

Helmut Grosina

Was wäre der Semmering ohne Bahn?

oder

Wie viel Gulaschsaft braucht Niederösterreich?

**Nachdenklichkeiten am Bahnwanderweg 31.Juli bis
3.August 2001**

Die einsamen Bahnhöfe

Der Bahnhof Semmering ist außen und innen leer, sieht nicht gut aus und riecht nicht gut. Also stecke ich meine Nase in den Computer-bestückten Dienstraum, von dem aus die Züge über den Semmering dirigiert werden, und erfahre, dass respektive an einem heißen Tag nahe liegende Bedürfnisse wie eine Erfrischung nur am Wasserhahn des Klosetts zu befriedigen seien. Alles andere sei nur auf der Pashöhe zu haben. Und Informationen? Da stehe ein Oldtimer-Triebwagen am Bahnhofsgelände.

Ich erklimme das vor sich hin rostende Museumsstück und tauche in eine dumpfe Plastik- und Dieselluft ein, sehe an den Wänden ein paar übliche, vergilbende Fotos und eingerahmte Texte, die zu lesen einem die Atmosphäre verleidet. Neben dem Wagen, beim Denkmal für Carl Ritter von Ghega,

den Erbauer der Semmeringbahn, wird kundgetan, dass die UNESCO die Bahn und die sie umgebende Landschaft zum Welt-Erbe in Kultur und Natur zähle.

Wenn man mit der Bahn aus dem Osten Österreichs über den Semmering in den Süden fährt, kann man sich kaum dem Anblick dieser Bergstrecke entziehen. Oft ist es nur ein Aufblicken zwischen Kaffeeschlückchen oder von der Lektüre, ein Erlebnis von Sekunden oder Minuten. Also wollte ich mich einmal zu Fuß auf den Weg machen und verließ den regionalen Eilzug am Bahnhof Semmering, der 1854 eröffnet und 125 Jahre später jeglichen Charmes entkleidet worden ist. Die Außenzonen der 41 km langen Strecke, im Norden von Gloggnitz nach Payerbach und im Süden von Mürzzuschlag nach Semmering, habe ich dabei vernachlässigt.

Am anderen Ende der verbleibenden 21 km, in Payerbach, ist der Bahnhof etwas mehr belebt, obgleich im imposanten Gebäude selbst kein Service zu finden ist. Gegenüber gibt es ein Buffet, daneben ein paar Museumsstücke von den ÖBB, der Post, der Raxbahn... Am gleisseitigen überdachten Wartepplatz sieht man Bilder aus längst vergangenen Tagen von Nathaniel Rothschild, Arthur Schnitzler, Sigmund Freud, Friedrich von Flotow, Viktor Erlanger, Adolf Loos, der kaiserlichen Familie. Danach versinkt die Berühmtheit offenbar oder beschränkt sich auf

offizielle Vertreter bei irgendwelchen Jubiläen und Eröffnungen. Was bleibt, ist Nostalgie.

Tun also die da oben auf der Passhöhe mit all dem vielen Neuen und Zauber-(berg)haften vor allem für die Wintersaison das Richtige? Sie nützen die Chance für ein regionalwirtschaftliches Überleben. Nur, ist der Glaube, dass mit dem Neuen das Alte erhalten werden kann, nicht ein Aberglaube? Das Alte kann wohl Liebhaber anlocken. Das kann wichtig sein, ist es aber auch profitabel? Steigt man von der Passhöhe zum Bahnhof hinab, wird man schon am Beginn des Fußweges durch verlassene, langsam verfallende Häuser an den Niedergang dieses Gebietes erinnert und eingestimmt auf den Verlust der Beziehung zwischen der Region und ihrem Erwecker, der Ghega-Bahn.

Der Bahnwanderweg weicht schon bald nach dem Bahnhof Semmering wegen eines Tunnels von den Gleisen ab. Ich werde die Bahn wieder gewahr, als ich über mir kräftige Betonpfeiler sehe, die die Mauern um den Kartner-Viadukt stützen. Diese Phänomene werden mich begleiten. Vor dem nächsten Tunnel führt der Weg zum Doppelreiter-Kogel, vorbei am riesigen Kurhaus, das im Dornröschenschlaf dahin dämmert. Denn wie die Bedeutung der Sommerfrische, schwand auch die des vor achtzig Jahren geschaffene Höhenluft-Kurortes, den man nun mit

der Champagnerluft des Zauberberges wieder beleben möchte.

Als in Niederösterreich die Idee einer eigenen Hauptstadt beworben wurde, hieß es, ein Land ohne eine solche sei wie ein Gulasch ohne Saft. Übertragen auf den Semmering könnte man meinen, diesem fehlte ohne die Bahn etwas so Gravierendes wie dem Gulasch der Saft. Das mag für die ersten Jahrzehnte der Bahn für den Semmering als Zielgebiet wohl gestimmt haben. Es war aber nur der Nebeneffekt eines Verkehrsbauwerkes, den inzwischen größtenteils die Straße bewirkt. Wäre demnach für den Semmering die Bahn überflüssig?

Mit Grandezza über Täler und Gräben

Auf dem Doppelreiter-Kogel steht eine Aussichtswarte, von der man den interessantesten Streckenabschnitt der Bahn überblickt. Gegen Südwesten zeigt sich der Bereich der Passhöhe. Die Bebauung tritt mit manch skurrilen Objekten wie dem Silberer-Schlössl auf dem lustigen Semmering-Kogel zwischen den riesigen Komplexen des Panhans und des zu neuem Leben erweckten Südbahnhotels aus dem Wald hervor. Hinter dem Wolfsbergkogel werde ich der Bahn über den oberen Adlitzgraben bis zum Weberkogel folgen und dort die ehemalige Wäscherei für das Südbahnhotel entdecken, die nach 33 Jahren Verfall 1993 als Wohnhaus revitalisiert wurde. Ich werde den durchtunnelten Weberkogel umwan-

dern und den Viadukt über den unteren Adlitzgraben sehen, der mit seinen Stützpfeilern und Betonschalen unter den Gewölben längst aus den Proportionen geraten ist. Man versäumt also nichts, wenn man ihn von der Warte aus nicht sieht.

An der Flanke des Roten Berges treten die Züge endlich ins Blickfeld. Das laute Quietschen der Räder in den viel zu engen Gleiskurven erfüllt schon lange vorher die Landschaft. Man sieht hinein in die Kalte Rinne, die das bekannteste und bedeutendste Bauwerk überspannt, über das gerade ein dunkelbunter Tatzelwurm mit weißen Tupfen aus Automobilen gezogen wird, der hinter der klüftigen Polleros-



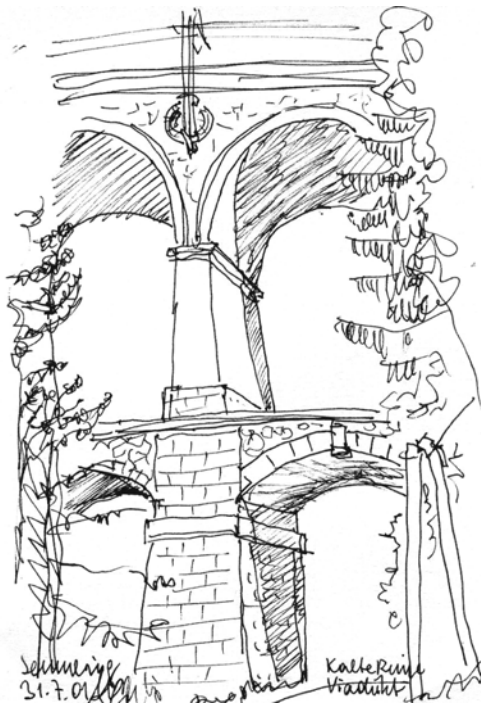
wand verschwindet und am Krauselklause-Viadukt wieder auftaucht.

Es ist die Architektur der „Kunst“-Bauten, die die Idee der Bahn optisch umsetzt, erlebbar und dauerhaft macht. Es sind die Viadukte in ihrer italienischen Grazilität, vom Venetier Ghega mit Grandezza in die Landschaft komponiert. Das bahn-technisch Neue war zwar ein großer Schritt in der Entwicklung, die aber nach einhundertfünfzig Jahren weit überholt ist. Die Architektur, längst in die Landschaft eingewachsen, hat das Neue der Bahntechnik eher geleugnet, vielleicht sogar verschleiert. Denn das Alte wurde dem Neuen dienstbar gemacht, gleichsam einen Schritt vor Otto Wagners Wiener Stadtbahn, die nur im gestalterischen Nachvollzug eines deutlichen Funktionsschubes noch nicht ganz neu war. In vielen Belangen reicht sie aber fast noch nach hundert Jahren.

Der Blick von der Doppelreiter-Warte führt weiter nach Breitenstein, das in einem grünen Halbrund zwischen den hoch aufragenden brüchigen Felsen der Polleros- und Spießwand auf der einen und der Weinzettlwand auf der anderen Seite liegt. Breit, gelb und einladend der Bahnhof, die Polleroswand nacherzählend die Kirche. Doch unten am Bahnhof ist nichts. Man könnte ihn auch zu den Brennessel-Bahnhöfen zählen. Aber es gibt dort in der Nähe sogar ein Gasthaus und nicht allzu fern ein zweites. Von hier, nahe der Warte, bis dorthin besteht allerdings eine Durststrecke. Die zweite reicht von dort bis hinunter nach Glocknitz oder Payerbach, wenn

man auf diesem Abschnitt nicht von der Bahn weg fremd geht und den einen oder anderen Mostheurigen findet.

Die Bahn sieht man zuerst im Weinzettelfeld verschwinden und dann hinter der Weinzettelwand in einer Tunnel-Galerien-Kombination, wo sie weit dahinter Klamm erreicht und aus dem Blickfeld verschwindet.



Der Wanderer trifft im Tal auf den Kalte-Rinne-Viadukt mit seiner fünfzehn Stockwerken gleich-

kommenden Höhe. Vom Boden aus wirkt das grazile ocker- bis rostfarbene Bauwerk klobig grau mit brüchigen Steinen. In Breitenstein erreicht man den Adlitzgraben und steigt zum Bahnhof hinauf, wechselt über dem Weinzettlfeld-Tunnel auf die Bergseite und trifft hinter der Weinzettlwand wieder auf die Trasse. Der riesige Viadukt über den Rumplergraben ist gut zu sehen. Der Gamperlgraben-Viadukt verschwindet aber hinter Bäumen wie so viele Stützmauern, Hangbefestigungen, Felsicherungen, Bachverbauungen, Terrassen und Galerien.



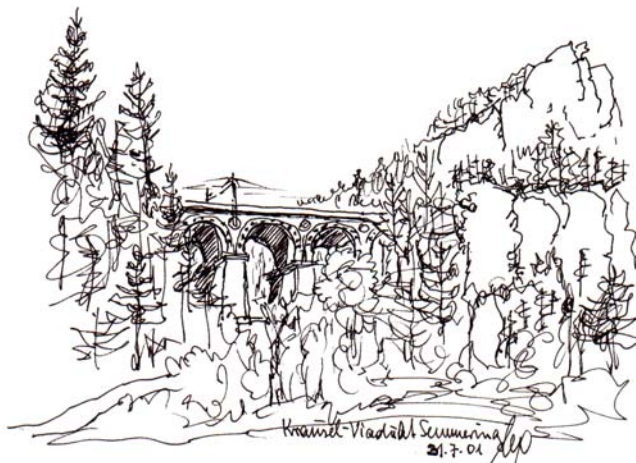
Am Wagnergraben-Viadukt wird gerade das Gewölbe ausgebessert, nachgemauert und verputzt. Brüche von Steinkanten, aber auch Ausbrüche von Steinen sind keine Seltenheit. Dann sieht der Wanderer, geht er nun über Eichberg nach Glocknitz oder über Küb nach Payerbach, die Bahn nur mehr selten aus der Nähe. In Payerbach kann er allerdings quer über das Schwarzatal den längsten Viadukt der Semmeringbahn sehen.

Vom hoch über der Bahn führenden Weg zwischen Klamm und Eichberg blickt man auf die Berge jenseits des Auebachtals, zur Burg Wartenstein und schließlich auf den Semmering. Dahinter erhebt sich der Hirschenkogel mit seiner Gaudium-Struktur, dem Turm, den fein säuberlich ausrasierten gewellten Streifen aus seinem dichten Wald-Haupthaar. Was hat der Mensch fürs „Neue“ der Natur angetan? Aber über der Passhöhe, entlang der Hochstraße vom Panhans zum Südbahnhotel tut sich doch auch einiges auf den Kogeln und um sie herum. Das meiste jedoch ist ein- und zugewachsen, wie bei den vielen Kunstbauten der Bahn.

Einhundertfünfzig Jahre und wie lange noch?

Die Semmeringbahn ist nur mehr eine Durchfahrstrecke, eine „Durchquälstrecke“ für Fernzüge. So wird sie vor allem aus dem Süden Österreichs gesehen. Für viele Wiener, Niederösterreicher und seit einigen Jahren auch Altösterreicher ist der Semmering wie-

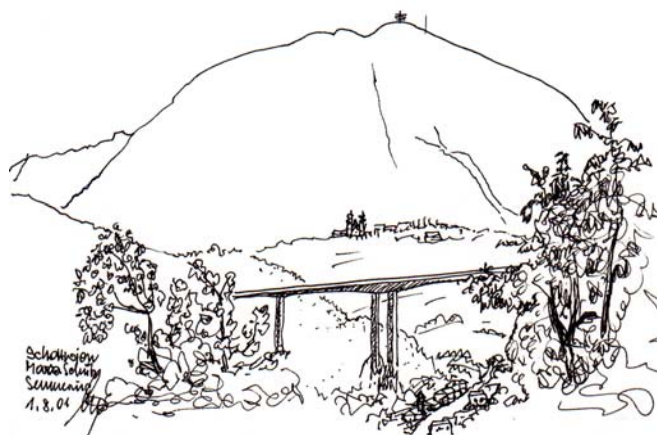
der Zielgebiet. Gesamtösterreichisch, europäisch sind infolge des jahrzehntelangen Haders um die Bahn wahrscheinlich die Weichen längst woandershin gestellt worden. Eine Regionalbahn, die



die Semmeringbahn im Falle einer neuen Südbahn werden müsste, ist sie jetzt kaum. Die Bahnhöfe sind verlassen, die Beziehung der Siedlungen zur Bahn sind ebenso wenig zu erkennen wie andere Schnittstellen zwischen Bahn, Gesellschaft, Tourismus u.s.w.

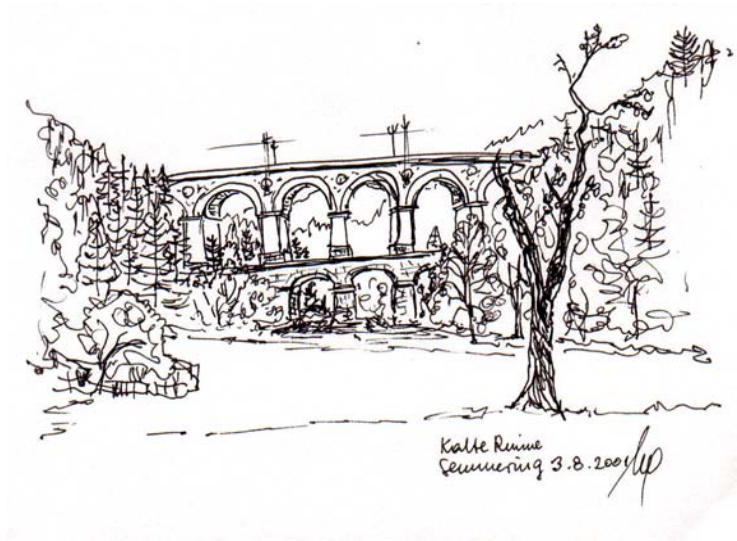
Es gibt wohl aus dem Zug, für ein paar Minuten, eine fantastische Landschaft zu sehen, aber die grazilen Kunst-Bauten sieht man kaum. Es sind verborgene Schönheiten in Büchern und Prospekten, nicht einmal mehr am zwanzig-Schilling-Schein (der ohnedies mit dem Euro verschwunden wäre). Ein Welt-

Kulturerbe, das die Erben beglückt, mit Stolz erfüllt und in Tourismus-Hoffnungen schwelgen lässt. Dieses Erbe kann auch zur Last und zur Bürde für die Gemeinden, die Region und das Land werden. Dieses Erbe, eines unter sechshundert weltweit, sechs davon in Österreich, aber die erste Bahn. Eine Bahn, die noch seine Funktion ausüben soll, die nicht nur ein Denkmal ist wie Abu Simbel oder die Chinesische Mauer. Im Vergleich dazu sind die Kunst-Bauten der Bahnstrecke Mini-Sehenswürdigkeiten. Fürs Fotografieren und Filmen, der Lieblingstätigkeit aller Touristen, ist die Strecke jedoch zu bewachen und sind die Augenblicke zu kurz. Der Bahnwanderweg ist eine andere Möglichkeit, aber eher für eine kleine Gruppe, und auch von ihm aus kann man nicht alles sehen.



Dass der Schwerverkehr am Semmering ungeheuer stört, bezweifelt niemand. Dass alle, die nicht gezielt hierher kommen, auch im Straßentunnel durchfahren werden, wie die IC- und EC-Reisenden auf der Bahn, liegt auf der Hand. Dort verbannt man den Verkehr, den man nicht haben will, unter die Erde, hier lässt man ihn noch immer auf der alten Ghega-Bahn, auf der auch deswegen ein regionaler, touristischer Verkehr nicht zu Stande kommen kann. Soll sie endgültig in der Schönheit des Welterbes sterben? Wenn nicht mehr nur Steine herausbrechen, sondern das eine oder andere Bauwerk der Belastung nicht mehr gewachsen ist, wird es zu spät sein. Wenn die Ghega-Bahn erhalten werden soll, kann sie auch nicht ertüchtigt werden, denn dann würde ihre historisch-architektonische Qualität zerstört, würde sie noch mehr zum Fremdkörper in der Region und ginge der Auszeichnung als Welterbe verlustig. Champagnerluft, Zauberberge und ein Name voll Nostalgie werden vielleicht bleiben. Vielleicht.

Wenn die berühmte Gebirgsbahn als besondere Attraktion der Region wirksam werden soll, muss auch sie vom Schwerverkehr befreit werden. Und sie muss von der Bahn und von der Umgebung aus besser erlebt werden können. Dafür Ideen zu sammeln, Konzept zu entwickeln und umzusetzen, wäre wohl eine der wichtigsten und dringendsten Maßnahmen. Erst wenn das gelingt, könnte gelten: Der Semmering ohne Bahn ist wie ein Gulasch ohne Saft.



© Dipl.Ing. Helmut Grosina, Ignaz Till Straße 7/1/2, 7000 Eisenstadt
August 2001