerber (und das Wiener Stammpublikum) die Semmeringbahn als Hauptattraktion der Destination „Wiener Alpen“ ein zentrales, identitätsbildendes Werbeargument darstellt, nimmt die Semmeringbahn im steirischen Wir-Gefühl und Regionalmarketing nur eine nachrangige Rolle ein. Man könnte auch sagen: Die Semmeringbahn wurde als „Balkon von Wien“ populär, jedoch nicht als unmittelbarer Nachbar von Graz.

Diese partielle, steirische „Semmeringblindheit“ hat weit zurückreichende politische, soziale, mentale, aber auch reale naturräumliche Ursachen.¹ Ein Grund liegt in den imaginierten Himmelsrichtungen: Von Wien und dem nordöstlichen Mitteleuropa aus steht die Semmeringbahn immer auch für die Sehnsucht nach dem Süden. Aus steirischer Sicht symbolisiert die Südbahn ebenfalls den Süden, die Semmeringbahn wird jedoch an der nördlichen Peripherie des Bundeslandes verortet, das zudem bedeutendere alpine Attraktionen zu bieten hat als den nur 1.000 m hohen Semmeringpass oder die Fischbacher Alpen.

STATEMENT: CHRISTOPHER DREXLER,
LANDESHAUPTMANN VON Steiermark

Möglicherweise geht der Blick von Graz aus in andere Richtungen. **Vielleicht ist für uns Triest näher als der Semmering.** Deshalb entsteht dieser eigentümliche Eindruck, dass Wien der Semmeringbahn näher liegt, obwohl es nicht so ist. Insofern bestätige ich Ihre Analyse. Doch die hat mit der Geografie gar nicht so viel zu tun, sondern es handelt sich eher um ein Identitätsthema. Oder letztlich um ein kulturelles.

THESE

Ein wesentlicher Unterschied liegt darin, dass die steirische Sicht auf die Semmeringbahn von Beginn an von wirtschaftlichen und weniger von ästhetischen Interessen bestimmt war. So wurde Erzherzog Johann zu einem der prominentesten Fürsprecher einer Streckenführung über den Semmeringpass zum Handelshafen Triest, weil er damit die steirische Eisenindustrie im Mürztal fördern wollte. Deshalb konnten hier bedeutende Zentren der Schwerindustrie entstehen.

Als die verstaatlichte Industrie im späten 20. Jahrhundert kollabierte, führte dies zu Werkschließungen sowohl im Mürztal als auch im Bezirk Neunkirchen. Damit ergab sich, allerdings unter negativen Vorzeichen, für die Bewohner auf beiden Seiten der Semmeringgrenze eine neue Gemeinsamkeit: **Die Erfahrung einer tiefen Strukturkrise** mit Abwanderungstendenz. Die Folge war **eine kollektive Negativspirale**, mit deren Folgen die Region bis heute zu kämpfen hat.

¹ Vgl. Wolfgang Kos, Wie steirisch ist die Semmeringbahn? Kleine Zeitung, 9.9.2021.

STATEMENT: KARL RUDISCHER, BÜRGERMEISTER VON MÜRZZUSCHLAG

Das sitzt sehr tief und ist den Menschen gar nicht bewusst. Andererseits muss man sich selber aber immer vorsagen: Es gibt in Mürzzuschlag heute die Böhler Bleche GmbH, allerdings mit 550 statt 2.000 Arbeitsplätzen. Aber die kollektive Depression ist noch nicht überwunden. Meine Elterngeneration war vom großen Arbeitsplatzverlust betroffen und auch meine Generation ist noch in diesem Denken drinnen.

9.3 Pro und Kontra Basistunnel

Interessenskonflikt zwischen Niederösterreich und Steiermark

Ein Bahnprojekt in der politischen Endlosschleife

„Die Presse“, 2004

Der steirische Blick auf die Semmeringbahn ist seit jeher pragmatischer als jener aus dem Norden. Ob 1854 als Überschienung des Gebirges oder heute als Untertunnelung: Immer standen wirtschaftliche Überlegungen im Vordergrund. Auch heute geht es um eine optimale Verkehrsanbindung einer ins Off geratenen Wirtschaftsregion.

Zu einer tiefen Kluft zwischen den beiden Bundesländern führte das 1989 von der Bundesregierung und den ÖBB erstmals angekündigte Projekt des Semmering-Basistunnels. **In Wien und Niederösterreich löste der Tunnel massive Proteste aus, die schließlich zum Baustopp führten.** Einerseits wurde auf ökologische Gefahren und mögliche wirtschaftliche Fehlrechnungen beim angeblichen „Prestigeprojekt“ hingewiesen, andererseits schlugen Denkmalschützer Alarm, die die drohende Stilllegung der historischen Gebirgsbahn verhindern wollten.

Zur Zuspitzung kam es, als der Konflikt auf eine landes- bzw. bundespolitische Ebene gehoben wurde. **Die steirische Landesregierung, die den Standort Mürztal ökonomisch aufwerten wollte, forderte einen raschen Bau des Basistunnels,** um die „Langsamfahrstelle Semmering“ zu beseitigen und die Fahrzeit zwischen Wien und Graz zu verringern. Der damalige niederösterreichische Landeshauptmann Erwin Pröll, der sich als Gegner des Tunnelprojekts positionierte, verlangte eingehende Prüfungen der Einwände. Das führte dazu, dass **Niederösterreich 1998 einen negativen Naturschutzbescheid erließ, was einen Baustopp bewirkte.**² Daraufhin geriet das Projekt jahrelang in die Warteschleife und musste ab den Nullerjahren neu geplant werden.

Dreißig Jahre nach dem erbitterten Konflikt stellt der Semmering-Basistunnel heute eine politisch unbelastete Klammer zwischen den beiden Bundesländern dar. Den Lokalpolitikern und Bewohnern auf beiden Seiten der Landesgrenze ist bewusst, dass die Hochleistungsstrecke durch den Berg der gesamten Region Vorteile bringen wird. Vor allem wird der Zeitgewinn die Work-Life-Balance von steirischen Pendlern in den Raum Wien verbessern, während für den niederösterreichischen Semmering die künftige Aufwertung der Ghega-Bahn als Komplementärrolle des Basistunnels neue Tourismusimpulse bringen soll.

² Vgl. Sándor Békési, Semmering-Basistunnel versus Ghega-Bahn. Zum diskursiven Verhältnis zweier Eisenbahnstrecken seit den 1980er-Jahren, in: Toni Häfliger, Günter Dinobl (Hg.), Weltkulturerbe in Österreich. Die Semmeringebahn, Basel 2021.

Dennoch bleiben unterschiedliche Interessenslagen bestehen und die „Perspektive Nord“ und die „Perspektive Süd“ werden nie deckungsgleich werden.

STATEMENT: CHRISTOPHER DREXLER,
LANDESHAUPTMANN VON Steiermark

Mit dem Semmering-Basistunnel und dem Koralm-Tunnel wird die neue Südbahn in Zukunft abermals zu einer starken Fernlinie. Doch das ist keine Verkehrsinfrastruktur, die primär der Erfüllung von touristischen Sehnsüchten genügen soll. Die Geschichte wiederholt sich insofern, dass die neue Südbahn bei uns hauptsächlich als eminent wirtschaftsrelevantes Thema gesehen wird.

Die längst beigelegte Auseinandersetzung um den Bau des Basistunnels zwischen den Landesregierungen liegt bereits eine Generation zurück und fällt in die Zuständigkeit der Zeitgeschichte. Aber sie scheint auf subtile Weise immer noch ein Grund dafür zu sein, dass hüben und drüben weiterhin Mentalreservierungen zu spüren sind.

9.4 Rücken an Rücken

Die Grenze als Handicap für das Tourismusmarketing

Man muss die Landesgrenze wegdenken.

Hermann Doppelreiter, Bürgermeister von Semmering

Es gibt etliche Bereiche, die ein engeres Zusammenwirken von Steiermark und Niederösterreich ratsam erscheinen lassen: Neben der regionalen Mobilitätsplanung (Vgl. Abschnitt 5) oder der gemeinsamen Förderung ökologischer Energielösungen ist vor allem auf die Praxis der föderalistisch organisierten Tourismusförderung – trotz gemeinsamer Dachmarke „Semmering“ – hinzuweisen. Man kann von einem strukturellen Manko sprechen, das auch in anderen österreichischen Tourismusregionen festzustellen ist. Nur in besonderen Fällen ist es bisher gelungen, grenzüberschreitende Marken wie „Arlberg“ oder „Salzkammergut“ zu etablieren.

Ein Beispiel von vielen: Die erfolgreiche niederösterreichische Tourismusregion „Wiener Alpen“ produziert für ihre Teilregionen sogenannte Entdeckerkarten mit Ausflugsempfehlungen. **Was jenseits der Landesgrenze liegt, wird nicht beworben.** Das verhindern die geltenden Regeln, die sich aus der hierarchischen Organisation der Tourismuswirtschaft ableiten. Natürlich ist das in umgekehrter Richtung nicht anders. Wer im steirischen Semmeringgebiet Urlaub macht und das Internet oder einen Folder der Destination „Hochsteiermark“ zu Rate zieht, erfährt nichts über die Raxseilbahn oder fast nichts über das Viadukt Kalte Rinne. Mehrtagesgäste, die in Reichenau oder am Semmering Quartier nehmen und Tagestrips planen, erhalten beispielsweise nur wenig Informationen über das Münster Neuberg, eine der bedeutendsten mittelalterlichen Klosteranlagen Österreichs, oder Roseggers Waldheimat.



Münster Neuberg an der Mürz,
fertiggestellt 1471

© Andreas Steininger

STATEMENT: MARKUS FÜRST, TOURISTIKER,
BIS 2021 GESCHÄFTSFÜHRER WIENER ALPEN

Die administrativen Grenzen sind der Grund, warum wir nichts bewerben können, was in einem Nachbarbundesland liegt. Ohne politischen Willen wird man das Hindernis Landesgrenze nicht knacken können. Man muss sich mit den Steirern an einen Tisch setzen und davon ausgehen, dass wir eine gemeinsame Entwicklungsfläche vor uns haben, um dann Produkte zu definieren, die wir gemeinsam auf unseren jeweiligen Kanälen bewerben können.

Es sind Flexibilität, örtliche Unabhängigkeit und Improvisation gefordert. Für Touristen und Ausflügler sind administrative Grenzen für ihre Verortung egal. Für sie gilt ausnahmslos die Attraktivität und günstige Erreichbarkeit von Destinationen.

Während sich der gut nachvollziehbare Begriff „Wiener Alpen“ bewährte, – auch auf Grund der leichten geografischen Lesbarkeit – war die Steiermark mit der Erfindung der Großregion Hochsteiermark wenig erfolgreich. In dieser wurden weit auseinanderliegende und kaum miteinander verbundene Tourismusgebiete zusammengefasst, wobei das Semmeringgebiet eine untergeordnete Nebenrolle spielte. Seit einer Neuorganisation des steirischen Tourismus wurde die Werberegion Hochsteiermark verkleinert und rückte etwas näher an den Semmering. Doch weder bei Touristen noch bei der Bevölkerung konnte sich die Werbemarke bisher etablieren.

9.5 Antriebsaggregat Kultur

Wie das Semmeringgebiet in Wien ein neues Profil erlangen konnte

Die Entwicklung muss über die Kultur laufen.

Florian Krumpöck, Intendant des „Semmeringer Kultursommers“

Erst seit den 1980er Jahren wird das Semmeringgebiet als moderne Kulturlandschaft und einstige Außenstelle des Wiener Kulturlebens neu interpretiert und zum Gegenstand kultureller und intellektueller Auseinandersetzung.³ Damit begann eine neue Phase des Interesses. Das binäre Verhältnis zwischen Niederösterreich und der Steiermark ist dabei eher nebensächlich. Als treibende Kraft der „Sommerfrischenkultur“ fungiert Wien. Hier entstanden die wichtigsten Semmeringbücher, hier wurden zahllose Feuilletons veröffentlicht, Wiener Experten kuratierten Ausstellungen und verfassten wissenschaftliche Studien, Wiener Enthusiasten haben Festivals und Workshops gegründet – und aus Wien stammen die Publikumsliebliche und intellektuellen Proponenten. Zu den wenigen Initiativen, die sich autonom aus der Region heraus entwickelten, zählt die über Jahrzehnte aktive Kunstreihe „Impulse“ in Prigglitz.

Hundert Jahre nach ihrer Prägung erinnerte man sich wieder an Zuschreibungen wie „Hoch-Wien“ oder „Ringstraße im Grünen“. **Die intellektuelle Neuentdeckung entwickelte sich interdisziplinär** und es wurden beiderseits des Passes unabhängig voneinander Festivals und Veranstaltungsreihen gegründet, die sich vor allem an das Wiener Publikum wenden.

³ Vgl. Kapitel „Eine Spurensuche – Kultur als Inspiration und Treibstoff“, in: Wolfgang Kos, Der Semmering. Eine exzentrische Landschaft, Wien 2021.

Wichtige und lang verschollene **Texte von Altenberg, Polgar oder Schnitzler** mit Bezug zu Reichenau und dem Semmering wurden wieder herausgebracht, zugleich wurde der Aspekt der Ästhetisierung der Semmeringlandschaft durch die Ghedabahn propagiert. Die Bahn-Kulturlandschaft und die Tourismusgeschichte fanden auch **akademische Beachtung**, zum Beispiel in der Architektur- und Literaturgeschichte. Der Semmering wurde zu einem **Beispiel einer „literarisierten Landschaft“**. All das sprach auch eine jüngere, gebildete Schicht an, die dazu beitrug, den Semmering zu entstauben.

Zu einer kulturellen Blüte kam es sowohl auf der niederösterreichischen als auch – in geringerem Umfang – auf der steirischen Seite. Die Retrobegeisterung ließ die 1988 vom Kulturverein Reichenau gegründeten **„Festspiele Reichenau“** zu einer einzigartigen Erfolgsgeschichte werden. Vor allem mit vertrauten Namen wie Schnitzler oder Werfel und der Mitwirkung Wiener Theaterliebhaber gelang es, ein avantgarde-skeptisches Publikum allsommerlich nach Reichenau zu locken. **Reichenau entwickelte sich zur Kultur-Sommerfrische.**

Ein vom breiten Publikum weniger wahrgenommener, aber wesentlicher Faktor waren und sind die Musik-Meisterkurse, die seit 1991 von der Wiener Universität für Musik und darstellende Kunst (mdw) veranstaltet werden und sich zu einem internationalen Treffpunkt hochkarätiger Lehrender und Studierenden entwickelten. Jeweils rund 250 Studierende aus über 40 Nationen nehmen teil und treten in rund 30 Konzerten im Semmering- und Raxgebiet beiderseits der Grenze auf.

Aus der Sommerakademie entwickelte sich der Kulturverein Semmering, Träger des **„kultur.sommer.semmering“**, der seit 2005 im Kurhaus Semmering, im Südbahnhotel und ab 2022



Zhanna Kadyrova, Projekt am Eisteich, 2021.

Ein Beitrag zur Public-Art-Ausstellung „Land, Besitz und Commons“ am Semmering

© Zhanna Kadyrova

im Hotel Panhans stattfindet und mit einer Mischung aus Lesungen, Konzerten und Kleinkunst ein treues Publikum aufbauen konnte. So wurden 2021 mehr als 14.000 Besucher gezählt. Seit 2022 veranstaltet das neu übernommene Südbahnhotel unter dem Motto „Kultur, Natur, Wissenschaft und Kulinarik“ ein ganzjähriges Kulturprogramm, das sich als Gegenthese zur leichteren Sommerkost versteht.

Sehr lange und mit zunehmender Berechenbarkeit dominierte in Reichenau und am Semmering der Kanon des frühen 20. Jahrhunderts. Gegenwartsliteratur scheint nicht zum Fin-de-Siècle-Ambiente zu passen. Aus dem Üblichen fiel das explizit gegen den Mainstream positionierte und auch von der Auseinandersetzung mit Autorinnen bestimmte Programm, das die Konzeptgruppe **wortwiege** im Reichenauer Thalhof angeboten hat. Nach einer aufwendigen Renovierung durch neue Eigentümer verlor die Veranstaltungsreihe ihren Spielort.

Zeitgenössische Schwerpunkte setzten seit vielen Jahrzehnten Symposien mit den Avantgarde-Literaten der Wiener Gruppe, die von der Walter-Buchebner-Gesellschaft in Neuberg und Mürzzuschlag veranstaltet wurden, aus der dann das kunsthaus muerz hervorging. Ebenfalls in Neuberg finden die **Ernst-Jandl-Lyriktage** statt, bei denen auch jüngere Autoren und Autorinnen aktive Rollen spielen.

Das vielfältige Semmeringgebiet ist prädestiniert für Kunst im öffentlichen Raum. 2021 fand in der Gemeinde Semmering die von Public Art Niederösterreich organisierte Freiluftausstellung „Land, Besitz und Commons“ statt. Mit der projektierten Skulptur „Semmeringkreuz“ von Hans Schabus auf der Passhöhe kommt es zu einer kuratorischen und finanziellen Kooperation zwischen Niederösterreich und der Steiermark.

EMPFEHLUNG

Es sollte alles unternommen werden, um mehr **gegen den Strich gebürstete Veranstaltungsreihen** mit zeitgenössischer Programmierung zu ermöglichen. So könnte der Anschluss an ein jüngeres Publikum gefunden werden, das nicht primär von der Semmering-Nostalgie angezogen wird.

Die niederösterreichischen und steirischen Gemeinden haben sich auf Kulturevents mit unterschiedlichen Schwerpunkten spezialisiert, jedoch gibt es zwischen den Veranstaltungsreihen so gut wie keine Kooperationen. **Man arbeitet Rücken an Rücken.** Setzt man in Reichenau und am Semmering vor allem auf Stars und ein breites Mainstream-Publikum, ist man in Mürzzuschlag und Neuberg offener für Experimentelles. Die Aktivitäten des kunsthauses muerz finden nicht im Sommer, sondern parallel zum Schuljahr statt. Dazu gehört die vom Geiger und Dirigenten Ernst Kovacic kuratierte zeitgenössische Musikreihe „Brücken“, die in mehreren Orten Konzerte veranstaltet, auch lokale Mitwirkende einbezieht und mit Schulen kooperiert. Ein traditionelles Event sind die „Neuberger Kulturtag“ mit Konzerten in der Stiftskirche.

STATEMENT: ERNST KOVACIC, MUSIKER UND KURATOR DER MUSIKREIHE „BRÜCKEN“ DES KUNSTHAUSES MÜRZ

Der Semmering ist nicht nur eine Wetterscheide, er ist aus verschiedenen geografischen und kulturgeschichtlichen Gründen auch eine Kulturscheide. Wir wollen eine Gegend vereinheitlichen, die von Mentalitätsunterschieden geprägt ist.

Als größte Stadt der Region hat sich Mürzzuschlag zu einem **kulturellen Zentrum der Semmeringregion** entwickelt. Die Kulturkompetenz wurde seit den 1980er Jahren systema-

fisch aufgebaut. Mit dem 1992 gegründeten **kunsthau muerz** befindet sich hier die einzige Institution, die ganzjährig Diskurs und Kunst in den Bereichen Literatur, Musik und bildende Kunst von hoher Qualität anbietet. Während zeitgenössische Kunst im restlichen Semmeringgebiet kaum eine Rolle spielt, finden im kunsthau muerz seit vielen Jahren **Gruppen- und Einzelausstellungen** von überregionaler Bedeutung statt. Zu nennen ist auch die privat geführte Pillhofer-Kunsthalle in Neuberg.

Dass sich Mürzzuschlag zu einer **intellektuellen Drehscheibe** entwickeln konnte, liegt vor allem an den Symposien, die unter Einbeziehung von Wissenschaftlern seit den 80er Jahren stattfinden. Dort wurden und werden auch Fragen zur Geschichte und Zukunft der Semmeringbahn diskutiert sowie Impulse für eine wirtschaftliche Renaissance des Mürztals in Richtung postindustrielle Gesellschaft gesetzt. Vor allem die „**Neuberger Gespräche**“ mit dem von Leopold Kohr gegründeten „**akademischen Wirtshaus**“ genießen überregionales Renommee.

Die meisten Kulturveranstaltungen im Semmeringgebiet werden von Experten aus Wien kuratiert, auch Auftretende und das Publikum kommen zu einem sehr hohen Prozentsatz aus Wien. Im Bereich Kultur hat mit Wien somit ein drittes Bundesland den Status eines Nachbarn.

EMPFEHLUNG

Bevor im Bereich Museen über neue Formate, Konzepte und Neuerungen nachgedacht wird, sollten die zum Teil unübersichtlichen Sammlungen der Region durchgearbeitet, aufbereitet und digitalisiert werden. Das ist komplex, zeitraubend und kostenintensiv und wird wohl nur möglich sein, wenn die beiden Länder junge Studierende und Wissenschaftler für Projektaufträge heranziehen.

9.6 Der Semmering als kulturelles Zielgebiet Seit 2021: Niederösterreich geht in die Offensive

Wir wollen die Renaissance des Semmering weiter vorantreiben.

Johanna Mikl-Leitner, Landeshauptfrau von Niederösterreich

„**Neue Kulturstrategie setzt auf St. Pölten und Semmering**“. Unter diesem Motto stand eine Pressekonferenz am 16.11.2021, bei der Landeshauptfrau Johanna Mikl-Leitner und der Leiter der Abteilung Kunst und Kultur, Hermann Dikowitsch, eine für die Zukunft des Semmeringgebiets wichtige Ankündigung machten: Ab sofort gelte der Semmering für zumindest ein Jahrzehnt als **Kultur-Zielgebiet und Modellregion des Landes Niederösterreich**.

STATEMENT: JOHANNA MIKL-LEITNER,
LANDESHAUPTFRAU VON NIEDERÖSTERREICH

Unser Ziel ist es, **die Region aus dem Dornröschenschlaf zu wecken und den Semmering wachzuküssen**. Im Umkreis von 100 Kilometern haben wir ein Millionenpublikum, das Kunst und Natur sucht. Das Handlungsfeld „Zielregion“ geht von der Überlegung aus, dass Kunst und Kultur wesentliche Motoren einer regionalen Weiterentwicklung sein können und in Zukunft noch stärker sein werden.

Synergien zwischen Kultur und Tourismus sollen die Nächtigungszahlen spürbar anheben. Eine zentrale kulturpolitische Forderung des Landes Niederösterreich betrifft die Ausdehnung der bisher fast ausschließlich auf den Hochsommer konzentrierten Veranstaltungen am Semmering und in Reichenau auf **alle Jahreszeiten**.

2021 kam es zu ersten Reformansätzen. Die in eine existentielle Krise geschlitterten Festspiele Reichenau wurden vom Land Niederösterreich wirtschaftlich und organisatorisch neu begründet. Die erfolgreiche Marke und die Programmlinie des Theaterfestivals, das sich durch ein treues Stammpublikum auszeichnet, soll weitergeführt werden.

Noch ist offen, wie weit in der vom Land Niederösterreich begründeten „Zielregion Semmering“ auch neue Veranstaltungsideen gefördert und die kulturelle Zusammenarbeit über die Landesgrenze intensiviert werden sollen. Als Ziel werden seitens der niederösterreichischen Kulturpolitik jedenfalls eine aktuellere Programmgestaltung mit internationalem Standard genannt. Wird Kultur vor allem in historischen Bauten stattfinden oder benötigt man auch neue Räume? Wie könnte auch die lokale Museumslandschaft attraktiver werden und ist mit der Förderung neuer Museums- und Ausstellungsmodelle zu rechnen? Werden für Kulturschaffende und Wissenschaftler Arbeitsaufenthalte ermöglicht, „Semmering-Preise“ ausgelobt oder größere Projekte vergeben? Auf dem Semmering hofft man zum Beispiel auf eine dritte Landesausstellung – nach Gloggnitz 1992 und Reichenau 2001 – Ende der 2020er Jahre in oder bei einem der Grand Hotels.

STATEMENT: JOHANNA MIKL-LEITNER,
LANDESHAUPTFRAU VON NIEDERÖSTERREICH

Die niederösterreichischen Landesausstellungen sind seit Jahren ein wesentlicher Schrittmacher für die Regionalentwicklung. Als Modellregion sehe ich für die Region Semmering in den nächsten Jahren die Perspektive einer Landesausstellung für möglich.

Wird auch die Steiermark die Kulturarbeit in der Semmeringregion intensivieren?

2021 wurde begonnen, neue kulturpolitische Leitlinien auszuarbeiten, mit denen die Regionen gestärkt werden sollen. Er könne sich gut vorstellen, so der damalige Kulturlandesrat Christopher Drexler, „dass das auch zu kulturpolitischen Investitionen führt“.

STATEMENT: CHRISTOPHER DREXLER,
LANDESHAUPTMANN VON STEIERMARK

Ich will nicht gleich ein neues Festival gründen, aber wir überlegen tatsächlich in dieser Region, wo wir die Semmeringbahn und andererseits auch unsere Peter-Rosegger-Gedenkstätten haben, so etwas wie Rosegger-Festspiele zu starten – ganz auch mit Bezug zur Gegenwart und geleitet von Fragen wie: Welche Literaten und Literatinnen gibt es heute, die aus den Erfahrungswelten des ländlichen Raums eine neue Literatur produzieren?

9.7 Eine gemeinsame Zukunft? Für eine bessere Zusammenarbeit der Regionen und Länder

Die Welterbe-Idee wird dazu beitragen, die Landesgrenzen nicht so eng zu sehen. Ob es die niederösterreichische oder steirische Seite ist, ist der Bahn einerlei.

Karl Rudischer, Bürgermeister von Mürzzuschlag

9.7.1 Eine Welterbebahn, zwei Bundesländer

Die Semmeringbahn als Klammer

Das Weltkulturerbe-Monument „Semmeringgebirgsbahn“ befindet sich in zwei Bundesländern. **Die berühmte Bahn hat also zwei „Tore“**. Der Endpunkt Gloggnitz sowie acht weitere Stationen liegen in Niederösterreich, der Endpunkt Mürzzuschlag sowie die Stationen Spital und Steinhaus in der Steiermark. Aus der Blickrichtung Wien/Niederösterreich ist man auf das 1998 von der UNESCO verliehene Welterbesiegel sehr stolz. Der Bevölkerung der Steiermark – das gilt nicht für die Menschen in der Region Mürzzuschlag – ist dagegen nur peripher bewusst, dass in ihrem Land neben der Altstadt von Graz eine zweite Weltkulturerbestätte liegt.

Die geringere Bedeutung der Semmeringbahn für die Steiermark wird verständlich, wenn man die **naturgegebene Topografie** betrachtet. Geografen bezeichnen die steile Nordseite als „Stufenpass“. Dessen Steilheit zwang Chefplaner Ghenga erst dazu, die Passhöhe mit von Anfang an als harmonisch wahrgenommenen Kehren, Tunnels und gekrümmten Viadukten zu erklimmen, womit die erste Gebirgsbahn der Welt berühmt wurde. Die exponierte Trassenführung begründete ihre Berühmtheit und ihre Ernennung zum Weltkulturerbe. Zwischen dem Semmeringtunnel und Mürzzuschlag verläuft die Bahn dagegen unspektakulär durch ein sanft ansteigendes Trogtal. Das unter Schutz gestellte Streckenmonument Semmeringbahn umfasst jedoch die gesamte 42 km lange Trasse.

Die gemeinsame Verantwortung der Gemeinden auf beiden Seiten des Semmering für die Erhaltung und Weiterentwicklung der Welterbebahn war und ist ein entscheidender Impuls für ein neues Miteinander.

9.7.2 Weiterentwicklung der Welterbe-Regionen

Zuerst war die Rax, dann kam die Schneealpe

Obwohl sich diese Studie primär auf die Gegenwart und Zukunft konzentriert, soll hier die Vorgeschichte der aktuellen Situation dargestellt werden. Diese zeigt, dass nach 25 Jahren eine Neuorganisation der Welterbestruktur ansteht.

Als Folge der Unterzeichnung des Welterbe-Abkommens zwischen der UNESCO und Österreich kam es zu nachhaltigen Aktivitäten: Die erfolgreichste Initiative war der um 2000 angelegte **Bahnwanderweg** zwischen Semmering und Payerbach (Vgl. Abschnitt 6 „Infrastruktur“). Den Löwenanteil übernahm dabei die Gemeinde Semmering, die über ihren Touristenverein ein **Info-Büro für die Wanderer am Bahnhof Semmering** betreut. Die Infostelle ist auch eine der wenigen Verkaufsstellen von Büchern zur Geschichte der Bahn und der Region. Was man am Bahnhof allerdings nicht erhält, sind Jausenpakete.

2003 gründeten die Gemeinden zu beiden Seiten des Passes auf Initiative von Bruno Maldoner, dem Leiter des UNESCO-Welterbereferats im Ministerium für Unterricht, Kultur und Kunst, den Verein der „**Freunde der Semmeringbahn**“. Damit sollte die Welterbe-Ernenennung auch eine regionale Trägerschaft erhalten, um den Welterbe-Managementplan vorzubereiten und sich für die Akzeptanz der nunmehrigen Welterbebahn in der Region einzusetzen.

Erst 13 Jahre nach der Listung als Weltkulturerbe wurde der **Managementplan** beschlossen, und zwar von allen Stakeholdern: den Gemeinden der Region, der Welterbe-Kommission, den ÖBB und den Vertretern von Bund und Ländern.

2007 kam es zur Gründung einer „**Welterbe-Region Semmering-Rax**“.

Der Name der Region drückt aus, dass als die zu schützende Welterbebahn vor allem die Bergstrecke von Gloggnitz bis Semmering angesehen wurde.

Auf Initiative von Robert Lotter, des Gründers des kunsthauses muerz, wurde 2018 in bewusster Symmetrie zur Region „Semmering-Rax“ die „**Welterbe-Region Semmering-Schneealpe**“ gegründet, der die Gemeinden Mürzzuschlag, Spital, Neuberg und Langenwang angehören.

9.7.3 Eine neue Dachorganisation

Für eine bessere Koordination in der Semmeringregion

„**Die Region Semmering liegt zu beiden Seiten des Semmeringpasses**“. Mit diesem Kernsatz, der die Stärkung einer gemeinsamen Identität zum Ausdruck bringt, wird eine auch von den niederösterreichischen Gemeinden befürwortete gemeinsame Dachorganisation für die „RegionSEMMERING“ vorbereitet.

STATEMENT: STUDIE „POSITIONEN UND IMPULSE FÜR DIE SEMMERINGREGION“, 2019

Die Zusammenarbeit von politischen Akteuren, Organisationen und Institutionen sowie der Bevölkerung für die RegionSEMMERING wird bundesländerübergreifend organisiert. **Eine von beiden Regionen gemeinsam getragene Struktur** dient zur Koordination von abgestimmten Projekten beiderseits des Passes, für Wissensaustausch und als **gemeinsame Stimme**.

Mit einem gemeinsamen Management soll in einer Modell-Region das Gebiet entlang der Semmeringbahn betreffende Vorhaben effizienter gebündelt und entscheidungsreif gemacht werden. Bisher in der Luft hängende Aufgaben gibt es genug: z.B. Diskussionsforum für Zukunftsideen, Scharnierstelle ÖBB-Region, Beauftragung von Studien und Forschungsprojekten, effektivere Lobbyarbeit, Implementierung ökologischer Modellprojekte. In Abstimmung mit den Ländern soll die **Planungskapazität in der Region** gestärkt werden. Unter dem Dach der gemeinsamen, professionell organisierten Welterberegion würden die beiden bestehenden Welterbeteilregionen ihre Aufgaben weiterhin erfüllen. Wann und mit welcher Mittelausstattung die Arbeit beginnen kann, ist auch eine landespolitische Frage. Auch Rivalitäten sind zu überwinden.

Voraussetzung ist, dass die Bundesländer in Semmeringfragen auf Regierungsebene stärker zusammenarbeiten als bisher.

EMPFEHLUNG

Eine gemeinsame, verbindliche Mitverantwortung für das Welterbe-Management wird in der Argumentation für die Dachregion Semmering nicht explizit erwähnt, sollte aber verstärkt werden. Eine Evaluierung der unübersichtlichen Zuständigkeiten zwischen Welterbekommission, ICOMOS, Hoheitsverwaltung und regionalen Interessensvertretern gemeinsam mit den ÖBB scheint nach 25 Jahren unerlässlich.

Neu zu interpretieren ist beispielsweise die Rechtskraft von Empfehlungen bezüglich Neu- und Umbauten. Während die Schutzfunktion und die Supervision dominieren, fehlen operative Zuständigkeiten in Hinblick auf die **Weiterentwicklung der Welterbebahn**. Es fehlt auch eine Tourismusstrategie, die im Einklang mit den Schutzbestimmungen steht. Soll es einen Site Manager bzw. proaktiven Welterbemanager geben, der die Semmeringbahn in der Öffentlichkeit repräsentiert, Zukunftsprojekte vorantreibt und Konflikte bearbeitet? Wird das Motto „Erhalten und Gestalten“ Richtschnur sein, womit dem Primat des Erhaltens eine Ermutigung zum aktiven Weiterentwickeln gegenübergestellt wird?

Zum Zeitpunkt der Endredaktion dieser Studie im Mai 2023 scheint eine gemeinsame Semmering-Politik der beiden Bundesländer nur langsam in Gang zu kommen. Noch gibt es keine landespolitischen Entscheidungen für die Gründung einer eigenständigen Dachregion, in deren Struktur auch die ÖBB als Eigentümerin der Gebirgsbahn prominent vertreten sein sollte. Vorläufig wird die Notwendigkeit einer kulturellen Kooperation hervorgehoben.

STATEMENT: JOHANNA MIKL-LEITNER,
LANDESHAUPTFRAU VON NIEDERÖSTERREICH

Wir sind sehr optimistisch, was die Zusammenarbeit und die sinnvolle Nutzung von Synergien im Zusammenspiel mit der steirischen Kulturpolitik betrifft. Wir gehen von fruchtbaren Gesprächen unter Einbeziehung der Regionen in naher Zukunft aus.

STATEMENT: CHRISTOPHER DREXLER,
LANDESHAUPTMANN DER STEIERMARK

Von der niederösterreichischen und der steirischen Seite müssen Ideen entwickelt werden, um diesen Raum kulturell neu befüllen zu können. Wir müssen uns darauf besinnen, dem Gebiet entlang der Semmeringbahn nun auch einen kulturellen Unterbau zu geben. Da müssen die beiden Bundesländer einen gemeinsamen Blick anstreben.



WELTKULTURERBE
REGION
SEMNERING-RAX



WELTERBEREGION
SEMNERING
SCHNEEALPE



BAND 2 [online]

Interviews mit 21 Verantwortungsträgern
Experten und Expertinnen und Entrepreneurs:

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/Snohetta | Kasra Seirafi, Jacob Ossmann, Carina Doppler/Fluxguide
Christoph Steinbrener | Florian Weitzer | Christian Zeller | Stefan Wollmann
Kim Löffler | Traude Holzer | Martin Traxler

www.kunsthausemmering.at/zieltermin2030/

