



universität
wien

DIPLOMARBEIT / DIPLOMA THESIS

Titel der Diplomarbeit / Title of the Diploma Thesis

„Das UNESCO-Weltkulturerbe
Semmering-Eisenbahn.
Geschichte. Welterbe. Bildung.“

verfasst von / submitted by
Mag. phil. Harald HELML

angestrebter akademischer Grad / in partial fulfilment of the requirements for the degree of
Magister der Naturwissenschaften (Mag.rer.-nat.)

Wien, 2016 / Vienna, 2016

Studienkennzahl lt. Studienblatt / degree programme code as it appears on
the student record sheet: A 190 456 313

Studienrichtung lt. Studienblatt / degree programme as it appears on
the student record sheet: Lehramtsstudium
UF Geographie und Wirtschaftskunde
UF Geschichte, Sozialkunde und Politische Bildung

Betreut von / Supervisor: ao.Univ.-Prof. Dr. Christian Vielhaber

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	VII
1. Geschichte	1
1.1. Anfänge einer Straße über den Semmering	1
1.2. Carlo Ghega – Biographische Daten.....	5
1.2.1. Carlo Ghegas Kindheits- und Jugendjahre	5
1.2.2. Carlo Ghegas Zeit in Italien.....	6
1.2.3. Carlo Ghega bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	7
1.3. Carlo Ghega und der Bau der Semmeringbahn	10
1.3.1. Die Wien-Gloggnitzer-Eisenbahn und die Südliche Staatsbahn.....	10
1.3.2. Der Gelehrtenstreit über die Betriebsführung	14
1.3.3. Der Bau der Bahn	16
1.3.4. Todesfälle beim Bau der Semmeringbahn – Arbeiterschicksale	21
1.3.5. Geistliche Unterstützung für die Arbeiter	24
1.3.6. Die Semmering-Gebirgslokomotive	26
1.3.7. Eröffnung und Betrieb der Semmeringbahn	31
1.4. Ghegas unglückliches Ende	36
1.5. Die Sanierung der Semmeringbahn nach dem Zweiten Weltkrieg.....	38
1.6. Von der Naturlandschaft zur Kulturlandschaft.....	40
1.6.1. Die Architektur der Kunstbauten auf der Semmeringbahn.....	40
1.6.2. Der Semmering und seine touristische Erschließung. Hotels und Villen.....	42
1.6.3. Die Anfänge des Wintersports am Semmering.....	50
2. Das Welterbe	53
2.1. Die UNESCO.....	53
2.2. Die UNESCO Welterbekonvention.....	55
2.2.1. Entstehung und Ziele	55
2.2.2. Weltkulturerbe und Weltnaturerbe.....	57

2.3.	Welterbe, Öffentlichkeit und Tourismus	61
2.4.	Welterbe-Tourismus im Vergleich. Österreich. Schweiz.....	65
2.4.1.	Österreich.....	65
2.4.2.	Schweiz.....	67
2.5.	Das UNESCO Welterbe in Österreich.....	71
2.6.	Die Ernennung der Semmering-Eisenbahn zum Weltkulturerbe.....	74
2.7.	Der Managementplan zum UNESCO Weltkulturerbe Semmeringbahn	77
2.8.	Die Beschilderung des Weltkulturerbes Semmering-Eisenbahn	88
2.9.	Die Semmeringbahn im Spannungsfeld zwischen Weltkulturerbe und Basistunnel.....	90
2.9.1.	Das Semmering-Basistunnelprojekt alt.....	91
2.9.2.	Die Nachteile der Semmering-Bergstrecke	95
2.9.3.	Transeuropäische Netze und der Semmering.....	97
2.9.4.	Projekt Semmering-Basistunnel neu	99
3.	Bildung	104
3.1.	Ausstellungen am Semmering	104
3.1.1.	Bahnhof Semmering und das Weltkulturerbe Informationszentrum	104
3.1.2.	Das Südbahnmuseum Mürzzuschlag.....	110
3.1.3.	Das Ghega-Museum	119
3.2.	Bahnwanderwege am Semmering	120
3.2.1.	Bahnwanderweg Niederösterreich	121
3.2.2.	Bahnwanderweg Steiermark.....	123
3.3.	Welterbe-Bildung – World Heritage Education	124
3.3.1.	UNESCO-Schulen	124
3.3.2.	UNESCO-Lehrstühle an österreichischen Universitäten.....	125
3.4.	Unterrichtsmaterialien für das UNESCO-Welterbe	128
3.4.1.	UNESCO-Welterbe für junge Menschen.....	128

3.4.2.	UNESCO Welterbe für junge Menschen in Österreich.....	130
3.4.3.	UNESCO Welterbe in GWK-Schulbüchern bzw. in Schulatlanen.....	133
3.4.4.	Raxi, die Lokomotive.....	135
3.5.	Bildung und Eisenbahn in der Schweiz	139
3.5.1.	Der Schul- und Erlebniszug der SBB.....	139
3.5.2.	Der „Lernexpress“ der Rhätischen Bahn.....	141
3.5.3.	Angebote in der Welterberegion Rhätische Bahn	144
3.6.	Die Semmeringbahn in der zeitgenössischen Literatur.....	145
3.7.	Ausblick	148
4.	Experteninterviews.....	152
4.1.	Folgerungen aus den Interviews.....	152
4.1.1.	Bruno MALDONER.....	152
4.1.2.	Günter DINHOBL	156
4.1.3.	Gabriele ESCHIG.....	160
4.1.4.	Horst SCHRÖTTNER.....	164
4.1.5.	Joachim KÖLL.....	167
4.1.6.	Karl RUDISCHER.....	169
4.1.7.	Irene GÖLLES	172
5.	Anhang	174
5.1.	Interviewtranskriptionen.....	174
5.1.1.	Interview Bruno MALDONER.....	174
5.1.2.	Interview Günter DINHOBL	188
5.1.3.	Interview Gabriele ESCHIG.....	197
5.1.4.	Interview Horst SCHRÖTTNER.....	210
5.1.5.	Interview Joachim KÖLL.....	223
5.1.6.	Interview Karl RUDISCHER.....	230
5.1.7.	Interview Irene GÖLLES	239

Literaturverzeichnis.....	244
Monographien, Aufsätze und Sammelwerke	244
Gesetzestexte.....	250
Internetquellen.....	251
Abbildungen	256
Zusammenfassung	258
Lebenslauf	259
Erklärung.....	260

Einleitung

„Eines Tages bin ich von Wien aus mit einem Norddeutschen gefahren. Er wollte nach dem Süden. Er hatte ein Gelass für sich genommen, um unterwegs schlafen zu können. „Schlafen? Über den Semmering schlafen?“, fragte ich fast beleidigt. Darauf er: „Pah, Berge! Solche habe ich auf meinen Reisen genug gesehen.“

Über die weite Ebene hin hat er hoffentlich gut geschlafen. Als hernach der Zug hinter Gloggnitz ins Schwarzatal einbog, wo im Hintergrunde die Wände der Rax leuchteten, da war mein Norddeutscher am Fenster zu sehen. Als er den gewaltigen Viadukt schaute, der das ganze Tal mitsamt Fluss und Straße überspannt, als er den malerischen Gebirgskessel von Reichenau sah, der sich dem Auge ebenso plötzlich wieder geschlossen als aufgetan hatte – da kam der Mann in mein Abteil herüber und ward gesprächig. Sachte stieg der Zug auf dem linken Doppelgeleise die Lehnen anwärts, durch ein paar Tunnels für Kommendes das Auge schärfend. Sachte sank vor uns das grüne Tal mit seinen hingestreuten Ortschaften und Landhäusern nieder und gleichzeitig erhoben sich jenseits die blauenden Bergrücken und dort aus der Engschlucht des Höllentales aufsteigend der Schneeberg mit seinem weißen Haupte. Unversehens hatte der Hochgebirgscharakter sich entwickelt, so dass mein Reisegenosse sich mit der Hand über die Stirne fuhr: „Man wird beinahe berauscht.“¹

Die Semmering-Eisenbahn stellt nicht nur eine technische Meisterleistung in der Frühzeit des Eisenbahnbaus dar, sondern sie ist außerdem in eine sehr ansprechende Landschaft eingebettet. Die Vielzahl an historischen Abhandlungen über die Semmeringbahn, aber auch die zahlreichen Motive der Semmeringbahn auf Briefmarken, bildlichen Darstellungen und Münzen sind ein Indiz dafür, dass zahlreiche Menschen Interesse an der Bahn über den Semmering haben. Die Semmeringbahn ist darüber hinaus die erste Gebirgseisenbahn der Welt und selbst Teil der Südbahn, die ebenfalls zu den ersten Eisenbahnen in Österreich zu zählen ist.

Der Verfasser möchte jedoch in der vorliegenden Arbeit nicht eine bloße Geschichte der Semmering-Eisenbahn erzählen, sondern mehrere Aspekte berücksichtigen. Aus diesem Grund soll zunächst die historische Notwendigkeit und das Werden der Semmeringbahn beleuchtet werden. Der Name Carlo Ghega ist bis heute untrennbar mit der Semmering-Eisenbahn verbunden. Eine durchaus berechtigte und interessante Frage ist, wie der Semmering heute wahrgenommen wird. Die Einheit von Ghega und Semmeringbahn hat sich so stark im Bewusstsein vieler Menschen festgesetzt, dass die Anerkennung der Semmering-Eisenbahn als UNESCO-Weltkulturerbe, die im Jahr 1998 stattgefunden hat, eine vergleichsweise nur geringe Aufmerksamkeit erfährt.

¹ Zitat aus: Unser lieber Semmering. Eine Festbetrachtung, In: Das Dampffross mein Pegasus.

Was bedeutet UNESCO-Welterbe überhaupt und wofür steht dieser Titel? Einerseits kann das Prädikat Welterbe Entwicklungsmöglichkeiten in einer ohnehin strukturschwachen im Wandel befindlichen Region bieten, andererseits sind mit diesem Titel auch Pflichten verbunden. An dieser Stelle soll auf das Spannungsfeld zwischen Welterbe und Tourismus verwiesen werden, aber auch auf Welterbe und Bildung. Wichtig in diesem Zusammenhang ist der Grundsatz, dass jedes UNESCO-Welterbe als öffentlicher Lernort zu konstituieren ist. Das bedeutet, dass den Bereichen Bildung, Öffentlichkeit, Vermittlung und Wissenschaft besondere Bedeutung und Aufmerksamkeit zuerkannt werden soll.

Bildung, Öffentlichkeit und Vermittlung in Bezug auf Welterbe ist nicht nur ein Thema vor Ort, sondern auch an Schulen und Universitäten. Es soll daher untersucht werden, welche diesbezüglichen Angebote in der Region bestehen, aber auch, ob und auf welche Art und Weise, dieses Thema Eingang in die Schulen und Universitäten gefunden hat. Ein zentraler Aspekt ist allerdings die Frage nach den bisher erstellten Lern- und Lehrunterlagen. Immerhin hat sich die Republik durch die Ratifizierung der Welterbe-Konvention dazu verpflichtet, den grundlegenden Prinzipien der UNESCO gerecht zu werden. In dieser Arbeit wird der Frage nachgegangen, was diesbezüglich bisher geschehen ist bzw. wo die Schwierigkeiten in der Umsetzung liegen und mit welchen Problemen sich die einzelnen Stakeholder konfrontiert sehen?

Wenn es um die Präsentation des Welterbes Semmering-Eisenbahn geht, dann sind die Akteure in der Region unverzichtbar. Aus diesem Grunde wurden einige Stakeholder des Weltkulturerbes Semmering-Eisenbahn befragt. Die Befragten hatten dabei nicht nur die Möglichkeit, ihre bisherigen Leistungen darzustellen bzw. über ihre Ideen und Visionen für die Zukunft zu berichten, sondern sie waren auch angehalten zu erklären, weshalb manche Dinge noch nicht optimal funktionieren.

Die vorliegende Arbeit kann die zahlreichen bestehenden Probleme in Bezug auf das UNESCO-Weltkulturerbe Semmering-Eisenbahn sicherlich nicht lösen. Sie soll allerdings einige Impulse für mögliche Lösungsansätze bieten. Aus diesem Grund wurde in dieser Arbeit immer wieder über den Tellerrand geblickt, um zu sehen, wie in der Schweiz mit dem Thema UNESCO-Welterbe umgegangen wird.

Mein besonderer Dank gilt dem Regionalverband Industrieviertel, vor allem Herrn DI Andreas Weiss, der diese Arbeit angeregt und ermöglicht hat.

1. Geschichte

1.1. Anfänge einer Straße über den Semmering

Aus topographischer Sicht verbindet der Semmering den südlichen Rand des Wiener Beckens mit der Furche des Mürztals. Am Semmering verläuft eine geologische Grenze. Hier treffen die nördlichen Kalkalpen, die sogenannte Grauwackenzone (Schieferzone) und die in sich sehr heterogenen Zentralalpen aufeinander. In seinen morphologisch-geologischen Gegebenheiten stellt der Semmering sozusagen eine Begrenzung dar, die sich allerdings erst im 16. Jahrhundert auch als politisch-administrative Grenze niedergeschlagen hat.²

Bereits in der Antike hatten die Römer ihre Handelsstraßen vom Wiener Becken in den adriatischen Raum über den Wechsel gelegt. Auch das Preiner Gscheid war im Frühmittelalter ein oftmals verwendeter Weg in den Süden.³

Im August des Jahres 1158 kam Graf Ekbert III. von Formbach-Pitten im Zuge einer Belagerung Mailands zu Tode, nachdem er mit Kaiser Friedrich Barbarossa nach Italien gezogen war. Die großen Reichslehen des Formbachers, das waren vor allem die Grafschaften Neuburg-Schärding und die Grafschaft Windberg bei Bogen, gingen an Berthold V. von Andechs. Die Otakare von Steiermark hatten im Bereich von Pitten bereits rechtzeitig absichernde Maßnahmen gegen die Babenberger in Österreich getroffen. Sie hatten einen Sperrgürtel zwischen dem Herrschaftsbereich der Formbacher im Pittener Raum und dem babenbergischen Österreich errichtet.⁴ Nach dem Tod Ekberts III. zögerten die Pittener Ministerialen den Entschluss zwar hinaus, doch im Jahr 1160 traten sie anlässlich der Gründung des Spitals am Semmering in die Gefolgschaft Otakars III. von Steiermark ein. Eingriffe in diese einzigartige Landschaft des Semmerings werden damit erstmals fassbar, als Markgraf Otakar III. von Steiermark, auf halbem Weg zwischen der Passhöhe und Mürzzuschlag ein Hospiz begründete. Dieses Hospiz bildete die Grundlage für das spätere Spital am Semmering und hatte die

² Hillbrand, S. 13.

³ Pap, I, S. 21.

⁴ Dopsch, S. 289.

Aufgabe, vorbeiziehende Menschen, vor allem Arme und Pilger, zu versorgen. Otakar III. war allerdings nicht nur ein gütiger Samariter, sondern er verfolgte damit ein ganz einfaches politisches und wirtschaftliches Ziel. Mit der Gründung des Spitals ging ein weiterer Ausbau des Weges über den Semmering einher. Dieser sollte neben der Wechselüberquerung eine alternative Route für den Handel in den Donaauraum darstellen. Der ausgebaut Weg über den Semmering sollte sicherer und bequemer sein als jener von Hartberg über den Wechsel. Zusätzlich sollten die neuen Gebiete an der Piesting enger mit der steirischen Mark verbunden werden.⁵ Nachdem den steirischen Landesfürsten 1160 die Herrschaft Pitten zugefallen war, war es notwendig, die Verkehrsverbindung zwischen den Besitzungen in der Steiermark und dem heutigen Niederösterreich zu verbessern.⁶ Das Hospiz bildete so etwas wie einen Kristallisationskern, der für den Ausbau und die Instandhaltung der Straße über den Semmering große Bedeutung hatte. Bereits im 13. Jahrhundert dürfte die Straße über den Semmering bedeutender gewesen sein, als jene über den Wechsel.⁷

Bereits ein halbes Jahrhundert später, musste die Querung über den Semmering weiter ausgebaut werden, um den Reisenden einen besseren Schutz gegen Diebe und Räuber bieten zu können. Die Gründung des Hospizes hatte bedeutende Auswirkungen auf das Landschaftsbild, denn für das Jahr 1211 sind Rodungen urkundlich erwähnt. Damit verbunden war die Anlage von Wiesen, Weingärten, etc.⁸

Im Mittelalter benutzten vor allem Pilger und Bettelmönche, aber auch Kaufleute, Gaukler und Adelige solche Straßen.⁹ Im 13. Jahrhundert gehörten die Pferdefuhrwerke der Kaufleute bereits zum alltäglichen Straßenbild. Es wurden bereits Gebühren für die Benützung solcher Straßen eingehoben, da die Landesherren Einnahmen lukrieren wollten.¹⁰

Seit etwa dem Beginn des 15. Jahrhunderts ist übrigens die heutige Bezeichnung „Semmering“ nachweisbar. Wovon genau sich dieser Name ableitet, lässt sich allerdings nicht genau nachvollziehen.

⁵ Dopsch, S. 290.

⁶ Pap, I, S. 21.

⁷ Pickl, S. 405.

⁸ Hillbrand, S. 14.

⁹ Pap, I, S. 22.

¹⁰ Pap, I, S. 23.

Trotz kleinerer Verbesserungen des Weges über den Semmering, war die Überwindung des Berges, vor allem im Winter, eine sehr mühsame Angelegenheit. Neben den natürlichen Widrigkeiten gab es auch noch jene Gefahren, welche von Menschen selbst ausgingen. Im Jahre 1567 wurde ein Patent erlassen, das den Einsatz von Berittenen zur Bewachung des Weges verfügte. Außerdem sollten links und rechts des Weges auf eine Entfernung von 20 m alle Sträucher beseitigt werden, um Straßenräubern keinen Schutz und kein Versteck zu bieten.¹¹ So sehr der Verkehr auf der sogenannten Venediger Straße auch zunahm, der Ausbau der Straße blieb hinter den wahren Bedürfnissen zurück.¹² Erst unter Maria Theresias Vater, Kaiser Karl VI., kam es zu einer wichtigen Verbesserung. Karl VI. war ein Förderer des Handels und es war klar geworden, dass vor allem der Handel zwischen Venedig und Wien sehr bedeutsam war. Aus diesem Grunde wurde im Jahre 1728 die Straße über den Semmering weiter ausgebaut.¹³ Bereits am Ende des 17. Jahrhunderts hatte die Technik des Straßenbaus einige wichtige Fortschritte gemacht, die nun beim Ausbau der Straße über den Semmering Berücksichtigung fanden. Die Straße erhielt einen befestigten Unterbau mittels großer kantiger Steine, wobei die Zwischenräume mit Schotter aufgefüllt wurden. Bruchsteine bildeten die Mittelschicht, die wiederum mit Schotter abgedeckt wurde. Insgesamt waren die Straßen gewölbt, damit das Regenwasser leichter ablaufen konnte. Außerdem wurden schon Stütz- und Futtermauern errichtet, die den Straßen seitlichen Halt bieten sollten.¹⁴ Die Steigungen waren noch immer extrem, weil darauf Bedacht genommen wurde, die Straße möglichst gerade zu bauen. Daher waren für die Überwindung des Semmerings weiterhin Vorspanndienste unumgänglich. Die notwendigen Vorspanndienste in Verbindung mit dem zunehmenden Frachtverkehr, führten zu einer wirtschaftlichen Blütephase. Wirte entlang der Straße organisierten meist auch Vorspanndienste und profitierten daher in mehrfacher Hinsicht. Zum einen verdienten sie daran, dass Kaufleute bei ihnen einkehrten und sich stärkten, zum anderen waren dort die Vorspanntiere sowie die Pferdeknechte untergebracht. Wenn die Pferdeknechte gut verdienten, dann saß bei diesen das Geld recht locker, das sie wiederum im

¹¹ Hillbrand, S. 15.

¹² Pap, I, S. 24.

¹³ Hillbrand, S. 16.

¹⁴ Pap, I, S. 25f.

Wirtshaus ausgaben.¹⁵ Die Naturlandschaft blieb trotz der Straße einigermaßen intakt. 1784 existierten im Gebiet der heutigen Ortschaft Semmering nicht einmal 10 Häuser.¹⁶

Rund 100 Jahre später genügte die Straße über den Semmering in keiner Hinsicht mehr den zunehmenden Ansprüchen. Aus diesem Grunde erteilte das Hofbauamt im Jahre 1837 die Genehmigung zum Bau einer neuen Straße über den Semmering. Doch erst zwei Jahre später, 1839, konnte die Ausschreibung der Straße abgeschlossen und mit dem Bau begonnen werden. Beim Bau der neuen Straße wurde versucht, entscheidende Verbesserungen zu erzielen. Es konnten die großen Steigungen beseitigt werden, indem Serpentinaen angelegt wurden. Die größte Steigung sollte nicht mehr als 5% betragen. Dies hatte zur Folge, dass sich die Länge der Straße, im Vergleich zur alten Trasse, beinahe verdoppelte. Doch nun konnten „normale“ Frachtfuhrwerke ohne Hilfe auskommen, nur schwere Frachtwagen konnten nicht auf Vorspanndienste verzichten. Im August 1841 konnten die Arbeiten an der neuen Straße beendet werden. Kaiser Ferdinand und seine Gemahlin Maria Anna ließen es sich nicht nehmen, die Semmering-Straße feierlich zu eröffnen.¹⁷

Die geringen Steigungen der Straße führten dazu, dass weniger Vorspanndienste in Anspruch genommen wurden. Dadurch kam es zu einem Strukturwandel, der insbesondere die Versorgungsbetriebe entlang der Semmeringstraße betraf, denn die Wirte mussten weniger Tiere für die Vorspanndienste einstellen und auch die Anzahl der benötigten Pferdeknechte nahm ab. Die Blütezeit am Semmering war zunächst zu Ende.

Da im Mai 1842 die Wien-Gloggnitzer-Eisenbahn und im Oktober 1844 die südliche Staatsbahn eröffnet wurden, diente die Straße ab 1844 vor allem der Verbindung dieser beiden Eisenbahnlinien. Weil die Menschen jeweils ihre Anschlusszüge erreichen mussten, nahm die Anzahl der Übernachtungen ab, was die Wirte entlang der Straße deutlich zu spüren bekamen.¹⁸

¹⁵ Pap, I, S. 27.

¹⁶ Hillbrand, S. 16.

¹⁷ Pap, I, S. 29.

¹⁸ Pap, I, S. 30.

1.2. Carlo Ghega – Biographische Daten

1.2.1. Carlo Ghegas Kindheits- und Jugendjahre

Carlo Ghega wurde am 10. Jänner 1802 als Sohn von Antonio, Sohn des Kaspar Ghega, und Anna Ghega, Tochter des Georg Pribich, geboren.¹⁹

Ghegas Vater Antonio war Beamter und Offizier. Scheinbar sollte auch Carlo zunächst diesen Weg einschlagen, doch es wurde nichts aus einer Offizierslaufbahn, da für den Juni 1814 die Entlassung aus dem Aspirantenverhältnis nachgewiesen werden kann.²⁰ Im Frühjahr 1814 wurde Carlo in das k.k. Militärkollegium Sankt Anna in Venedig eingeschrieben, wo er eine philosophisch-mathematische Ausbildung erhielt. Im Jahre 1817 schloss er seine Studien am Kollegium Sankt Anna ab und verließ sein Elternhaus, um seine Ausbildung an der Universität von Padua fortzusetzen. Bereits im Jahr darauf wurde er Diplomingenieur und nach einem weiteren Jahr, also im Jahre 1819, promovierte er zum Doktor der Mathematik. Seine Ferien bzw. seine Freizeit versuchte Ghega in Venedig zu verbringen, um dort an der Kunstakademie ein Architekturstudium zu betreiben.²¹ Carlo Ghega konnte sich in seinem weiteren Leben nicht nur auf seine mathematischen und technischen Studien, sondern auch auf seine Architekturstudien stützen.

¹⁹ Feiler, S. 466.

²⁰ Straub, S. 22.

²¹ Niel, 1960, S. 6.

1.2.2. Carlo Ghegas Zeit in Italien

Unmittelbar nach dem Abschluss seines Studiums in Padua, trat Ghega in den öffentlichen Dienst ein und bekam eine Stelle in der Abteilung Straßen- und Kanalbau der venezianischen Baudirektion.²² Die öffentliche Verwaltung begann eben die Infrastruktur auszubauen, und dazu gehörten die Anlage von Straßen und die Regulierung von Flüssen. Ein kaiserliches Handschreiben vom Februar 1819 ordnete den Ausbau von Straßen zwischen Tirol und Lombardo-Venetien an. Ghega wurde dabei beim Bau der sogenannten Strada d'Alemagna eingesetzt, die von Pieve di Cadore über Cortina d'Ampezzo nach Toblach führte. Hier lernte er Ermenegildo Francesconi kennen, der die Trasse der Straße festgelegt hatte und für die Umsetzung verantwortlich war.²³ Beim Bau der „Alemagna“ lernte Ghega eine zweite Persönlichkeit kennen, die ihn fortan begleiten sollte. Es handelte sich dabei um den Unternehmer Antonio Tallachini, der für die bauliche Ausführung der Strada d'Alemagna verantwortlich zeichnete. Die Trassierung der Alemagna gelang Francesconi so gut, dass der Erfolg dieser Straße seine folgende Karriere begründete. Auch Ghega kletterte rasch die Karriereleiter hinauf. Er wurde u.a. Abteilungsingenieur, Delegationsingenieur und Amtsingenieur. In seinen ersten 17 Dienstjahren erhielt Ghega nicht weniger als 18 Anerkennungsdekrete.²⁴ Dies ist wohl ein lebendiger Ausdruck für seinen Fleiß und seine Kompetenz.

²² Dinhobl, 2003, S. 45.

²³ Vgl. Straub, S. 30 und Dinhobl, S. 45.

²⁴ Niel, 1960, S. 6.

1.2.3. Carlo Ghega bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Das Jahr 1836 war ein bedeutender Wendepunkt in Ghegas Leben. Nicht Italien war der Schauplatz seiner größten Erfolge, sondern Österreich. Im Jahre 1836 hatte das Bankhaus Rothschild um die Erlaubnis zum Bau einer Dampfeisenbahnlinie, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, angesucht und am 4. März 1836 tatsächlich das kaiserliche Privilegium²⁵ dafür erhalten. Der Grund für die Anlage der Nordbahn war in erster Linie nicht der Personenverkehr, sondern es gab wirtschaftliche Überlegungen, die schlagend wurden. Es war klar geworden, dass eine Verbindung zwischen den mährischen Kohlegruben und Eisenhütten bzw. den ärarischen Salzlagerstätten Galiziens einerseits und der Hauptstadt bzw. den Alpenländern andererseits hergestellt werden musste. Darüber hinaus durften die ökonomischen Auswirkungen des Bahnbaus nicht außer Acht gelassen werden. Es wurden auf der einen Seite Unmengen an Kapital in Bewegung gesetzt, auf der anderen Seite bot der Bau einer Eisenbahn die Möglichkeit eine ganze Menge an Arbeitern und Tagelöhnern zu beschäftigen.²⁶ Außerdem mussten Schienen, Lokomotiven und Waggons hergestellt, sowie Bahnbedienstete angestellt werden. Durch den Personen- und Güterverkehr würden Einnahmen lukriert werden. Der Eisenbahnbau ließ Multiplikator-Effekte erhoffen. Nun beauftragte das Bankhaus Rothschild eine technische Kommission mit der Ausführung der Bauarbeiten. An deren Spitze stand Ermenegildo Francesconi, der nun seinen Kollegen und Freund Carlo Ghega nach Wien holte. Ghega wurden die Vorbereitungsarbeiten und die Planungen für die Strecke von Lundenburg nach Brünn übertragen. Weil Ghega bis dahin mit dem Bau einer Eisenbahn noch wenig zu tun gehabt hatte, wurde er auf eine Studienreise entsandt, um in fremden Ländern Eisenbahnanlagen anzusehen, und zu studieren. Seine Reise führte ihn dabei nach Belgien, England, Frankreich und Deutschland. In Belgien lernte Ghega ein neues System des Schienenoberbaus kennen. Es waren nicht wie in England üblich, Längsschwellen verlegt worden, sondern hier wurden hölzerne Querschwellen verwendet. Dieses System wurde von Ghega so positiv bewertet, dass es von Beginn an in Österreich zur Anwendung kam.²⁷ In Newcastle in England traf Ghega den „Vater der Eisenbahnen“ George Stevenson. Diese Begegnung stellte den Höhepunkt

²⁵ Gesetz Nr. 50/1836.

²⁶ Häusler, S. 61.

²⁷ Niel, 1977, S. 13.

der Reise dar. Bei dieser Gelegenheit wurden auch die beiden ersten Lokomotiven der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, die „Austria“ und die „Morava“ bestellt.²⁸

Nach Ghegas Rückkehr war der Bau der Nordbahn bis Brunn bereits eine beschlossene Sache (Generalversammlung der Nordbahngesellschaft vom 19. Oktober 1836²⁹) und Ghega war nunmehr zum leitenden Ingenieur für den Abschnitt von Rabensburg bis Brunn ernannt worden. Auf diesem Streckenabschnitt errichtete Ghega gemauerte Brücken und Viadukte, die später bei der Semmeringbahn ein wesentliches Charakteristikum seiner Arbeit sein sollten.³⁰ Bereits im November 1837 gab es Probefahrten zwischen Floridsdorf und Deutsch-Wagram. Allerdings schritt auf Ghegas Streckenabschnitt der Bau der Eisenbahn, auf Grund von sehr ungünstigen Bodenverhältnissen, deutlich langsamer voran als zwischen Wien und Rabensburg. Die Thaya und die Schwarza mussten mit Brücken übersetzt werden. Eine besondere Herausforderung war der Brünner-Viadukt, der sich über 637 m erstreckte und 72 Bögen aufwies. Es handelte sich dabei um die erste bogenförmige Eisenbahnbrücke Österreichs.³¹

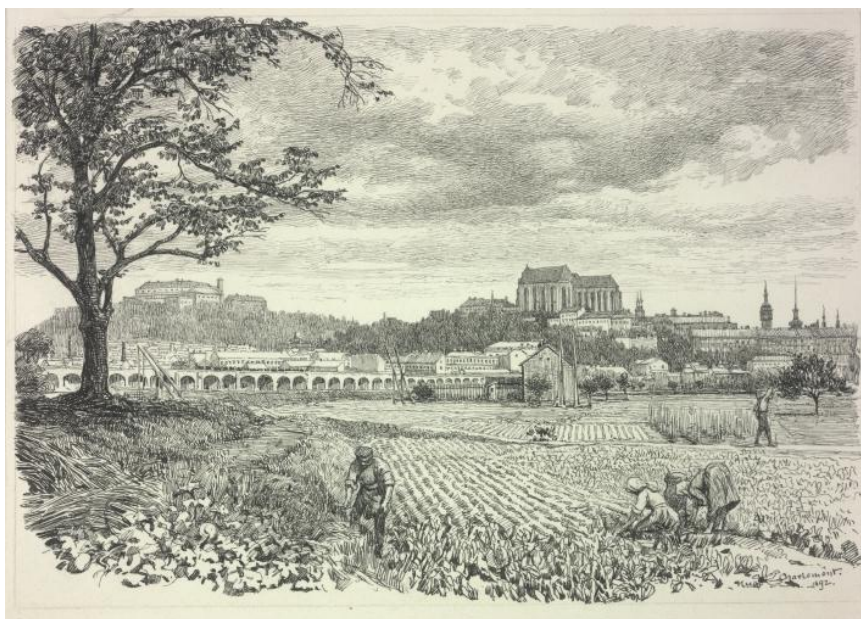


Abbildung 1: Blick auf Brunn und den Eisenbahnviadukt. www.bildarchivaustria.at

²⁸ Niel, 1960, S. 6.

²⁹ Niel, 1977, S. 13.

³⁰ Niel, 1960, S. 7.

³¹ Niel, 1977, S. 13.

Zwar konnten bereits ab 11. November des Jahres 1838 Dampflokomotiven von Raigern nach Brünn fahren, doch handelte es sich dabei nur um Probefahrten. Die Eröffnung der gesamten Strecke zwischen Wien und Brünn fand schließlich am 7. Juli 1839 statt. Weil zwischen den beiden Städten sehr enge wirtschaftliche und soziale Verflechtungen bestanden, wurde die Eröffnungsfeier zu einem gesellschaftlichen Großereignis. Der Andrang für die Jungfernfahrt war so groß, dass viele Menschen im Zug keinen Platz fanden und in Wien zurückbleiben mussten. Für die Strecke Wien – Brünn benötigte der Zug etwa viereinviertel Stunden. Auf der Rückfahrt kam es allerdings wegen einer Unachtsamkeit eines erfahrenen englischen Lokführers zu einem schweren Auffahrunfall.³²

³² Niel, 1977, S. 14f.

1.3. Carlo Ghega und der Bau der Semmeringbahn

1.3.1. Die Wien-Gloggnitzer-Eisenbahn und die Südliche Staatsbahn

Mit dem Beginn des Eisenbahnzeitalters in Österreich konnte endlich darüber nachgedacht werden, die Reichshaupt- und Residenzstadt Wien mit dem wichtigsten Adriaafen Triest mittels einer Eisenbahn zu verknüpfen. Im Jahre 1829 präsentierte Franz Xaver Riepl, Professor für Mineralogie am Polytechnischen Institut in Wien, Pläne für eine Eisenbahn von Wien nach Bochnia. Diese Bahnstrecke sollte die Salzlagerstätten in Galizien mit Wien verbinden. Nur ein Jahr später schlug er eine Verlängerung der Bahn von Wien nach Triest vor. Er erkannte dabei die wirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahn, die neue Horizonte erschließen könnte. Was die Durchquerung der Alpen anlangte, so herrschte allerdings noch weitgehend Ratlosigkeit.³³ Es soll erwähnt werden, dass Riepl vor seiner Tätigkeit am Polytechnikum Direktor einer Eisenfabrik in Witkowitz war. Die Modernisierung dieses Eisenwerkes hing wesentlich davon ab, ob es gelingen würde kostengünstig Zugriff auf andere Rohstoffe zu realisieren. Im konkreten Fall ging es um Roheisen aus der Steiermark und um Steinkohle aus Schlesien.³⁴ Riepl reiste im Jahre 1830 in Begleitung von Leopold von Wertheimstein, dem Geschäftsführer des Bankhauses Rothschild, nach England. Die beiden wollten sich dort über die Fortschritte im Eisenbahnbau informieren.³⁵

Mit dem Bau der Linie zwischen Wien und Gloggnitz wurde im April 1839 begonnen. Diese Eisenbahnlinie wurde von Matthias Schönerer, im Auftrag der privaten Wien-Raaber-Eisenbahngesellschaft, projektiert und ausgeführt. So wie Ghega schon zuvor im Auftrag der Nordbahngesellschaft bzw. später für die Staatseisenbahn, hatte auch Schönerer im Jahre 1837 eine Bildungsreise unternommen, um im Ausland das Eisenbahnwesen zu studieren und neue Erkenntnisse zu erlangen. Er besuchte dafür Belgien, England und die Vereinigten Staaten von Amerika. Bei dieser Gelegenheit bestellte er bei der amerikanischen Lokomotivfabrik „Norris“ in Philadelphia eine Lokomotive für die Wien-Gloggnitzer-Bahn.³⁶ Diese Maschine sollte den Namen

³³ Niel, 1960, S. 14.

³⁴ Rumpler, S. 252.

³⁵ Häusler, S. 61.

³⁶ Dinthobl, 2003, S. 64.

„Philadelphia“ tragen.³⁷ Noch heute erinnert die Philadelphia-Brücke in Wien-Meidling daran.

Beim Bau dieser Linie blieb Schönerer den sogenannten englischen Prinzipien treu. Diese besagten, dass es bei einer Eisenbahn keine geringeren Kurvenradien als 521 m geben sollte. Um dieses Prinzip umsetzen zu können, war es notwendig, hohe Dämme (in Wien, Mödling, Baden und vor Wiener Neustadt) bzw. tiefe Einschnitte (in Wien, Guntramsdorf, Bad Vöslau, Kottlingbrunn und Ternitz) zu errichten.³⁸ Die Bahnlinie zwischen Wien und Gloggnitz konnte am 5. Mai 1842 eröffnet werden.³⁹

Im Juni 1840 schied Ghega, nachdem sein Urlaub vom Staatsdienst nicht verlängert worden war, aus dem Dienst der Nordbahn aus und kehrte in den Staatsdienst zurück. Für zwei Jahre wirkte er nun in Tirol und Vorarlberg, ehe er vom Hofkammerpräsidenten Freiherr von Kübeck, zum Leiter der Planung der zukünftigen Staatseisenbahnen berufen wurde. Doch bevor er seine neue Stelle antreten konnte, wurde er erneut auf eine Bildungsreise geschickt. Nun sollte er über England nach Amerika reisen und die dortigen Gebirgsbahnen eingehend studieren. Im Frühjahr 1842 trat er mit dem Architekten und späteren Staatsbahninspektor Moritz Löhr seine Reise an. Ghega fertigte einen detaillierten Reisebericht an, der später publiziert wurde. Im August 1842 kehrten die beiden nach Wien zurück. Auf dieser Reise hatte Ghega die Einsicht gewonnen, dass allein dem Lokomotivbetrieb die Zukunft der Eisenbahn gehören würde.⁴⁰ Unmittelbar nach seiner Rückkehr übernahm Ghega, in seiner Abwesenheit am 23. Juli 1842 zum Inspektor der Staatsbahnen ernannt⁴¹, die Oberbauleitung der südlichen Staatsbahn von Mürzzuschlag in Richtung Graz und Triest.

Am 19. Dezember des Jahres 1841 wurde der Bau von wichtigen Eisenbahnlinien auf Staatskosten beschlossen. Bereits rund ein halbes Jahr später, nämlich am 3. August 1842, fiel die Entscheidung, eine Eisenbahn zwischen Mürzzuschlag und Graz zu errichten. Die Trasse sollte durch das Mürz- und Murtal gelegt werden, um die bereits expandierende Eisenindustrie in der Obersteiermark an das Eisenbahnnetz anzuschließen. Bereits im Herbst des Jahres 1842 konnten auf diesem Streckenabschnitt

³⁷ Häusler, S. 62.

³⁸ Dinhobl, 2003, S. 65.

³⁹ Dinhobl, 2003, S. 64.

⁴⁰ Niel, 1960, S. 7.

⁴¹ Niel, 1977, S. 24.

die Bauarbeiten aufgenommen werden.⁴² Die rund 95 km lange Bahnstrecke konnte in rund zwei Jahren fertiggestellt werden, so dass die ersten Probefahrten zwischen Mürzzuschlag und Bruck an der Mur ab dem 16. September bzw. zwischen Bruck an der Mur und Graz ab dem 3. Oktober 1844 erfolgen konnten.⁴³ Ghega ließ es sich nicht nehmen, am 21. Oktober 1844, persönlich den Eröffnungszug mit der Lokomotive „Graetz“ nach Graz zu führen.⁴⁴

Nach solchen Verdiensten wurde Ghega ein weiteres Mal befördert. Im Jahre 1848 wurde Ghega zum General-Inspektor für Staatseisenbahnbauten, im Jahre 1849 zum Sektionsrat im k.k. Ministerium für öffentliche Arbeiten ernannt und erhielt auch den Eisernen Kronenorden. Seine bedeutendste Auszeichnung erhielt Carlo Ghega allerdings mit dem Kaiserlichen Dekret am 22. Juni 1851⁴⁵, denn mit diesem Dekret wurde er in den Ritterstand erhoben.⁴⁶ 1852 wurde er zum Vorstand der Zentralkommission für Eisenbahnbauten berufen. Die Fertigstellung und die Eröffnung der Semmeringbahn stellten allerdings den Höhepunkt seines Schaffens dar.⁴⁷

Kaiser Ferdinand I. und seine Gemahlin Anna Carolina hatten am 17. August 1841 eine neu errichtete Straße über den Semmering eröffnet. Diese neue Straße stellte nun eine Verbindung zwischen der Wien-Gloggnitzer-Eisenbahn (1842) und der südlichen Staatsbahn in Mürzzuschlag (1844) her. Es wurde ein Stellwagenverkehr eingerichtet, der Reisen zwischen der Steiermark und Niederösterreich bzw. Wien erleichterte. Als im Jahr 1844 die südliche Staatsbahn bis Graz eröffnet wurde, konnten über diese neue

⁴² Dinhobl, 2003, S. 67.

⁴³ Dinhobl, 2003, S. 68.

⁴⁴ Niel, 1960, S. 8.

⁴⁵ Vgl. Dinhobl, 2003, S. 55, Niel, 1960, S. 8 bzw. Zenz, S. 52.

⁴⁶ Zitat in: Vgl. Niel, 1960, S. 8 bzw. Zenz, S. 52:

„In Anerkennung seiner langjährigen ausgezeichneten Dienstleistungen und der stets unerschütterlichen Treue und Anhänglichkeit an Unser durchlauchtigstes Kaiserhaus und den Staat, haben Wir uns bewogen gefunden, mit Unserem Allerhöchstem Handschreiben vom 1. September 1849 denselben Unseren Kaiserlich Österreichischen Orden der Eisernen Krone III. Klasse zu verleihen und über diesen Gnadenakt ein besonderes Ordensdiplom zu unterzeichnen. Da es unter die Vorrechte dieses Ordens gehört, um Erhebung in den Ritterstand anzusuchen, so haben Wir über die von ihm gestellte Bitte Uns aus kaiserlicher und königlicher Machtvollkommenheit bewogen gefunden, ihn

Dr. Carl Ghega

samt seiner ehelichen Nachkommenschaft beiderlei Geschlechts alle künftigen Zeiten in den Ritterstand Unseres österreichischen Kaiserreiches zu erheben. Gegeben und ausgefertigt mittels Unseres lieben und getreuen Ministers des Inneren Dr. Alexander Bach.

Franz Joseph I.“

⁴⁷ Niel, 1960, S. 8.

Straße über den Semmering bereits 26000 Personen und 28000 Tonnen Fracht über den Semmering transportiert werden.⁴⁸

Damit rückte der Bau einer Eisenbahn über den Semmering immer näher.

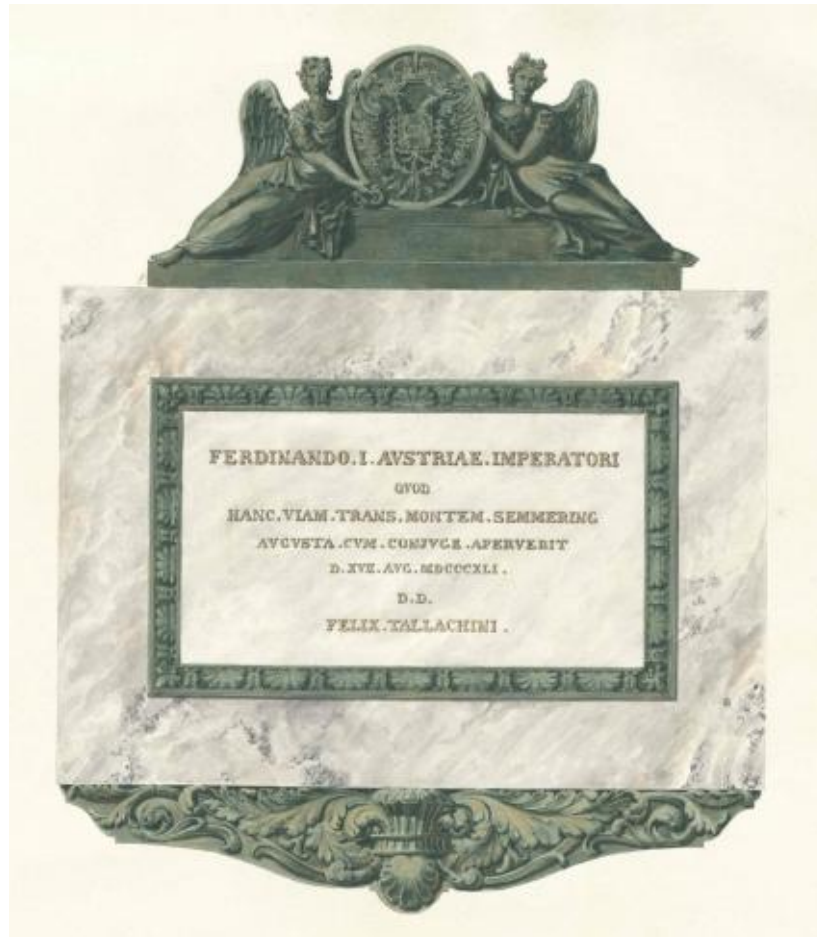


Abbildung 2: Aquarell (Entwurf?) zur Erinnerung an die Eröffnung der Straße über den Semmering 1841.
www.bildarchivaustria.at

Die Unterbrechung des Schienenweges zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag machte sich rasch bemerkbar, da der Verkehr auf der Semmeringstraße stark anwuchs. Diese Unterbrechung der Bahn verursachte große Zeitverluste und Unkosten.⁴⁹

⁴⁸ Niel, 1960, S. 13.

⁴⁹ Feiler, S. 468.

1.3.2. Der Gelehrtenstreit über die Betriebsführung

Doch wie sollte mit einer Dampfeisenbahn der Semmering überwunden werden? Konnte eine solche Bahn in einem so schwierigen Gelände überhaupt gebaut werden? Peter Roseggers Erzählung über seine erste Begegnung mit dem Dampfwagen, spiegelt in etwa die bestehenden Bedenken der Landbevölkerung, aber auch der Fachgelehrten des Eisenbahnbaus wider. Sie konnten nicht so recht daran glauben, dass eine Eisenbahn allein mittels Reibung, also eine Adhäsionsbahn, den Semmering überwinden könne. Es herrschte große Skepsis und es brach unter den Gelehrten tatsächlich ein Streit aus.⁵⁰

Ein gewisser Ingenieur namens Samuel Clegg schlug beispielsweise eine atmosphärische Eisenbahn vor. Bei diesem Prinzip lag zwischen den beiden Schienen eine Röhre, in dem ein Kolben lief, der mit dem Wagen verbunden war. Durch Unter- bzw. Überdruck sollte der Kolben und damit der Wagen in Bewegung gesetzt werden. 1842 befasste sich Carlo Ghega während eines Aufenthalts in England ausführlich mit dem Prinzip der atmosphärischen Eisenbahn und bezeichnete dieses als Missgriff. Er war sich sicher, dass die Röhre mit dem Kolben unmöglich dicht gehalten werden konnte und war überzeugt, dass aus diesem Grunde die Energieverluste zu groß wären.⁵¹ Alois von Negrelli schlug im Jahre 1842 vor, die Steigung von Gloggnitz bis zur Passhöhe des Semmerings über Spitzkehren zu überwinden. Ein Zug sollte jeweils am Anfang und am Ende eine Lokomotive haben, die den Zug abwechselnd schiebend bzw. ziehend auf den Berg schleppen sollte. Für den Massentransport war diese Art der Betriebsführung vollkommen ungeeignet, doch der Amerikaner Harry Meiggs baute nach diesem Prinzip eine Bahn über die Anden in Peru. Der deutsche Graf Westphalen hatte 1844 die Idee, die Eisenbahnwagen mit Ketten über den Berg zu ziehen, die selbst von Dampfmaschinen angetrieben werden sollten.

In der Staatsbahndirektion setzte sich allerdings allmählich die Meinung durch, dass der Semmering nur mit einer Dampfeisenbahn, einer konventionellen Lokomotiveisenbahn, überwunden werden konnte. Mittels einer durchdachten Linienführung und dem richtigen Gerät sollte diese Lösung die zweckmäßigste und billigste sein. Carlo Ghega

⁵⁰ Niel, 1960, S. 16.

⁵¹ Niel, 1977, S. 22.

hatte diesbezüglich Pläne fertiggestellt, die am 31. Jänner 1844 Francesconi vorgelegt wurden.

Bereits bei seiner Amerika-Reise (1842) hatte Ghega viele Eindrücke gesammelt und Erkenntnisse gewonnen. Er war fest davon überzeugt, dass die Zukunft der Eisenbahn der Dampflokomotive gehörte. Er vertraute diesbezüglich auch der Wissenschaft, die große und rasche technische Fortschritte machte.

Ghega skizzierte nunmehr zwei Trassenführungen für die Semmeringbahn, wobei er sich für seinen ersten Entwurf über Gloggnitz und Payerbach bis nach Eichberg entschied. Über Klamm und entlang des Adlitzgrabens bis zum Falkensteinloch sollte die Trasse geführt werden, um schließlich die Einsattelung des Semmerings zu ermöglichen. Am Sattel war ein 1400 m langer Tunnel geplant. Die Bahn sollte in der weiteren Folge entlang des Fröschnitzbaches geführt werden, um in Mürzzuschlag in die südliche Staatsbahn zu münden.⁵²

Mehrere Jahre über hatte Ghega das Gebiet analysiert, oftmals hatte er das Semmeringgebiet durchwandert, um Schluchten, Gräben, Kuppen und Wände zu studieren. Gegen Ende des Jahres 1847 waren Ghegas technische Vorarbeiten abgeschlossen.⁵³ Die Pläne Ghegas wurden von seinem Freund und Vorgesetzten Ermenegildo Francesconi begutachtet und schließlich an das Ministerium für Öffentliche Arbeiten weitergeleitet. Minister Freiherr von Baumgartner war mit Ghegas Ausführungen und dem Betriebskonzept (Dampflokomotiven) sichtlich zufrieden, so dass umgehend eine Baubewilligung (27. Juni 1848) erteilt wurde.

Auch das Militär drängte darauf, eine Schienenverbindung zwischen Wien und Lombardo-Venetien herzustellen, um rasche Truppenverlegungen durchführen zu können. Aber auch Triest, der aufstrebende Adriaafen, forderte dringend einen Anschluss an die Hauptstadt bzw. an die österreichisch-böhmischen Wirtschaftsgebiete.⁵⁴

So begannen die ersten Bauarbeiten zwischen Gloggnitz und Payerbach am 7. August bzw. zwischen Mürzzuschlag und Graatschenhammer am 28. August des Jahres 1848.⁵⁵

⁵² Niel, 1960, S. 19.

⁵³ Feiler, S. 468.

⁵⁴ Rumpler, S. 252.

⁵⁵ Feiler, S. 469.

1.3.3. Der Bau der Bahn

Das Jahr 1848 begann äußerst unruhig. Zu Jahresbeginn wurde in Mailand zu einem Streik gegen österreichische Tabakwaren aufgerufen. Es herrschte so große Unruhe, dass Radetzky am 22. Februar den Ausnahmezustand verhängen musste. In Pressburg tagte seit November des Jahres 1847 der ungarische Landtag.⁵⁶ Im Rahmen der Beratungen wurden konstitutionelle und nationale Forderungen debattiert. Am 3. März hatte Lajos Kossuth seine berühmte Rede gehalten, in der er eine ungarische Regierung und eine Verfassung forderte. Der Inhalt dieser Rede verbreitete sich natürlich auch in Österreich. Am 11. März 1848 kam es zu einer Versammlung im Prager Wenzelsbad. Hier wurden nicht nur die nationale Frage bzw. die Frage einer Verfassung besprochen, sondern es ging auch um die Unzufriedenheit der Bauern und vor allem um die soziale Frage, also insbesondere auch um die Situation der Arbeiterschaft. In Wien gab es bloß Petitionen und diese wurden am 13. März 1848 den niederösterreichischen Ständen vorgelegt. Den Wienern lag vor allem etwas daran, die Pressefreiheit zu stärken und Bewegung in die Frage einer Verfassung zu bringen. Da der 13. März ein Montag war, hatten viele Handwerker frei – „Blauer“ Montag. Die Wiener Studenten traten als Organisatoren auf und versuchten auch die Handwerker und Arbeiter in den Vorstädten zu mobilisieren. Im Innenhof des Landhauses wurden von den Demonstranten Reden gehalten. Später versuchten Demonstranten in das Landhaus einzudringen. Der Aufstand wurde allerdings von den Sicherheitskräften blutig niedergeschlagen. Einen Erfolg sicherten sich hingegen die Arbeiter in den Vorstädten, denn sie demolierten in vielen Betrieben die Maschinen und gingen kraftvoll gegen die Linienämter vor, an denen die sogenannte Verzehrungssteuer (eine Steuer auf die Einführung verschiedenster Waren) eingehoben wurde.⁵⁷ Dieser sogenannte „Maschinensturm“ hielt an den folgenden Tagen an und weitete sich auf Perchtoldsdorf, Mödling und Schwechat aus und führte zur Gründung der Nationalgarden, die für Sicherheit sorgen sollten.⁵⁸ Nach diesen Turbulenzen musste endlich nach einer Lösung für die soziale Frage gesucht werden. Durch die Zerstörungswut der Arbeiter verbesserte sich deren Lage keineswegs. Vielmehr verringerten sich dadurch die Beschäftigungsmöglichkeiten in den Fabriken. Die allgemeine Unsicherheit führte überdies zu einem Rückgang der

⁵⁶ Bruckmüller, S. 266.

⁵⁷ Bruckmüller, S. 267.

⁵⁸ Bruckmüller, S. 268.

Nachfrage. Bald war klar, dass nur dann Ruhe in der Arbeiterschaft einkehren könne, wenn dieser Beschäftigung angeboten werden konnte. Die unruhigen Massen der arbeitslosen Arbeiterschaft konzentrierten sich vor allem auf Wien. Sie konnten zunächst einigermaßen ruhig gestellt werden, indem Erdarbeiten im Prater und an der Gumpendorfer Linie organisiert wurden. Bei diesen Erdarbeiten konnten bis zu 20000 Menschen Beschäftigung finden. Doch es dauerte nicht lange und das Geld wurde knapp, so dass am 18. August 1848 eine Kürzung der Löhne der Notarbeiter verkündet werden musste. Dies trug zu einer Eskalation der Lage bei. In der sogenannten Prater-Schlacht am 23. August 1848 wurde von den Sicherheitskräften ein regelrechtes Blutbad angerichtet. In Folge dieser schweren Auseinandersetzung wurde versucht, einen Teil der Menschen außerhalb von Wien, beim Bau der Semmeringbahn einzusetzen.⁵⁹

„Auch der beschleunigte Baubeginn der Semmeringbahn ist im Zusammenhang mit der Beschäftigungsmöglichkeit für zahlreiche Menschen – erfreulicherweise weit außerhalb von Wien – zu sehen.“⁶⁰

Unter diesen Rahmenbedingungen hatte der Minister für öffentliche Arbeiten, Andreas Freiherr von Baumgartner, ein Interesse das Projekt der Semmeringbahn, das wegen Geldmangels immer wieder zurückgestellt worden war, möglichst rasch in Angriff zu nehmen, um Arbeitern Beschäftigung zu bieten.⁶¹ Die Pläne wurden genehmigt, so dass Ende Juni 1848 alle Dokumente unterzeichnet werden konnten, um mit dem Bau beginnen zu können. Plötzlich stand Ghega im öffentlichen Rampenlicht. Die bisherigen Diskussionen bezüglich der Überschienung des Semmerings wurden bis dahin nur in Gelehrtenkreisen geführt. Nun sah sich auch die Öffentlichkeit dazu berufen, ihre „Expertise“ kundzutun. Der Österreichische Ingenieurs- und Architektenverein sah sich veranlasst, vor einem Dampfeisenbahnbetrieb am Semmering eindringlich zu warnen. Trotzdem wurde an dem Projekt Ghegas nicht mehr gerüttelt. Er hatte nunmehr die technische Oberleitung des Projektes inne und richtete sich in Schottwien ein Büro ein. Außerdem wurde Ghega im August 1848 zum Generalinspektor der Staatseisenbahnen ernannt und war damit im Wesentlichen für den gesamten Ausbau der Staatseisenbahnen in der Monarchie verantwortlich.

Doch zunächst begann der Bau der Eisenbahn nur zögerlich. Das Baulos für die Strecke von Gloggnitz nach Payerbach übernahm die Wiener Firma Hablitschek. Dieses

⁵⁹ Rumpler, S. 285.

⁶⁰ Bruckmüller, S. 273.

⁶¹ Pap, II, S. 121.

Unternehmen hatte sich verpflichtet, ständig 5000 Arbeiter zu beschäftigen, während die öffentliche Hand wöchentlich den Lohn der Arbeiter anwies. Allerdings waren zunächst in der Region nicht ausreichend viele Wohnunterkünfte vorhanden. Daher mussten die Arbeiter täglich von Wien an den Semmering und wieder zurück nach Wien gebracht werden. Die Bewältigung dieser Sonderzüge stellte eine große logistische Herausforderung dar, war sehr zeitaufwändig und mitunter auch gefährlich.⁶² Der Vertrag mit Hablitschek wurde am 5. August 1848 abgeschlossen und bereits am 7. August begannen bei Payerbach die Bauarbeiten.⁶³ Bereits wenige Wochen später begannen auch auf der steirischen Seite der Semmeringbahn die Arbeiten, denn bereits am 4. September waren etwa 270 Arbeiter auf der Baustelle eingetroffen. Als in diesem Bereich ein Toter zu beklagen war, wurde im Sterbebuch vermerkt, dass es sich um einen Arbeiter aus der Wiener Truppe handelte. Weil nicht angenommen werden kann, dass auch diese Arbeiter täglich zwischen Wien und der Baustelle pendelten, ist es sehr wahrscheinlich, dass jene vor Ort eine Unterkunft fanden. Grundsätzlich sollte jeder Unternehmer für die Unterbringung seiner Arbeiter sorgen, doch viel wahrscheinlicher war, dass sich zunächst jeder Arbeiter selbst eine Bleibe suchen musste.⁶⁴ Weil im Herbst die Revolution in Wien wieder aufflammte, hinterließ dies auch Spuren bei den Bauarbeiten am Semmering. Ghega hatte alle Hände voll zu tun und sah persönlich nach dem Rechten: Er kümmerte sich um die Baustellen, er beobachtete die Arbeiterzüge und er intervenierte im Ministerium, wenn die Löhne nicht rechtzeitig übermittelt wurden.

Die Lage verbesserte sich erst im Frühjahr 1849, als der neue Kaiser, Franz Joseph, die Baubewilligung am 1. März 1849 bestätigte.

Nun wurde die gesamte zu bauende Strecke in 14 Baulose eingeteilt, ausgeschrieben und an verschiedene Baufirmen vergeben. Die Vergabe der einzelnen Baulose an verschiedene Unternehmen ermöglichte es, dass unabhängig voneinander gearbeitet werden konnte und dass die Arbeiten rasch fortschritten. Besondere Probleme machte vor allem der Haupttunnel der Semmeringbahn, der 1400 m lang werden sollte. Der Gebirgsdruck und der Wassereintritt bereiteten den Ingenieuren größere Sorgen. Noch dazu sollte bedacht werden, dass den damaligen Arbeitern keinerlei moderne Maschinen, wie sie heute Verwendung finden, zur Verfügung standen.

⁶² Niel, 1977, S. 29f.

⁶³ Pap, II, S. 121.

⁶⁴ Pap, II, S. 123.

Gesteinsbohrmaschinen gab es ebenso wenig wie Dynamit. Gesprengt wurde damals noch mit Schwarzpulver. Da man auch nicht im Stande war die Tunnelwände vollkommen abzudichten, bereitete das eindringende Wasser in späteren Jahren, vor allem im Winter, große Probleme. Im Winter kam es regelmäßig zu starken Vereisungen der inneren Tunnelwand, die nicht wirklich behoben werden konnten.⁶⁵

Als eben die Arbeiten in vollem Umfang anliefen, war es nicht mehr möglich, die Arbeiter morgens und abends mit der Bahn von Wien zur Baustelle zu befördern und dann wieder zurückzubringen. Es entstanden daher überall Barackenlager, in denen die Bauarbeiter wohnten.⁶⁶ Besonders begeistert dürfte die einheimische Bevölkerung über den Zuzug der Arbeiter aus Wien nicht gewesen sein. In der Pfarrchronik findet sich u.a. folgender Eintrag:

„...Dieses ganz entsittlichte, in mehr thierischem Genusse versunkene, von Religion nicht eine Spur zeigende Gesindel herrschte nun mit einer solchen Arroganz und mit einer solchen Brutalität, dass von einer Sicherheit des Lebens und des Eigenthums keine Rede mehr seyn konnte.“⁶⁷

Für jene Arbeiter, die Hilfsarbeiten verrichteten und ohne Familie angereist waren, wurden allmählich Arbeiterbaracken errichtet, in denen drei- bis vierhundert Personen Unterkunft beziehen konnten. Diese Baracken wurden meist zweistöckig errichtet. Da leichtere Arbeiten beim Bau der Semmeringbahn von Frauen erledigt wurden, fanden diese, von den Männern getrennt, meist am Dachboden ihre Schlafstätten.⁶⁸ Die Facharbeiter, Maurer, Zimmerleute, Steinarbeiter, Deichgräber, Bergleute, etc. kamen oft von weit her und hatten auch ihre Familie mit im Gepäck. Daher errichteten die Facharbeiter entlang der Baustelle oftmals Einzelhütten für die ganze Familie.⁶⁹ Interessant ist dabei, dass es in den Jahren 1851 bis 1853 in der eigens für die Arbeiter erbauten Marien-Kapelle zu insgesamt 76 Trauungen kam. Allerdings fanden diese nur zwischen Bahnarbeitern statt, kein einziges Mal kam es zu einer Trauung eines Bahnarbeiters mit einer ortsansässigen Person. Dies ist ein Indiz dafür, dass auch über das Jahr 1848 hinaus, als die unruhigen Wiener Arbeiter herbeigeschafft worden waren, eine tiefe Kluft zwischen den Fremden und den Einheimischen bestehen blieb.⁷⁰

⁶⁵ Niel, 1960, S. 25.

⁶⁶ Niel, 1977, S. 32.

⁶⁷ Zitat in: Pap, II, S. 122.

⁶⁸ Pap, II, S. 126.

⁶⁹ Pap, II, S. 125.

⁷⁰ Pap, II, S. 128.

Dieses rege Treiben schlug sich natürlich in der regionalen Wirtschaft nieder.

Der Bau der Semmeringbahn hatte also auf die umliegenden Ortschaften bedeutende Auswirkungen. Aus vielen Teilen der Monarchie strömten plötzlich Menschen, Arbeiter, Handwerker und Ingenieure in das Semmeringgebiet, um am Bau der Eisenbahn mitzuarbeiten. Mit diesen Menschen floss auch viel Geld in die Region, denn die Arbeiter gaben den verdienten Lohn in der Region aus. Wirte und Lastfuhrwerker konnten kaum über zu geringe Auslastung klagen, sie machten ein gutes Geschäft.⁷¹



Abbildung 3: Bauplatz in der Kalten Rinne. www.bildarchivaustria.at

⁷¹ Niel, 1960, S. 14.

1.3.4. Todesfälle beim Bau der Semmeringbahn – Arbeiterschicksale

„Wer in früher Zeit – heutzutage ist der Eindruck nicht mehr so gewaltig – die Bahn über den Semmering, die sich längs gähnender Abgründe und schroffer Felswände emporwindet, zum ersten Male befahren hat, der wird, wenn der Zug über schwindelerregende Viadukte donnerte oder plötzlich mit schrillum Pfeifen in die Nacht endlos scheinender Tunnels hineinbrauste, jene mit erhabenem Grauen gemischte Bewunderung empfunden haben, die uns stets überkommt, wenn wir etwas, das wir bisher für unmöglich gehalten, verwirklicht vor uns sehen. Und wenn dann die gekoppelte Wagenreihe, allmählich ebenen Boden erreichend, wieder gefahrlos zwischen lachenden Triften forteilte, dann wird er sich voll Stolz, der Sohn eines Jahrhunderts zu sein, das solche Wunderwerke hervorbringt, in seinen Sitz zurückgelehnt und sich mit halb geschlossenen Augen hinüber geträumt haben in die Errungenschaften der Zukunft, welche in der Eröffnung des Suezkanals und dem Durchstich des Mont Cenis noch immer nicht ihre kühnste Betätigung gefunden haben. An eines aber, das kann man zuversichtlich annehmen, werden die wenigsten gedacht haben: an die Tausende und Abertausende von Menschen, welche im Schweiß ihres Angesichtes, allen Fährlichkeiten preisgegeben, Felsen gesprengt, Steinblöcke gewälzt, Abgründe überbrückt und so recht eigentlich jene Verkehrsstraße geschaffen, auf welcher man, fast so rasch wie der Gedanke, aus der unruhvollen, staubdurchwirbelten Hauptstadt am Ufer der Donau an den Strand der blauen Adria versetzt werden kann.“⁷²



Abbildung 4: Josef Luitpold, Die große Strecke. Semmering Sommer 1850. www.bildarchivaustria.at

⁷² Saar, S. 3.

Bis zu 20000 Menschen arbeiteten auf der Baustelle der Semmeringbahn. Es handelte sich dabei um Ingenieure und Baumeister, aber auch um Bergknappen, Maurer, Steinmetze, Zimmerleute, etc. Die größte Gruppe unter den Arbeitskräften waren allerdings die Hilfsarbeiter, also die sogenannten Tagelöhner. Die Arbeitskräfte kamen aus allen Teilen der Monarchie an den Semmering, um an diesem Großprojekt mitzuarbeiten. Die meisten von ihnen stammten aus Italien, Kroatien und Böhmen.⁷³

Bereits wenige Tage nach dem Beginn der Bauarbeiten ereigneten sich die ersten Arbeitsunfälle. Am 26. August 1848 starb beispielsweise ein Arbeiter an einer Rückenmarkerschütterung. Ein schwerwiegender Nachteil der Arbeiter war, dass sie meist aus einem Gewerbe- bzw. Industriebetrieb kamen und keinerlei Erfahrung mit Arbeiten auf einer Baustelle hatten.⁷⁴ Zwei größere Arbeitsunfälle ereigneten sich dennoch. Der erste Arbeitsunfall passierte am 27. Oktober 1850, als sich ein Felsblock aus einer Wand löste. Rund 14 Arbeiter wurden von dem Felsblock getroffen und stürzten mit ihm in die Tiefe. Bei diesem Unglück konnte allerdings Fremdverschulden ausgeschlossen werden. Im Jahr darauf, 1851, kam es bei einer Sprengung zu einem tragischen Unglück. Bei Sprengungen am Klammtunnel stürzte ein Teil des Tunnels ein, wodurch zwei Arbeiter verschüttet wurden. Einer der beiden konnte nur noch tot geborgen werden.⁷⁵ Insgesamt dürften nur rund 89 Personen Opfer von Unfällen geworden sein.⁷⁶ Ein wirklich schweres Los hatten all jene, die wegen einer schweren bzw. länger anhaltenden Verletzung nicht mehr arbeiten konnten. Diese Leute wurden kurzerhand auf die Straße gesetzt. Wenn ein Arbeiter einen tödlichen Arbeitsunfall erlitt, dann musste sein Arbeitgeber für das Begräbnis aufkommen und eine kleine Entschädigung an die Familie bezahlen.⁷⁷

Weitaus mehr Bedeutung als Arbeitsunfälle hatte die Verbreitung von Krankheiten. Sowohl die Cholera als auch der Typhus wüteten am Semmering. Gegen diese gefährlichen Seuchen gab es selbstverständlich noch keine Medikamente und sie führten daher zu zahlreichen Todesfällen. Zu berücksichtigen sind auch die hygienischen Zustände, die in den Barackenlagern geherrscht haben müssen. In Schottwien, bei der Kalten Rinne und am Weberkogel befanden sich Notspitäler, die allerdings, auf Grund

⁷³ Allmann, S. 504.

⁷⁴ Pap, II, S. 124.

⁷⁵ Niel, 1977, S. 43.

⁷⁶ Pap, II, S. 132.

⁷⁷ Pap, II, S. 129.

der hohen Anzahl der Erkrankten, nicht alle Kranken aufnehmen bzw. versorgen konnten.⁷⁸ Reguläre Sanitätseinrichtungen der Unternehmer bestanden, neben den Notspitälern, in Gloggnitz, Schlöglmühl, am Eichberg, in Schottwien, in der Kalten Rinne, auf dem Wolfsbergkogel, in Jauern und in Mürzzuschlag. Diese Spitäler konnten allerdings im Gegensatz zu den Wohnbaracken ordentlich gelüftet und beheizt werden. Die Spitäler selbst waren in zwei Abteilungen geteilt: Unfälle und innere Krankheiten.⁷⁹ Neben den Seuchen und den miserablen hygienischen Standards in den Barackensiedlungen, müssen auch der Mangel an frischen Lebensmitteln, der mangelnde Schutz der Arbeiter vor Emissionen und die mangelhafte medizinische Versorgung berücksichtigt werden.⁸⁰ In der Pfarre Klamm beispielsweise wurden pro Jahr etwa 15 bis 20 Todesfälle registriert. In den Jahren 1850 bis 1852 wurden insgesamt etwa 763 Sterbefälle vermerkt. Es kam daher auch vor, dass Arbeiter vor den Seuchen flüchteten.⁸¹

Neben Arbeitsunfällen und Seuchen gab es noch eine Menge anderer Missstände. Zahlreiche am Bau der Semmeringbahn beteiligte Firmen bezahlten die Löhne nur teilweise bzw. unregelmäßig aus. Es kam sogar dazu, dass manche Firmen überhaupt keine Löhne ausbezahlten, sondern Gutscheine für Lebensmittel ausgaben. Neben den knappen Löhnen und der mangelhaften Ernährung waren auch die Behausungen der Arbeiter alles andere als angemessen. Zu jener Zeit wurden in einem Reiseführer die Arbeiterunterkünfte als Großbaracken bezeichnet, wobei ohnehin zahlreiche Arbeiter in Höhlen und Erdlöchern schliefen.⁸²

⁷⁸ Niel, 1977, S. 43.

⁷⁹ Pap, II, S. 129.

⁸⁰ Pap, II, S. 130.

⁸¹ Niel, 1977, S. 43.

⁸² Allmann, S. 504.

1.3.5. Geistliche Unterstützung für die Arbeiter

Von vielen Arbeitern wurde auch eine seelsorgliche Betreuung in Anspruch genommen. Die Pfarren der Region hatten seit Beginn der Bauarbeiten nicht mehr nur ihre Schäfchen zu betreuen, sondern auch all jene Arbeiter, die an Gott glaubten. Dazu kam, dass viele ohne geistlichen Beistand starben. Von diesem Umstand soll sogar die Mutter des Kaisers Franz Joseph, Erzherzogin Sophie, erfahren haben und regte den Bau eines Kirchleins an. Es wurde eine sogenannte Curatie, also eine Seelsorgestation, gegründet bzw. errichtet. Als am besten geeignete Stelle schlug Carlo Ghega die Kalte Rinne vor. Außerdem regte Ghega an, dass ein Geistlicher gefunden werden müsse, der neben deutsch sowohl tschechisch als auch italienisch spreche.⁸³ Mit der Umsetzung wurde der damalige Erzbischof von Wien, Eduard Milde, beauftragt. Dieser bestellte den Wiener Neustädter Kooperator Johann Sedlak zum Seelsorger am Semmering. Auf Kosten der staatlichen Eisenbahnverwaltung wurde die Kapelle errichtet, die den Namen „Marien-Kapelle am Semmering“ erhielt und am 13. Juli 1851 feierlich eingeweiht wurde. An diesem großen und feierlichen Ereignis nahmen zahlreiche Bahnarbeiter teil. Neben den geistlichen Aufgaben kam eine bedeutende soziale Arbeit hinzu. Da viele der Arbeiter ihre Familie mitgebracht hatten, gab es sehr viele Kinder, die unterrichtet werden mussten. Der Kurat der Marien-Kapelle, Johann Sedlak, setzte sich dafür ein, dass ein geeigneter Mann als Mesner angestellt wurde, der auch die Unterrichtstätigkeit übernahm. Der Lehrer beherrschte die zuvor erwähnten Sprachen. Insgesamt dürften an die 5000 Pfarrkinder zu betreuen gewesen sein.⁸⁴

Sedlak lag allerdings nicht nur die Betreuung der Kinder am Herzen. Während seiner Zeit als Pfarrer am Semmering traute er nicht weniger als 102 Paare, die allesamt der Arbeiterschaft angehörten.⁸⁵

Ein weiteres Betätigungsfeld des geistlichen Personals war die Krankenpflege. Als im Jahr 1850 die Cholera groß aufflammte, wurden über Vermittlung des Wiener Erzbischofs Milde, vier Barmherzige Schwestern vom Mutterhaus Wien Gumpendorf an den Semmering entsandt, um das Pflegepersonal zu unterstützen. Wie dramatisch die

⁸³ Pap, II, S. 127.

⁸⁴ Pap, II, S. 128.

⁸⁵ Allmann, S. 505.

Lage war, lässt ein Bericht des provisorischen Dechants von Payerbach, Michael Rosenau, vom 16. August 1850, erahnen:

„In der Umgebung von Klamm fängt die Cholera an unter den dortigen Arbeitern furchtbar um sich zu greifen, und es sind bereits täglich so viele Leichen, dass sie der dortige Friedhof, der an sich schon für die einheimische Bevölkerung zu klein ist, in einigen Tagen nicht mehr aufnehmen kann. Es ist daher schnell ein eigener Notfriedhof errichtet und mit einem Zaun umgeben worden.“⁸⁶

Von der Seuche blieb auch das Spitalpersonal nicht verschont. Ärzte und auch Krankenschwestern starben an der Seuche. Bereits für den 8. September 1850 ist im Sterberegister der Pfarre Maria Schutz, der Tod der Schwester Peregrina, Profess des Ordens der Barmherzigen Schwestern in Gumpendorf bei Wien, vermerkt worden.⁸⁷

Den vielen Opfern des Bahnbaus über den Semmering wird in der öffentlichen Diskussion nur wenig Platz gewidmet. Die große technische Meisterleistung der Überschienung des Semmering lässt denjenigen, die ihr Leben dafür lassen mussten, wohl keinen Raum. Die heldenhafte Leistung lässt sich scheinbar mit der Schattenseite des Großprojektes nicht in Einklang bringen. Ein Denkmal für die Opfer des Baus der Semmeringbahn kam nicht über das Planungsstadium hinaus. Allerdings findet alljährlich zu Allerseelen am Semmeringer Pestfriedhof eine Kranzniederlegung statt.⁸⁸

⁸⁶ Zitat in: Pap, II, S. 131.

⁸⁷ Pap, II, S. 131.

⁸⁸ Allmann, S. 506.

1.3.6. Die Semmering-Gebirgslokomotive

Während der Bau der Semmeringbahn voranschritt, war noch keine Einigung über den Lokomotivtyp gefallen. Für Ghega stand zwar fest, dass es sich um eine Reibungsbahn handeln müsse, die Steigungen von 25‰ bewältigen könne. So wurde eine Idee der „Stuttgarter Eisenbahn-Zeitung“ aufgegriffen, einen Wettbewerb auszuschreiben. Eine Konkurrenz sei die beste Möglichkeit eine brauchbare und den Anforderungen entsprechende Lokomotive zu finden. Diese Idee wurde von Ghega und der Regierung aufgegriffen, so dass es tatsächlich zu einer Preis-Ausschreibung kam.⁸⁹ Im März 1850 schrieb der zuständige Minister Freiherr von Bruck einen solchen Wettbewerb aus.⁹⁰ Die Lokomotiven sollten bis spätestens 31. Mai 1851 geliefert werden, denn bereits am 1. Juni sollten die ersten Probefahrten auf der Semmeringstrecke durchgeführt werden. Ghega war allerdings bereits sehr ungeduldig und wollte diese Veranstaltung nicht abwarten. Aus diesem Grunde unternahm er bereits vor den offiziellen Fahrten der zum Wettbewerb aufgegebenen Lokomotiven, eine Probefahrt mit der Lokomotive „Save“, die auf der Trasse der südlichen Staatseisenbahn eingesetzt war. Ein weiterer Grund für die Probefahrt mit der „Save“ dürfte gewesen sein, dass Ghega zeigen wollte, dass auch herkömmliche Lokomotiven die Steigungen am Semmering bewältigen könnten.⁹¹ Diese Probefahrten mit der „Save“ fanden zwischen dem 12. und dem 29. Juli 1851⁹² statt, wobei die Strecke zwischen Payerbach und Küb befahren wurde. Die Distanz zwischen diesen beiden Stationen betrug rund 2700 m. Bei diesen Probefahrten wurden Fahrten ohne und mit Anhängelasten bestritten.

Keine der Konkurrenzlokomotiven traf pünktlich ein, daher verzögerten sich die Probefahrten bis zum 31. Juli 1851. Insgesamt wurden vier Maschinen geliefert:

1. Die Maschinenfabrik Maffei in München lieferte die „Bavaria“
2. Die Maschinenfabrik Günther in Wiener Neustadt lieferte die „Wiener Neustadt“
3. Cockerill in Belgien lieferte die „Seraing“

⁸⁹ Niel, 1977, S. 45.

⁹⁰ Dinhobl, 2003, S. 114.

⁹¹ Niel, 1960, S. 28.

⁹² Vgl. Dinhobl, 2003, S. 117. bzw. S. 55 bzw. Feiler, S. 470.

4. Und die Lokomotivfabrik der Wien-Gloggnitzer-Eisenbahn in Wien lieferte die „Vindobona“.

Eine von der Regierung zusammengestellte Fachkommission prüfte nun die vier Lokomotiven eingehend. Geprüft wurden dabei die Erfüllung der technischen Anforderungen, die Hauptdimensionen, der Achsdruck, die Radabstände, die Sicherheitsvorrichtungen, etc.⁹³ Da bezüglich des Achsdrucks die Vindobona nicht den Anforderungen entsprach, wurde diese Maschine kurzfristig umgebaut.⁹⁴ Außerdem sollte auch der Lauf und das Verhalten der Lokomotive bei einer Bergfahrt erkundet werden. Den Höhepunkt stellte eine Fahrt dar, bei der die Maschinen eine Steigung von 25‰ mit einer Last von 140 Tonnen bewältigen mussten und das bei einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von etwa 11,4 km/h. Die Probefahrten fanden auf dem bereits fertiggestellten Streckenabschnitt zwischen Payerbach und Eichberg statt, der wegen seiner starken Neigung und der engen Kurven zu den schwierigsten Abschnitten der Semmeringbahn zählt.⁹⁵

Alle vier Maschinen erfüllten die an sie gestellten Anforderungen bzw. übertrafen diese – die eine mehr, die andere weniger. Für die Zuerkennung eines Preises mussten die Maschinen allerdings 20 Fahrten absolvieren und mindestens 12 mussten zufriedenstellend verlaufen. Daher mussten die Lokomotiven ab dem 13. August 1851 zeigen, was in ihnen steckte.⁹⁶ Am 21. September wurden die Testfahrten abgeschlossen und die Kommission zog sich nach Wien zurück, um einen abschließenden Bericht anzufertigen. Dieser bildete die Grundlage für die Zuerkennung der Preisgelder.⁹⁷ Schließlich erhielt die „Bavaria“ den ersten Preis, die „Wiener Neustadt“ erhielt den zweiten, die „Seraing“ den dritten und die „Vindobona“ den vierten. Alle vier Maschinen erfüllten die an sie gerichteten Anforderungen, alle vier Lokomotiven wurden angekauft, doch keine der Lokomotiven galt als Vorbild für die eigentliche Semmering-Lokomotive. Die „Vindobona“, die eigentlich zu leicht war und beinahe ohne Preis ausgegangen wäre, wurde für wenige Jahre, bis 1860, in Dienst gestellt, während die anderen drei Maschinen verschrottet wurden.⁹⁸ Auch wenn drei der vier Konkurrenzlokomotiven nie zum Regeleinsatz kamen, sondern umgehend

⁹³ Niel, 1960, S. 29.

⁹⁴ Dinhobl, 2003, S. 124.

⁹⁵ Dinhobl, 2003, S. 124.

⁹⁶ Dinhobl, 2003, S. 124.

⁹⁷ Dinhobl, 2003, S. 126f.

⁹⁸ Niel, 1960, S. 30.

verschrottet wurden, galt der international ausgeschriebene Wettbewerb als Erfolg, denn als Ergebnis ist schließlich die Gebirgslokomotive „System Engerth“ hervorgegangen.⁹⁹

Wilhelm Freiherr von Engerth erhielt nun den Auftrag eine Gebirgslokomotive für den Semmering zu entwerfen. Engerth wurde am 26. Mai 1814 in Preußisch-Schlesien (heute in Polen) geboren. In Lemberg (Galizien) besuchte Engerth die Volksschule sowie die Realschule, die er im Juli 1830 abschloss. In Lemberg machte Engerth eine Maurerlehre, die er 1833 als Geselle beendete.¹⁰⁰ 1834 begann er ein mathematisch-physikalisches Studium am Wiener Polytechnikum. Bereits am 1. Oktober 1840 trat er eine Assistenten-Stelle am Polytechnikum an, ehe er 1844 nach Graz ans Joanneum gerufen wurde. Dort arbeitete er bis zum Jahr 1850, ehe er von Handelsminister Bruck zum Leiter der Abteilung für Eisenbahnbetriebs-Mechanik ernannt wurde.¹⁰¹

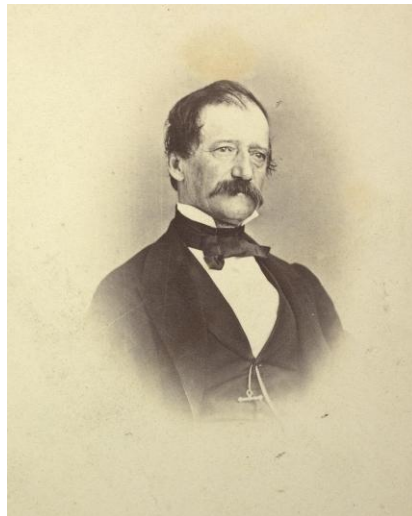


Abbildung 5: Freiherr Wilhelm von Engerth. www.bildarchivaustria.at

Die vier Lokomotiven hatten natürlich nicht nur Schwächen und so war es Engerths Aufgabe, eine Lokomotive zu konstruieren, die alle Stärken in sich vereinigte und alle Schwächen hinter sich ließ. Die Pläne der Lokomotiven sollten bestmöglich aufeinander

⁹⁹ Niel, 1960, S. 32.

¹⁰⁰ Enderle, S. 57.

¹⁰¹ Enderle, S. 58f.

abgestimmt werden. Bereits im Jahre 1852 wurde der Auftrag für den Bau von insgesamt 26 Lokomotiven vergeben. Da die österreichischen Lokomotivfabriken voll ausgelastet waren, erhielt Societé Cockerill in Seraing per Vertrag vom 23. Oktober 1852 den Auftrag, insgesamt sechzehn Maschinen zu liefern, während die württembergische Lokomotivfabrik Kessler per Vertrag vom 7. April 1852 beauftragt wurde, zehn Lokomotiven zu liefern.¹⁰² Bei den ersten beiden gelieferten Lokomotiven handelte es sich um die „Kapellen“ (von Kessler) und die „Grüenschacher“ (von Cockerill). Die Maschinen wurden am 7. November 1853 nach Payerbach geliefert und absolvierten Probefahrten, welche ab dem 18. November 1853 zur vollsten Zufriedenheit durchgeführt wurden. Am 30. November fand die erste Belastungsprobefahrt zwischen Payerbach und Mürzzuschlag statt, wobei eine Gesamtlast von 136 Tonnen mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 14 km/h bewältigt wurde. Die maximale Anhängelast von 224 t wurde bei späteren Belastungsprobefahrten erreicht. Bis zur Mitte des nächsten Jahres konnten alle bestellten Maschinen geliefert werden. Zwischen 1855 und 1857 wurden weitere 42 Lokomotiven dieses Typs angekauft.¹⁰³



Abbildung 6: Engerth-Lokomotive. www.bildarchivaustria.at

Bereits wenige Jahre später, zwischen 1861 und 1865 erfolgten die ersten Umbauten der Maschinen, da sich einige kleine Kinderkrankheiten herauskristallisiert hatten, die unbedingt behoben werden mussten. Nach den Umbauten erwiesen sich die Maschinen

¹⁰² Dinhl, 2003, S. 128f.

¹⁰³ Dinhl, 2003, S. 129.

als recht zuverlässig, so dass sie im Regelbetrieb Lasten von bis zu 180 t über den Semmering schleppten.¹⁰⁴ Die Engerth-Lokomotiven befanden sich über einige Jahrzehnte hin im Regelbetrieb. Wegen der fortschreitenden Technik konnten allmählich leistungsfähigere Lokomotiven gebaut werden, so dass ab dem Jahr 1897 damit begonnen wurde, die alten Engerth-Maschinen sukzessive auszumustern. Die letzte Maschine dieser Bauart versah allerdings bis ins Jahr 1929 ihren Dienst, ehe sie ausgemustert wurde.¹⁰⁵

¹⁰⁴ Dinhobl, 2003, S. 131.

¹⁰⁵ Dinhobl, 2003, S. 132.

1.3.7. Eröffnung und Betrieb der Semmeringbahn

Am 12. Oktober 1853 konnte die letzte Gleislücke in der Nähe der Kalten Rinne geschlossen werden, so dass die Bauarbeiten an der Semmeringbahn mehr oder weniger abgeschlossen waren.¹⁰⁶ Die Gesamtlänge der Semmeringbahn beträgt etwa 41 km. Während die Südrampe von Mürzzuschlag nach Semmering einen Höhenunterschied von 216 m und eine Länge von 13 km aufweist, wird auf der Nordrampe ein Höhenunterschied von 457 m überwunden und das bei einer Länge von 28 km. Beim Bau der Semmeringbahn wurden insgesamt 16 Viadukte angelegt, wobei der Viadukt über das Schwarzatal der längste (228 m) und der Viadukt über die Kalte Rinne der höchste (46 m) ist. Die Anzahl der Tunnels beträgt 15, wobei der Semmeringtunnel mit 1430 m der längste ist und in seiner Mitte den höchsten Punkt erreicht (858 m).¹⁰⁷

Ghega und seine Mitarbeiter hatten nun die Möglichkeit die Strecke kennenzulernen und zu befahren. Für den 23. bzw. 24. Oktober 1853 waren offizielle Probefahrten auf der ganzen Strecken zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag anberaumt worden. Für diese erste Fahrt hatte er eine gewöhnliche Dampflokomotive der südlichen Staatsbahn, so wie er im Jahre 1851 die „Save“ zu Probefahrten herangezogen hatte, die „Lavant“ ausgewählt, um der Öffentlichkeit und vor allem seinen Kritikern zu zeigen, dass ein Lokomotivbetrieb auf der Semmeringstrecke problemlos sei und es keiner speziellen Gebirgslokomotiven bedürfe. Die beiden Probefahrten konnten tatsächlich reibungslos stattfinden und die Lokomotive führte die Festgäste sicher über den Berg.¹⁰⁸

Die Nachricht von der Fertigstellung der Semmeringbahn wurde natürlich auch von der Presse aufgenommen. Die in der Vergangenheit eher zurückhaltenden bzw. ablehnenden Kommentare waren nun verschwunden. Stattdessen wurde die Überquerung des Semmerings mittels Dampfzügen bejubelt.

Am 12. April 1854 hatte Ghega einen ganz besonderen Gast zu begrüßen. Kaiser Franz Joseph weilte nämlich auf einem Jagdausflug in Mürzsteg und packte die Gelegenheit am Schopfe, um die neue Semmeringeisenbahn kennenzulernen. Der Kaiser ließ sich bei dieser seiner ersten Fahrt, die neue Bahnstrecke von Ghega persönlich erläutern und

¹⁰⁶ Feiler, S. 471.

¹⁰⁷ Niel, 1960, S. 33.

¹⁰⁸ Niel, 1977, S. 51.

zeigen.¹⁰⁹ Am 16. und 17. Mai 1854 besichtigte Kaiser Franz Joseph nochmals die Semmeringstrecke, diesmal war er allerdings in Begleitung seiner Frau Elisabeth.

In dieser Zeit gab es auf der Semmeringbahn bereits einen regen Güterverkehr. Es handelte sich dabei vorwiegend um Materialzüge für die Semmeringbahn, denn im Frühjahr 1854 wurde nun auch das zweite Gleis verlegt.¹¹⁰

Im Mai des Jahres 1854 rollten die Güterzüge erstmals zwischen Wien und Laibach durchgehend, während der erste planmäßige Personenzug am 17. Juli 1854 den Semmering überquerte. Die Eröffnung der Semmeringbahn wurde dennoch nicht zu einem großen Fest, denn dieses Teilstück wurde nur als Puzzlestein der Linie von Wien nach Triest angesehen und sollte erst bei einem durchgehenden Betrieb zwischen der Hauptstadt und dem Adriaafen feierlich eröffnet werden.

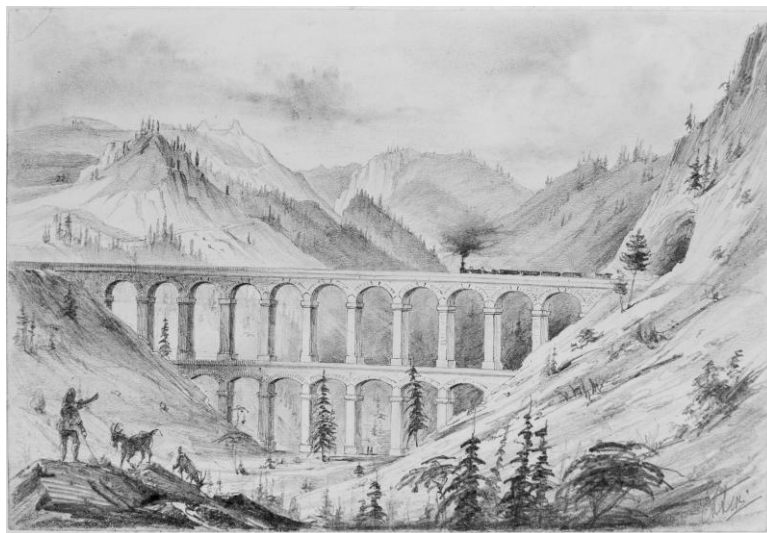


Abbildung 7: Viadukt über die Kalte Rinne. www.bildarchivaustria.at

Die Mannschaft eines Zuges bestand übrigens nicht nur aus dem Lokomotivführer, dem Heizer und dem Zugsführer, sondern es fuhren auch sogenannte Kondukteure mit. Diese überprüften nicht nur die Fahrscheine auf ihre Gültigkeit, sondern zu ihren Aufgaben zählte auch die Überprüfung der Wagen, im Besonderen der Räder und Achslager.

¹⁰⁹ Niel, 1960, S. 33.

¹¹⁰ Niel, 1960, S. 34.

Außerdem gab es noch Bremser, welche bei Bedarf die Handbremse der Wagen bedienen bzw. beim Gleiten der Räder händisch Sand streuen mussten.¹¹¹

Neben dem Personal, das direkt auf den Zügen arbeitete, gab es auf der Semmeringbahn sogenannte Bahnwächter, deren Häuser, die Bahnwächterhäuser, heute unter Denkmalschutz stehen und Bestandteil der Kernzone des UNESCO Weltkulturerbes Semmering-Eisenbahn sind. Die Bahnwärterhäuser entlang der Bergstrecke wurden bereits mit der Eisenbahn geplant. Zwischen dem Oktober 1849 und dem August 1852 fanden einige offizielle Begehungen statt, um die Position der Wächterhäuser festzulegen. Nach Begehungen am 14. Juli und am 4. August 1852 wurde ein Verzeichnis über die Wächterhäuser und Stationen auf der Semmeringbahn verfasst. Darin sind insgesamt 53 Wächterhäuser aufgelistet. Außerdem wurden die Aufnahmegebäude am Bahnhof Semmering und am Bahnhof Steinhaus im Stil der Wächterhäuser errichtet. Daraus ergibt sich eine Gesamtanzahl von 55 Wächterhäusern.¹¹² Carlo Ghega hatte in seinem „Malerischen Atlas der Eisenbahn über den Semmering“ noch von 57 Wächterhäusern berichtet, doch lässt sich diese Anzahl nicht verifizieren.¹¹³ Hingegen haben Birk und Aichinger im Jahre 1861 in ihrer „Beschreibung der Anlage und des Betriebes der Semmering-Bahn“ sowohl die Bahnanlage als auch die Wächterhäuser der Semmeringbahn beschrieben, wobei die beiden insgesamt 55 Wächterhäuser zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag auflisteten. Ursprünglich wurden diese von 1 bis 55 nummeriert, jedoch erfolgte 1881 eine neue Nummerierung.¹¹⁴

Als die Wächterhäuser errichtet wurden, waren für deren Standort weder die Erreichbarkeit des Bauplatzes noch die strukturelle Anbindung an die Umwelt von Bedeutung. Das wesentliche Auswahlkriterium für die Lage der Wächterhäuser stand in einem unmittelbaren Zusammenhang mit dem Betrieb der Eisenbahn.¹¹⁵ Die sogenannten Bahnwächter hatten zahlreiche und vor allem wichtige Aufgaben zu erledigen. Die Anforderungen und Aufgaben wurden bereits in einer im Jahre 1847 erschienenen Broschüre, die sich „Instruction für die Bahnwächter auf der k.k. südlichen Staats-Eisenbahn“ nannten, festgeschrieben. Solche Bahnwächter mussten zunächst einmal lesen und schreiben können. Sie mussten sich außerdem durch Verlässlichkeit,

¹¹¹ Niel, 1960, S. 35.

¹¹² Tusch, S. 64.

¹¹³ Tusch, S. 63f.

¹¹⁴ Tusch, S. 65f.

¹¹⁵ Tusch, S. 98.

Treue, Eifer, Moralität und gutes Benehmen auszeichnen. Zusätzlich erforderte die Arbeit eines Bahnwächters eine praktische Berufsausbildung. Der Dienst als Bahnwächter war verheirateten Männern vorbehalten, so dass die gesamte Familie in ein Bahnwächterhaus einziehen konnte. Dieses war zugleich Dienstort und Wohnort.¹¹⁶

Bei Dienstantritt wurde jedem Wächter ein Haus samt Inventar zugewiesen. Damit wurde jener Streckenabschnitt der Bahn definiert, der in den Zuständigkeitsbereich des Wächters fiel. Jeder Bahnwächter musste morgens, vor dem ersten Zug, den ihm zugewiesenen Streckenbereich begehen und auf eventuelle Schäden prüfen.¹¹⁷ In den Aufgabenbereich eines Bahnwächters fiel jedoch nicht nur die Prüfung der Bahnanlage, sondern auch der Schutz derselben. Bahnfrevel, Vandalismus an der Bahnanlage, musste zur Anzeige gebracht werden.¹¹⁸ Die Hauptbeschäftigung der Bahnwächter war jedoch die Bedienung der Schranken, sowie die Signalisierung. Dabei war die Kommunikation zwischen den einzelnen Bahnwächtern, aber auch die zwischen den Wächtern und den Lokführern von großer Bedeutung. Dies erforderte auch eine gegenseitige Kontrolle.¹¹⁹ Aus all den Aufgaben der Bahnwächter ergibt sich, schließlich, die Entfernung zwischen den Wächterhäusern, die abhängig von der Landschaft bzw. vom Relief zwischen 330 m und 1500 m variiert.¹²⁰

Der Personenverkehr auf der Südbahn und über den Semmering entwickelte sich zunächst nur zögerlich. Erst mit der Eröffnung des letzten Teilstücks von Laibach nach Triest am 27. Juli bzw. der Inbetriebnahme am 28. Juli 1857, wodurch die Strecke Wien – Triest durchgehend befahrbar war, stieg das Verkehrsaufkommen kontinuierlich an. Es begann nun die große Zeit der Südbahn, die endlich die Industriegebiete der Monarchie mit dem Adriahafen Triest verband.

Die Fertigstellung der Semmeringbahn und die Lösung der Karststrecke zwischen Laibach und Triest stellten wahrhaftig den Beginn einer neuen Epoche dar. Die Eisenbahn-Verbindung zwischen Wien und Triest stieß das Tor zum Welthandel, als das der Hafen Triest bezeichnet wurde, für die Monarchie ganz weit auf.¹²¹

¹¹⁶ Tusch, S. 137.

¹¹⁷ Tusch, S. 139.

¹¹⁸ Tusch, S. 141.

¹¹⁹ Tusch, S. 143f.

¹²⁰ Tusch, S. 98.

¹²¹ Rumpler, S. 355.



Abbildung 8: Franzdorfer Viadukt in Slowenien. www.bildarchivaustria.at

Der 570 m lange und 38 m hohe Viadukt überspannt das Tal bei Franzdorf in Slowenien. Dieser von Ghega konstruierte Viadukt ist ein Sinnbild für die Kunstbauten der Südbahn. Der Viadukt wurde im Zweiten Weltkrieg zerstört.

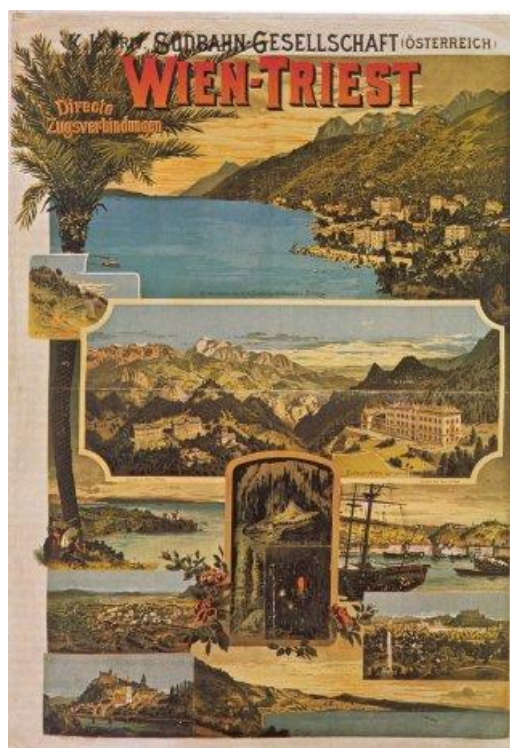


Abbildung 9: Werbeplakat der Südbahngesellschaft. www.bildarchivaustria.at

1.4. Ghegas unglückliches Ende

Zur Mitte der 1850er Jahre ging die Ära der Staatseisenbahnen zu Ende. Die Anlage von Eisenbahnen und auch die Erhaltung bestehender Linien war dem Staat eine zu große finanzielle Last und so kam es zu einer Privatisierung des Eisenbahnwesens in Österreich. Mit dem Verkauf der Eisenbahnlinien verringerte sich der Handlungsbereich der Zentralkommission für Eisenbahnbauten und sie verlor zusehends an Einfluss, so dass diese Dienststelle schließlich im Jahre 1859 vollkommen aufgelöst wurde. Für Carlo Ghega muss dieser Auflösungsprozess ein großer Tiefpunkt in seinem Leben gewesen sein, denn schließlich entglitt ihm sein Schaffen. Er hatte für seine Arbeit gelebt und nun wurde alles veräußert und schließlich musste er seine Dienststelle auflösen.¹²²



Abbildung 10: Carlo Ghega. www.bildarchivaustria.at

¹²² Niel, 1960, S. 8.

Der Niedergang der öffentlichen Eisenbahnverwaltung setzte ihm enorm zu. Sein Gesundheitszustand verschlechterte sich rasch. Ghega verstarb bereits am 14. März 1860 in Wien in seiner Wohnung in der Rotenturmstraße 6. Im Sterberegister der Pfarre Sankt Stephan ist als Todesursache Lungensucht, also Tuberkulose, angegeben. Der Leichnam Ghegas wurde im Stephansdom eingesegnet und am Allgemeinen Friedhof in Währing beigesetzt. Weil aber dieser Friedhof im Jahre 1887 aufgelassen wurde, musste sein Leichnam auf den Zentralfriedhof überführt werden, wo seine sterblichen Überreste in einem Ehrengrab ihre letzte Ruhe gefunden haben.

Trotz der großen Erfolge und trotz seiner vielen Auszeichnungen ist über den Privatmann Carlo Ghega so gut wie nichts bekannt. Bis an sein Lebensende war er ein anspruchsloser, bescheidener Staatsbeamter geblieben, der seine privaten Interessen hinter die beruflichen zurückgestellt hatte. In seinem arbeitssamen Leben blieb wohl keine Zeit für ein Privat- oder Familienleben. So darf es nicht wundern, dass über den Privatmann Carlo Ghega so gut wie nichts berichtet werden kann.¹²³

¹²³ Niel, 1960, S. 9.

1.5. Die Sanierung der Semmeringbahn nach dem Zweiten Weltkrieg

Der Zweite Weltkrieg war an der Semmeringbahn nicht spurlos vorübergegangen. Es gab einige Schäden durch Fliegerbomben bzw. von Granateinschlägen. Insgesamt aber, hielten sich die direkten Beschädigungen aus dem Verlauf des Krieges in Grenzen. Was jedoch sehr deutlich sichtbar geworden war, das waren die Abnützungen der Bahntrasse durch den laufenden Betrieb. Das Mauerwerk war brüchig geworden und vor allem litten die Tunnelanlagen durch den ständigen Wassereintritt. Die Methoden der Wasserabdichtung waren zur Zeit des Baus der Semmeringbahn noch nicht so weit fortgeschritten. Das eintretende Wasser verursachte vor allem durch das ständige Gefrieren im Winter arge Schäden und auch die Beschädigungen durch die Rauchgase der Dampflokomotiven waren beträchtlich. Der alte Semmeringtunnel befand sich in einem besonders schlechten Zustand. Nur etwa 5% der Innenverkleidung war noch intakt, der Rest war entweder akut einsturzgefährdet oder dringend erneuerungsbedürftig.

Damit begann eine Diskussion, ob nicht ein Basistunnel errichtet werden sollte, der die Fahrzeit verkürzen und den Energiebedarf reduzieren würde. Einerseits wurden die hohen Kosten eines solchen Tunnels gescheut, andererseits wurde die Befürchtung geäußert, ein solcher Tunnel wäre das Ende des Semmerings als Tourismusziel. Von den ÖBB wurde der Beschluss gefasst, eine Generalsanierung durchzuführen und gleichzeitig die Semmeringbahn zu elektrifizieren. Die Sanierungsarbeiten sollten mehr als zehn Jahre dauern und ließen erahnen, welch große Baustelle die Semmeringbahn bei ihrer Errichtung gewesen sein musste.¹²⁴

Die Arbeiten an der Semmeringbahn begannen im Jahre 1949. Es war entschieden worden, eine zweite Tunnelröhre für den Semmering-Haupttunnel zu errichten. Die Stollenanschlänge für die neue Röhre fanden an der Nordseite am 3. Oktober bzw. an der Südseite am 6. Oktober 1949 statt.¹²⁵ Am 15. März 1951 war der Durchstich gelungen und bereits am 1. März 1952 konnte der erste Zug den neuen Tunnel befahren.¹²⁶ Ein großes Projekt war nun die Erneuerung des alten Haupttunnels. Wie bereits erwähnt, befand sich dieser Tunnel in einem sehr schlechten Zustand. Es wurde beschlossen, den

¹²⁴ Niel, 1960, S. 47.

¹²⁵ Dinhl, 2003, S. 109.

¹²⁶ Dinhl, 2003, S. 110.

alten zweigleisigen Tunnel auf einen eingleisigen Tunnel umzubauen. In die bestehende Tunnelröhre wurde ein rund dreiviertel Meter starker Betonmantel eingebaut. Diese Verkleidung des alten Tunnels ließ Raum für einen eingleisigen Betrieb und es war ausreichend Platz für die elektrische Ausrüstung bzw. die Oberleitung der späteren Elektrifizierung vorhanden. Der sanierte Tunnel konnte am 20. Februar 1953 erstmals von einem Zug passiert werden.¹²⁷ Es bestanden nunmehr der alte und der neue jeweils eingleisig geführte Tunnel.

In den Jahren zwischen 1956 und 1959 wurden schließlich die Elektrifizierungsarbeiten auf der gesamten Semmeringstrecke durchgeführt, wobei bereits am 28. Juli 1957 eine erste Teilstrecke von Gloggnitz bis Payerbach dem elektrischen Verkehr übergeben werden konnte, wobei im Betrieb der Lokomotivwechsel bereits in der Station Gloggnitz durchgeführt wurde. Die Eröffnungsfeier am 29. Mai 1959 beendete schließlich die Elektrifizierungsarbeiten auf der Semmeringbahn.¹²⁸

Die Züge konnten fortan einigermaßen ruhig und mühelos den Semmering bewältigen. Es konnte dadurch nicht nur viel Zeit, sondern auch viel Geld gespart werden, denn die Semmeringbahn galt bis dahin als massiv kohlefressendes Hindernis.



Abbildung 11: Feier zur Elektrifizierung der Semmeringbahn 1959. www.bildarchivaustria.at

¹²⁷ Niel, 1960, S. 49.

¹²⁸ Dinhobl, 2003, S. 112.

1.6. Von der Naturlandschaft zur Kulturlandschaft

1.6.1. Die Architektur der Kunstbauten auf der Semmeringbahn

Während die Baugeschichte der Semmeringbahn wissenschaftlich sehr gut bearbeitet und beschrieben ist, wurde die Baukunst an sich nur rudimentär erforscht. Auch die sogenannten Ingenieurarchitekten stehen im Schatten ihrer Berufskollegen von den Kunstakademien. Der baukünstlerischen Bedeutung der Semmeringbahn wird weitaus weniger Beachtung geschenkt als ihrer technischen Bedeutung. Dabei würde es sich lohnen, diesen Aspekt zu erwähnen, ist doch die Bahn ein Kunstwerk der angewandten Landschaftsgestaltung. Bis in die Gegenwart hinein werden der Verlauf und die Architektur der Semmeringbahn durch technische Zwänge begründet. Doch schon die Überwindung der Alpen, das Abenteuer der Bezwingung von natürlichen Barrieren mit Hilfe der modernen Technik zeigt einen romantischen Charakter an.¹²⁹ In der Zeit des Vormärz gab es außerdem eine Begeisterung für die Auseinandersetzung mit malerischen Gebirgslandschaften. Es ist daran zu erinnern, dass Ghega neben seinem Mathematik-Studium auch ein Architektur-Studium betrieb. Er konnte sich beim Eisenbahnbau nicht nur auf sein technisches Wissen und seine praktischen Erfahrungen stützen, sondern eben auch auf seine Kenntnisse aus dem Architektur-Studium.¹³⁰

Seit den 1830er Jahren gab es unter Architekten allgemein eine lebhaftere Auseinandersetzung über die anzuwendenden Baustile. Zum einen herrschte der klassizistische Stil der römischen Antike vor, der vor allem unter Kaiser Joseph II.. Der Klassizismus repräsentiert sowohl die Nützlichkeit des Utilitarismus als auch die Wirtschaftlichkeit der Ökonomie. Dieser Baustil blieb unter den ungünstigen finanziellen Rahmenbedingungen nach den Napoleonischen Kriegen auch unter Josephs Nachfolgern Kaiser Franz und Kaiser Ferdinand erhalten. Zum anderen gab es noch die Gotik, die sich an der mittelalterlichen Romantik orientierte, als altdeutsche Baukunst bezeichnet wurde und 1848 in die Nähe der bürgerlichen Revolutionäre gerückt wurde.¹³¹

¹²⁹ Schwarz, I, S. 509.

¹³⁰ Schwarz, I, S. 510.

¹³¹ Schwarz, 2006, S. 29.

Zu Beginn der Bauarbeiten an der Semmeringbahn schien der Baustil der Kunstbauten noch nicht zweifelsfrei festzustehen. Es bestanden im Jahre 1849 Anträge zur Ausführung der Einschnitte und Fassaden des Haupttunnels am Semmering, die Entwürfe im klassischen, gotischen und ägyptischen Stil boten.¹³² Für die Kalte Rinne sind ebenfalls Pläne aus demselben Jahr erhalten geblieben, die den Viadukt als gemauerte Bogenbrücke mit bloß einem Geschoß darstellen. Diese Überbrückung weist elf Spitzbögen im Stil der Neugotik auf. Für den Payerbacher Viadukt bestehen Entwurfszeichnungen, in denen eine Orientierung an Renaissancebrücken klar erkennbar ist.

Dennoch dürfte die Entscheidung für den römischen Klassizismus, aus mehreren Gründen, rasch erfolgt sein. Bereits zu jener Zeit waren einige Eisenbahnviadukte im klassizistischen Stil gebaut worden. Bereits während Ghegas Zeit bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wurde der Brünner Viadukt, unter der Leitung von Ghega, im klassischen Stil errichtet.¹³³ Zudem war die Frage des Stils für die Kunstbauten am Semmering eine hochbrisante Frage. Sowohl die kaiserliche Bürokratie, als auch das Selbstverständnis des Kaiserhauses ließen erst gar keinen Zweifel an der Rechtmäßigkeit der klassischen Formen aufkommen. Im Falle der Gelehrten und der bei der Bahn verantwortlichen Architekten spielte zweifelsohne die Sozialisation eine bedeutende Rolle. Die Überwindung des Semmerings mittels moderner Technik, welche zur damaligen Zeit als vollkommen utopisch angesehen wurde, trug durchaus romantische Züge, was der Gotik in die Hände gespielt hat. Dennoch entschieden sich die Verantwortlichen für den Klassizismus. Dieser leitete sich von der römischen Antike ab und repräsentierte die imperiale Macht und manifestierte damit den Machtanspruch des Kaiserhauses. Gleichzeitig konnte sich der Staat als Träger moderner und fortschrittlicher Errungenschaften, die Überwindung des Semmerings mittels einer Dampfeisenbahn, präsentieren.¹³⁴

¹³² Schwarz, 2006, S. 27.

¹³³ Schwarz, 2006, S. 28.

¹³⁴ Schwarz, 2006, S. 30.

1.6.2. Der Semmering und seine touristische Erschließung. Hotels und Villen.

Ghega hatte im Jahre 1855 einen „Malerischen Atlas der Semmeringbahn“ verfasst. Er war sich sicher, dass die Bahn nicht nur dem Durchzugsverkehr dienen würde, sondern dass die Bahn über den Semmering, denselben erschließen und Touristen in die Region bringen werde.¹³⁵ In der Zeit, in der noch keine Eisenbahn über den Semmering fuhr, da standen auf der Semmeringer Passhöhe nur einige wenige Bauernhöfe. Auch Einkehrwirtschaftshäuser für Wanderer und Reisende waren nur sehr spärlich vorhanden. Selbst als die ersten Züge den Semmering überquerten, galt das Interesse der Reisenden vorwiegend der Bahn und nicht der Natur und Landschaft. Zwar wurden in den 1850er Jahren bereits Reiseführer publiziert, die sich sehr gut verkauften, aber auch da beschränkte sich der Besucher darauf, die Umgebung vom Zug aus zu betrachten. Dennoch wird davon berichtet, dass an den Pfingstfeiertagen des Jahres 1857 rund 55500 Personen mit Eisenbahnzügen nach Mürzzuschlag befördert wurden.¹³⁶ Die Eisenbahn allein führte allerdings noch nicht dazu, dass Besucher den Semmering stürmten.

„Auch nach dem Bahnbau war die Passregion des Semmering ein Vierteljahrhundert relativ unbeachtet geblieben. Die Vergnügungszüge hatten meist Mürzzuschlag als Zielort und die Reiseführer beschrieben ja den Reiz des Vorbeifahrens und nicht den des Verweilens.“¹³⁷

Die ersten fremden Menschen, die sich im Reichenauertal ansiedelten, hatten dennoch mit dem Bau der Eisenbahn zu tun.

Im Jahre 1850 erwarb Eduard Warrens das Schloss Mühlhof in Payerbach. Er ließ sich 1854 eine aufwändige Villa bauen. Mit dem Bau der Villa in neugotischen Formen des Romantischen Historismus beauftragte Warrens den Architekten Otto Thienemann. Warrens repräsentative Villa genügte den allerhöchsten Ansprüchen. Dies kommt dadurch zum Ausdruck, dass die Villa im Jahre 1872 dem amerikanischen General Sherman als Sommerresidenz und 1873 Kaiserin Elisabeth als Erholungsort diente. Die landschaftliche Schönheit wurde auch vom Kaiserhaus wahrgenommen.

¹³⁵ Niel, 1977, S. 55.

¹³⁶ Niel, 1960, S. 52.

¹³⁷ Kos, 1984, S. 130.

Im Jahre 1870 erwarb Erzherzog Carl Ludwig, ein Bruder Franz Josephs, den Grundbesitz Warthölzl. Der Erzherzog beauftragte den Architekten Heinrich von Ferstel mit dem Bau einer repräsentativen Villa. Ergebnis war das sogenannte Schloss Wartholz.¹³⁸

Einen weiteren Impuls setzte der Bankier Nathaniel Rothschild. Er erwarb 1883 einen großen Grundbesitz in Reichenau-Hinterleiten und ließ dort ab 1884 eine repräsentative Villa errichten. Für den Bau beauftragte Rothschild das Architekturbüro Bauqué & Pio. Allerdings verlor der Baron 1889, als die Villa noch unvollendet war, das Interesse an seiner Villa. Ein Grund dafür dürfte die Konkurrenz zu Schloss Wartholz gewesen sein, denn das Rothschild'sche Anwesen stellte gar das Anwesen des Erzherzogs Carl Ludwig in den Schatten. Rothschilds Landhaus lag höher als Wartholz und blickte sozusagen auf das Anwesen des Erzherzogs herab. Rothschild war sich sicher, dass eine entsprechende Selbstdarstellung nicht nur möglich war, sondern dass ihm eine solche auch zustehe.¹³⁹

Es bedurfte einiger wesentlicher Voraussetzungen, um den Semmering für den „allgemeinen“ Tourismus zu erschließen. Zunächst mussten die Erwerbstätigen Verbesserungen in arbeitsrechtlichen, sozialen und wirtschaftlichen Belangen erreichen. In diesem Zusammenhang sind beispielsweise geregelte Arbeitszeiten, eine gesetzliche Fixierung eines Urlaubsanspruches und vor allem ein angemessenes Einkommen zu nennen.¹⁴⁰ Reisen waren bis dahin vorwiegend wohlhabenden Menschen vorbehalten gewesen. Es handelte sich dabei um Bildungsreisen für Adelige bzw. um Studienreisen für Wissenschaftler und Forscher.¹⁴¹ Erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts erlangten allmählich breite Gesellschaftsschichten Zugang zu Urlaubs- und Ferienreisen. Zum einen nahm der Städtetourismus, vor allem in die Reichshaupt- und Residenzstadt zu, zum anderen verzeichnete der Tourismus in Bade- und Kurorte einen deutlichen Aufschwung. Hinzu kamen der Ausflugs- und der Sommerfrischetourismus.¹⁴² Von ganz besonderer Bedeutung war schließlich die Gründung von Reisebüros.¹⁴³

¹³⁸ Schwarz, I, S. 514.

¹³⁹ Schwarz, I, S. 518.

¹⁴⁰ Baltzarek, S. 164.

¹⁴¹ Baltzarek, S. 163.

¹⁴² Baltzarek, S. 164.

¹⁴³ Baltzarek, S. 166.

Am Semmering fehlte allerdings noch etwas ganz Wichtiges: Wirtshäuser und Hotels. Der Wiener Maler Franz Schönthaler liebte nicht nur die Kunst, sondern er war auch ein leidenschaftlicher Tourist und Bergsteiger. Er hatte den Semmering für sich entdeckt und bemängelte das Fehlen eines ordentlichen Hotels. Seinen Freund Friedrich Schüler, der damals Generaldirektor der Südbahngesellschaft war, machte er darauf aufmerksam. Schüler erkannte diesen Mangel und auch er war der Meinung, dass zur Förderung des Fremdenverkehrs die Landschaft nicht ausreiche, sondern, dass es gemütlicher und ansprechender Unterkünfte bedürfe.¹⁴⁴ Die Südbahngesellschaft eröffnete 1878 ein Hotel in Toblach im Pustertal, 1882 eines am Semmering und schließlich 1884 eines in Abbazia.¹⁴⁵ Dass die Eisenbahngesellschaft Hotels errichtete, hatte den Grund, dass Bahn und Hotel einander die nötige Auslastung sicherten. Damit konnten ganz wichtige touristische Impulse gesetzt werden.

Zunächst erwarb ein Konsortium um Schüler und Schönthaler ein Grundstück in klimatisch vorteilhafter Lage. Schönthaler wollte anstatt eines großen Hotels einzelne villenartige Gästehäuser im Landhausstil errichten, allerdings zog dabei die Südbahngesellschaft nicht mit. Das Konsortium bot schließlich der Südbahngesellschaft Parzellen an, einerseits um ein Großhotel zu errichten, andererseits wollte sie einzelne Villen errichten. Schönthaler erhielt schließlich eine Parzelle für den Eigenbedarf.¹⁴⁶ Schüler setzte als Generaldirektor der Südbahngesellschaft durch, dass diese am Semmering das Südbahnhotel errichtete. Als Standort für das neue Südbahnhotel diente ein Abhang am Kartnerkogel. An dieser Stelle gab es nur selten Nebel und es gab einen überwältigenden Ausblick auf die Rax und den Schneeberg. Mit dem Bau wurde 1881 begonnen, so dass das Hotel bereits 1882 eröffnet werden konnte.¹⁴⁷ Zwar gab es einige Schwarzmaler, die prophezeiten, ein Hotel am Semmering müsse zwangsläufig ein Misserfolg werden, allerdings wurden die Kritiker eines Besseren belehrt. Das „Südbahnhotel“ wurde ein voller Erfolg und weit über den Semmering hinaus bekannt.

¹⁴⁴ Niel, 1960, S. 53.

¹⁴⁵ Baltzarek, S. 166.

¹⁴⁶ Schwarz, II, S. 567.

¹⁴⁷ Festschrift anlässlich der Feier des 75 jährigen Bestandes der Semmeringbahn, S. 36.

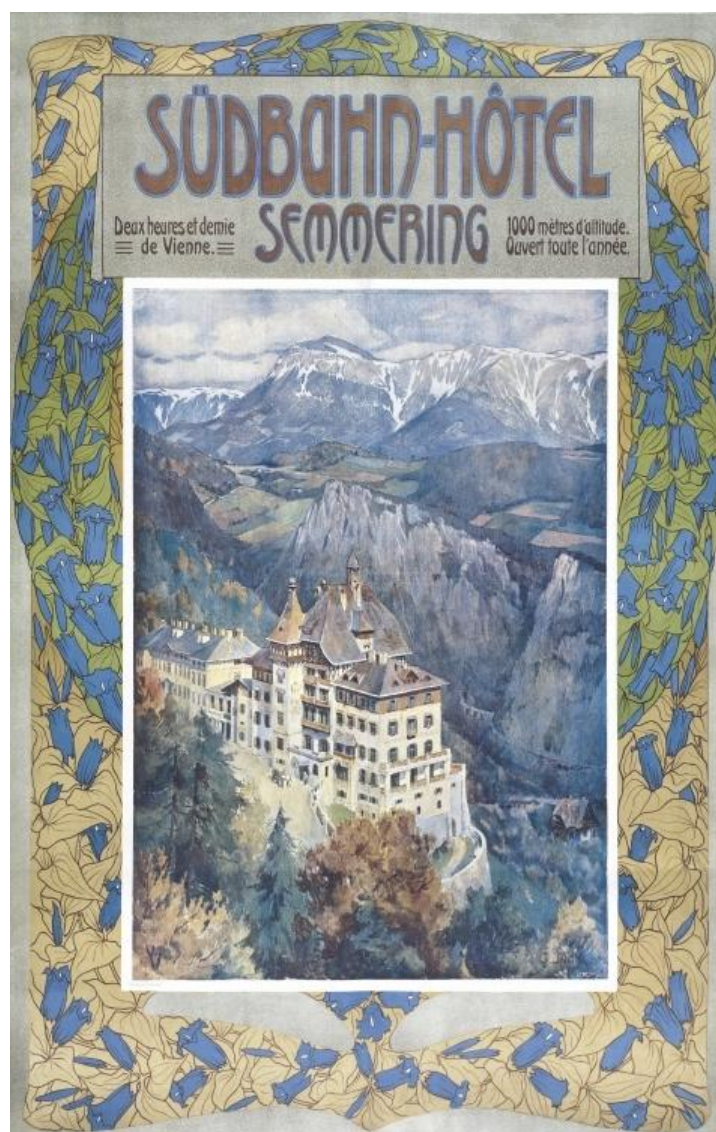


Abbildung 12: Südbahnhotel. www.bildarchivaustria.at

Der erste Pächter des Südbahnhotels war ein gewisser Vinzenz Panhans. Es handelte sich bei Panhans um einen gebürtigen Böhmen aus Kaaden, der obendrein ein wirtschaftliches Talent besaß. Sechs Jahre hatte Panhans das „Südbahnhotel“ gepachtet, ehe er sein eigenes Hotel im Jahre 1888 am Hochweg eröffnete.¹⁴⁸ Der Neffe und Erbe von Vinzenz Panhans, Franz Panhans, versuchte ab 1912 sein Hotel auszubauen, um alles bisher da gewesene zu übertreffen. Panhans beauftragte das Architekturbüro Fellner & Helmer mit den Arbeiten. Die Fertigstellung seines Palasthotels erlebte Panhans schließlich nicht mehr, denn er starb noch vor der Fertigstellung im Jahr 1913

¹⁴⁸ Festschrift anlässlich der Feier des 75 jährigen Bestandes der Semmeringbahn, S. 38.

während einer Magenkrebs-Operation.¹⁴⁹ Das Panhans sollte im Stile eines Riviera-Hotels ausgebaut werden. Allein die Länge des neuen Gebäudes beträgt rund 250 Meter. Das Angebot von 400 Zimmern machte das Panhans damals zu einem der größten Hotels in ganz Europa.¹⁵⁰ Überhaupt bedeutete der Ausbau des Hotels das Ende der Familie Panhans am Semmering. Um die enormen Baukosten schultern zu können wurde das Hotel Panhans im Jahr 1912 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Gegen Ende des Ersten Weltkrieges sah sich die Witwe von Franz Panhans, Klara Panhans, gezwungen, das Hotel zu verkaufen. Im Juli 1918 verkaufte Klara Panhans das Hotel an ein Bankenkonsortium. Der Name der Familie Panhans wurde jedoch beibehalten, denn der hatte sich längst zu einer wertvollen Marke entwickelt.¹⁵¹



Abbildung 13: Hotel Panhans. www.bildarchivaustria.at

Neben den großen Hotelbauten (Südbahnhotel, Panhans, Palasthotel, Kurhaus) wurden auch zahlreiche Villen errichtet, die sich durch eine eigenständige Architektur auszeichneten. Die Ausstattung der Häuser wurde meist Künstlern bzw. Kunsthandwerkern überlassen, so dass durchaus von der Schaffung von Gesamtkunstwerken gesprochen werden kann. Diese künstlerische Auseinandersetzung

¹⁴⁹ Kos, 1992, S. 595 und Schwarz, II, S. 572.

¹⁵⁰ Kos, 1984, S. 154.

¹⁵¹ Kos, 1992, S. 597.

setzte sich in der Werbung für den Semmering fort, wobei großartige Plakatentwürfe geschaffen wurden.¹⁵²

Franz Schönthaler ließ sich 1882 auf seinem Grundstück eine Villa errichten, die stilistisch für den Semmering eine prägende Bedeutung hatte. Für die Gebirgslage befand er einen Holzbau am geeignetsten. Er beauftragte dafür den Architekten Franz von Neumann.¹⁵³ Neumann erhielt seine Ausbildung an der Technischen Hochschule in Wien. Er war zunächst ein Schüler und später ein Mitarbeiter von Friedrich von Schmidt, der Erbauer des Wiener Rathauses. Bereits bei diesem erwarb sich Neumann öffentliche Anerkennung. Neumann galt als einer der erfolgreichsten „Ingenieurarchitekten“ seiner Zeit in Österreich.¹⁵⁴ Der „Semmeringstil“ orientierte sich vorwiegend an der Salzburger und Tiroler Bauernhausarchitektur. Die Villa Schönthalers erhielt ein gemauertes Untergeschoß sowie einen Holzaufbau. Diese Baumethode kann als „Ständerbauweise“ bezeichnet werden. Sie wurde am Semmering eingeführt und diente anderen als Vorbild. Bereits 1888 verlor Schönthaler das Interesse an seiner Semmeringer Villa. Der Trubel war ihm zu groß geworden, so dass er sein Haus verkaufte. Sein Architekt Franz von Neumann hingegen erhielt einen Auftrag vom Südbahnhotel und verwirklichte die sogenannte Villenkolonie.¹⁵⁵

Der Sportjournalist, Ballonpilot, Unternehmer, Politiker und Spekulant Viktor Silberer wurde zum Hotelier. Er kaufte das Einkehrwirthaus „Erzherzog Johann“ auf der Passhöhe, das dem Postmeister Hueber gehört hatte. Er betraute das Architekturbüro Fellner & Helmer mit dem Bau des „Grand-Hotel Erzherzog Johann“. Dieses bot 130 gut ausgestattete Zimmer und verfügte bereits über elektrisches Licht.¹⁵⁶

¹⁵² Hubmann, S. 12.

¹⁵³ Schwarz, II, S. 568.

¹⁵⁴ Schwarz, II, S. 569.

¹⁵⁵ Schwarz, II, S. 568.

¹⁵⁶ Hubmann, S. 12 bzw. Schwarz, II, S. 571.

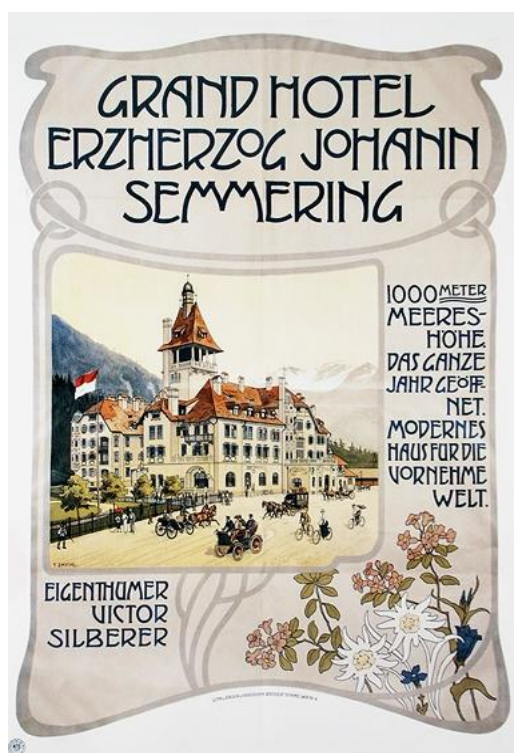


Abbildung 14: Hotel Erzherzog Johann. www.bildarchivaustria.at

Im Falle des Semmerings wurde den Stadtbewohnern einiges geboten. Der Luxus der Villen und Hotels sowie die wunderbare Natur ergänzten einander. Zur Jahrhundertwende vom 19. zum 20. Jahrhundert erlebte der Semmering als Ferienort einen regelrechten Boom. Hier traf sich die „Gute Gesellschaft“.¹⁵⁷ Die Hotels am Semmering standen in permanenter Konkurrenz zu einander. Dieser Wettbewerb war auch ein Motor der ständigen Innovation. Unter diesen Voraussetzungen trafen sich Mitglieder des Kaiserhauses, aber auch die Hocharistokratie, hohe Beamte und Größen der Finanzwelt, sowie Künstler und Schriftsteller am Semmering. Hier wurde Politik gemacht bzw. erlebte die sogenannte Sommerfrische einen Höhepunkt.¹⁵⁸

Die Modernisierungen der Hotels hielten bis in die Zwischenkriegszeit an. Im Jahre 1930 wurde das Südbahnhotel modernisiert. Es erhielt einen neuen Eingangsbereich, sowie ein Hallenbad. Eine Steigerung konnte im Jahre 1932 im Panhans erzielt werden, als das sogenannte „Alpenstrandbad“ eröffnet wurde. Es handelte sich dabei um ein Hallenbad, bei dem die nach Süden orientierten Glaswände geöffnet werden konnten, wodurch die

¹⁵⁷ Hubmann, S. 9.

¹⁵⁸ Kos, 1984, S. 154

Besucher das Gefühl hatten, sich in einem Freibad zu befinden.¹⁵⁹ Einen weiteren Höhepunkt stellte das im Jahre 1934 im Panhans eröffnete „Alpen-Casino“ dar.¹⁶⁰

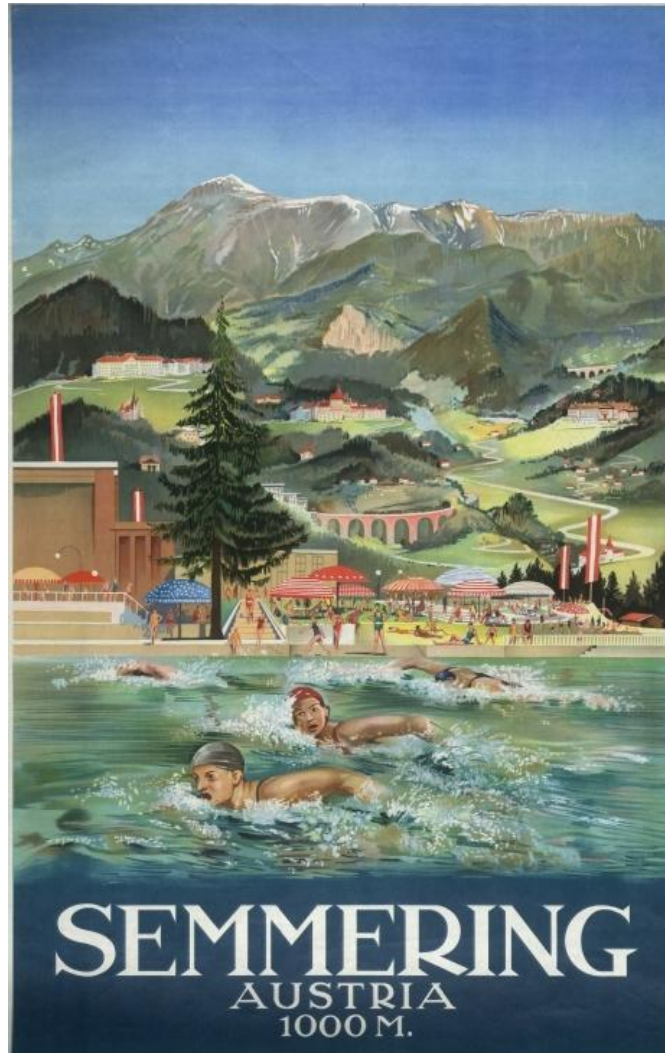


Abbildung 15: Werbeplakat Semmering 1928. www.bildarchivaustria.at

Das Werbeplakat aus dem Jahr 1928 weist auf sehr eindrucksvolle Art und Weise auf die Vorzüge der Region hin bzw. welche Einrichtungen für den Höhen- und Luftkurort Semmering bedeutend waren: Es sind dies zunächst die repräsentativen Hotels (Panhans, Südbahnhotel, Kurhaus), die Semmeringbahn (stellvertretend dafür sind zwei Viadukte zu sehen), die malerische Landschaft, die Wallfahrtskirche Maria Schutz, sowie das Alpenschwimmbad.

¹⁵⁹ Kos, 1984, S. 184ff.

¹⁶⁰ Kos, 1992, S. 601.

1.6.3. Die Anfänge des Wintersports am Semmering

Die Eisenbahn über den Berg trug ganz wesentlich zur Erschließung des Semmerings bei. Wie am Beispiel der Südbahngesellschaft handelte es dabei nicht nur um ein Transportunternehmen (Eisenbahngesellschaft), sondern auch um einen Reiseveranstalter und einen Hotelbetreiber. Aus dieser Perspektive war es notwendig, so viele Märkte als möglich zu erschließen. Zur Aufwertung des Streckennetzes errichtete die Südbahngesellschaft, wie zuvor erwähnt, exklusive Hotels, wie jenes am Semmering. Zunächst waren die Hotels am Semmering nur im Sommer geöffnet, doch suchten die Verantwortlichen nach Wegen, um die Hotels das ganze Jahr über zu bewirtschaften. Die Südbahngesellschaft war das erste Unternehmen am Semmering, das seine Unterkünfte auch im Winter geöffnet hielt. Davon wurden zusätzliche Einnahmen durch den Touristenzustrom aus Wien und Graz erwartet. Allerdings mussten zunächst spürbare Preisnachlässe gewährt werden. Neben den Hotels hatten die Besitzer von Gastronomiebetrieben ein reges Interesse daran, ihre Häuser im Sommer und im Winter geöffnet zu halten.

Ein wichtiger Akteur war dabei Anton „Toni“ Schruf, ein Hotelier aus Mürzzuschlag, der den nordischen Skisport in die Region brachte.¹⁶¹ Toni Schruf, der Grazer Sektfabrikant Max Kleinoschegg und Matthias Zdarsky gelten diesbezüglich als Pioniere des Skilaufes in Österreich. Die Südbahn unterstützte die Entwicklung des Skisports am Semmering indem ab 1903 sogenannte „Sportzüge“ in den Fahrplan Aufnahme fanden.¹⁶² Bereits am 2. Februar 1893 fand das erste Skirennen Österreichs in Mürzzuschlag statt.¹⁶³ In der Folge wurden auch Ski- und Alpinvereine gegründet.

Bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges wurden zahlreiche Wintersportattraktionen errichtet. Im Jahre 1907 wurde die Semmeringer Bobbahn, 1910 die Pinkenkogel-Rodelbahn und 1912 die Liechtenstein-Sprungschanze errichtet. Bis in die 1930er Jahre hinein galten diese Anlagen zu den modernsten in Europa.¹⁶⁴

¹⁶¹ Gründler, S. 578f.

¹⁶² Kos, 1984, S. 151.

¹⁶³ Vgl. Niel, 1960, S. 55 und Baltzarek, S. 173.

¹⁶⁴ Gründler, S. 584.

Erst im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts hatten die Umwälzungen am Semmering begonnen, als der Generaldirektor der Südbahn, Friedrich Schüler, 1879 mit dem Bau des Südbahnhotels begonnen hatte. Zu dieser Zeit, befriedigten auch andere Mitglieder des Großbürgertums, so wie Schüler auch, ihre Bedürfnisse und begannen nun am Semmering ihre privaten Villen zu errichten. Die infrastrukturelle Ausstattung mittels Straße und Eisenbahn wurde erkannt und nunmehr zur Erholung genutzt.¹⁶⁵ Die landschaftliche Vielfalt, das günstige Klima, die Hotels, sowie die Villen und Landhäuser schufen einen sehr exklusiven Rahmen. Die Region war mit der Eisenbahn gut erreichbar geworden und entwickelte sich zu einem gesellschaftlichen Treffpunkt für Mitglieder des Kaiserhauses, des Adels, des Großbürgertums und der Politik und Wirtschaft. Von der Jahrhundertwende bis zum Ende des Ersten Weltkriegs erlebte der Semmering seine große Blütezeit.¹⁶⁶ Mit dem Ende des Ersten Weltkriegs ging der Niedergang des Großbürgertums einher, so dass viele Villen plötzlich Fremdenzimmer anbieten mussten. Das Publikum am Semmering hatte bereits eine Wandlung erfahren. Spätestens nach dem Zweiten Weltkrieg hatten sich die Zeiten gewandelt. Für die Luxushotels am Semmering gab es kein Publikum mehr. Daher wurden diese entweder zu Kongresszentren oder Appartements umgebaut. Darüber hinaus etablierten sich auch Kurhotels, die mit speziellen Angeboten neue Gäste anzulocken versuchten.¹⁶⁷

Erst seit den 1990er Jahren findet der Semmering wieder mehr Beachtung. Einerseits wird die Region touristisch stärker vermarktet (Stichwort Zauberberg), wobei der Wintersport wesentliche Impulse liefert, andererseits bietet die Verleihung des Titels Weltkulturerbe für die Semmeringbahn die Möglichkeit ein neues Bewusstsein zu schaffen, auch in Hinblick auf das kultur- und kunsthistorische Erbe.¹⁶⁸ Dennoch hat am Semmering der Massentourismus eingesetzt, der ganz deutliche Spuren in der Landschaft hinterlassen hat. So gibt es am Semmering verschiedene Aufstiegshilfen (Seilbahn und Lifte) und auch die Skipisten, die aus dem Wald geschlägert wurden, sind von weit her deutlich erkennbar.¹⁶⁹

¹⁶⁵ Hillbrand, S. 17.

¹⁶⁶ Hubmann, S. 15.

¹⁶⁷ Hillbrand, S. 17.

¹⁶⁸ Hubmann, S. 15.

¹⁶⁹ Hillbrand, S. 18.



Abbildung 16: Werbeplakat für den Wintertourismus. www.bildarchivaustria.at



Abbildung 17: Werbeplakat für den Wintertourismus. www.bildarchivaustria.at

2. Das Welterbe

2.1. Die UNESCO

UNESCO bedeutet wörtlich United Nations, Educational, Scientific and Cultural Organisation. Sie ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen für Bildung, Wissenschaft und Kultur mit Sitz in Paris. Der Gründungsvertrag – die Verfassung – der UNESCO¹⁷⁰ wurde am 16. November 1945 in London unterzeichnet. Die diesbezügliche österreichische Ratifikationsurkunde wurde am 13. August 1948 bei der Regierung des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Nordirland hinterlegt, trat am selben Tag in Kraft, so dass der Beitritt Österreichs zur UNESCO an diesem Tage wirksam wurde.

Die Wurzeln der UNESCO sind in den schrecklichen Erfahrungen des Zweiten Weltkrieges zu suchen. In einer Präambel der Verfassung heißt es, dass die Ursprünge von Kriegen in den Seelen der Menschen zu finden seien und daher müsse in den Seelen der Menschen eine Schutzwehr gegen solche Abgründe errichtet werden. Kriege beruhten auf vielerlei Missverständnissen, die es auszuräumen gelte. Zunächst trage das mangelnde gegenseitige Verstehen der Völker zu Misstrauen und Vorurteilen bei. Außerdem würden demokratische Ideale, wie Gleichheit und gegenseitige Achtung, vernachlässigt werden. Daher sei es nicht nur notwendig, sondern eine Pflicht der Völker, die Ausbreitung der Kultur und die Erziehung zu Gerechtigkeit, Freiheit und Frieden aktiv voranzutreiben. Der Frieden dürfe dabei nicht nur auf politischen und wirtschaftlichen Vereinbarungen von Regierungen beruhen, sondern der Frieden müsse vom Volk getragen werden. Die Völker könnten nur dann Frieden haben, wenn die Ursachen für Kriege beseitigt würden. Aus diesem Grunde müsse das gegenseitige Verständnis der Völker durch das Kennenlernen der Völker das Ziel sein. Die UNESCO will also durch die Arbeit in den Bereichen Erziehung, Wissenschaft und Kultur einen Beitrag leisten, den Frieden zwischen den Völkern und die Wohlfahrt der Menschen zu verwirklichen.

¹⁷⁰ BGBl. 49/1949.

Konkret werden in Artikel 1 der UNESCO-Verfassung Maßnahmen genannt, die den Zweck und die Aufgaben der UNESCO definieren. An erster Stelle steht dabei das gegenseitige Kennenlernen der einzelnen Völker. Dabei sollen alle zur Verfügung stehenden Möglichkeiten eingesetzt werden. Bereits in der Präambel wurde angeführt, dass das Defizit an Wissen über fremde Völker und Kulturen zu Misstrauen und Missverständnissen führe. Dabei kommt der Volkserziehung und der Ausbreitung der Kultur eine besondere Bedeutung zu. Interessanterweise ist in der Verfassung nicht von Bildungsmöglichkeiten, sondern von Erziehungsmöglichkeiten für alle Menschen die Rede. Möglicherweise beruht dies auf einer unglücklichen Übersetzung, denn im Originaltext (englisch, französisch) wird jeweils der Begriff „education“¹⁷¹ verwendet. Dabei sind bereits Grundstrukturen der späteren Welterbekonvention bzw. des Welterbegedankens erkennbar. Es ist nämlich zu lesen, dass Kenntnisse zu bewahren, zu vermehren und auszubreiten seien. Vor allem sei auf den Schutz der Kostbarkeiten der Welt, also auf Bücher, Kunstwerke sowie auf historische und wissenschaftliche Denkmäler, zu achten. Gleichzeitig müsse die Zusammenarbeit der Nationen auf allen Gebieten geistiger Tätigkeiten gefördert werden. Gemeint ist dabei ein Transfer von Wissen und Personen in den Bereichen Erziehung, Wissenschaft und Kultur.

¹⁷¹ BGBL. 49/1949: “ideal of equality of educational opportunity“ bzw. “l’ideal d’une chance égale d’éducation pour tout”.

2.2. Die UNESCO Welterbekonvention

2.2.1. Entstehung und Ziele

Die UNESCO Welterbekonvention ist ein Übereinkommen zum Schutz des Kultur- und Naturerbes der Welt. Vom 17. Oktober bis zum 21. November 1972 tagte in Paris die 17. Generalkonferenz der Organisation der Vereinten Nationen für Erziehung, Wissenschaft und Kultur (UNESCO). Auf dieser Tagung wurde die Welterbekonvention am 16. November 1972 beschlossen und trat am 17. Dezember 1975 in Kraft.¹⁷² Es handelt sich dabei um ein Rechtsinstrument, das völkerrechtlich bindend ist und für alle Vertragsstaaten eine allgemeine Gültigkeit besitzt. Als Leitidee dieser Konvention dient der Gedanke, die einzigartigen Kulturgüter und Naturstätten der Welt zu erfassen, zu schützen, zu erhalten und vor allem der Öffentlichkeit zu präsentieren. Ein besonderes Anliegen der UNESCO ist die Bewahrung des kulturellen und natürlichen Erbes der Menschheit, was in der Welterbekonvention sehr deutlich zum Ausdruck kommt. Das Welterbe ist nicht als nationales Eigentum anzusehen, sondern es handelt sich vielmehr um einen ideellen Reichtum (kultureller und natürlicher Reichtum) der ganzen Menschheit.¹⁷³ Bedeutend ist dabei, dass das Eigene mit dem Fremden verbunden wird. Aus diesem Grunde bestehen auch Partnerschaften zwischen thematisch verbundenen Welterbestätten. Sie sollen die interkulturellen Beziehungen fördern und zu einem Wissens- und Informationsaustausch, auch auf wissenschaftlicher Ebene, beitragen.¹⁷⁴ Es sollen ein gegenseitiges Interesse der Kulturen an einander geweckt, sowie unterschiedliche Wertvorstellungen, Traditionen und Lebensweisen aufgezeigt und vor allem gefördert werden. UNESCO-Welterbestätten sollen zu einer verbesserten Zusammenarbeit der Völker und zum Frieden zwischen den Völkern beitragen.¹⁷⁵

Zunächst sollen die Beweggründe für diese Konvention aufgezeigt werden:

Der Grund für das Welterbeprogramm liegt einige Jahrzehnte zurück. Als in den 1960er Jahren in Ägypten der Assuan-Staudamm gebaut wurde, stellte dieses Bauprojekt eine unmittelbare Gefahr für den Tempel von Abu Simbel dar. Der Tempel wurde als

¹⁷² Schlünkes, S. 16.

¹⁷³ Vgl. <http://www.unesco.at/kultur/welterbe/index.htm> und Richtlinien I.B.7.

¹⁷⁴ Bernecker u.a., S. 10.

¹⁷⁵ Schlünkes, S. 23.

Kulturgut von universellem Wert angesehen, der schließlich wirtschaftlichen Interessen zum Opfer fallen würde. Mit Hilfe der UNESCO gelang es, die Tempelanlage zu verlegen und somit zu retten.¹⁷⁶

Es wurde allgemein erkannt, dass das kulturelle und natürliche Erbe der Welt von Zerstörung bedroht ist. Dabei sind nicht nur konventionelle Verfallsursachen zu berücksichtigen (etwa wie Alterungsprozesse oder Naturereignisse), sondern auch der Wandel der sozialen und wirtschaftlichen Verhältnisse kann zu einem Verfall des genannten Erbes führen. Jeder Verfall bzw. der Verlust dieses Erbes stellt eine zu beklagende Schmälerung des Erbes aller Völker dar. Damit wird zum Ausdruck gebracht, dass das kulturelle und natürliche Erbe der Welt, nicht nur einem bestimmten Staat gehört. Vielmehr handelt es sich dabei um ein kollektives Gedächtnis bzw. ein kollektives Eigentum aller Menschen. Aus dieser Sicht wird auch klar, dass die Erhaltung dieser Welterbestätten nicht ausschließlich Sache der nationalen Ebene ist, sondern von einer internationalen Ebene getragen wird bzw. getragen werden kann, vor allem, wenn die technischen, wirtschaftlichen und wissenschaftlichen Mittel auf nationaler Ebene unzureichend sind. Es ist also die Aufgabe der internationalen Gemeinschaft den Schutz dieses außergewöhnlichen und universellen Erbes zu sichern. Zu bedenken ist allerdings, dass die internationale Gemeinschaft das Bemühen der nationalen Staaten um Erhaltung des Erbes nicht ersetzen, sondern nur ergänzen kann.¹⁷⁷ Denn grundsätzlich müssen die Vertragsstaaten selbst für die Erhaltung ihrer Welterbestätten aufkommen.¹⁷⁸ Die Welterbekonvention gilt für all jene Staaten, die Mitglied der UNESCO sind und dieses Übereinkommen angenommen bzw. ratifiziert haben.¹⁷⁹ Dazu muss die Beitrittsurkunde beim Generalsekretär der UNESCO hinterlegt werden.¹⁸⁰ Der Beitritt tritt drei Monate nach der Hinterlegung der Annahme-, Beitritts- bzw. Ratifikationsurkunde in Kraft.¹⁸¹ Die österreichische Ratifikationsurkunde wurde am 18. Dezember 1992 beim Generalsekretär der UNESCO hinterlegt und trat daher am 18. März 1993 in Kraft.¹⁸²

¹⁷⁶ Eschig, 2008, S. 173.

¹⁷⁷ BGBl. 60/1993, Übereinkommen zum Schutz des Kultur- und Naturerbes der Welt.

¹⁷⁸ Schlünkes, S. 17.

¹⁷⁹ BGBl. 60/1993, Artikel 31.

¹⁸⁰ BGBl. 60/1993, Artikel 32.

¹⁸¹ BGBl. 60/1993, Artikel 33.

¹⁸² BGBl. 60/1993, Erklärung.

2.2.2. Weltkulturerbe und Weltnaturerbe

Das Kulturerbe lässt sich grundsätzlich in Denkmäler, Ensembles und Stätten gliedern. Denkmäler, Ensembles und Stätten sind aus ästhetischer, ethnologischer, anthropologischer, historischer, künstlerischer und/oder wissenschaftlicher Sicht von außergewöhnlichem, universellem Wert.¹⁸³

Zum Naturerbe zählen Naturgebilde (die aus biologischen oder physikalischen Erscheinungsformen oder -gruppen bestehen), geologische und physiographische Erscheinungsformen oder genau abgegrenzte Gebiete sowie Naturstätten oder genau abgegrenzte Naturgebiete. Sie sind aus ästhetischer bzw. wissenschaftlicher Perspektive, ihrer Erhaltung oder natürlichen Schönheit wegen von außergewöhnlichem, universellem Wert.¹⁸⁴

Wie wird nun eine Kultur- oder Naturstätte zum Weltkulturerbe? Die Initiative geht dabei nicht von der UNESCO aus, sondern diese Aufgabe muss der jeweilige Vertragsstaat wahrnehmen, auf dessen Hoheitsgebiet eine solche Stätte vorzufinden ist.¹⁸⁵ Das heißt, ein Vertragsstaat, also ein Staat, der die Welterbekonvention ratifiziert hat, wählt welterbewürdige Güter aus, erstellt eine Vorschlagsliste, eine sogenannte „tentative list“¹⁸⁶ und übermittelt diese der UNESCO.¹⁸⁷ Diese Vorschlagsliste stellt ein Verzeichnis all jener Güter in einem Hoheitsgebiet eines Vertragsstaates dar, die für die Eintragung in die Liste des Welterbes als würdig erachtet werden. Diese Listen sollten unter Beteiligung verschiedener Akteure verfasst werden.¹⁸⁸ Die Einbindung von verschiedenen Akteuren – örtliche Bevölkerung, Verwalter der Stätten, Vertreter der kommunalen und regionalen Verwaltung, lokaler Gemeinschaften, NGOs etc. – ist deshalb wichtig, weil sie durch eine möglichst frühe Einbindung in Entscheidungsprozesse eine Beziehung zur Welterbestätte aufbauen und sich mit dieser identifizieren sollen, um damit Verantwortung für die Erhaltung zu übernehmen. Es geht sozusagen um eine Corporate Identity.¹⁸⁹ Der Internationale Rat für Denkmalpflege (ICOMOS) und die Internationale Naturschutzunion (IUCN) und das Welterbekomitee,

¹⁸³ BGBL. 60/1993, Artikel 1.

¹⁸⁴ BGBL. 60/1993, Artikel 2.

¹⁸⁵ BGBL. 60/1993, Artikel 3.

¹⁸⁶ Vgl. Schlünkes, S. 18 und Richtlinien II.C.62-76.

¹⁸⁷ BGBL. 60/1993, Artikel 11.

¹⁸⁸ Richtlinien II.C.62 und 64 sowie III.A.123.

¹⁸⁹ Richtlinien, III.A.123.

das von ICOMOS und IUCN beraten wird, evaluieren die Vorschläge der Staaten.¹⁹⁰ Dabei wird einerseits der aktuelle Zustand geprüft, andererseits muss ein Managementplan vorliegen. ICOMOS und IUCN steht ein Katalog mit mehreren Möglichkeiten zur Verfügung. Ein eingereichtes Gut kann vorbehaltlos zur Eintragung in die Liste der Welterbestätten empfohlen oder es kann einstweilen eine Aufschiebung bzw. eine Zurückweisung vorgeschlagen werden.¹⁹¹ Allerdings entscheidet schließlich das Welterbekomitee nach einer Prüfung, ob die Kriterien¹⁹² der Welterbekonvention erfüllt werden, über die Aufnahme einer Stätte in die Liste des Welterbes.¹⁹³ Erfolgt eine Eintragung, dann muss diese auch begründet werden. Das heißt, es sind jene Kriterien zu erwähnen, die eine Eintragung in die Welterbeliste ermöglicht haben.¹⁹⁴ Wird eine Aufschiebung empfohlen, dann muss der Antragsteller ergänzende Informationen und Dokumente liefern.¹⁹⁵ Ähnlich verhält es sich mit einer Zurückweisung einer Anmeldung. In diesem Fall muss der Vertragsstaat die Anmeldung gründlich überarbeiten.¹⁹⁶ Sollte das Komitee den Beschluss fassen, ein Gut nicht in die Liste des Welterbes einzutragen, dann kann die Anmeldung in dieser Form nicht noch einmal vorgelegt werden. Es bedarf dann einer Neuansmeldung.¹⁹⁷ Anträge um Aufnahme in die Welterbeliste können dann gestellt werden, wenn es um den Schutz, die Erhaltung in Bestand und Wertigkeit bzw. die Revitalisierung eines Gutes geht.¹⁹⁸ Allerdings müssen die Staaten anerkennen, dass die Erfassung, der Schutz und die Erhaltung in Bestand und Wertigkeit einer Welterbestätte, die in ihrem Hoheitsgebiet liegt, in erster Linie ihre eigene Aufgabe ist.¹⁹⁹ Die Staaten müssen sich daher bemühen eine entsprechende Politik zu verfolgen. Das heißt, die Politik muss darauf ausgerichtet sein, dem Welterbe eine Funktion im öffentlichen Leben zu geben und den Schutz in seinen Planungen entsprechend zu berücksichtigen. Es erscheint vor allem wichtig zu sein, dass die Öffentlichkeit auf eine Welterbestätte aufmerksam gemacht wird und in

¹⁹⁰ VGL. <http://www.unesco.at/kultur/welterbe/index.htm> bzw. Brincks-Murmann, S. 74 und Richtlinien I.G. 30 bzw. 31 sowie III.D.143-147. Das Welterbekomitee wird zwar von ICCROM (Internationale Studienzentrale für die Erhaltung und Restaurierung von Kulturgut, ICOMOS und IUCN beraten, doch ICCROM beurteilt nicht jene Güter, die auf einer „Vorschlagsliste“ stehen. Dies ist allein Aufgabe von ICOMOS und IUCN.

¹⁹¹ Brincks-Murmann, S. 78.

¹⁹² Richtlinien II.D.77.

¹⁹³ BGBl. 60/1993, Artikel 13.

¹⁹⁴ Richtlinien, III.G.154-157.

¹⁹⁵ Vgl. Brincks-Murmann, S. 78 bzw. Richtlinien III.G.159.

¹⁹⁶ Richtlinien, III.G.160.

¹⁹⁷ Richtlinien, III.G.158.

¹⁹⁸ BGBl. 60/1993, Artikel 13.

¹⁹⁹ BGBl. 60/1993, Artikel 4.

der Folge aktiv daran teilnimmt. Der Staat muss für die Erhaltung eines Welterbes entsprechende finanzielle Mittel als auch geeignetes Personal für die Verwaltung und Erhaltung bereitstellen. Es geht dabei um die Sicherstellung von laufenden Untersuchungen und Forschungsarbeiten, um das Welterbe zu erhalten, zu schützen und weiter zu entwickeln.²⁰⁰ Die Vertragsstaaten sind nach der Welterbekonvention verpflichtet, regelmäßig Berichte über den Status einer Welterbestätte zu verfassen und diese an die Generalkonferenz der UNESCO zu übermitteln, die auch dem Welterbekomitee zur Kenntnis zu bringen sind.²⁰¹ Das Generalsekretariat und das Welterbekomitee sind über Wiederherstellungs- und Neubaumaßnahmen zu informieren, die in einem geschützten Gebiet durchgeführt werden sollen.²⁰²

Neben der Eintragung in die Liste des Welterbes, können Güter, unter bestimmten Umständen, aus dieser Liste auch wieder gestrichen werden. Dies ist einerseits der Fall, wenn Güter so sehr verfallen sind, dass die Merkmale, die für die Aufnahme entscheidend waren, eingebüßt wurden. Andererseits ist ein Gut von der Liste zu entfernen, wenn die charakteristischen Eigenschaften eines Welterbegutes bereits zum Zeitpunkt der Anmeldung bedroht waren und die Abhilfemaßnahmen nicht innerhalb einer bestimmten Frist umgesetzt wurden.²⁰³ Für einen solchen Fall ist ein bestimmtes Prozedere vorgesehen.²⁰⁴

Die Welterbekonvention sieht daher spezielle Bildungs- und Informationsprogramme vor, die von den Mitgliedsstaaten gefördert werden sollen. Dadurch soll das Welterbe von der Bevölkerung wahrgenommen, vor allem aber geachtet und gewürdigt werden. Diese Maßnahmen könnten zu einem verantwortungsvolleren Umgang der Bevölkerung mit dem Welterbe beitragen.²⁰⁵ Dennoch muss beachtet werden, dass es sich eben nicht nur um eine nationale Erbestätte, sondern um eine Welterbestätte handelt. Daher verpflichtet sich die internationale Gemeinschaft, durch die Annahme bzw. Ratifizierung der Welterbekonvention, jede Welterbestätte unter ihren gemeinsamen Schutz zu stellen. Auf Ersuchen eines Vertragsstaates um Hilfe, muss diese von der Gemeinschaft geleistet werden.²⁰⁶ Für jeden Vertragsstaat der Welterbekonvention besteht die

²⁰⁰ Vgl. BGBl. 60/1993, Artikel 5 bzw. Brincks-Murmann, S. 74.

²⁰¹ Richtlinien, V.A.199-202.

²⁰² Vgl. BGBl. 60/1993, Richtlinien, IV.A.172-174 bzw. Ringbeck, S. 85f.

²⁰³ Richtlinien, IV.B.177-182.

²⁰⁴ Richtlinien, IV.C.192-198.

²⁰⁵ Vgl.: BGBl. 60/1993, Artikel 27 bzw. 28 und Richtlinien, VI.C.219-222.

²⁰⁶ BGBl. 60/1993, Artikel 6.

Möglichkeit, um internationale Unterstützung für ein auf seinem Territorium befindliches Welterbe anzusuchen.²⁰⁷ Aus diesem Grunde besteht das bereits oben erwähnte „Komitee für das Erbe der Welt“, das durch die Stimmen aller Vertragsstaaten gewählt wird. Das Komitee entscheidet nicht nur über die Aufnahme neuer Welterbestätten, sondern hat auch die Funktion eines zwischenstaatlichen Vermittlers.²⁰⁸ Das Komitee erstellt nämlich eine Liste des gefährdeten Erbes der Welt. Es handelt sich dabei um jene Welterbestätten, die akut vom Verfall bedroht sind und daher dringende Erhaltungsmaßnahmen benötigen.²⁰⁹ Das Komitee stellt alle erforderlichen Untersuchungen und Konsultationen an und legt die weitere Vorgangsweise fest. Die Ansuchen um internationale Unterstützung werden geprüft und es wird die Dringlichkeit festgelegt. Darüber hinaus werden entsprechende Maßnahmen ausgearbeitet und die voraussichtlich anfallenden Kosten berechnet.²¹⁰ Die Hilfeleistungen des Komitees können Untersuchungen, Personalvermittlung bzw. Personalbereitstellung, Ausbildung von Personal, Lieferung von Ausrüstung und finanzielle Hilfe umfassen.²¹¹ Für diese internationalen Hilfeleistungen wurde ein „Fonds für das Erbe der Welt“ eingerichtet. Es handelt sich dabei um ein Treuhandvermögen, das vorwiegend aus Pflichtbeiträgen und freiwilligen Beiträgen der Mitgliedsstaaten, Spenden, Vermächtnissen, aus dem Fonds anfallenden Zinsen, Mitteln, die durch Sammlungen und Einnahmen aus Veranstaltungen zugunsten des Fonds bzw. sonstigen Mitteln gespeist wird. Fondsbeiträge sowie Unterstützungsbeiträge dürfen nur für jene Zwecke verwendet werden, die vom Komitee bestimmt wurden.²¹² Das Komitee ist darüber hinaus nur dann beschlussfähig, wenn die Mehrheit der Mitglieder anwesend ist. Für einen Beschluss bedarf es einer Zweidrittelmehrheit der anwesenden und abstimmenden Mitglieder.²¹³ Doch meist ist es so, dass die internationale Gemeinschaft nur einen Teil der anfallenden Kosten übernimmt.²¹⁴

²⁰⁷ BGBL. 60/1993, Artikel 19.

²⁰⁸ BGBL. 60/1993, Artikel 8.

²⁰⁹ BGBL. 60/1993, Artikel 11.

²¹⁰ BGBL. 60/1993, Artikel 21 bzw. 24.

²¹¹ BGBL. 60/1993, Artikel 22 bzw. 23.

²¹² BGBL. 60/1993, Artikel 15.

²¹³ BGBL. 60/1993, Artikel 13.

²¹⁴ BGBL. 60/1993, Artikel 25.

2.3. Welterbe, Öffentlichkeit und Tourismus

Mit dem Erwerb des Welterbestatus ist meist auch ein Prestigegewinn verbunden. Der Welterbetitel stellt oftmals einen Nutzen für den Vertragsstaat dar.²¹⁵ Zum einen kann der Welterbetitel einen Anreiz darstellen nationale Schutz- und Erhaltungsmaßnahmen zu fördern, zum anderen ist es eine Möglichkeit den Tourismus auf das Prädikat Welterbe zu fokussieren.²¹⁶ Die von den Medien erzeugte Aufmerksamkeit kann zu einem höheren Bewusstsein der Menschen für den Schutz und Erhalt des Kultur- und Naturerbes beitragen. Dadurch können im Falle einer Bedrohung einer Welterbestätte Hilfskampagnen leichter gestartet und vollzogen werden.²¹⁷ Für den Tourismus kann der Welterbestatus ein Gewinn sein und kann zu höheren Besucher- bzw. Übernachtungszahlen führen. Doch meist ist es so, dass eine ohnehin bereits sehr bekannte Sehenswürdigkeit zum Welterbe ernannt wird, so dass sich zunächst nicht viel ändert. Wichtig und wünschenswert wäre es, wenn in Folge der Zuerkennung des Welterbestatus Investitionen erfolgten und es zu einer Aufwertung des Standorts käme.²¹⁸ Welterbe bedeutet sicherlich mehr als die Pflege eines Denkmals. Doch leider werden die grundsätzlichen Ansprüche, welche die Welterbekonvention einfordert (Bildung, Forschung, Öffentlichkeit,...), viel zu selten umgesetzt. Es geht nicht nur um Denkmalpflege, sondern in erster Linie um Bildung, Wissenschaft bzw. Forschung, Kultur und Kommunikation bzw. Vermittlung, denn nur ein lebendiges Welterbe kann von der Öffentlichkeit wahrgenommen, erhalten und weiterentwickelt werden.²¹⁹

Die deutschsprachige Tourismuswissenschaft hat sich im Gegensatz zur australischen und angloamerikanischen Tourismuswissenschaft nur sehr wenig mit dem Thema Welterbe beschäftigt. Dies lässt sich vor allem aus der nur geringen Anzahl an Fachartikeln ableiten. In Großbritannien beispielsweise, wird seit dem Jahr 2006 eine wissenschaftliche Zeitschrift zu diesem Thema herausgegeben, die sich „Journal of Heritage Tourism“ nennt. Die mangelhafte wissenschaftliche Auseinandersetzung mit dem Thema Welterbe-Tourismus ist darauf zurückzuführen, dass es an den Universitäten und ähnlichen Forschungseinrichtungen, eine nur rudimentär entwickelte

²¹⁵ Eschig, 2008, S. 176.

²¹⁶ Schlünkes, S. 24.

²¹⁷ Schlünkes, S. 25.

²¹⁸ Schefers, S. 70.

²¹⁹ Schefers, S. 71.

kultur- und sozialwissenschaftliche Tourismusforschung gibt, obwohl sich der Besuch und die Besichtigung von Welterbestätten rasant nach oben entwickelt.²²⁰ Der Welterbe-Tourismus ist darauf ausgerichtet, Welterbestätten zu besuchen und zu besichtigen. Die Sehenswürdigkeiten sollen also erfahren werden. Dabei wird eine bestimmte Form von Nostalgie für die Vergangenheit entwickelt, welche das Verlangen hervorruft, außergewöhnliche Kultur- und Landschaftsformen zu erleben. Bei der Klientel des Welterbe-Tourismus handelt es im Allgemeinen um erwachsene Menschen, die über ein überdurchschnittlich hohes Einkommen verfügen und einen hohen Bildungsabschluss aufweisen. Dies macht sie zu einer begehrten Zielgruppe.²²¹ Das Welterbe soll aber von möglichst vielen Menschen gesehen und verstanden werden.

Eine wesentliche Möglichkeit ein Welterbe einer breiteren Öffentlichkeit zu erschließen bietet der Tourismus. Dabei entwickelt sich ein enger Zusammenhang zwischen Kultur und Tourismus, wobei einerseits der wirtschaftliche Zusammenhang beachtet und andererseits die Umformung lokaler Kultur in ein Tourismusziel untersucht werden kann. Interessant erscheinen die Schnittstellen zwischen den lokalen Tourismusakteuren auf der einen Seite, die sich um die Präsentation und die Vermittlung bemühen und den Touristen auf der anderen Seite, die Kultur bzw. Natur erleben wollen. Die Tradition des Kulturtourismus reicht weit vor das UNESCO-Welterbe zurück. Bereits die Sterne der bekannten Baedeker-Reiseführer bewerteten Kulturdestinationen und dienten mehr oder weniger als Gütesiegel. So wie die Sterne von Baedeker sind nunmehr auch die UNESCO-Welterbe-Prädikate ein Gütesiegel für die Qualität von Kulturstätten und dienen u.a. als Entscheidungshilfe bei der Auswahl eines Urlaubszieles. Wo UNESCO draufsteht, darf die Erwartungshaltung groß sein. Es dürfen dabei historische, kulturelle bzw. naturräumliche Bedeutung sowie authentische Materialität erwartet werden. Das Welterbe bietet sich als touristisch nutzbarer Raum an, der Geschichte erlebbar macht und auf sozialen Strukturen sowie Begegnungszonen beruht. Einen wesentlichen Beitrag zum Erfolg des Welterbes leisten vor allem die globale Mobilität und die Vernetzung der Tourismusindustrie.²²² Derzeit liegt der Kulturtourismus voll im Trend, was vor allem in Nächtigungszahlen und touristischer Wertschöpfung zum Ausdruck kommt.²²³ Einen wesentlichen Einfluss

²²⁰ Luger, S. 19.

²²¹ Luger, S. 22.

²²² Tauschek, S. 163.

²²³ Tauschek, S. 172.

darauf haben neben den Reiseführern auch mediale Berichterstattungen. Dabei geht es darum potentielle Reiseziele vorzustellen, um bestimmte Erwartungshaltungen zu wecken.²²⁴

Ganz unproblematisch ist das Welterbesiegel allerdings nicht, denn dieses kann auch Schattenseiten hervorbringen. Grundsätzlich verfolgt die UNESCO das Ziel Welterbestätten erlebbar und begreifbar zu machen, um vor Ort eine Auseinandersetzung bieten zu können und aktives Lernen zu ermöglichen. Mit dem Welterbe verbinden sich aber nun nicht nur Aspekte der Bildung, sondern auch wirtschaftliche Interessen. Das Welterbesiegel gilt, wie bereits erwähnt, als Gütesiegel und wird dementsprechend vermarktet, weil möglichst viele Touristen angelockt werden sollen. Vom Tourismus sollen die lokalen Akteure ökonomisch profitieren. Diese touristische Nutzung kann zu einem Konflikt mit dem ursprünglichen Gedanken, nämlich der nachhaltigen Entwicklung, führen. Denkmalpfleger, Welterbemanager, lokale Akteure bzw. Touristen haben durchwegs unterschiedliche Ziele und Interessen, die sich mitunter nicht miteinander vereinbaren lassen. Es kann also durchaus sein, dass es dabei nicht nur Gewinner, sondern auch Verlierer gibt.²²⁵ Aus diesem Grunde kann diese Verbindung von Welterbe und Tourismus unter Umständen auch als problematisch angesehen werden. In diesem Zusammenhang gewinnt das Stakeholder-Konzept im Welterbe-Tourismus an Bedeutung. Dieses Konzept strebt die Einbeziehung sämtlicher Akteure an. Es sind im Wesentlichen all jene Akteure dazu zu zählen, die direkt oder indirekt mit einer Welterbestätte verbunden bzw. von einer solchen betroffen sind. Eine gut funktionierende Kommunikation und Interaktion zwischen den Akteuren könnte das Verhältnis von Welterbestätten und Tourismuswirtschaft verbessern. Hilfreich wären die Schaffung einer Kommunikationsplattform, die Einrichtung eines Ausgleichsmechanismus zwischen Schutz und Konsum bzw. zwischen Erhaltung und Vermarktung der Welterbestätte, sowie der teilweise Rückfluss der Einnahmen aus dem Tourismus für die Erhaltung der Welterbestätten.²²⁶

Das Hinweisen auf die Gefahren dieser wirtschaftlichen Dimension suggeriert ganz deutlich den Gedanken eines touristischen Ausverkaufs von Welterbe. Es handelt sich

²²⁴ Tauschek, S. 174.

²²⁵ Tauschek, S. 164f.

²²⁶ Luger, S. 24.

wohl um eine schwierige Gratwanderung, mit dem Ziel das richtige Maß zu finden. Einerseits ist die touristische Erschließung von Welterbestandorten erwünscht und notwendig, um dem Bildungs- und Vermittlungsauftrag nachzukommen und die notwendige Aufmerksamkeit in der Öffentlichkeit zu schaffen bzw. um finanzielle Mittel zu lukrieren. Andererseits stellt die touristische Nutzung eine zentrale Gefahr für den Bestand des Welterbes dar, weil jedes Welterbe eine fragile und nicht erneuerbare Ressource ist, die Schutz benötigt, will sie für zukünftige Generationen erhalten bleiben. Dieser Zielkonflikt kann auch so definiert werden, dass das Welterbe auf den Prinzipien der Erhaltung und Weitergabe fußt, während dem Tourismus der Konsum von Ressourcen immanent ist und damit auch Verbrauch sowie Schädigung. Daher ist für Welterbestätten das Konzept des nachhaltigen Tourismus von ganz besonderer Bedeutung.²²⁷ In den Richtlinien zur Umsetzung der Welterbekonvention wird die nachhaltige Nutzung thematisiert. Eine touristische Nutzung ist dann möglich, wenn sie ökologisch und kulturell nachhaltig ist. Durch die Nutzung soll das Welterbe nicht seinen außergewöhnlichen Wert, seine Unversehrtheit und seine Echtheit einbüßen.²²⁸ Doch was ist unter einem nachhaltigen Tourismus zu verstehen?

„Nachhaltig ist der Tourismus dann, wenn er

- Langfristig möglich ist, weil die Entwicklung aller Ressourcen schonend betrieben wird
- Kulturell verträglich ist, weil Respekt gegenüber lokalen Konventionen und Riten ausgedrückt wird, ein Verzicht auf ausbeutende Kommerzialisierung und eine Anpassung an ortsübliche Standards erfolgt
- Sozial ausgewogen ist, weil die Nutzen und Nachteile gleichermaßen gestreut werden, regionale Disparitäten vermieden werden und Einheimische in die Entscheidungen eingebunden sind
- Ökologisch tragfähig ist, weil möglichst geringer Druck auf die Umwelt, Vermeidung von Schädigungen der Biodiversität und eine Förderung von Umweltbewusstsein erfolgt
- Wirtschaftlich sinnvoll und ergiebig ist, weil er profitables Geschäft für die lokale bzw. nationale Ökonomie ist, zur Schaffung von Einkommen für die einheimische Bevölkerung maßgeblich beiträgt.“²²⁹

²²⁷ Tauschek, S. 167.

²²⁸ Richtlinien, II.F.119.

²²⁹ Luger, S. 35f.

2.4. Welterbe-Tourismus im Vergleich. Österreich. Schweiz.

2.4.1. Österreich

Es ist schon ein wenig symptomatisch für den österreichischen Umgang mit dem UNESCO-Welterbe, wenn die Touristen-Information in Wien (z.B. am Albertinaplatz) keine expliziten Informationen zum UNESCO-Welterbe geben kann. Es sind auf Nachfrage keine Informationsbroschüren zu diesem Thema verfügbar, obwohl Wien mit der Altstadt bzw. dem Schloss Schönbrunn sogar über zwei Weltkulturerbestätten verfügt.

Besser ist die Lage bei der Österreich-Werbung.²³⁰ Auf dem Internetportal der Österreich-Werbung gibt es zumindest Informationen zum Welterbe in Österreich. Über →Aktivitäten →Stadt und Kultur → UNESCO-Welterbestätten kann der Besucher des Internetportals zu Informationen über die österreichischen Welterbestätten gelangen. Grundsätzlich ist dabei die österreichische UNESCO Kommission verlinkt und beim Hinweis zum Weltkulturerbe Semmering-Eisenbahn ist immerhin eine Verknüpfung mit dem Verein der Freunde der Semmeringbahn verfügbar. Seltsamerweise wird bei diesem Webauftritt die Welterbestätte „Prähistorische Pfahlbauten um die Alpen“ nicht erwähnt.

Die Tourismusplattform der Steiermark²³¹ bietet auf ihrer Homepage ebenfalls einen Hinweis zum Weltkulturerbe Semmering-Eisenbahn, der allerdings nicht auf den ersten Blick zu finden ist. Nur durch gezieltes Suchen bzw. Probieren gelangt der Besucher des Portals schließlich zu den gewünschten Informationen (→Urlaubsthemen →Kultur →Ausflugsziele →Weltkulturerbe Semmeringbahn). Wird auf der Hauptseite (www.steiermark.com) Weltkulturerbe in die Suchmaske eingegeben, dann werden einige Treffer angezeigt. Wird die Suche nach Region (Hochsteiermark) und Kategorie (Historisches & Traditionelles) verfeinert, dann werden u.a. das Südbahnmuseum Mürzzuschlag und das Weltkulturerbe Semmeringbahn angezeigt. Seltsamerweise enthält der Treffer Weltkulturerbe Semmeringbahn²³² einen Hinweis auf das

²³⁰ www.austria.info.

²³¹ www.steiermark.com.

²³² http://www.steiermark.com/de/poi/familienausflugsziel-weltkulturerbe-semmeringbahn_20627.

Südbahnmuseum, allerdings wird beim Treffer Südbahnmuseum²³³ das Weltkulturerbe Semmeringbahn nicht explizit erwähnt! Es gibt nur eine Verlinkung zur „Semmeringbahn“. Darüber hinaus gibt es keine Verlinkung zur österreichischen UNESCO Kommission oder zum für Welterbe zuständigen Bundeskanzleramt.

Das niederösterreichische Tourismusportal²³⁴ bietet auf seiner Homepage ebenfalls eine Suchfunktion an. Wird nach „Weltkulturerbe“ gesucht, werden zahlreiche Treffer angezeigt. Wer gezielt nach dem Weltkulturerbe Semmering-Eisenbahn suchen möchte, muss sich durch einen wahren Dschungel durchkämpfen (→Was möchten Sie erleben →Kunst und Kultur →Geschichte und G'schichten →Von Brücken und Viadukten). Erstaunlich ist, dass sich der Haupttreffer zum Weltkulturerbe Semmering-Eisenbahn „Von Brücken und Viadukten“ nennt. Auf diesem niederösterreichischen Portal sind immerhin die Gemeinde Semmering, auf deren Homepage das Weltkulturerbe ganz einfach unter Sehenswürdigkeiten zu finden ist, sowie der Verein der Freunde der Semmeringbahn verlinkt. Allerdings findet sich auch auf dem niederösterreichischen Portal kein Hinweis zur österreichischen UNESCO Kommission bzw. zum Bundeskanzleramt.

Auch wer auf der Homepage des für Welterbe zuständigen Ministeriums nachsieht, muss Geduld walten lassen. Während auf der Seite des Schweizerischen Bundesamtes für Kultur das Weltkulturerbe unter Kulturerbe zu finden ist, muss sich der Besucher der Homepage des Österreichischen Bundeskanzleramtes auf dessen Seite durchkämpfen: www.kunstkultur.bka.gv.at →Kultur →Denkmalschutz →Welterbestätten. Die Unterordnung des Welterbes unter den Denkmalschutz mag einen Aufschluss über den Umgang damit geben. Denkmalschutz wird wohl eher mit den Attributen statisch bzw. defensiv assoziiert. In der Schweiz wird das Welterbe viel dynamischer dargestellt und wird dort ein offensiver Umgang, vor allem in der Öffentlichkeit und im Tourismus, gelebt.²³⁵

In Österreich besteht scheinbar derzeit kein Pendant zu „World Heritage Experience Switzerland (WHES)“. Eine solche übergeordnete Dachorganisation für die koordinierte Tourismuswerbung aller österreichischen Welterbestätten wäre sicherlich ein positiver Beitrag. Ein erster Schritt in Richtung einer Verbesserung wäre bereits eine Verlinkung

²³³ http://www.steiermark.com/de/poi/suedbahnmuseum_muerzzuschlag_20653.

²³⁴ www.niederoesterreich.at.

²³⁵ www.kunstkultur.bka.gv.at.

der unterschiedlichen Tourismusportale einerseits, aber auch die Verknüpfung derer mit Institutionen wie dem Bundeskanzleramt oder der UNESCO Kommission andererseits. Darüber hinaus könnte der Welterbetourismus, und damit die einzelnen Welterbestätten, profitieren, wenn die Welterbestätten auf den einzelnen Tourismusportalen rasch ersichtlich wären (keine Verschachtelung, sondern Hinweise auf der Hauptseite). Beispielsweise könnte auf der Homepage der Österreich-Werbung unter Aktivitäten das „UNESCO-Welterbe“ neben „Familie“, „Radfahren“, „Seen und Natur“, „Stadt und Kultur“, „Wandern und Alpen“ bzw. „Ski- und Wintersport“ angeführt werden.

2.4.2. Schweiz

Das Internetportal des „Schweiz Tourismus“, www.myswitzerland.com, informiert über die Möglichkeiten und Ziele der Touristen in der Schweiz. Unter →Reiseziele ist bereits der Hinweis „Schweizer Pärke & UNESCO-Welterbestätten“ angeführt. Diese Verknüpfung bietet den Besuchern des Online-Portals Informationen über alle elf bestehenden UNESCO-Welterbestätten in der Schweiz.²³⁶

Zusätzlich zu diesem Online-Angebot gibt es eine gedruckte Version, die sich „UNESCO Destination Schweiz“ nennt. Diese Broschüre stellt ein Produkt aus der Kooperation zwischen „Schweiz Tourismus“ und „World Heritage Experience Switzerland“ (WHES) dar. Sie führt nicht nur die schweizerischen Welterbestätten vor, sondern die Broschüre bietet einführende Worte zur UNESCO und ihren Zielen. So ist etwa zu lesen: „Da Kriege im Geist der Menschen entstehen, muss auch der Frieden im Geist der Menschen verankert werden.“ Dieses Zitat nach der Verfassung der UNESCO zeigt sehr deutlich, wie ernsthaft und intensiv, aber auch wie ehrlich sich „Schweiz Tourismus“ bzw. „WHES“ mit diesem Thema auseinandersetzen. Zusätzlich bietet dieses Informationsheft auf einer Doppelseite eine Karte der Schweiz in der alle elf Welterbestätten, sowie ein Biosphärenreservat verortet sind. Auch die bedeutenden Verkehrswege, Schiene und Straße, sind in dieser Karte vermerkt.

²³⁶ www.myswitzerland.com.

Der schweizerische Verein „World Heritage Experience Switzerland“ (WHES)²³⁷ baut auf der Initiative UNESCO Destination Schweiz (UDS) auf. Zwischen 2003 und 2008 wurde eine Kooperation zwischen den schweizerischen UNESCO Welterbestätten und den UNESCO Biosphärenparks forciert. Wegen der steigenden Anzahl an schweizerischen Welterbestätten, wurde eine einheitliche Organisation angestrebt. Im Jahr 2009 wurde schließlich der Verein UNESCO Destination Schweiz in Bern gegründet, der im Oktober 2014 in World Heritage Experience Switzerland umbenannt wurde. Die Mitglieder des Vereins sind zunächst die schweizerischen UNESCO Welterbestätten sowie die UNESCO Biosphärenparks. Zu den Mitgliedern des Vereins sind allerdings auch touristische Partner zu zählen, sowie die Schweizerische UNESCO Kommission oder Schweiz Tourismus. Ein weiterer Kooperationspartner sind beispielsweise die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB).

Die Ziele des Vereins sind:

- Werte der UNESCO erhalten und fördern
- Forcierung der Nachhaltigkeit und der Qualität im Tourismus
- Bekanntheitsgrad der schweizerischen Welterbestätten und Biosphärenparks national als auch international zu erhöhen
- Touristische Interessen der Mitglieder sollen gegenüber nationalen und internationalen Organisationen vertreten werden.

Das wesentliche Ziel ist die Wahrnehmung der Schweizerischen UNESCO Welterbestätten und UNESCO Biosphärenparks zu erhöhen und deren touristische Angebote zu verbessern. Im Jahr 2010/11 wurde beispielsweise das INNOTOUR-Projekt „Premium Produkt Einzigartige Schweiz erleben“ ins Leben gerufen. Die touristischen Angebote dieses Projektes sollen hohe Qualität, nachhaltigen Tourismus und unverwechselbare Erlebnisse bieten. Davon sollen vor allem die Welterbestätten und Biosphärenparks profitieren, indem sie gefördert und erhalten werden.

World Heritage Experience Switzerland versteht sich als Dachorganisation und Kompetenzzentrum für den Welterbetourismus in der Schweiz – wobei eine internationale Vorbildwirkung angestrebt wird. Die schweizerischen Welterbestätten

²³⁷ www.whes.ch.

und Biosphärenparks sollen sich zu einem Erlebnisraum entwickeln, deren Angebote sich durch Qualität und Nachhaltigkeit klar von Mitbewerbern abgrenzen. Sie sollen als eine Besonderheit der Schweiz internationale Anerkennung finden.

Neben der vorgestellten Broschüre von „Schweiz Tourismus“ bzw. „WHES“ hat auch die Schweizerische UNESCO-Kommission ein Informationsheft für den Tourismus erstellt. Beide Broschüren sind übrigens u.a. in öffentlichen Tourismusbüros gratis erhältlich. Das Heft der UNESCO-Kommission trägt den Titel „Welterbe in der Schweiz – Patrimoine mondiale en Suisse“.²³⁸ In der Einleitung wird der Ursprung des UNESCO-Welterbes beleuchtet, während jede der elf schweizerischen Welterbestätten im Folgenden auf jeweils einer Doppelseite erläutert wird. Weiters wird erklärt, dass die Schweizerische UNESCO-Kommission als Brücke zwischen der Internationalen Gemeinschaft, der schweizerischen Zivilgesellschaft und den eidgenössischen politischen Instanzen fungiere. Interessant ist, dass die Broschüre auch das Welterbe-Emblem erklärt. Außerdem wird auf die vielen verschiedenen Stellen verwiesen, die sich in der Schweiz mit dem Welterbe beschäftigen. In diesem Zusammenhang sind folgende Einrichtungen zu erwähnen:

- Bundesamt für Kultur (www.bak.admin.ch →Kulturerbe →UNESCO-Welterbe) bzw. Bundesamt für Umwelt (www.bafu.admin.ch →Landschaft →Instrumente & Aufgaben →International →UNESCO-Weltnaturerbe): Zuständig für die Begleitung und wissenschaftliche Unterstützung der Welterbestätten.
- Schweizerische UNESCO-Kommission: Die Kommission koordiniert alle im Inland eingebundenen Akteure. Außerdem unterstützt sie die Vermittlung und Öffentlichkeitsarbeit der Welterbestätten. In diesem Zusammenhang ist das Buch „Welterbe in der Schweiz“ zu erwähnen, das von der Schweizerischen UNESCO-Kommission herausgegeben wurde und auf 156 Seiten das schweizerische Welterbe vermittelt.

Im November 2014 hat die Schweizerische UNESCO-Kommission auf eigene Initiative auf ihrer Generalversammlung die „Schweizer Charta zum Welterbe“ beschlossen. Die Charta soll den Erhalt der Stätten unterstützen

²³⁸ www.unesco.ch.

und das Welterbe im Bewusstsein der Menschen stärken. Die Grundsätze dieser Charta lauten:

1. Authentizität und Unversehrtheit des Welterbes bewahren
 2. Schutz und Verwaltung des Welterbes sichern
 3. Nachhaltige Entwicklung unterstützen
 4. Bildung, Wissensvermittlung und -erweiterung fördern
 5. Austausch, Information und Verbundenheit im Welterbe-Netzwerk stärken.
- Koordinationsstelle UNESCO des Eidgenössischen Departements für auswärtige Angelegenheiten: Das Außenamt bemüht sich um institutionelle Beziehungen auf der internationalen Ebene.
 - World Heritage Experience Switzerland: Dieser Verein stellt das touristische Netzwerk aller schweizerischen Welterbestätten dar.²³⁹
 - Site Manager: Sind für die Verwaltung und Entwicklung einer Welterbestätte verantwortlich.

²³⁹ www.whes.ch.

2.5. Das UNESCO Welterbe in Österreich

Nach dem Inkrafttreten der Welterbekonvention im März 1993 und der Einschreibung der ersten Welterbestätten in Österreich im Jahre 1996 ist die anfängliche Euphorie verfliegen und ein recht ernüchternder Alltag eingeleitet. Dies ist zunächst auf die unterschiedliche Zuständigkeit und die komplizierte Kompetenzverteilung zwischen Bund und Bundesländern zurückzuführen (Denkmalschutz ist Sache des Bundes, während Baurecht, Naturschutz und Raumplanung/Raumordnung in die Zuständigkeit der Länder fallen).²⁴⁰ Zum anderen finden notwendige Nutzungs- und Planungsbeschränkungen zum Schutz von Welterbestätten keine politische Unterstützung, obwohl es die Gebietskörperschaften waren, welche die Vorschlagslisten für Welterbestätten erstellt haben und mit deren Zustimmung diese eingereicht wurden.²⁴¹

Es wurde allgemein erkannt, dass Welterbestätten nicht nur die gesetzlich Verantwortlichen etwas angehen. Ganz im Gegenteil, denn es gibt eine Vielzahl an sogenannten Stakeholdern, die in den Schutz, die Erhaltung und Entwicklung von Welterbestätten einzubeziehen sind.

In einem wirtschaftlichen Kontext kann zwischen Shareholdern und Stakeholdern unterschieden werden. Das Shareholder-Management ist die eine Möglichkeit einer Unternehmensführung und sieht es als ihre Kernaufgabe an, den Unternehmenswert zu steigern, um ausschließlich die Interessen der Eigentümer zu befriedigen. Es geht also nicht unbedingt um eine gesunde Entwicklung eines Unternehmens, sondern es soll so schnell wie möglich ein Gewinn für die Eigentümer eintreten. Es wird dabei meist in der kurzen Frist gedacht. Zum anderen gibt es das sogenannte Stakeholder-Management. Bei dieser Art der Unternehmensführung sollen nicht nur die Interessen einer bestimmten Gruppe (z.B. bei einer AG die Aktionäre) berücksichtigt werden, sondern es sollen die Ansprüche möglichst vieler bzw. aller Gruppen berücksichtigt werden (z.B. Mitarbeiter, Lieferanten, Kunden, Staat, Umwelt, Öffentlichkeit, etc.).

Für das Weltkulturerbe bedeutet dies, dass nicht nur die dem Gesetz nach verantwortlichen Personen bzw. Stellen in die Arbeit eingebunden und gehört werden,

²⁴⁰ Eschig u.a., S. 157f.

²⁴¹ Eschig u.a., S. 159.

sondern es sollen neben den politischen Entscheidungsträgern auf Bundes-, Landes- und Gemeindeebene, auch die Verwaltung, nationale UNESCO-Kommissionen, Welterbemanager, Investoren, Architekten, Tourismusfachleute, Wissenschaftler, Bürger(initiativen), Forschungseinrichtungen (Museen, Universitäten, etc.), NGOs, usw. in Entscheidungsprozesse eingebunden werden.²⁴²

Trotz einiger Probleme in Bezug auf Welterbestätten sind auch Erfolge zu verzeichnen. In Österreich kam es nämlich im Jahr 2004 zu einem Zusammenschluss der einzelnen österreichischen Welterbestätten zur sogenannten Österreichischen Welterbestätten-Konferenz. Die Österreichische UNESCO-Kommission hat es dadurch geschafft, die Zusammenarbeit und den Informationsaustausch zwischen den österreichischen Welterbestätten zu verbessern. Auf diesen Konferenzen werden Erfahrungen ausgetauscht und Probleme besprochen sowie nach gemeinsamen Lösungen gesucht. Damit konnte einerseits die Umsetzung der Welterbekonvention verbessert werden, andererseits konnten der Informationsfluss und vor allem die Beziehungen zwischen den Stakeholdern intensiviert werden.²⁴³ Die Welterbestätten-Konferenz findet einmal jährlich statt.²⁴⁴ Der Ort der Konferenzen wechselt im Rotationsprinzip, doch handelt es sich immer um eine Welterbestätte, um vor Ort praktische Einblicke in die jeweilige Welterbestätte und deren Management zu erlangen.²⁴⁵ Derzeit gibt es noch immer keinen gemeinsamen Internetauftritt der österreichischen Welterbestätten im Verbund der Welterbestätten-Konferenz. Eine Übersicht bzw. Informationen über die österreichischen Welterbestätten bietet bisher nur die Österreichische UNESCO-Kommission.

Die Umsetzung der Welterbekonvention erfolgt noch nicht konsequent genug und ist daher verbesserungswürdig. Daraus lässt sich ableiten, dass noch bedeutende Informationsdefizite, in Bezug auf das Welterbe, bestehen.²⁴⁶

²⁴² Richtlinien, I.C.12.

²⁴³ Eschig u.a., S. 163.

²⁴⁴ http://www.unesco.at/kultur/oe_welterbe.htm.

²⁴⁵ Eschig u.a., S. 163.

²⁴⁶ Eschig u.a., S. 162.

Derzeit beheimatet Österreich insgesamt neun Welterbestätten²⁴⁷:

- Das historische Zentrum der Stadt Salzburg
- Schloss und Gärten von Schönbrunn
- Die Kulturlandschaft Hallstatt-Dachstein/Salzkammergut
- **Die Eisenbahn über den Semmering**
- Das historische Zentrum der Stadt Graz sowie Schloss Eggenberg
- Die Kulturlandschaft Wachau
- Das historische Zentrum der Stadt Wien
- Die Kulturlandschaft Fertö-Neusiedler See
- Prähistorische Pfahlbauten um die Alpen.

²⁴⁷ BGBL., III, 105/2012.

2.6. Die Ernennung der Semmering-Eisenbahn zum Weltkulturerbe

Die Bundesländer Niederösterreich und Steiermark schlugen die Semmering-Eisenbahn als Kandidat für das UNESCO-Welterbe vor. Auch das Bundesministerium für Unterricht und kulturelle Angelegenheiten (das damals für die Umsetzung der Welterbe-Konvention verantwortlich war²⁴⁸), unterstützte den Vorschlag. Im April 1994 fand jene Konferenz statt, auf der sich das Bundesministerium und das Bundesdenkmalamt auf die potentiellen Welterbestätten für eine Vorschlagsliste einigen mussten.²⁴⁹ Im Jahre 1996 beschloss das Welterbekomitee die Semmeringbahn vorläufig zurückzustellen, um eine internationale Vergleichsstudie erstellen zu können. Diese war notwendig, da bis dahin noch nie eine Eisenbahn zum Welterbe erklärt worden war. Die Naturschutzorganisation Alliance for Nature erstellte mit finanzieller Hilfe des Bundeslandes Niederösterreich eine eigene Studie zur Semmeringbahn.²⁵⁰ Parallel zu dieser Studie finanzierte das Bundesministerium eine Vergleichsstudie zur Semmeringbahn. Schließlich fand im März 1998 im Eisenbahnmuseum in York, England, die „World Railway Heritage Conference“ statt, auf der die Vergleichsstudien diskutiert wurden.²⁵¹ Im September 1998 stellte das nationale Eisenbahnmuseum in York eine internationale Vergleichsstudie zur Semmeringbahn fertig, welche ICOMOS übergeben wurde.²⁵² Noch im Dezember 1998 wurde die Semmeringbahn zum Weltkulturerbe ernannt.

Mit den Nominierungsunterlagen vom 21. September 1995 wurde die Semmering-Eisenbahn offiziell für die Eintragung in die Welterbeliste nominiert. Unter Punkt 1 (Specific location) c (Name of property) ist „Semmering Railway – cultural site“, das heißt „Semmering-Eisenbahn – Kulturstätte“ zu lesen. In der Dokumentation zur Nominierung ist am Titelblatt „Semmering – railway – cultural site“ bzw. „Semmeringbahn (Kulturlandschaft)“ zu lesen.²⁵³ Der Begriff Kulturlandschaft kann in dieser Dokumentation des Bundesdenkmalamtes wohl nur die Folge einer schlampigen Übersetzung sein, da die Umsetzungsrichtlinien zwischen „site“ und „landscape“

²⁴⁸ Derzeit ist das Bundeskanzleramt für das Welterbe in Österreich zuständig.

²⁴⁹ Schuhböck, 2004, S. 193.

²⁵⁰ Dinhobl Günter, Schuhböck Christian, Semmering-Eisenbahn – Geschichte und Bedeutung der ersten Hochgebirgseisenbahn der Welt (Wien 1998).

²⁵¹ Schuhböck, 2004, S. 195.

²⁵² Schuhböck, 2004, S. 196.

²⁵³ <http://whc.unesco.org/uploads/nominations/785.pdf>.

differenzieren. Im Oktober 1998 veröffentlichte ICOMOS, jene Stelle, die das Welterbekomitee bei der Entscheidung über die Aufnahme eines Weltkulturerbes in die Welterbeliste berät, einen sogenannten „Advisory Report“. Darin bemerkt ICOMOS:

„The State Party does not make any proposals concerning the criteria under which the property should be inscribed on the World Heritage List in the nomination dossier.”

Das bedeutet, dass in den Nominierungsunterlagen kein expliziter Vorschlag bzw. Wunsch bezüglich der Kategorie des potentiellen Welterbes Semmering-Eisenbahn geäußert wurde.

Aus diesem Grund hält ICOMOS unter “Category of property” fest :

„In terms of the categories of property set out in Article 1 of the 1972 World Heritage Convention, the Semmering Railway is a site. It may also be considered to be a linear cultural landscape, as defined in the Operational Guidelines (1995), paragraphs 35-39.”²⁵⁴

Nach der Welterbekonvention handelt es sich bei der Semmering-Eisenbahn um eine Stätte („site“), allerdings könnte sie auch als Kulturlandschaft („cultural landscape“) betrachtet werden.

In weiterer Folge gibt ICOMOS in diesem „Advisory Report“ eine Empfehlung darüber ab, auf welcher Grundlage die Semmering-Eisenbahn zum Weltkulturerbe zu ernennen ist. Die Semmering-Eisenbahn („Semmering railway“), so ICOMOS, ist auf Grund der Kriterien ii sowie iv in die Liste des Welterbes einzutragen.

Die Semmering-Eisenbahn wurde schließlich auf der 22. Sitzung des Welterbekomitees, die in Kyoto in Japan vom 30. November bis zum 5. Dezember 1998 stattfand, in die Liste des Weltkultur- und Naturerbes aufgenommen. Dabei wurde sie als Stätte („site“) und nicht als Kulturlandschaft („cultural landscape“) bezeichnet:

„The committee inscribed this **site** on the World Heritage List on the basis of criteria (ii) and (iv).

Criterion (ii): The Semmering Railway represents an outstanding technological solution to a major physical problem in the construction of early railways.

Kriterium (ii): Die Semmeringbahn stellt eine herausragende technische Lösung eines großen physischen Problems bei dem Bau von frühen Eisenbahnen dar.

²⁵⁴ <http://whc.unesco.org/uploads/nominations/785.pdf>.

Criterion (iv): With the construction of the Semmering Railway, areas of great natural beauty became more easily accessible and as a result these were developed for residential and recreational use, creating a new form of cultural landscape.

Kriterium (iv): Mit dem Bau der Semmeringbahn wurden landschaftlich reizvolle Gebiete einfach erreichbar, welche in weiterer Folge durch Villen- und Hotelbauten als Erholungsgebiet entwickelt wurden sowie eine neue Art von Kulturlandschaft bewirkten.”²⁵⁵

²⁵⁵ Vgl.: Welterbe Semmeringbahn Managementplan, S. 7 und <http://whc.unesco.org/uploads/nominations/785.pdf>.

2.7. Der Managementplan zum UNESCO Weltkulturerbe Semmeringbahn

Die Richtlinien für die Durchführung des Übereinkommens zum Schutz des Kultur- und Naturerbes der Welt sehen vor, dass jede Welterbestätte über einen eigenen Managementplan verfügt. Mit Hilfe eines solchen Plans soll sicher gestellt werden, dass jene Werte, welche die Grundlage für die Eintragung in die Welterbeliste darstellten, bewahrt und erforscht, sowie Entwicklungsziele festgeschrieben werden.²⁵⁶ Die grundsätzlichen Aufgaben des Managementplans sind daher:

- Definition der Ziele des Managements einer Welterbestätte, um den Wert zu bewahren bzw. zu steigern
- Darstellung der Qualität und der Bedeutung, sowie des Ist-Zustandes und des Potentials der Welterbestätte
- Dem Bildungsauftrag gemäß der Welterbekonvention gerecht werden. Dies soll durch ein mehr an Öffentlichkeit passieren, um einerseits ein Bewusstsein für das UNESCO Welterbe zu entwickeln und andererseits das Interesse am und das Verständnis für das Welterbe zu gewährleisten
- Den kulturellen und ökonomischen Nutzen einer Welterbestätte darstellen
- Ausarbeitung eines Konzepts für die nachhaltige und sanfte Nutzung der Welterbestätte (Plan für die Erhaltung und Entwicklung der Welterbestätte)
- Für die Gemeinden vor Ort, sowie für die übergeordneten regionalen und nationalen Stellen soll für die Umsetzung der Welterbekonvention ein geeignetes Instrumentarium zur Verfügung gestellt werden

Grundsätzlich muss angemerkt werden, dass der Managementplan für eine Welterbestätte keine Verpflichtungen nach sich zieht, sondern viel mehr einen empfehlenden Charakter hat. Er stellt daher einen Strategieplan dar. Aus diesem Grunde ist es wichtig, dass bei den Akteuren vor Ort ein Konsens über die Ziele des Managementplans besteht, denn sie sind letztendlich die Träger des Plans und für seine Umsetzung verantwortlich. Wie unverbindlich der Managementplan ist, zeigt schließlich eine Bemerkung in demselben:

²⁵⁶ Richtlinien, II.F.108-118.

„Kontrollfunktion übernehmen hierbei nicht nur der Welterbeverein und die UNESCO, sondern insbesondere die Öffentlichkeit durch ihre demokratische Willensbildung und Beteiligung. Dafür ist es unerlässlich, dass das Bewusstsein der Bevölkerung für das Welterbe möglichst hoch ist und dass die Inhalte des Managementplans bekannt sind. Nur so können Ziele eingefordert, Verstöße bemerkt und verhindert, sowie Entscheidungen mitgetragen werden.“²⁵⁷

Zunächst widmet sich der Managementplan der Beschreibung des Welterbegebietes. Im Besonderen wird an dieser Stelle die Lage beschrieben und die Kriterien für die Eintragung bzw. die Kategorisierung vorgestellt.

Bereits für die Anmeldung, also bei der Nominierung eines Gutes für die Aufnahme in die Welterbeliste, ist die Abgrenzung einer Stätte (site) zwingend vorgeschrieben. Dabei ist das eigentliche Gut von der sogenannten Pufferzone klar abzugrenzen.²⁵⁸ In den Richtlinien wird ausdrücklich die Einrichtung von sogenannten Pufferzonen gefordert, wenn es für die Erhaltung eines (Kultur-)Gutes notwendig ist.²⁵⁹ Es gibt daher eine Kernzone und eine Pufferzone, wobei sich Letztere in eine Pufferzone „Nahbereich“, eine Pufferzone „Historisch-touristische Siedlungslandschaft“, einen „Touristischen Ergänzungsraum“, sowie die „Ergänzende Siedlungslandschaft“ einteilen lässt.

Die sogenannte Pufferzone hat für die Erhaltung und die Entwicklung des Weltkulturerbes Semmeringbahn eine entscheidende Bedeutung. Für die Pufferzone „Nahbereich“ spielt die Nähe zur Kernzone eine ganz wesentliche Rolle. Der „Nahbereich“, oder auch „Wahrnehmungsbereich“ genannt, zeichnet sich durch besondere Beziehungen (Sicht auf die Bahn, Blickbeziehungen von Aussichtspunkten, charakteristische Landschaftselemente) zur Kernzone aus. In der Pufferzone „Historisch-touristische Siedlungslandschaft“ befinden sich Ortsräume und Ortsbilder, die in einem engen Zusammenhang mit dem Bau der Semmeringbahn und der Erschließung der Region stehen. Es handelt sich dabei vorwiegend um historische Gebäude und Anlagen. Der „Touristische Ergänzungsraum“ besteht aus Landschaftsräumen, die mit der historisch-touristischen Erschließung des Semmerings durch die Bahn in Zusammenhang stehen bzw. ein zukünftiges Entwicklungspotential bieten, sich jedoch nicht im Nahbereich der Bahn befinden. Zur „Ergänzenden Siedlungslandschaft“ zählen Siedlungsgebiete, die sich räumlich und funktionell in der

²⁵⁷ Welterbe Semmeringbahn Managementplan, S. 6.

²⁵⁸ Richtlinien, III.B.129-133.

²⁵⁹ Richtlinien, II.F.103-107.

Umgebung des Welterbes befinden, jedoch keinen direkten Bezug zur Wahrnehmung der Semmeringbahn aufweisen.²⁶⁰

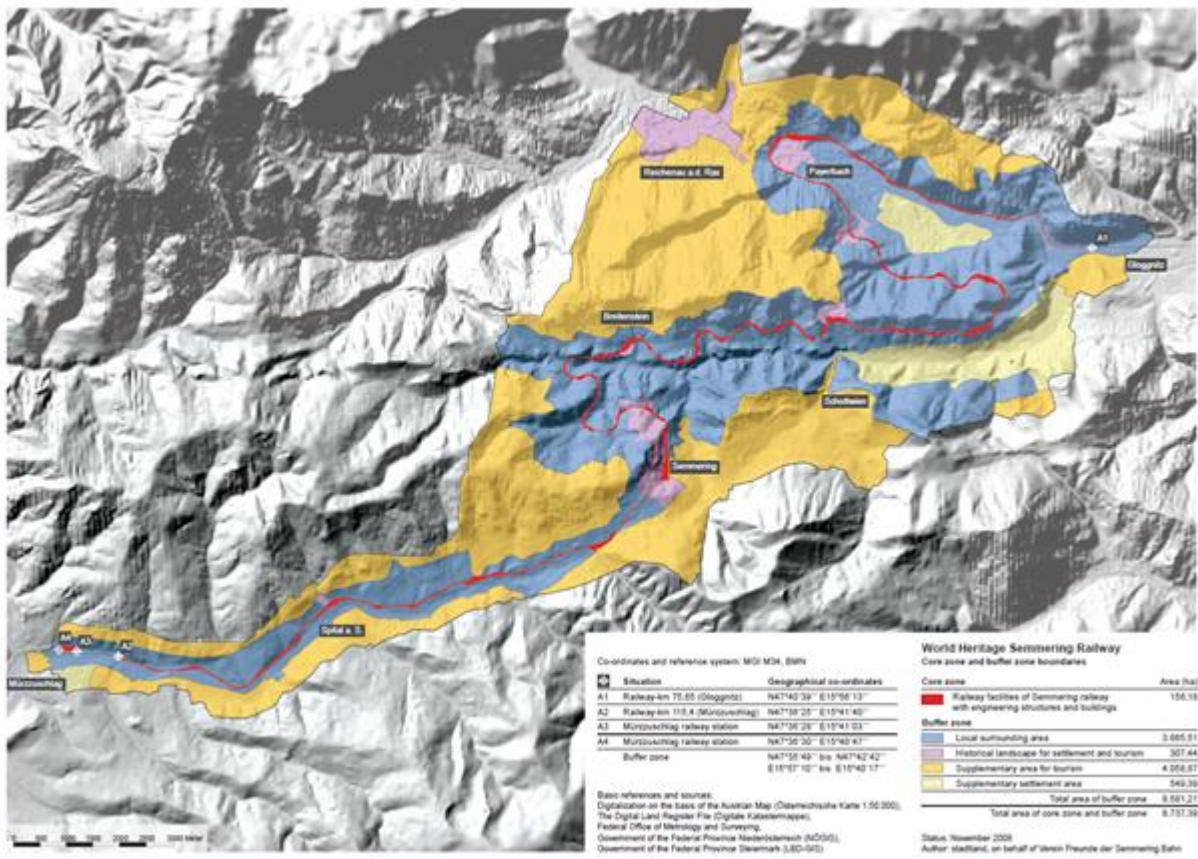


Abbildung 18: Welterbe Semmeringbahn Managementplan.

Diese Abgrenzung stellt einen Konsens von Gemeinden, den zuständigen Landes- und Bundesdienststellen, den ÖBB und dem Verein der Freunde der Semmeringbahn dar. Das UNESCO-Welterbekomitee hat diesen Zonenplan geprüft und im Jahr 2009 offiziell angenommen.²⁶¹

Im Zusammenhang mit der Differenzierung zwischen Kernzone und Pufferzone ist hervorzuheben, dass auch die Rhätische Bahn, die seit 2008 zum Weltkulturerbe zu zählen ist, in eine Kernzone und eine Pufferzone gegliedert wurde. Die gesamte Bahnanlage von Thusis über Sankt Moritz bis nach Tirano stellt samt den dazugehörenden Bauten und Anlagen die Kernzone dar. Wie bereits erwähnt, ist die

²⁶⁰ Welterbe Semmeringbahn Managementplan, S. 11f.

²⁶¹ Klingler, S. 19.

Pufferzone als unmittelbare Umgebung der Kernzone zu verstehen und wird in den Richtlinien zur Umsetzung der Welterbekonvention klar definiert. Die Pufferzone ist einerseits wegen der Sichtbeziehungen, andererseits wegen der funktionalen Bezüge eng mit der Kernzone verflochten. Auch bei der Rhätischen Bahn wird die Pufferzone zunächst in eine Nahzone bzw. eine Fernzone unterteilt, wobei im Nahbereich selbst zwischen einer qualifizierten Pufferzone und einer Pufferzone im Nahbereich unterschieden wird. Während unter der qualifizierten Pufferzone hochwertige und bedeutende Bauwerke und Kulturgüter zu verstehen sind, werden all jene Siedlungsgebiete rund um die Kernzone, welche nicht die Qualitätsmerkmale der qualifizierten Pufferzone aufweisen, zur Pufferzone im Nahbereich gezählt. Jener Bereich der Kulturlandschaft, der über die Nahzone hinausgeht, jedoch von der Bahn aus gesehen werden kann, ist der Pufferzone im Fernbereich zuzurechnen.²⁶²

In der offiziellen Ernennungsurkunde der Semmeringbahn zum Weltkulturerbe, ein Exemplar ist in der Informationsstelle am Bahnhof Semmering ausgestellt, findet sich ausschließlich die Bezeichnung „Semmering Railway“, während auf den Gedenksteinen der UNESCO, solche befinden sich zum Beispiel in den Bahnhöfen Gloggnitz, Semmering und Mürzzuschlag, von „Welterbe Semmeringbahn und umgebende Landschaft“ die Rede ist – wobei mit umgebender Landschaft die Pufferzonen gemeint sind.²⁶³ Es ist also festzuhalten, dass ausschließlich die Semmeringbahn zum Weltkulturerbe ernannt wurde.

Bei der Kernzone handelt es sich um die Bahnanlage der Semmeringbahn selbst, die sich in den Bundesländern Niederösterreich und Steiermark befindet. Nach Angaben des Österreichischen Bundesdenkmalamtes erstreckt sich die Bahnanlage von Bahnkilometer 75,65 (Gloggnitz, N47°40'39", E15°56'13") bis Bahnkilometer 114,82 (Mürzzuschlag, N47°36'25", E15°41'40").²⁶⁴ Zu dieser Kernzone gehören außerdem zwei kulturhistorisch bedeutende Bauwerke, die sich am Bahnhof in Mürzzuschlag befinden. Zum einen handelt es sich dabei um die sogenannte „Neue Montierung“ (Lokomotivmontierungshalle mit Schiebebühne) und zum anderen um den Lokomotivrundschuppen (Rundlokschuppen mit Drehscheibe). Die „Neue Montierung“

²⁶²

https://www.rhb.ch/fileadmin/user_upload/redaktion/Ueber_die_RhB/UNESCO%20Welterbe/Dokumente/Kandidaturdossier/Deutsch/Kandidaturdossier_Zusammenfassung_de.pdf, S. 5f.

²⁶³ Vgl.: <http://whc.unesco.org/archive/repcom98.htm#785>, <http://whc.unesco.org/en/decisions/2746>, <http://whc.unesco.org/uploads/nominations/785.pdf>.

²⁶⁴ Welterbe Semmeringbahn Managementplan, S. 8.

bildet seit dem Jahr 2004 die Grundlage des Südbahnmuseums in Mürzzuschlag, das 2007 durch den Lokomotivrundschuppen erweitert wurde.²⁶⁵

Der Denkmalschutz der Semmeringbahn beginnt allerdings erst bei Bahnkilometer 75,65. Genau an dieser Stelle befindet sich ein Steg über den Gleiskörper (Bahnkilometer 75,649). In Gloggnitz wurden bereits Vorarbeiten für den Semmering-Basistunnel neu durchgeführt. Einerseits wurde das Portal für die Tunnelgrabungen vorbereitet bzw. unmittelbar davor zwei Eisenbrücken über die Bundesstraße und die Schwarza errichtet, andererseits wurde ein Neubaugleis, das von der Hauptlinie in Richtung Eisenbrücken bzw. Tunnelportal abzweigt, gelegt. Die Weiche, also die Abzweigung für dieses Neubaugleis, befindet sich genau am Bahnkilometer 76,1091 und damit eindeutig im denkmalgeschützten Bereich der Semmeringbahn.²⁶⁶

Der Managementplan der Semmeringbahn nimmt außerdem Bezug auf die besondere Bedeutung des Welterbes, sowie auf die Eigentumsverhältnisse. Diesbezüglich soll erwähnt werden, dass die Eisenbahn, sowie die zugehörigen Gebäude im Besitz der Österreichischen Bundesbahnen sind. Innerhalb der Kernzone des Welterbes gibt es keine Grundstücke, die sich in privater Hand befinden (außer einigen Bahnwächterhäusern).

Der Managementplan zeigt auf, durch welche nationalen und internationalen Bestimmungen die Semmeringbahn geschützt ist. Diese Maßnahmen sollen den Fortbestand der Welterbes gewährleisten. In diesem Zusammenhang sind die Alpenkonvention, der Denkmalschutz, der Natur- und Landschaftsschutz, Natura 2000 und die Raumordnung zu erwähnen.²⁶⁷

Der Managementplan der Semmeringbahn nimmt auch Bezug auf den in Bau befindlichen Semmering-Basistunnel. Dabei wird festgehalten, dass der Bahn über den Semmering eine ganz bedeutende Rolle zukommt, weil es sich dabei um eine der wichtigsten innerösterreichischen Bahnverbindungen handelt. Im Managementplan wird der Basistunnel nicht als Gefahr für den Bestand der Bergstrecke dargestellt, sondern dieser wird als sinnvolle Ergänzung beschrieben. Vor allem der Hinweis auf die Tatsache, dass der alltägliche Verkehr auf der Bergstrecke derselben zunehmend

²⁶⁵ Vgl. www.bda.at/documents/592196498.pdf bzw. Welterbe Semmeringbahn Managementplan, S. 11.

²⁶⁶ Dies konnte einerseits durch die im Managementplan angegebenen Koordinaten bzw. durch eine Feldbegehung vor Ort, andererseits, überprüft werden.

²⁶⁷ Welterbe Semmeringbahn Managementplan, S. 19f.

zusetzt. Die hohe Belastung ist einerseits auf das stetig wachsende Verkehrsaufkommen, andererseits auf die immer schwerer werdenden Züge zurückzuführen. Diese außerordentliche und wachsende Belastung der Bahnanlage macht umfangreiche und regelmäßige Sanierungsmaßnahmen notwendig. Zum anderen gefährden diese Instandhaltungsarbeiten die historische Bausubstanz und könnten das Erscheinungsbild nachhaltig verändern. Darüber hinaus ist es durch die Instandhaltungsarbeiten nicht möglich, die Leistungsfähigkeit der Bergstrecke auszubauen, da die Kapazitätsreserven sehr gering sind. Der Semmering-Basistunnel wird daher als willkommene Entlastung der Bergstrecke dargestellt, der letztendlich das Erscheinungsbild und das Bestehen des Weltkulturerbes sichern soll. In Mürzzuschlag und in Gloggnitz wären die Schnittpunkte zwischen der Bergstrecke und dem Basistunnel. Die Bergstrecke soll nach der Fertigstellung des Basistunnels dem Regional-, Ausflugs- und Museumsverkehr dienen und bei Wartungsarbeiten im Basistunnel weite Teile des Hauptverkehrs aufnehmen.²⁶⁸

Der Managementplan gibt auch Aufschluss darüber, welche nationalen und regionalen Stellen für die Umsetzung des Managementplans zuständig sind.

Was die Verantwortung auf Bundesebene betrifft, gibt es zwei Stellen. Dies ist zum einen das Bundesdenkmalamt, da die Semmeringbahn samt ihren Kunst- und Hochbauten unter Denkmalschutz steht. Zum anderen ist es die Sektion II „Kunst und Kultur“, Abteilung II/4 „Denkmalschutz und Kunstrückgabeangelegenheiten“, Referat II/4/a, welche gegenwärtig im Bundeskanzleramt angesiedelt ist.

In der Region ist der Verein der Freunde der Semmeringbahn hauptverantwortlich für die Umsetzung des Managementplans. Die Ziele des Vereins sind:

- Erhalt der Semmeringbahn als Verkehrsmittel
- Pflege des Landschafts- und Kulturbildes
- Weiterentwicklung der Welterberegion im Sinne der UNESCO-Welterbekonvention
- Wahrnehmung des Bildungsauftrages im Sinne der Welterbekonvention bzw. die Vermittlung des Welterbegefühls.²⁶⁹

²⁶⁸ Welterbe Semmeringbahn Managementplan, S. 23f.

²⁶⁹ Welterbe Semmeringbahn Managementplan, S. 31.

Der Verein der Freunde der Semmeringbahn hat ein Sekretariat im Tourismusbüro Semmering eingerichtet und betreibt im Internet eine Homepage (www.semmeringbahn.at). Auf dieser Seite wird über die Aktivitäten des Vereins informiert. Hier kann sich der Besucher der Homepage nicht nur über die Geschichte der Semmeringbahn informieren, sondern es wird auch Auskunft erteilt über den Managementplan, der von dieser Website heruntergeladen werden kann. Erwähnenswert sind die Informationen zum Bahnwanderweg (Steirischer Bahnwanderweg bzw. Niederösterreichischer Bahnwanderweg) sowie zum Info-Zentrum im Bahnhof Semmering. Dabei steht allerdings stets die Semmeringbahn im Mittelpunkt, während die UNESCO und das Weltkulturerbe an sich weitgehend unerwähnt bleiben – immerhin findet sich unter den Links ein Verweis zur Homepage der UNESCO bzw. zur Österreichischen UNESCO Kommission.

Ein weiteres Ziel des Managementplans ist die Förderung der interregionalen Zusammenarbeit. Dabei soll vor allem die Zusammenarbeit zwischen den Bundesländern Niederösterreich und Steiermark intensiviert werden, um einen Mehrwert für die Region zu schaffen und die Region grundsätzlich neu auszurichten und zu positionieren. Das bedeutet im Detail, dass das touristische Potential erhöht und stärker ausgenutzt werden soll, um damit die regionale Wirtschaft nachhaltig zu stärken. Es soll also der Standort gestärkt werden, aber auch die Wohnbevölkerung soll berücksichtigt werden, so dass deren Lebensqualität erhöht werden kann. ²⁷⁰

Der Managementplan berücksichtigt auch sogenannte Zukunftsvisionen, die wohl nicht sofort umgesetzt werden können, jedoch mittel- bzw. langfristig erreicht werden sollen.

Sowohl für die Kernzone als auch für die Pufferzonen wurden Ziele formuliert, die kurzfristig, mittelfristig bzw. langfristig umgesetzt werden sollen.

Im Mittelpunkt steht dabei die Erhaltung der Semmeringbahn sowohl was die Bauwerke betrifft, aber auch die Funktionalität. Der Erhalt der Semmeringbahn ist ein essentieller Faktor für die Lebensqualität der Bevölkerung vor Ort. Wesentlich ist darüber hinaus die touristische Nutzung der Semmeringbahn. Dies ist einerseits wichtig, da der Tourismus Geld in die Region bringt, andererseits ist der Tourismus eine wesentliche Säule der Semmeringbahn, denn nur durch Öffentlichkeit kann das Bewusstsein für das

²⁷⁰ Welterbe Semmeringbahn Managementplan, S. 34.

Erbe der Welt geschaffen und gestärkt werden. Das Welterbe soll außerdem zu einer Identitätsbildung der Wohnbevölkerung beitragen. Die leerstehenden Gebäude, die zur Semmeringbahn gehören, wie zum Beispiel Bahnwächter-Häuser, sollen erhalten und bewirtschaftet werden.²⁷¹

Für die Pufferzone Nahbereich ist vorgesehen, dass die Kulturlandschaft mit ihrem derzeitigen Charakter bestehen bleibt. Daher sollen Beeinträchtigungen des Erscheinungsbildes vermieden werden. Ein besonderes Anliegen sind die Sichtbeziehungen zur Bahnlinie. Es sollen Aussichtspunkte von Bewuchs freigehalten werden, wobei ein Ausholungskonzept erarbeitet werden soll. In diesem Zusammenhang spielt die Pflege der Bahnwanderwege eine wichtige Rolle. Dabei ist auf eine sorgfältige Markierung und Beschilderung mit Informationstafeln zu achten.

Die sogenannten Portalbahnhöfe Gloggnitz und Mürzzuschlag bilden jeweils das Eingangsportal zum Weltkulturerbe Semmeringbahn. Bei Neu- und Umbauten soll sensibel mit der bestehenden Bausubstanz umgegangen werden, jedoch sollen die Bahnhöfe den Kunden der Bahn mehr Komfort bieten.²⁷² Erstaunlich ist diesbezüglich, dass die beiden genannten Bahnhöfe saniert wurden, jedoch der Bahnhof Mürzzuschlag nicht zur Gänze barrierefrei ist. Gerade jener Aufgang, der gleichzeitig den Zugang zum Südbahnmuseum Mürzzuschlag darstellt, verfügt als einziger Aufgang, zumindest derzeit, über keinen Aufzug.

Neben den Zielen zum Schutz und zur Entwicklung der Semmeringbahn gibt der Managementplan auch Auskunft über Schutz, Unterhalt und Weiterentwicklung. Das Aktionsgebiet wurde auch dabei in Kernzone und Pufferzone gegliedert.

Was den Bereich Kernzone betrifft, ist eine Maßnahme bemerkenswert. Der Managementplan weist nochmals darauf hin, dass sich die alte Bergstrecke und der neue Semmering-Basistunnel ergänzen sollen, indem der Tunnel die Bergstrecke entlastet. Damit wird die alte Bergstrecke nicht nur vom schweren Verkehr verschont, sondern es würden auch Kapazitäten für touristische Nutzungen frei werden. So soll es ganzjährige Erlebniszüge im Weltkulturerbe Semmeringbahn geben, welche die kulturellen Werte

²⁷¹ Welterbe Semmeringbahn Managementplan, S. 38.

²⁷² Welterbe Semmeringbahn Managementplan, S. 39.

der Bahn vermitteln sollen.²⁷³ Derzeit bieten die ÖBB keine Angebote bzw. Erlebniszüge zum Weltkulturerbe Semmeringbahn an.

Ein ähnliches Bild ergibt sich diesbezüglich in Bezug auf die Bahnhöfe Gloggnitz, Payerbach-Reichenau und Mürzzuschlag.²⁷⁴ Laut Managementplan sollen diese drei Bahnhöfe die Eingangsportale zum Weltkulturerbe Semmeringbahn darstellen. An anderer Stelle des Managementplans wurden nur Gloggnitz und Mürzzuschlag als Eingangsportale bezeichnet.²⁷⁵ Umso erstaunlicher ist es, dass der Managementplan diesbezüglich unterschiedliche Angaben macht. Wie dem auch sei, derzeit weisen die im Managementplan definierten Eingangsportale des Weltkulturerbes Semmeringbahn nur rudimentär auf das Welterbe hin. In den Bahnhöfen Gloggnitz, Semmering und Mürzzuschlag gibt es immerhin eine Granittafel, die auf das Weltkulturerbe hinweist, allerdings ohne genauere Hinweise. Von einer ausreichenden Information über das Weltkulturerbe kann daher keine Rede sein (ausgenommen Informationsstelle am Semmering). Im Bahnhof Mürzzuschlag befindet sich allerdings eine Infobox, die ausführlich über das Projekt „Semmering-Basistunnel-neu“ informiert. Daraus kann abgeleitet werden, welche Prioritäten die ÖBB setzen bzw. welche Projekte ihr wichtig erscheinen.

Der Managementplan gibt auch Auskunft über nachhaltigen Tourismus im Zusammenhang mit dem Welterbe. Dabei wird auf die Semmeringbahn als umweltschonendes Verkehrsmittel hingewiesen und dass es eine Potentialanalyse geben soll. Interessanter ist schon der Hinweis über die ganzjährige Führung von Erlebniszügen mit Panoramawagons.²⁷⁶ Dieser Gedanke ist schon deswegen überlegenswert, weil der Bahnbetreiber, also die ÖBB, auf seiner Homepage überhaupt keinen brauchbaren Hinweis auf die Semmeringbahn und das Weltkulturerbe liefert. Das Weltkulturerbe Semmeringbahn wird nur im Zusammenhang mit dem Semmering-Basistunnel erwähnt. Zwar gibt es einige Erlebniszug-Angebote, jedoch besteht kein explizites Angebot für das Weltkulturerbe Semmeringbahn.²⁷⁷ Darüber hinaus bietet die alte Bergstrecke nur sehr geringe Kapazitätsreserven für solche

²⁷³ Welterbe Semmeringbahn Managementplan, S. 42f.

²⁷⁴ Welterbe Semmeringbahn Managementplan, S. 43.

²⁷⁵ Welterbe Semmeringbahn Managementplan, S. 39.

²⁷⁶ Welterbe Semmeringbahn Managementplan, S. 44.

²⁷⁷ Vgl.: www.railtours.at.

Erlebniszüge. Aus dieser Sicht muss vermerkt werden, dass der Basistunnel sehr positive Auswirkungen auf das Weltkulturerbe Semmeringbahn haben kann.

Was im Managementplan erwähnt wird und tatsächlich bereits sehr gut umgesetzt wurde, sind die Bahnwanderwege, die allerdings an anderer Stelle besprochen werden sollen. Dringend verbesserungswürdig sind die ebenfalls angedachten Info-Points in den Bahnhöfen. Im Bahnhof Semmering befindet sich zwar eine Informationsstelle zum Weltkulturerbe Semmeringbahn, allein das Weltkulturerbe an sich wird überhaupt nicht aufgegriffen.²⁷⁸ Einzig die in einem Schaukasten ausgestellte Ernennungsurkunde weist in dieser Ausstellung auf das Weltkulturerbe hin, allerdings gibt es diesbezüglich keinerlei weiterführende Erklärung.

Von besonderer Bedeutung sind die Ziele des Managementplans zu Identität, Bewusstsein, Öffentlichkeit und Pädagogik. In ihnen ist festgelegt, dass das Thema Welterbe bereits in den Kindergärten und Schulen thematisiert werden soll. In diesem Zusammenhang werden u.a. Exkursionsprogramme genannt.²⁷⁹ Nun ist zunächst zu erwähnen, dass das Welterbe bisher keinen nennenswerten Eingang in die Schullehrpläne gefunden hat. Noch wichtiger wäre es, Gehör bei den Schulbuchverlagen zu finden, denn die Schulbücher gelten als die geheimen Lehrpläne und werden im Schulunterricht häufig eingesetzt. Es wäre also notwendig, dass die Entscheidungsträger des Weltkulturerbes Semmeringbahn Kontakt zu den einzelnen Schulbuchverlagen bzw. mit den Autoren der Schulbücher aufnehmen, um sicher zu stellen, dass das Welterbe im Schulunterricht thematisiert wird. Gleichzeitig müssten sie gemeinsam mit der UNESCO-Kommission Lobbying in den zuständigen Ministerien betreiben. Grundsätzlich ließe sich das Thema Welterbe in verschiedene Unterrichtsgegenstände integrieren. Dieser Zugang hätte sicherlich mehr Erfolg als die Erstellung von einzelnen Unterrichtsmaterialien. Diese müssen als einzelne Lehr- und Lernbehelfe mit lokaler Reichweite gesehen werden, die keinen breiten Eingang in das Unterrichtswesen finden.

Mangelhaft ist auch das Informationsangebot vor Ort. Eine Ausnahme bildet das Südbahnmuseum, welches einerseits eine wissenschaftlich aufbereitete Ausstellung beherbergt und andererseits pädagogisch/didaktisch betreut wird. Die Informationsstelle im Bahnhof Semmering ist unzureichend und das Ghega-Museum ist,

²⁷⁸ Welterbe Semmeringbahn Managementplan, S. 45.

²⁷⁹ Welterbe Semmeringbahn Managementplan, S. 55.

abgesehen von der eher populärwissenschaftlichen Aufbereitung, schon von seiner peripheren Lage und den kleinen Räumlichkeiten her, für Gruppen ungeeignet. Als Standorte für Informationszentren bzw. Museen wären neben dem Bahnhof Mürrzuslag, auch die Bahnhöfe in Gloggnitz bzw. Payerbach und vor allem Semmering sehr geeignet, zumal im Bahnhof Semmering die Bahnwanderwege ihren Ausgang nehmen und sich dort das große Ghega-Denkmal befindet. Diese Einschätzung deckt sich im Grunde mit den Vorhaben des Managementplans.²⁸⁰ Allerdings sind Verbesserungen unmöglich, solange die Informationsstellen nicht über ausreichende finanzielle Ressourcen verfügen und die ÖBB das Thema bzw. sein Potential scheinbar ignorieren.

Der Managementplan thematisiert auch die Visualisierung des Welterbes, zum Beispiel durch eine bessere Beschilderung und Kennzeichnung des Welterbes an Straßen.²⁸¹ Die derzeitige Beschilderung entlang der Straßen in der Weltkulturerbe-Region muss als mangelhaft bezeichnet werden.

²⁸⁰ Welterbe Semmeringbahn Managementplan, S. 56.

²⁸¹ Richtlinien, VI.C.217-218.

2.8. Die Beschilderung des Weltkulturerbes Semmering-Eisenbahn

An Österreichs Autobahnen und Schnellstraßen fallen einem aufmerksamen Benutzer zahlreiche sogenannte Kulturhinweisschilder auf, welche meist einen braunen Tafelgrund, sowie eine weiße Schrift aufweisen und kulturelle Sehenswürdigkeiten ankündigen. Eine solche Tafel weist nicht nur Touristen auf solche kulturelle Besonderheiten hin, sondern sie trägt auch dazu bei, dass die Bevölkerung im Allgemeinen für eine Attraktion sensibilisiert wird. Es sollte angenommen werden, dass eine Weltkulturerbestätte einer solchen kulturellen Hinweistafel würdig ist, doch im Falle der Semmering-Eisenbahn gibt es bis heute, abgesehen von einer kleinen Zusatztafel bei der Ausfahrt Gloggnitz (in Fahrtrichtung Westen), kein solches Schild. Über die Ursachen kann nur gemutmaßt werden, eine angemessene Beschilderung wäre jedenfalls rechtlich möglich. Es stellt sich allerdings die Frage, von wem die Initiative ausgehen könnte bzw. wer die Errichtungskosten bzw. die laufenden Kosten (Miete) bezahlt.

In Österreich regeln derzeit die Richtlinie RVS 05.02.13 „Beschilderung und Wegweisung auf Autobahnen“, sowie die Straßenverkehrsordnung (StVO) bzw. das Bundesstraßengesetz (BStG) die Aufstellung von kulturellen Hinweisschildern („Ankündigung kultureller Sehenswürdigkeiten“). Kulturelle Sehenswürdigkeiten mit überregionaler Bedeutung dürfen vor jener Anschlussstelle angekündigt werden, über die eine Sehenswürdigkeit erreichbar ist. Dabei ist zu beachten, dass vor jeder Anschlussstelle zwei Tafelstandorte zulässig sind bzw. ist es erlaubt auf maximal zwei Ziele je Tafelstandort hinzuweisen (Jedoch gibt es beispielsweise an der Westautobahn im Salzkammergut eine deutliche Überschreitung dieser beiden Regeln). Vor einer Anschlussstelle dürfen daher höchstens vier Ziele je Richtungsfahrbahn (Fahrtrichtung) angezeigt werden (zwei Doppeltafeln mit jeweils zwei Hinweisen). Die Tafeln selbst weisen entweder eine weiße Schrift auf braunem Tafelgrund oder eine braune Schrift auf weißem Tafelgrund auf.²⁸² Die Einzeltafel hat dabei ein Format von 250 cm mal 250 cm und weist auf eine kulturelle Sehenswürdigkeit hin, während die Doppeltafel ein Format von 250 cm mal 400 cm aufweist, und zwei Hinweise bietet. Weiters ist zu beachten, dass die kulturelle Sehenswürdigkeit nicht weiter als 15km von der

²⁸² Richtlinie zur Beschilderung und Wegweisung auf Autobahnen, RVS 05.02.13, S. 38.

Autobahnausfahrt entfernt sein darf (Auch diese Regelung wird nicht immer eingehalten: Bsp.: A1 AS Sankt Pölten, A2 AS Wöllersdorf).²⁸³

Grundsätzlich sind Hinweisschilder zu kulturellen Sehenswürdigkeiten bei der ASFINAG zu beantragen und es ist ein Nutzungsvertrag abzuschließen. Im Falle des Weltkulturerbes Semmering-Eisenbahn müsste wohl der Verein der Freunde der Semmering-Eisenbahn oder die Gemeinde Semmering einen solchen Antrag für ein entsprechendes Hinweisschild auf der S6 vor der Ausfahrt Semmering/Maria Schutz stellen. Die ASFINAG muss diesen nach §25 („Ankündigungen und Werbungen“) bzw. §28 („Benützung der Bundesstraßen“) des Bundesstraßengesetzes ²⁸⁴ prüfen. Außerdem prüft die Verkehrsbehörde nach §84 („Werbungen und Ankündigungen außerhalb des Straßengrundes“) der Straßenverkehrsordnung, ob eine Bewilligung zu erteilen ist.²⁸⁵

Zu berücksichtigen sind darüber hinaus die Errichtungskosten von einigen tausend Euro, die vom Standort abhängig sind, sowie die jährliche Miete, welche derzeit 960 Euro netto pro Jahr beträgt (zuzüglich Umsatzsteuer).

²⁸³ Richtlinie zur Beschilderung und Wegweisung auf Autobahnen, RVS 05.02.13., S. 39.

²⁸⁴ Bundesstraßengesetz (BStG).

²⁸⁵ Straßenverkehrsordnung (StVO).

2.9. Die Semmeringbahn im Spannungsfeld zwischen Weltkulturerbe und Basistunnel

Erwartungsgemäß bestehen zwischen den Ansichten und Argumentationen der Befürworter des Basistunnels einerseits und den Gegnern andererseits, erhebliche Unterschiede. Während die Befürworter vor allem die Betriebs- und Erhaltungskosten sowie die Fahrzeitverkürzung ins Treffen führen, äußern die Tunnelgegner, dass ein Semmering-Basistunnel wohl das Ende der alten Ghega-Strecke über den Semmering bedeute und negative Auswirkungen auf den Wasserhaushalt bzw. die Wasserversorgung habe. Aus ihrer Sicht scheint es nur eine „Entweder oder“-Entscheidung zu geben.

Eine erste Idee der Untertunnelung des Semmerings ist bereits aus der Zeit des Baus der Semmeringbahn bekannt. Die modernen Überlegungen für einen Basistunnel gab es dann wieder vor bzw. während des Zweiten Weltkriegs, die aber wegen Geldmangel bzw. den Kriegseignissen nicht realisiert werden konnten. Das Institut für Eisenbahnbau der Technischen Hochschule Graz führte damals genauere Planungen für einen Semmering-Basistunnel durch, als einerseits die Sanierung der Bergstrecke, insbesondere des Scheiteltunnels, andererseits die Elektrifizierung bevorstand.²⁸⁶ Schließlich mündeten all diese Basistunnelprojekte gegen Ende der 1970er Jahre in ein Tunnelprojekt, das zwischen Mürzzuschlag und Gloggnitz umgesetzt werden sollte. Ein Projekt aus dem Jahr 1980 sah eine Verlängerung des Tunnels bis Langenwang vor, wobei in Mürzzuschlag ein Tiefbahnhof notwendig gewesen wäre. Politische Interventionen, vor allem von steirischer Seite, konnten einen solchen unterirdischen Bahnhof jedoch abwenden.²⁸⁷ Zu Beginn der 1980er Jahre forcierten die ÖBB das Projekt eines Basistunnels, weil dadurch eine anstehende Sanierung der Bergstrecke eingespart werden sollte.²⁸⁸

²⁸⁶ RH-Bericht, 1998, S. 8.

²⁸⁷ Falschlehner, S. 175f.

²⁸⁸ RH-Bericht, 1998, S. 3.

2.9.1. Das Semmering-Basistunnelprojekt alt

Im Jahre 1983 stellte die Bundesregierung²⁸⁹ das Semmering-Basistunnel-Projekt im Rahmen eines Beschäftigungsprogramms vor und im Juni 1988 wurde endlich eine tragfähige Kompromissvariante des Projekts vom Vorstand der ÖBB beschlossen. Die Baukosten wurden damals mit 5,4 Mrd. Schilling veranschlagt. Im Jahre 1989 wurde die Strecke Wien - Spielfeld zur Hochleistungsstrecke erklärt und im Juli desselben Jahres an die HL AG übergeben. Diese Konstruktion wurde gewählt, um eine außerbudgetäre Finanzierung zu ermöglichen.²⁹⁰

Mit dem Planungs- und Bauauftrag an die HL AG war im Jahr 1989 der Startschuss für das Projekt eines Semmering-Basistunnels alt gefallen und zunächst konnten große Schritte gesetzt werden. Bereits im Jahre 1991 erfolgte die Trassenverordnung²⁹¹ (6. August 1991), doch dann geriet das Projekt zunehmend ins Stocken, obwohl im Anhörungsverfahren sowohl die Bundesländer Niederösterreich und Steiermark, als auch alle betroffenen Gemeinden und die gesetzlichen Interessenvertretungen positive Stellungnahmen abgegeben hatten.²⁹² Darüber hinaus wurde in den Jahren 1992 und 1993 das Projekt von der schweizerischen Prognos AG im Vergleich zu alternativen Projekten (Umbau der Bergstrecke, Errichtung einer innerösterreichischen Süd-Ost-Spange) als betriebs- und volkswirtschaftlich sinnvoll bewertet, so dass im Jahr 1994 von der obersten Eisenbahnbehörde eine Baugenehmigung erteilt wurde. Das genehmigte Projekt Semmering-Basistunnel alt sah 1994 die Errichtung des Schafkogeltunnels (1739 m), der Tunnelstrecke Pettenbach – Küb (1139 m) und einen Tunnel zwischen Küb und Mürzzuschlag (19220 m) vor.²⁹³ Gleichzeitig wurden die Ausschreibung und die Bauvorbereitungen für einen Sondierstollen in die Wege geleitet. Nach 1990/91 wurde 1994 auch die Umweltverträglichkeitsprüfung, sowohl im steirischen als auch im niederösterreichischen Abschnitt positiv abgeschlossen. Dem Bau des Tunnels schien nichts mehr im Wege zu stehen.²⁹⁴ Eine Sorge der Tunnelgegner war die zukünftige, und möglicherweise durch den Bau des Tunnels beeinträchtigte, Wasserversorgung. Nun verflachte der anfangs zügige Fortschritt des

²⁸⁹ Vgl. Falschlehner, S. 176 und RH-Bericht, 1998, S. 9.

²⁹⁰ Falschlehner, S. 176.

²⁹¹ Falschlehner, S. 176.

²⁹² RH-Bericht, 1998, S. 10.

²⁹³ RH-Bericht, 2006, S. 28.

²⁹⁴ Vavrovsky, Bauer, S. 186.

Tunnelprojekts. Je mehr das Projekt an Gestalt annahm, desto stärker formierten sich politische Widerstände, die von den Massenmedien gekonnt aufgenommen und getragen wurden. Von Gegnern wurden medial auch technische Undurchführbarkeit, hohe Risiken und die Vergeudung von öffentlichen Geldern unterstellt, so dass in den Medien vor allem vom „Tunnelwahn“ und der „Pleiteröhre“ gesprochen wurde.

„Bundeskanzler Dr. Kreisky hat mir den Semmeringbasistunnel in die Hand versprochen; Herr Bundeskanzler, bauen Sie ihn!“ Mit dieser ihm eigenen pathetischen Äußerung quittierte 1993 der damalige steiermärkische Landeshauptmann Dr. Josef Krainer, nachstehende flehentliche Bitte, des seinerzeitigen österreichischen Verkehrsministers Mag. Viktor Klima: „Herr Landeshauptmann, wir sind beide für den Basistunnel. Wirken Sie auf Ihren niederösterreichischen Amtskollegen und Parteifreund Erwin Pröll ein, seinen Widerstand gegen den Semmeringtunnel aufzugeben.“²⁹⁵

Der obige Einwurf zeigt sehr gut, dass die Befürworter bzw. Gegner keinem bestimmten politischen Lager zuzuordnen waren, sondern, dass es einerseits parteiübergreifend Befürworter gab und andererseits innerhalb der ÖVP zwei gegensätzliche Ansichten vertreten wurden. Je nach Interessenlage gab es in den betroffenen Bundesländern Zustimmung bzw. Ablehnung.

Maßgeblichen Einfluss bei der Verzögerung des Tunnelprojekts hatte das Land Niederösterreich. Obwohl, wie bereits erwähnt, sowohl die im Trassenanhörungsverfahren durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung positiv ausgefallen war und auch im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren keine grundsätzlichen Bedenken gegen den Tunnel geäußert wurden, verlangte Niederösterreich 1994 ein eigenes Naturschutzverfahren. Dieses Naturschutzverfahren sollte den Beginn einer Odyssee darstellen.²⁹⁶ Im Dezember 1997 wurde eine Änderung des niederösterreichischen Naturschutzgesetzes beschlossen. Auf dieser Grundlage erließ die zuständige Bezirkshauptmannschaft Neunkirchen einen negativen Naturschutzbescheid, gegen den die HL AG bei der niederösterreichischen Landesregierung berief und im Juni 1998 abgewiesen wurde. Daraufhin erhob die HL AG Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof, der das neue niederösterreichische Naturschutzgesetz prüfte. Im Juni 1999 wurde tatsächlich ein Artikel des niederösterreichischen Naturschutzgesetzes als verfassungswidrig erachtet und aufgehoben. Dadurch wurde auch der negative Bescheid des Landes Niederösterreich

²⁹⁵ Zitat in: Székely, S. 159.

²⁹⁶ Vavrovsky, Bauer, S. 187.

aufgehoben. In der Folge beschloss Niederösterreich im Jahr 2000 ein neues Naturschutzgesetz, die HL AG berief und wurde im Juni 2001 von der niederösterreichischen Landesregierung abgewiesen, so dass diesmal eine Beschwerde beim Verwaltungsgerichtshof eingelegt wurde, etc. etc..²⁹⁷ Während der Generalverkehrsplan eine Fertigstellung des Semmering-Basistunnels für das Jahr 2011 annahm, kam es tatsächlich mehr oder weniger zu einem Stillstand. Im Jahr 2004 hob der Verwaltungsgerichtshof den Bescheid der niederösterreichischen Landesregierung wegen Rechtswidrigkeit auf.²⁹⁸ Ein Gutachten des Bundesministeriums für Verkehr wird später festhalten, dass „die niederösterreichischen Behörden in fortgesetzter Rechtsbeugung Erkenntnisse von Höchstgerichten missachtet hätten.“²⁹⁹

Dass das ursprüngliche Projekt des Basistunnels aufgegeben wurde, ist im Wesentlichen auf die Arbeit der niederösterreichischen Landesregierung bzw. auf den niederösterreichischen Landeshauptmann Erwin Pröll zurückzuführen. Dabei gab es eben ein kreatives Wechselspiel zwischen der Novellierung des Naturschutzgesetzes und der Anrufung des Höchstgerichtes.³⁰⁰ Es wurden dennoch zahlreiche Versuche unternommen, Niederösterreich den Semmering-Basistunnel schmackhaft zu machen. Verkehrsminister Streicher hatte z.B. Landeshauptmann Pröll vertraglich zugesichert, im Falle eines Tunnelbaus, die alte Semmeringbergstrecke zusätzlich in Betrieb zu halten.³⁰¹ Es handelte sich dabei um einen Vertrag vom November 1991 zwischen dem Bund und dem Land Niederösterreich, der den Weiterbestand der Semmering-Bergstrecke für den Schüler- und Berufsverkehr sowie den Tourismusverkehr zusicherte.³⁰² Das Bundesdenkmalamt hat außerdem im Jahr 1997 mittels Bescheid festgehalten, dass es im öffentlichen Interesse liege die Semmering-Bergstrecke zu erhalten.³⁰³

Wie auch immer. Es wurde 1994 damit begonnen einen Sondierstollen von der steirischen Seite in den Berg zu treiben. Im Jahr 1996 kam es zu einem gewaltigen Wassereinbruch, so dass die Arbeiten im Oktober 1996 eingestellt werden mussten. Der Wasserandrang stieg bis zum Oktober 1996 auf bis zu 350 l/sec, jedoch hatten die bereit

²⁹⁷ Falschlehner, S. 177.

²⁹⁸ RH-Bericht, 2006, S. 27.

²⁹⁹ RH-Bericht, 2006, S. 23.

³⁰⁰ Székely, S. 160.

³⁰¹ Székely, S. 161, Falschlehner, S. 176 und RH-Bericht, 2006, S. 26.

³⁰² RH-Bericht, 1998, S. 11.

³⁰³ RH-Bericht, 1998, S. 30.

gestellten Pumpen nur eine Kapazität von 250 l/sec. Die Folge war, dass der Stollen geflutet und auch die elektrische Anlage der Pumpen beeinträchtigt wurde, so dass die Pumpen ganz ausfielen. Diese Schäden konnten erst bis August 1997 behoben werden.³⁰⁴ Der Stollen wurde schließlich etwa 4300 m bis zur Landesgrenze vorangetrieben. Der Sondierstollen kostete rund 72 Mio. Euro und verursachte monatliche Kosten, um das einströmende Wasser abzupumpen. Der Rechnungshof hat die durchschnittlichen monatlichen Kosten für die Zeit von Dezember 2004 bis Februar 2008 mit € 19900 beziffert.³⁰⁵

³⁰⁴ RH-Bericht, 1998, S. 13.

³⁰⁵ RH-Bericht, 2009, S. 40.

2.9.2. Die Nachteile der Semmering-Bergstrecke

Wie sehen nun die Basisdaten der bestehenden Semmeringbahn aus? Die Südbahn ist im Abschnitt des Semmerings die am stärksten befahrene Bergstrecke Österreichs. Rund 80% des Bahngüterverkehrs über den Semmering sind österreichischer Quell- bzw. Zielverkehr und dient damit der österreichischen Wirtschaft. Die Ghega-Bahn ist im heutigen Bahnsystem ein Nadelöhr, das qualitative und quantitative Defizite zur Folge hat. Die Bergstrecke weist sehr geringe Kurvenradien und außerordentliche Steigungen auf, wobei zu erwähnen ist, dass die Bahnstrecke zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag beinahe doppelt so lang ist als die direkte Verbindung. Aus diesen Gründen ist eine durchgehende Führung von (schweren) Güterzügen ohne Vorspann- bzw. Nachschiebelokomotive(n) nicht möglich, während im Personenverkehr keine hohen Reisegeschwindigkeiten erreicht werden und vor allem sind die hohen Betriebs- und Erhaltungskosten der alten Trasse als Nachteile zu nennen. Die Kosten für die Erneuerung bzw. Instandhaltung sind beispielsweise auf der Semmering-Bergstrecke viermal so hoch wie auf dem Streckenabschnitt zwischen Mürzzuschlag und Bruck an der Mur.³⁰⁶ Darüber hinaus weist der Semmering, gleich auf mit dem Brenner, mit jeweils etwa 12 Mio. t im Jahr 2013 das höchste Güterverkehrsaufkommen auf der Schiene aller österreichischen Alpenpässe auf (auf der Tauernbahn wurden im Jahr 2013 etwa 8 Mio. t Güter transportiert)– mit steigender Tendenz.³⁰⁷ Dazu ist allerdings zu bemerken, dass die auf die Betriebsanlage zurückzuführenden Betriebskosten nur in einem geringen Ausmaß reduziert werden können, weil eben der Verschleiß sehr hoch ist.³⁰⁸ Nebenbei sei bemerkt, dass die Strecke langfristig keine nennenswerten Kapazitätsreserven bietet. Ohnehin ist ein uneingeschränkter Verkehr nur an wenigen Tagen im Jahr möglich, weil ständig Wartungsarbeiten durchgeführt werden müssen.³⁰⁹ Beispielsweise war im Jahr 1996 nur an 23 Tagen des Jahres die theoretische Streckenkapazität verfügbar. An den restlichen Tagen des Jahres fanden betriebsbehindernde Baumaßnahmen statt, wobei an 186 Tagen im Jahr ein Streckengleis gesperrt werden musste.³¹⁰ Diese Reparaturarbeiten werden darüber

³⁰⁶ RH-Bericht, 1998, S. 8.

³⁰⁷ Alpinfo 2013. Alpenquerender Güterverkehr auf Straße und Schiene.

³⁰⁸ RH-Bericht, 2006, S. 36.

³⁰⁹ Vavrovsky, Bauer, S. 185.

³¹⁰ RH-Bericht, 1998, S. 27.

hinaus durch den geringen Schienenabstand erschwert.³¹¹ Die Schienen werden auf Grund der engen Kurvenradien so stark beansprucht, dass diese alle drei bis fünf Jahre getauscht werden müssen.³¹² Mit der starken Abnutzung der Schienen geht natürlich auch ein massiver Verschleiß an den Rädern der Lokomotiven und Wagen einher. Es sollte erwähnt werden, dass diese ungünstigen Bedingungen an der Bahnanlage zu einer Häufung von Schadensereignissen führen.³¹³

Eine wesentliche Verbesserung war immerhin die Verstärkung der Traktionsstromversorgung der Bergrampen. Durch diese Maßnahme konnte eine Erhöhung der Streckenleistung erreicht werden. Bis zu dieser Sanierung durften nur Züge mit einem Gesamtgewicht von 3500 t gleichzeitig auf der Bergstrecke unterwegs sein. Nach der Sanierung bzw. Verstärkung der Stromversorgung dürfen Züge mit einem Gesamtgewicht von insgesamt 6000 t auf den Bergrampen fahren. Letztendlich ändert aber auch diese Maßnahme nichts an den engen Kurvenradien bzw. am zu geringen Gleisabstand oder an den starken Steigungen/Gefällen. Ein Vorteil des derzeitigen Betriebs ist allerdings, dass, wie bereits erwähnt, alle Züge (Regionalzüge, Fernzüge, Güterzüge) mehr oder weniger gleich schnell/langsam (zwischen 50 und 70km/h) den Semmering befahren. Dies ermöglicht einen sogenannten Tramway-Betrieb, so dass der Verkehr flüssig über den Semmering läuft und nicht stockt.³¹⁴

³¹¹ RH-Bericht, 1998, S. 8.

³¹² Székely, S. 168.

³¹³ RH-Bericht, 1998, S. 8.

³¹⁴ Vgl. RH-Bericht, 1998, S. 27 und Székely, S. 172f.

2.9.3. Transeuropäische Netze und der Semmering

Während die Südbahn in Österreich vorwiegend als österreichische Bahnlinie angesehen wird, muss doch auf ihre internationale Bedeutung als ein wesentlicher Bestandteil einer Verbindung zwischen Nordosteuropa und der Adria hingewiesen werden. Diese Südbahn ist ein unverzichtbarer Teil des sogenannten Transeuropäischen Netzes (TEN), das von der EU definiert wurde und deren Leistungskapazitäten ausgebaut werden sollen. In diesem Zusammenhang hat sich auch Österreich dazu verpflichtet, all jene Bahnanlagen, die Teile des Transeuropäischen Netzes sind, fit für die Zukunft zu machen und entsprechende Mängel zu beheben bzw. Kapazitätsengpässe durch einen entsprechenden Ausbau zu beseitigen. Die größten Verbesserungspotentiale liegen dabei in der Anlage eines Semmering-Basistunnels, im Bau der Koralmbahn (Graz-Klagenfurt), im Abschnitt zwischen Bruck an der Mur und Graz sowie zwischen Graz und Spielfeld.³¹⁵ Zu Beginn der 1990er Jahre war das Semmeringtunnel-Projekt noch ein Vorzeigeprojekt. Es wurde im Rahmen des Programms „Die neue Bahn“ propagiert.³¹⁶

In den vergangenen Jahren sind vor allem die beiden Großprojekte, der Semmering-Basistunnel und die Koralmbahn, zum Spielball der Landes- und Bundespolitik geworden. Unter Mithilfe der Massenmedien wurde Stimmung gegen den Semmering-Basistunnel und gegen die Koralmbahn gemacht. Der Koralmtunnel wurde in den Medien stets als persönliche Spielerei des ehemaligen Kärntner Landeshauptmanns Jörg Haider abqualifiziert. Derzeit, im Jahr 2015, wurde nach offiziellen Angaben der letzte Bauabschnitt begonnen. Während die Steiermark und der Bund für den Bau des Semmering-Basistunnels waren, hat sich das Land Niederösterreich unter der Federführung des Landeshauptmanns Erwin Pröll gegen dieses Projekt ausgesprochen. Sowohl der Semmering-Basistunnel als auch der Koralmtunnel bzw. die Koralmbahn wurden als vollkommen überflüssig niedergedet. Äußerst selten wurde in öffentlichen Diskussionen sachlich an die Sache herangegangen und wurden Für und Wider abgewogen bzw. darauf hingewiesen, dass die beiden Projekte Teil der Transeuropäischen Eisenbahnnetze (TEN) seien. Dennoch kann aus

³¹⁵ Vavrovsky, Bauer, S. 183.

³¹⁶ Székely, S. 160.

diesen internationalen Verträgen, die den Ausbau von Eisenbahnrelationen regeln, keine Verpflichtung abgeleitet werden, bestimmte Projekte umzusetzen.³¹⁷

Vor allem das Bundesland Steiermark, aber auch Kärnten unterstützen die Projekte, weil es aus ihrer Sicht eine Stärkung des jeweiligen Wirtschaftsstandortes bedeuten würde. Für die Zukunft und die wirtschaftliche Sicherung ihrer Interessen, bräuchte es nicht nur einen Flughafen oder eine Autobahn, sondern es bräuchte aus ihrer Sicht vor allem eine leistungsfähige Eisenbahnverbindung zwischen der Bundeshauptstadt, der Steiermark bzw. Kärnten.³¹⁸

Die Notwendigkeit des Ausbaus der Südbahn zu einer leistungsstarken Eisenbahnstrecke wird durch einen Euphemismus sehr anschaulich dargestellt, den auch der Generaldirektor der ÖBB bei einem Interview zum Besten gegeben hat: „Es gibt die Westbahn und die Restbahn.“³¹⁹ Während die Westbahn zumindest zwischen Wien und Innsbruck sehr gut ausgebaut ist, stellt vor allem die alte Bergstrecke am Semmering ein Hindernis für den Eisenbahnverkehr dar.

³¹⁷ RH-Bericht, 1998, S. 35.

³¹⁸ Vavrovsky, Bauer, S. 184.

³¹⁹ Profil, Interview mit Christian Kern am 31.7.2013.

2.9.4. Projekt Semmering-Basistunnel neu

Die Beanspruchung der Südbahn im Allgemeinen und der Semmeringbahn im Speziellen, sowie die zunehmende Einbindung in die leistungsfähigen Transeuropäischen Eisenbahnnetze hat es unumgänglich gemacht, nach einer Lösung für den Semmering zu suchen. Im Jahre 2005 kam die Verkehrspolitik zur Einsicht, dass die Südbahn im gesamten Verlauf leistungsfähiger zu machen sei und daher begann die ÖBB Infrastruktur Bau AG (ab 2009 nur noch ÖBB Infrastruktur AG) mit den Planungen für einen Semmering-Basistunnel neu. Am 30. März 2005 gab es einen Ministerratsbeschluss zum Projekt Semmering-Basistunnel neu. Durch die nunmehrige Entscheidung für die Trasse Pfaffensattel soll ermöglicht werden, einer Forderung des Rechnungshofes nachzukommen, die vorsah, den Sondierstollen in den Semmering-Basistunnel neu zu integrieren, um den beim Sondierstollen entstandenen finanziellen Schaden so gering wie möglich zu halten.³²⁰ Die Trasse Pfaffensattel verläuft nun einigermaßen parallel zum seinerzeitigen Sondierstollen, der während der Bauphase des Basistunnels neu zur Absenkung des Bergwasserspiegels und in der Betriebsphase zur Reduktion des Wasserdrucks auf die Schale des Basistunnels Verwendung finden soll.³²¹

Zu Beginn des Jahres 2006 wurde ein Dialog zwischen den Entscheidungsträgern, den verschiedenen Interessengruppen der Region und den vom Projekt betroffenen Gemeinden gestartet, um einen möglichst großen Konsens im Hinblick auf das Trassen- und Bahnhofsauswahlverfahren herstellen zu können. Schließlich wurden 13 Trassenvarianten ausgearbeitet, aus denen schließlich im Frühjahr 2008 die Trasse über den Pfaffensattel als die geeignetste hervorgegangen war. Der Basistunnel neu sollte, wie schon das alte Projekt auch, eine Führung von schweren Güterzügen mit nur einer Lokomotive und Schnellzüge bis zu 250 km/h ermöglichen. Geringe Neigungen und weite Kurvenradien sollen die Betriebskosten sowie die Fahrzeiten deutlich reduzieren.³²²

Der Semmering-Basistunnel neu besteht im Wesentlichen aus zwei rund 27,3 km langen eingleisigen Tunnelröhren, die Gloggnitz und Mürzzuschlag verbinden. Im Abstand von

³²⁰ RH-Bericht, 2009, S. 37.

³²¹ RH-Bericht, 2009, S. 41.

³²² Gobit, Haas, S. 36.

500 m sollen sogenannte Querschläge eingerichtet werden, wobei auch eine Nothaltestelle in der Mitte des Tunnels vorgesehen ist. Unter einem Querschlag ist ein Verbindungsstollen zwischen zwei Tunnelröhren zu verstehen. Solche Querschläge dienen im Notfall der Rettung bzw. Bergung, allerdings können dort Materialien für Wartungsarbeiten gelagert oder elektrotechnische Einrichtungen angebracht werden. Auch die Nothaltestelle ist eine Sicherheitseinrichtung, die der Fremd- bzw. Selbstrettung über die sichere Tunnelröhre dient.³²³ Nachdem die Trasse über den Pfaffensattel ausgewählt und festgelegt worden war, begannen umfassende geologische und hydrologische Untersuchungen. Dabei wurden rund 60 Rotationsbohrungen und drei Vollbohrungen durchgeführt, um genauere Kenntnisse der geologischen Verhältnisse zu erlangen. Die Ergebnisse dieser Probebohrungen bzw. Voruntersuchungen bildeten die Grundlage für die endgültige Entscheidung über den Trassenverlauf und sollten Aufschluss darüber geben, welche Tunnelbaumethode am geeignetsten wäre. Untersucht wurden allerdings auch alle zukünftigen Baustellenbereiche sowie die Transportwege, um deren Auswirkungen auf die Menschen und die Umwelt so gering wie möglich zu halten.³²⁴

Da beim Semmering-Basistunnel geologische Störzonen überwunden werden müssen, ist die Anlage von sogenannten Zwischenangriffen erforderlich. Zwischenangriffe sind Zugänge über eigens errichtete Stollen bzw. Schächte, die aus geologischen, zeitlichen bzw. logistischen Gründen eingerichtet werden, um von dort Baumaßnahmen durchführen zu können. Während es beim Bau des alten Semmeringbahn-Tunnels zu Beginn der 1850er Jahre rund neun solcher Zwischenangriffe gab, werden beim neuen Projekt drei Zwischenangriffe eingerichtet. Es handelt sich dabei um die Zwischenangriffe Göstritz, Fröschnitzgraben und Grautschenhof.³²⁵ Bei Göstritz wird ein rund 1000 m langer Stollen in den Berg getrieben und an dessen Ende ein 250 m tiefer Schacht bis auf das Niveau des Tunnels errichtet. Von diesem Standort wird in weiterer Folge die Störzone in beiden Richtungen aufgefahren werden. Dem Zwischenangriff Fröschnitzgraben kommt eine besondere Bedeutung zu, weil an dieser Stelle nicht nur zwei rund 400 m tiefe Schächte errichtet werden sollen, sondern in der unmittelbaren Umgebung soll im Longsgraben, einem Seitengraben des Fröschnitzgrabens, eine Deponie angelegt werden. Die zwei zuvor genannten Schächte

³²³ Vgl. Was ist eigentlich... und Das Projekt.

³²⁴ Gobit, Haas, S. 37.

³²⁵ Was ist eigentlich...

dienen nicht nur dem Vortrieb in Richtung Gloggnitz und Mürzzuschlag, sondern es soll dort eine Nothaltestelle eingerichtet werden, um die Sicherheit im Tunnel zu gewährleisten. Für den Standort einer Deponie wurden zunächst fünf Möglichkeiten vorgeschlagen, wobei letztlich der Longsgraben am besten dafür geeignet erschien. Die Deponie Longsgraben soll das Ausbruchsmaterial aus der Baustelle Fröschnitzgraben aufnehmen und nach der Beendigung der Bauarbeiten rekultiviert und wiederaufgeforstet werden. Wesentlich für die Planung dieser rund 5 Mio. Kubikmeter fassenden Deponie war die Vertretbarkeit der Verlegung des Longsbaches. Der Grund für die Anlage der Deponie ist darin zu suchen, dass durch die Möglichkeit einer lokalen Lagerung des Ausbruchsmaterials viele Transportfahrten eingespart und damit die Emissionen reduziert werden können.³²⁶ Bei Grautschendorf soll der dritte Zwischenangriff angelegt werden. Bei Spital am Semmering soll deshalb ein rund 1,4 km langer Stollen angelegt werden, der Vortriebe einerseits zum Fröschnitzgraben, andererseits nach Mürzzuschlag ermöglicht.³²⁷ Beim Bau der Tunnelanlagen soll sowohl die herkömmliche Methode mittels Baggern und Sprengungen (Neue Österreichische Tunnelbaumethode – NÖT), aber auch der maschinelle Bau mit Tunnelvortriebsmaschinen erfolgen.³²⁸

Um die Transportfahrten durch Gloggnitz beim östlichen Tunnelportal so gering wie möglich zu halten, werden die dort anfallenden Ausbruchsmassen über einen eigens an der Südbahn errichteten Verladebahnhof abtransportiert.³²⁹

Besonders bedeutend ist folgender Hinweis:

„Mit dem Vorhaben des Semmering Basistunnel neu wird die Bahn über den Berg nicht ersetzt, sondern ergänzt und durch die Aufteilung der Verkehrsströme wesentlich entlastet.“³³⁰

Die Vereinbarkeit von Semmering-Basistunnel neu und Weltkulturerbe Semmeringbahn sollte von der UNESCO überprüft werden. Im Jahr 2009 wurde von der Republik Österreich eine sogenannte „Preventive Mission“ bei der UNESCO beantragt, um zu klären, ob und auf welche Art und Weise das Semmering-Basistunnel-Projekt neu mit dem Weltkulturerbe vereinbar sei.

³²⁶ Gobit, Haas, S. 38f.

³²⁷ Gobit, Haas, S. 40.

³²⁸ Das Projekt.

³²⁹ Vgl. Gobit, Haas, S. 38 und Baulogistik.

³³⁰ Gobit, Haas, S. 40.

Im Jahr 2010 fand dafür eine sogenannte „Advisory Mission“ statt, die von ICOMOS durchgeführt wurde. Darin heißt es: „If appropriate measures are taken, the new project will not endanger the historical core of the World Heritage Site. (...) At the worst, the core zone will only be affected marginally, but there will be a considerable impact on the buffer zones. The building of the new line has to limit the impact on the buffer zones and to leave the core zone as unaffected as possible. (...) In addition to the permanent installations, the transient associated with constructions will only have a temporary affect on the buffer zone. Although temporary, these interventions will need landscape design monitoring for the building and operating phases, as well as for the final restoration of the areas. (...) The goal should be that the historic railway and the future tunnel base line are self-evident “brothers of complementary contributions by different generations. Neither of the two systems is more important than the other; both leave the other its allotted space and each fulfils its assigned task.”³³¹

Die ICOMOS-Mission in Bezug auf das Semmering-Basistunnel-Projekt neu hat zunächst eindeutig festgestellt, dass sich die alte Bergstrecke und der neue Basistunnel ergänzen werden. Die Auswirkungen auf die Kernzone, also auf das eigentliche Weltkulturerbe, werden als sehr gering eingestuft. Das überrascht auch nicht, weil die Kernzone und der Basistunnel räumlich nichts gemeinsam haben und der Basistunnel das Weltkulturerbe gar nicht beeinträchtigen kann. Im Bereich der Kernzone gibt es nur eine Gleisabzweigung. Der Basistunnel kann allerdings beträchtliche Auswirkungen auf die Pufferzone haben, denn die beiden Tunnelportale werden in dieser situiert sein. Ein weiteres mögliches Problem stellt in diesem Zusammenhang die geplante Schuttdeponie Longsgraben in der Pufferzone dar. Der ICOMOS-Bericht schlägt aus diesem Grund ein „Monitoring“ vor und gibt Empfehlungen ab, die eingehalten werden sollten, um die Auswirkungen, sowohl auf die Kernzone als auch auf die Pufferzone, so gering wie möglich zu halten.

Am wichtigsten scheint der Hinweis auf die Gleichwertigkeit der beiden Bauwerke zu sein, denn darin spiegeln sich die Vereinbarkeit und die Bedeutung der alten Bergstrecke (Weltkulturerbe) und des Basistunnels wider.

Somit konnte festgestellt werden, dass das Tunnelprojekt die „außergewöhnliche universelle Bedeutung des Welterbes“ nicht berührt. Vielmehr würden sich der Tunnel

³³¹ ICOMOS Report on the Semmering Railway Mission, S. 15f.

und die Bergstrecke ergänzen, zu deren Erhaltung sich die öffentliche Hand ausgesprochen hat. Es wurde schließlich die Einsicht gewonnen, dass der Tunnel eine sinnvolle Entlastung der Semmering-Bergstrecke zur Folge haben wird, was im Sinne des Weltkulturerbes ist und die Erhaltung der historischen Bausubstanz erleichtert.³³²

³³² Weltkulturerbe Semmeringbahn.

3. Bildung

3.1. Ausstellungen am Semmering

3.1.1. Bahnhof Semmering und das Weltkulturerbe Informationszentrum

In unmittelbarer Nähe zum Haupttunnel der Semmeringbahn befindet sich der Bahnhof Semmering. Auf dem Bahnhofsgelände ist nicht nur ein abgestellter Dieseltriebwagen zu sehen, der als Erinnerungsobjekt dort abgestellt wurde, sondern zwischen dem Bahnhofsgelände und dem Triebwagen steht ein Denkmal, das dem Erbauer der Semmeringbahn Carlo Ghega gewidmet ist. Es handelt sich dabei um ein „dreiflügeliges“ Monument. Der große Mittelteil wurde vom Österreichischen Ingenieur- und Architektenverein gestiftet, der zunächst die Durchführung des Baus der Semmeringbahn für unmöglich hielt. Im Jahre 1869 waren die dort handelnden Personen bereits klüger, wie die folgende Inschrift zeigt:

„Dem Erbauer der Semmeringbahn errichtet dieses Denkmal über Antrag des k.k. General Inspectors J. Ritter von Wagner der Österreichische Ingenieur- und Architekten-Verein 1869.“

Der linke Flügel des Ghega-Denkmal wurde zum 50-jährigen Jubiläum der Semmeringbahn im Jahre 1904, „gespendet“. Auf diesem ist zu lesen:

„Segensreich hat sich erfüllt, was Dein heller Geist erkannte – zum Ruhme unseres Vaterlandes, unserem Stande zur Ehre.“

Auf dem rechten Flügel ist ein Gedanke Ghegas verewigt worden, der heißt:

„Durch die Eisenbahnen verschwinden die Distanzen, die materiellen Interessen werden gefördert, die Kultur gehoben und verbreitet.“

Dieser Gedanke Ghegas könnte in dem Sinne interpretiert werden, dass die Eisenbahn den Zielen der UNESCO-Verfassung gerecht wird, denn durch die sie können Distanzen leichter und schneller überwunden werden! Dies fördert jedoch nicht nur die materiellen Interessen, sondern es dient auch dem kulturellen Austausch. Dieser

kulturelle Austausch spielt in der UNESCO-Verfassung eine wichtige Rolle, denn erst dieser führe zu einem gegenseitigen Verständnis, fördere das wechselseitige Kennenlernen und sichere so den Frieden in der Welt.³³³



Abbildung 19: Ghega-Denkmal im Bahnhof Semmering. www.bildarchivaustria.at

Vor dem Ghega-Denkmal befindet sich außerdem ein Gedenkstein, der auf das Weltkulturerbe Semmeringbahn hinweist. Ein solcher Gedenkstein befindet sich außerdem in den Bahnhöfen Gloggnitz und Mürzzuschlag. Auf diesem Stein steht in deutscher, und auch in englischer, Sprache:

„WELTERBE SEMMERINGBAHN UND UMGEBENDE LANDSCHAFT. DIE UNESCO HAT 1998 DIE AUFNAHME IN DIE LISTE DES KULTUR- UND NATURERBES DER WELT BESCHLOSSEN.

WORLD HERITAGE SEMMERING-RAILWAY AND SURROUNDING LANDSCAPE. UNESCO DECIDED THE INCLUSION IN THE LIST OF THE CULTURAL AND NATURAL HERITAGE OF THE WORLD IN 1998.“

Der Bahnhof Semmering beherbergt außerdem eine Stelle, die über das Weltkulturerbe Semmeringbahn informiert. Wer die Informationsstelle des Weltkulturerbes Semmeringbahn betritt, stellt sich möglicherweise die Frage, wo denn nun der Beginn der Ausstellung sei. Darüber hinaus herrscht in dieser Ausstellung weder eine

³³³ BGBL. 49/1949, Artikel 1.

chronologische noch eine thematische Ordnung vor. Wie dem auch sei, es fallen zunächst viele Vitrinen auf.

Wer einen Rundgang im Uhrzeigersinn wagt, der trifft zuerst auf eine Vitrine, die sich mit dem Bau der Semmeringbahn beschäftigt. Es wird darüber Auskunft erteilt, mit welchen Mitteln damals gebaut wurde. Die Gerüste der Viadukte, Brücken und Stützmauern wurden aus Holz hergestellt, das in der unmittelbaren Umgebung in Form von Wäldern zur Verfügung stand.



Abbildung 20: Gerüst an der Kalten Rinne. www.bildarchivaustria.at

Ein Bild neben der Vitrine zeigt, wie sich der Semmering früher als Wintersportort und als heilklimatischer Höhenluftkurort präsentiert hat. Die nächste Vitrine zeigt eine Menge an Publikationen zu verschiedenen Themen. Vielversprechend scheint zunächst ein Nebenraum zu sein, der als Kino fungiert. In diesem Raum wird ein Film, „Fahrt entlang der Semmeringbahn“ gezeigt. Immerhin bietet das Kino Platz für rund 25 Personen. Eine weitere Vitrine zeigt einen Theodolit, ein Winkelmessgerät zur geographischen Ortsbestimmung, sowie eine Lithographie der Kalten Rinne. In der anschließenden Vitrine ist die Ernennungsurkunde „Weltkulturerbe Semmering-Eisenbahn“ zu sehen. Leider gibt es dazu keine weiteren Erläuterungen. Überhaupt scheint es in der gesamten Informationsstelle keine Informationen über die

UNESCO bzw. das Welterbe zu geben. Weder die UNESCO und ihre Ziele werden erklärt, noch der Sinn und der Zweck des Welterbes. Dies muss als grober Mangel eingestuft werden. Der Hauptschauraum kommt nun zu seinem Ende, wobei die Möglichkeit besteht, einen Nebenraum zu betreten.

Der Nebenraum bietet ein Modell der Kalten Rinne, jedoch keine weiteren Informationen. Dreidimensionale Modelle stellen ein wichtiges wissenschaftliches und künstlerisches Medium dar, das der Information und Orientierung dient. Solche Modelle geben ganz bedeutende Vorstellungen von Gebäuden, Räumen und Funktionsebenen wieder, wobei beachtet werden muss, dass es zu einer Selektion kommt. Es wird nur das dargestellt, was wichtig erscheint. Damit wird unmittelbar vorgegeben, was aus einem Modell herausgelesen werden soll bzw. darf. Solche Modelle erfüllen allerdings eine wichtige Aufgabe, denn sie ermöglichen Bilder im Kopf. Es werden damit konkrete Bilder und Raumvorstellungen geschaffen, die, aus Gründen des Maßstabs, aus der Realität nicht ableitbar wären. Außerdem funktionieren Modelle auch auf einer nonverbalen Ebene, so dass sie unabhängig von der Sprache verstanden werden können.³³⁴

Links davon hängt eine Tafel mit wichtigen Daten über die Semmeringbahn. Es handelt sich dabei jedoch nur um eine quantitative Auflistung, aber nicht um eine qualitative Information. In diesem Nebenraum befinden sich außerdem drei Vitrinen, von denen zwei Eisenbahnmodelle enthalten. Auf den beiden Vitrinen befinden sich zwei, nicht näher beschriebene, Metallkränze, so dass der Besucher in Bezug auf deren Präsenz weiter im Unklaren bleibt. Die dritte Vitrine beinhaltet alte Postkarten, Photographien, Wander- und Reiseutensilien und Geschirr, wobei nur das Geschirr besonders gekennzeichnet wird. In diesem Raum befinden sich darüber hinaus ein Plakat der Ausstellung „150 Jahre Semmeringbahn“, ein Plan für das oben genannte Modell der Kalten Rinne, sowie Steinblöcke. Wie schon bei den bisher besprochenen Exponaten ist auch hier die Beschriftung mangelhaft und lässt den Besucher im Unklaren. Auf der Glaswand, welche den Hauptraum vom Nebenraum trennt, wird die Geschichte der Semmeringbahn mittels sechs Texten erzählt. Sie waren einst Bestandteil einer 150-Jahre Semmeringbahn-Ausstellung:

³³⁴ Ströter-Bender, 114ff.

- Wien-Gloggnitzer- Eisenbahn
- Wien-Gloggnitzer-Eisenbahn, südliche Staatsbahn von Mürzzuschlag nach Graz (bzw. Laibach und Triest) sowie Semmeringstraße
- Revolution von 1848 und Baubeginn der Semmeringbahn
- Gemauerte Viadukte statt Eisenbrücken
- Seuchen während der Arbeiten
- Haupttunnel und die Vielfalt an Berufen und Arbeitern.

In der anschließenden Vitrine werden die Schicksale der Arbeiter thematisiert, die oftmals in Vergessenheit geraten sind, obwohl es ihrem Mut und Einsatz zu verdanken ist, dass dieses große Bauwerk realisiert werden konnte. Treffend wird dabei ein Zitat Ghegas in Szene gesetzt:

„Es ist selten möglich einen großen Zweck zu erreichen, ohne Opfer zu bringen.“

Dies bringt sehr schön zum Ausdruck, dass es nicht nur Gewinner des Bahnbaus gab, sondern auch viele Verlierer, die ihr Leben bzw. ihre Gesundheit aufs Spiel setzten, um einem höheren Zweck zu dienen. In diesem Schaukasten befinden sich außerdem ein Lexikon, ein Bild Ghegas, sowie seine Parte und auch ein Photo von Tunnelarbeiten. Leider fehlt auch hier die passende Beschriftung. Auch die Planzeichnungen in der nebenstehenden Vitrine weisen keine Erläuterungen auf. Wenigstens sind die beiden Soldaten in Uniform, die als Puppen im großen Schauraum zu sehen sind, erklärt. Es handelt sich jeweils um einen britischen und einen russischen Soldaten, was mit der Zonengrenze am Semmering in der Zeit von 1945 bis 1955 zu tun hat. Beim nächsten Schaukasten handelt es sich um eine sehr lange Vitrine, die verschiedenste Artefakte beinhaltet. Zunächst sind Gleisschotter, Schwellenschrauben, Schwellennägelhämmer, Rippenblätter mit Hakenschrauben bzw. Federnbefestigungen zur Schienenbefestigung ausgestellt, jedoch gibt es keine näheren Erklärungen. Den Schlusspunkt setzen drei Tafeln, die jeweils zwei historische Plakate zeigen, welche käuflich erworben werden können. In den beiden Zwischenräumen der drei Tafeln geben zwei Poster der ÖBB Auskunft über das Projekt Semmering-Basistunnel neu. Zwischen diesen drei Tafeln und der langen Vitrine steht eine Kofferrodel auf der ein Koffer liegt. Auch hier fehlt die Beschriftung, die den Besucher über den Bezug zur Ausstellungsthematik aufklärt.

Die Besucher der Weltkulturerbe Informationsstelle erhalten generell leider nur sehr unzureichende Informationen. Dies liegt vor allem daran, dass die

Ausstellungsgegenstände meist nicht ausreichend erklärt werden. Im besten Fall werden Gegenstände benannt, allerdings erfährt der Besucher nicht, weshalb gerade dieser Ausstellungsgegenstand von Bedeutung ist. Wie bereits erwähnt, gibt es keine thematische bzw. zeitliche Ordnung. Grotesk ist, dass es in einer Informationsstelle zum Weltkulturerbe Semmeringbahn keine Erklärungen bzw. Hinweise zur UNESCO bzw. zur Bedeutung des Welterbes gibt. Zwar befindet sich die Ernennungsurkunde der Semmeringbahn in einem Schaukasten, es handelt sich dabei um ein ganz wichtiges Dokument mit zentraler Bedeutung, doch wurde es verabsäumt, dieses Dokument zu kommentieren.

Die Informationsstelle wird vom Verein der Freunde der Semmeringbahn betrieben. Es handelt sich dabei um einen privaten Verein, dessen Mitarbeiter ehrenamtlich in der Informationsstelle arbeiten. Es ist bewundernswert, mit welchem Einsatz und Engagement die ehrenamtlichen Mitarbeiter in der Informationsstelle ihren Dienst versehen. Das ehrenamtliche Engagement ist vor allem auf den chronischen Geldmangel zurückzuführen. Dieser Geldmangel ist wohl dafür verantwortlich, dass die Aufbereitung der Ausstellung unzureichend ist. Es fehlt an einer chronologischen bzw. thematischen Ordnung der Ausstellung und es fehlen viele Beschriftungen und Erklärungen. Auf der Homepage der Informationsstelle finden sich außerdem keinerlei Hinweise auf Vermittlungsangebote, die es allerdings, nach Aussage des Obmanns und Bürgermeisters, gibt. Besonders schwerwiegend ist das Fehlen eines Ausstellungskataloges, der eine wichtige Stütze für die Besucher darstellen würde. Eine Professionalisierung wäre zweifelsohne wünschenswert, jedoch ohne zusätzliche finanzielle Mittel kaum zu erreichen. Gerade die Informationsstelle, an einem zentralen Ort der Semmeringbahn eingerichtet, wäre prädestiniert für eine hochqualitative Ausstellung, die den Besuchern Informationen über die Semmering-Eisenbahn und das UNESCO-Welterbe bietet. Schließlich ist der Bahnhof Semmering auch der Ausgangspunkt der beiden Bahnwanderwege und ein beliebter Haltebahnhof für Nostalgiezüge, sowie Standort des „Ghega-Denkmal“.

3.1.2. Das Südbahnmuseum Mürzzuschlag

Im Jahr 2004 wurde das Südbahn-Museum in Mürzzuschlag eröffnet. Der unmittelbare Anlass dafür war das 150-jährige Bestehen der Semmeringbahn. Die Aufgaben des Museums sind das Sammeln, Bewahren, Dokumentieren, Erforschen, Präsentieren und Vermitteln von Themen, die unmittelbar mit der Südbahn in Verbindung stehen. Das Ziel des Südbahnmuseums ist, bei möglichst vielen Menschen Interesse an der Eisenbahngeschichte zu wecken, zu fördern und zu erhalten. Der Fokus des Museums ist vor allem auf eine kulturwissenschaftliche Perspektive gerichtet und soll am Beispiel der Südbahn die Auswirkungen der Eisenbahn auf die Menschen, die Gesellschaft, die Politik und die Wirtschaft aufzeigen.³³⁵

Mürzzuschlag kann auf eine sehr lange Eisenbahntradition verweisen, wurde doch bereits im Jahre 1844 die Eisenbahn zwischen Mürzzuschlag und Graz eröffnet. Außerdem sind im Bahnhof Mürzzuschlag noch einige alte Gebäude erhalten, die nun nicht mehr als Arbeitshallen für die Wartung der Lokomotiven, sondern vielmehr als Ausstellungsflächen Verwendung finden. Der Semmering bzw. die Semmeringbahn spielen im Südbahn-Museum eine ganz bedeutende Rolle, dennoch stellt die Bahn über den Berg nur einen Aspekt dar. Das Museum widmet sich der Südbahn insgesamt, also der Bahnstrecke von Wien nach Triest. Auf diese Tatsache weist auch der Titel der Dauerausstellung „Über den Berg. Wien – Mürzzuschlag – Triest. 13 Stunden 4 Minuten.“ hin.

Die Hauptausstellung des Südbahnmuseums befindet sich in der sogenannten Neuen Montierung. Dabei handelt es sich um eine 1919 erbaute Werkstatthalle. In dieser Halle wurden bis ins Jahr 1998 Reparaturarbeiten an Lokomotiven durchgeführt. Seit dem Jahr 2007 gehört auch der Rundlokschuppen als zweites Gebäude zu den Museumsräumlichkeiten. In diesem sind historische Eisenbahnfahrzeuge ausgestellt.³³⁶ Das Ensemble von Lokomotiv-Montierungshalle mit Schiebebühne und dem Rundlokschuppen mit Drehscheibe ist die letzte erhaltene Anlage dieser Art in Österreich aus der Zeit um 1900 und bildet einen würdigen Rahmen. Im Jahre 2006

³³⁵ <http://www.suedbahnmuseum.at/german/museum/forschung/>.

³³⁶ Ogris, S. 44.

wurden beide Gebäude unter Denkmalschutz gestellt und 2009 sogar in die Kernzone des Weltkulturerbes Semmeringbahn eingegliedert.³³⁷

Im Südbahnmuseum leitet sozusagen ein roter Faden durch die Ausstellung. Insgesamt gibt es diesbezüglich 15 Informationsmappen, die sich unterschiedlichen Themen widmen:

1. Von der Spurrille über die Pferde-Eisen-Bahn zur Dampflokomotive (Vorgeschichte): Über viele Jahrhunderte hinweg war der Mensch auf die Kraft des Pferdes angewiesen. Ein wichtiger Entwicklungsschritt war die Abstimmung von Fahrweg und Fahrzeug, was vor allem im Bergbau forciert wurde. Bedeutend war schließlich der Weg von der Holzschiene zur Stahlschiene sowie von der Pferde- zur Dampfeisenbahn.
2. Unten durch & oben drüber – Visionen des Schienenwegs nach Süden (Visionen): An dieser Stelle werden vier Protagonisten der Eisenbahngeschichte vorgestellt: Carlo Ghega, Erzherzog Johann, Franz Riepl und Georg Simon Freiherr von Sina.
3. Die Steinklopfer – Alltag am Bau der Semmeringbahn (Sozialgeschichte): In Darstellungen über den Bau der Semmeringbahn wird meist der Erbauer Carlo Ghega in den Mittelpunkt gerückt und überhöht dargestellt. Nur selten werden all jene Menschen erwähnt, die mit ihrer Muskelkraft und unter Einsatz ihres Lebens dieses große Bau- und Kunstwerk geschaffen haben. Die Arbeits- und Lebensbedingungen, aber auch die alltäglichen Gefahren werden an dieser Stelle beschrieben.
4. Ingenium und Institution – der Bahnbau am Semmering (Ingenieurwesen): In der Mitte des 19. Jahrhunderts standen den Ingenieuren und Arbeitern nur einfache Werkzeuge (z.B. zur Bearbeitung der Steine, zum Gleisbau, etc.) und Instrumente (z.B. zur Vermessung der Bahntrasse) zur Verfügung.
5. Unfall und Krise – Die Angst vor der Eisenbahn (Tunnel): Als die Eisenbahn noch Neugierde hervorrief und für viele Menschen etwas Neues darstellte, führte dieses Unwissen zu vielen Vorurteilen und Ängsten. Vor allem die Tunnel waren unheimlich. In der sogenannten Achssenke werden Karikaturen zum Thema Angst und Eisenbahn präsentiert.

³³⁷ Ogris, S. 45.

6. Die Eisenbahn – treibende Kraft der Industriellen Revolution (Industrielle Revolution): Die Eisenbahn war jenes Verkehrsmittel, das die Entwicklung des Handels und der Industrie nachhaltig beeinflusst und geprägt hat.
7. Triest (Triest): Bereits am 27. Juli 1857 konnte die Südbahn bis Triest geführt werden. Der Hafen von Triest wurde damit ein wichtiger Knotenpunkt zwischen dem maritimen Handel und dem Hinterland bzw. der Reichhaupt- und Residenzstadt.
8. Die Südbahn in Slowenien (Slowenien): Zum Thema Slowenien wird in einer Vitrine auf den Franzdorfer Viadukt zur Überbrückung des Laibacher Moors hingewiesen (siehe Abb. 7). Es handelte sich dabei um einen 561 m langen und 38 m hohen Viadukt. Die Eisenbahn war aber auch ein wichtiger Entwicklungsfaktor, was am Beispiel Marburg gezeigt wird.
9. Die Südbahn – Das Streckennetz und das Unternehmen (Südbahn): In einer Vitrine wird das gesamte Streckennetz der Südbahn-Gesellschaft visualisiert. Heute ist es beinahe in Vergessenheit geraten, dass die eigentliche Südbahn von Wien über Graz und Laibach nach Triest geführt hat. Erst nach dem Zweiten Weltkrieg und den Zwängen des Kalten Krieges wurde die Südbahn nicht über Graz, sondern über Klagenfurt und Udine in den adriatischen Raum geführt.
10. Die Vernichtung von Raum und Zeit durch die Eisenbahn...oder: Von der Eisenbahnzeit zur Weltzeit (Zeit): In der heutigen Zeit denkt niemand mehr daran, dass es bis 1884 verschiedene geographische Koordinatensysteme (Null-Meridian, Gradnetz) gab. Erst im Jahre 1884 wurde der Nullmeridian durch Greenwich allgemein anerkannt, was zu einheitlichen Zeitzonen geführt hat. Dies hat in weiterer Folge auch das Eisenbahnwesen (Fahrpläne) vereinfacht.
11. Zauber der Montur – Die Eisenbahner (Berufsbilder): Mit der Eisenbahn entstanden auch neue Berufsbilder. Damit verbunden sind verschiedene Dienstvorschriften, aber noch viel wichtiger, es gab verschiedene Dienstkleidungen, die vor allem im 19. Jahrhundert sehr aufwändig gestaltet waren und dem Träger Autorität verliehen.
12. Ästhetik, Kommerz und Schienen – Einflüsse und Auswirkungen der Bahn (Kunst, Kultur, Tourismus, Literatur, Reiseführer): Die Eisenbahn hatte weitreichende Auswirkungen auf Kunst, Kultur, Tourismus und Literatur. Zu

nennen sind dabei beispielsweise die Kunstbauten der Eisenbahn (z.B. Bahnhofsgebäude des 19. Jahrhunderts), die Gestaltung von Werbeplakaten, der Bau von Hotels, aber auch das Entstehen von neuen Literaturgattungen (Genres). Einerseits gibt es dabei Darstellungen, die sich der Eisenbahn an sich annehmen und das neue Transport- und Verkehrsmittel kritisch betrachten, andererseits entsteht die sogenannte Reiselektüre, welche während der Zugfahrt gelesen wird und das Gespräch mit anderen Reisenden ersetzt.

13. „Bitte einsteigen!“ – Die Sozialgeschichte des Reisens (Zug der Schicksale): An dieser Stelle wird verdeutlicht, unter welchen Bedingungen im 19. Jahrhundert gereist wurde. Es geht dabei sowohl um Reisebekleidung und Reisegepäck, aber auch um die einzelnen Wagenklassen – vom Hofwagen bis hin zum offenen Wagen.
14. Zwischen den Fronten – Eisenbahnen im Krieg (Militärdienst): Natürlich hat auch das Militär die Vorzüge des Eisenbahnwesens für sich entdeckt. Die Eisenbahn bot die Möglichkeit Material und Mannschaften rasch zu befördern bzw. von einem Ort an einen anderen zu verlegen. Aus diesem Grunde waren und sind Eisenbahnanlagen stets Ziel gegnerischer Angriffe, um die Kommunikation und den Transport zu stören.
15. Symbolische Technik – die Lokomotive als Sinnbild der Eisenbahn (Die Lokomotive): Die Lokomotive ist das zentrale Symbol der Eisenbahn. Sie repräsentiert unmittelbar die Fortschritte im Eisenbahnwesen und übt eine sehr starke Anziehungskraft aus. Kaum eine Maschine tritt so stark in das öffentliche Bewusstsein wie die Eisenbahnlokomotive.

Erstaunlich ist, dass das Thema Weltkulturerbe Semmeringbahn im Ausstellungskatalog „Über den Berg“ nur in der Einleitung angesprochen wird. In der Ausstellung selbst setzt das Weltkulturerbe den Schlusspunkt des Rundganges. Unmittelbar vor dem Ausgang der Ausstellung befindet sich eine Informationswand zu diesem Thema. Ein Bildschirm zeigt ein historisches bzw. ein modernes Panorama der Semmeringbahn. Eine große Informationswand stellt das Weltkulturerbe, gegliedert in Kernzone und Pufferzonen, dar. Dabei wird kurz über die Grenzen der Welterbestätte und die Schutzzonen, aber auch über den Managementplan für das Weltkulturerbe Semmeringbahn informiert. Der Managementplan liegt außerdem in vollem Umfang öffentlich zur Einsichtnahme auf – in

deutscher und englischer Sprache. Interessant, aber leider nicht erläutert, befindet sich vor dieser Informationswand das Welterbe-Logo das sozusagen als Rahmen der Wand fungiert.



Abbildung 21: Logo der UNESCO Welterbestätten

Der linke Teil des obigen Logos repräsentiert die UNESCO. Es handelt sich dabei um die symbolhafte Abbildung eines Tempels, wobei die Erklärung (Organisation der Vereinten Nationen für Bildung, Wissenschaft und Kultur) in mindestens einer Sprache zwingend anzuführen ist. Der rechte Teil des Logos zeigt das Emblem der Welterbekonvention. Es ist darauf zu achten, dass beide Symbole in Gemeinschaft auftreten, da es nicht zulässig ist, die beiden Symbole einzeln und unabhängig voneinander zu verwenden.³³⁸ Das zentrale Viereck steht für eine vom Menschen geschaffene Form. Der Kreis symbolisiert die Natur (die Erde). Beide Zeichen greifen ineinander und sollen die Wechselbeziehung zwischen Kulturgütern und Naturgütern darstellen.³³⁹

Das Südbahnmuseum bietet auf seiner Homepage zahlreiche Informationen, u.a. Lehrunterlagen für Lehrer/Lernunterlagen für Schüler. Das Museum verfügt über Museumspädagogen („Kunstvermittler“). In diesem Zusammenhang gibt es zwei

³³⁸ <http://www.unesco.de/5231.html>.

³³⁹ Richtlinien, VIII.A.258.

spezielle Angebote für Kinder und Jugendliche³⁴⁰. Für Kinder zwischen 6 und 10 Jahren stehen zwei Programme zur Auswahl:

1. „Erfahre mehr von der schönsten Eisenbahn der Welt!“ – Dieses Programm behandelt die Baugeschichte der Semmeringbahn und berichtet über das Leben der beim Bau beschäftigten Arbeiter.
2. „Auf Schusters Rappen!“ – Dieses Angebot befasst sich mit der Geschichte der Mobilität. Es wird dabei ein Bogen von der Entwicklung des Rades bis hin zur Entwicklung der Rakete gespannt.

Für Jugendliche zwischen 10 und 14 Jahren gibt es ebenfalls zwei Angebote:

1. „Immer schneller über`n Berg! Vom Saumpfad zum Semmering Basistunnel.“ – Dieser Rundgang wirft einen Blick auf die Entwicklung des Semmerings als Handelsroute und erzählt die Geschichte dieses Hauptverkehrsweges zwischen Wien und Triest.
2. „So lebten sie zur Zeit der 1. Eisenbahn.“ – Bei dieser Führung stehen die Industrialisierung und ihre Folgen im Mittelpunkt des Interesses. Dabei wird auf die zahlreichen Veränderungen (politisch, sozial, verkehrstechnisch, etc.) Bezug genommen.

Das Südbahn Museum bietet außerdem Informationsmaterialien für Lehrer an, welche auf der Homepage des Museums zu finden sind. Die einzelnen Kapitel decken dabei folgende Gebiete ab:

1. Das Tor in den Süden
2. Welterbe „Semmering-Eisenbahn und umgebende Landschaft“
3. Begründung der Aufnahme in die Welterbeliste
4. Die erste Gebirgsbahn der Welt
5. Der Bau der Strecke
6. Bedrohung, Schutz und Management
7. Der Semmering als frühe Tourismusregion und
8. Semmeringbahn in der Literatur am Beispiel der Arbeiten von Peter Rosegger.

³⁴⁰ Museumspädagogischer Leitfaden für Kindergartengruppen und Schulklassen.

Das Kapitel „Das Tor in den Süden“ beginnt mit einer Information über den sogenannten Markus-Löwen, der im alten Südbahnhof aufgestellt war und sich nunmehr im neuen Hauptbahnhof in Wien befindet. Er wird als Symbol für die Südbahn dargestellt, die Wien mit Triest verbunden hat. Zur Veranschaulichung ist ein bekanntes Werbeplakat, welches verschiedene Stationen der Südbahn zeigt, abgebildet. Leider wurde es verabsäumt, die einzelnen Orte, die auf dem Werbeplakat zu sehen sind, näher vorzustellen. Außerdem befindet sich in diesem Kapitel eine Arbeitsaufgabe, in der all jene Länder anzukreuzen sind, welche die Südbahn verband. Seltsamerweise wird in diesem Kapitel kein Wort über den Streckenverlauf verloren. Immerhin ist auf dem Plakat der Schriftzug „Wien-Triest“ zu lesen. Ein Hinweis über den genauen Streckenverlauf der alten Südbahn ist hingegen nicht zu finden. Für eine solche Aufgabe kann ein Atlas bzw. eine thematische Karte zum Thema Verkehr helfen. Jedoch ist nicht in allen in Österreich verwendeten Schulatlanten der Sachverhalt eindeutig dargestellt. Detaillierte Karten zum Thema Verkehr gibt es vorwiegend zu Österreich, die allerdings nicht über die Bundesgrenzen hinausreichen. Außerdem wird nicht immer darauf hingewiesen, wohin die Bahnlinie führt.

Das nachfolgende Kapitel behandelt das „Welterbe Semmeringbahn und umgebende Landschaft“. Dabei wird erwähnt, dass die Semmeringbahn im Jahre 1998 zum Weltkulturerbe erhoben wurde. Es werden alle neun österreichischen Welterbestätten aufgezählt und eine Arbeitsaufgabe fordert die Schüler dazu auf, jeder Welterbestätte das richtige Datum seiner Erhebung zum Welterbe zuzuordnen. Doch allein gibt es im gesamten Text keinerlei Hinweise auf weiterführende Informationen. Jugendliche Schüler (Oberstufe), denen das Internet zur Verfügung steht, dürften die Aufgabe lösen können.

Das dritte Kapitel, „Begründung der Aufnahme in die Welterbeliste“, beschäftigt sich mit den Kriterien für die Aufnahme einer potentiellen Welterbestätte in die Welterbeliste. Es werden insgesamt zehn Kriterien der UNESCO angeführt und in diesem Abschnitt befindet sich auch ein Bild des Welterbe-Logos. Doch weder das Akronym UNESCO noch das Welterbe werden erklärt. Auch die Bedeutung des Welterbe-Logos wird nicht näher ausgeführt. Eine weitere Arbeitsaufgabe wartet auf die Schüler, die nicht aus dem Text heraus beantwortet werden kann. Es wird danach gefragt, welche Kriterien für die Erhebung der Semmeringbahn zum Welterbe ausschlaggebend waren.

Das Kapitel „Die erste Gebirgsbahn der Welt“ widmet sich der Notwendigkeit und der Planung der Semmeringbahn. Leider werden in diesem Zusammenhang weder die Wien-Gloggnitzer-Eisenbahn noch die Südliche Staatsbahn von Mürzzuschlag nach Graz (bzw. Marburg, Laibach und Triest) erwähnt.

Das fünfte Kapitel nennt sich „Der Bau der Strecke“. Hervorzuheben ist, dass erstmals, wenn auch kurz, die tausenden Arbeiter, welche bei Bau der Semmeringbahn tatsächlich eingesetzt waren, erwähnt werden. Für die Schüler gilt es eine weitere Aufgabe zu lösen. In einem Rätsel (Buchstaben-Wirr Warr) müssen sieben Namen von Bauwerken der Semmeringbahn, Tunnel bzw. Viadukte, gefunden werden. In der Angabe zu diesem Rätsel ist von sechs Namen zu lesen, tatsächlich sind es jedoch sieben (immerhin weist auch die Lösung auf sieben Namen hin). Die Namen der Bauwerke werden an keiner anderen Stelle der Unterlagen genannt. Es wird auch nicht darauf hingewiesen, weshalb gerade die angeführten Bauwerke von besonderer Bedeutung seien. Es fehlt eine Verknüpfung von Bauwerk und Information, wie z.B.: Kalte Rinne – höchster Viadukt, Schwarza Viadukt – längster Viadukt, Semmeringtunnel – längster Tunnel, etc. Es könnte auch darauf hingewiesen werden, dass gemauerte Viadukte ein Kennzeichen Ghegas waren oder weshalb keine Eisenbrücken zur Anwendung kamen. An dieser Stelle könnte auch erwähnt werden, dass die meisten Baumaterialien in der Region selbst beschafft werden konnten, etc.



Abbildung 22: Viadukt über die Schwarza in Payerbach. www.bildarchivaustria.at

Das Kapitel „Bedrohung, Schutz und Management“ verweist auf die Bedeutung der Südbahn und damit der Semmeringbahn für den internationalen Zugverkehr nach Italien bzw. Slowenien. Die Semmeringbahn ist allerdings zwei potentiellen Gefahren ausgesetzt. Einerseits stellten die andauernden Modernisierungsmaßnahmen eine Gefahr für die Authentizität der alten Trasse dar, andererseits sei die Semmeringbahn in ihrem Bestand und ihrer Wertigkeit bedroht – nämlich dann, wenn der Semmering-Basistunnel gebaut würde. Der Basistunnel würde die Bergstrecke entlasten, welche zur Museumsbahn würde. Leider wird im Zusammenhang mit dem Basistunnel nicht darauf hingewiesen, wie zum Beispiel im Advisory Report von ICOMOS 2010, dass sich Basistunnel und Bergstrecke ergänzen werden.

Das siebente und vorletzte Kapitel, „Der Semmering als frühe Tourismusregion“ setzt sich mit dem Thema Tourismus auseinander. Eine entscheidende Rolle für die touristische Erschließung des Semmeringgebietes hatte zweifelsohne die Eisenbahn. Ihr ist es zu verdanken, dass am Semmering einerseits zahlreiche Villen und Hotels errichtet wurden und andererseits der Tourismus Fuß fassen konnte. Leider bleibt die Semmering-Architektur unerwähnt. Auch die großen Hotels, die zu einander in Konkurrenz standen und permanent auf der Suche nach neuen Attraktionen waren, als auch die Anfänge des Wintertourismus werden verschwiegen.

Das achte Kapitel zeigt die Rezeption der Semmeringbahn in der Literatur. Als Beispiel wird der steirische Schriftsteller Peter Rosegger genannt. Erstaunlicherweise wird nicht seine Erzählung „Als ich zum ersten Mal auf dem Dampfwagen saß“ vorgestellt, sondern ein Beitrag, den Rosegger zur 50-Jahr-Feier der Semmeringbahn beigezeichnet hatte. Allerdings ist auch dieser Artikel ein sehr gutes Beispiel für die Bedeutung der Semmeringbahn. Es geht dabei um einen norddeutschen Reisenden, der mit der Südbahn fährt. Anstatt die malerische Landschaft entlang der Bahn zu bewundern, möchte der Reisende viel lieber schlafen, denn Berge kenne er ohnehin. Tatsächlich schlief der Deutsche, als der Zug durch die Ebene des südlichen Wiener Beckens fuhr. Doch als der Zug ins Schwarzatal einbog, wachte der Reisende auf und begab sich rasch zum Fenster. Als der Zug im Gebirge empor fuhr, konnte er die malerische Landschaft bestaunen, die nun vom Zug befahren wurde. Da geriet der Deutsche ins Staunen und sagte: „Man wird beinahe berauscht.“ Diese Erzählung unterstützt das Bild der malerischen Landschaft, die von der ersten Hochgebirgseisenbahn der Welt, durchfahren wird.

3.1.3. Das Ghega-Museum

Das „Ghega-Museum“ liegt direkt an der Kalten Rinne, jedoch ist es etwas schwierig zu erreichen. Dieses Museum bietet drei sehr kleine Schauräume, die im Rahmen einer Führung zugänglich sind. Zu sehen sind zahlreiche Bilder, Photographien und Zeichnungen und ein Modell der Kalten Rinne, wobei Carlo Ghega im Mittelpunkt steht. Über das Weltkulturerbe wird mehr oder weniger nicht informiert, die Beschriftungen sind äußerst mangelhaft, jedoch ist die Ausstellung ohnehin nur im Rahmen einer Führung zu besichtigen. Es muss jedoch erwähnt werden, dass dieses Museum auf eine private Initiative zurückgeht und mit größtmöglichem Engagement geführt wird. Allerdings sind die finanziellen Mittel auch in Bezug auf diese Einrichtung sehr begrenzt.

Insgesamt bietet das Ghega-Museum eher einen populärwissenschaftlichen Zugang. Darüber hinaus gibt es eine eigene Homepage (www.ghega-museum.at).

3.2. Bahnwanderwege am Semmering

Einer sehr großen Beliebtheit erfreuen sich die Bahnwanderwege im Semmeringgebiet. Seit dem Jahr 2004 kann zwischen dem niederösterreichischen und dem steirischen Bahnwanderweg gewählt werden. Ausgangspunkt für beide Bahnwanderwege ist der Bahnhof Semmering. Die Bahnwanderwege sind mit Orientierungstafeln und Wegweisern ausgestattet. Zusätzlich befinden sich entlang der Wanderwege sogenannte Thementafeln, die an markanten Punkten die Wanderer über besonders wichtige Bauwerke bzw. bedeutende landschaftliche Erscheinungen Auskunft geben. In der Weltkulturerbe Informationsstelle Semmering sind Orientierungskarten für die beiden Wanderwege kostenlos erhältlich („Bahnwandern im UNESCO Weltkulturerbe Semmeringeisenbahn“). Auf der Vorderseite bietet die Karte eine physische Darstellung der Bahnwanderwegregion, wobei Straßen, die Semmeringbahn und auch die Wanderwege gekennzeichnet sind. Die Rückseite der Karte bietet zunächst eine Beschreibung der beiden Wanderwege beziehungsweise die jeweiligen Varianten. Zusätzlich wird auf Einkehrmöglichkeiten verwiesen (inklusive Öffnungszeiten), sowie auf Museen in der Region. Es darf angemerkt werden, dass auch ungeübte Wanderer mit dieser Orientierungskarte ihr Ziel sicher erreichen werden. Es ist also keine spezielle Wanderkarte (z.B. ÖK 50/Blatt 4212 bzw. ÖK 25/Blatt 4212 Ost, West) erforderlich. Für ausführlichere Informationen hat der Verein der Freunde der Semmeringbahn einen Wanderführer³⁴¹ herausgegeben, der in der Informationsstelle käuflich erworben werden kann.

³⁴¹ Verein der Freunde der Semmeringbahn, Semmeringbahn Wanderweg. Niederösterreich – Steiermark.

3.2.1. Bahnwanderweg Niederösterreich

Der Bahnwanderweg Niederösterreich führt vom Bahnhof Semmering über die Bahnhöfe Wolfsbergkogel sowie Breitenstein zum Bahnhof Klam. Dort kann zwischen zwei Varianten gewählt werden. Von hier aus geht ein Weg nach Payerbach, ein anderer Weg führt nach Gloggnitz. Die Gesamtlänge des Bahnwanderweges Niederösterreich beträgt 21 km (Payerbach) bzw. 23 km (Gloggnitz). Die baulichen Höhepunkte, die auf diesem Wanderweg gesehen werden können, sind das Kurhaus, der Kalte Rinne-Viadukt, die Polleros-Wand bzw. der Polleroswand-Tunnel und der Krauselklause-Viadukt. Sie bilden das Motiv für eine alte 20-Schilling-Banknote³⁴².



Abbildung 23: "Zwanzig Schilling-Blick". www.bildarchivaustria.at

Diese 20-Schilling-Banknote ist im Wesentlichen nur noch dem älteren Publikum bekannt, da sie zwischen dem 4. November 1968 und dem 30. September 1989 gesetzliches Zahlungsmittel war. Da diese Banknote nunmehr bereits vor rund 25 Jahren aus dem Verkehr gezogen wurde und am 1. Jänner 2002 der Euro den Schilling abgelöst

³⁴²

<https://www.oenb.at/Ueber-Uns/Geldmuseum/Sammlungen/Oesterreichische-Banknoten/Schilling-Banknoten-der-Oesterreichischen-Nationalbank-1945-2002.html?currentPage=4&category=&topic=&period>

hat, ist diese Banknote der jüngeren Generation nicht mehr vertraut. Auf der Aversseite dieser Banknote befindet sich das Porträt von Carl Ritter von Ghega, rechts neben seinem Porträt ist ein Fragment eines Viadukts zu sehen. Die Viadukte haben im Allgemeinen für die Semmeringbahn eine ganz spezifische Bedeutung und sind sozusagen ein identitätsstiftendes Merkmal der Semmeringbahn und ein Markenzeichen Ghegas. Dies wird auf der Reversseite dadurch verdeutlicht, dass dort eine Abbildung zu sehen ist, die den Kalten Rinne-Viadukt mit der Polleroswand und dem Krauselklause-Viadukt zeigt. Auf dem Bahnwanderweg ist jener Ort gekennzeichnet, von dem aus dieser sogenannte 20-Schilling-Blick möglich ist.



Abbildung 24: Bahnwanderweg Semmering Niederösterreich. www.semmeringbahn.at

3.2.2. Bahnwanderweg Steiermark

Der steirische Bahnwanderweg beginnt ebenfalls im Bahnhof Semmering. Am Bahnhofsvorplatz befinden sich diesbezüglich Themen- und Informationstafeln. Eine Besonderheit des steirischen Bahnwanderweges ist, dass die Wanderung vom steirischen Dichter Peter Rosegger begleitet wird, der u.a. für die Festschrift zum 50-jährigen Bestehen der Semmeringbahn im Jahre 1904 einen Beitrag verfasst hat. Rosegger lässt entlang des Bahnwanderweges insgesamt zwölf prominente Zeitgenossen, u.a. Carlo Ghega, Viktor Kaplan und Erzherzog Johann, zu Wort kommen. Die Wanderung führt über die Bahnhöfe Steinhaus und Spital nach Mürzzuschlag. Die Länge des Weges beträgt etwa 17,2 km. Der steirische Bahnwanderweg endet am Bahnhof Mürzzuschlag, genauer gesagt, beim Südbahn-Museum.

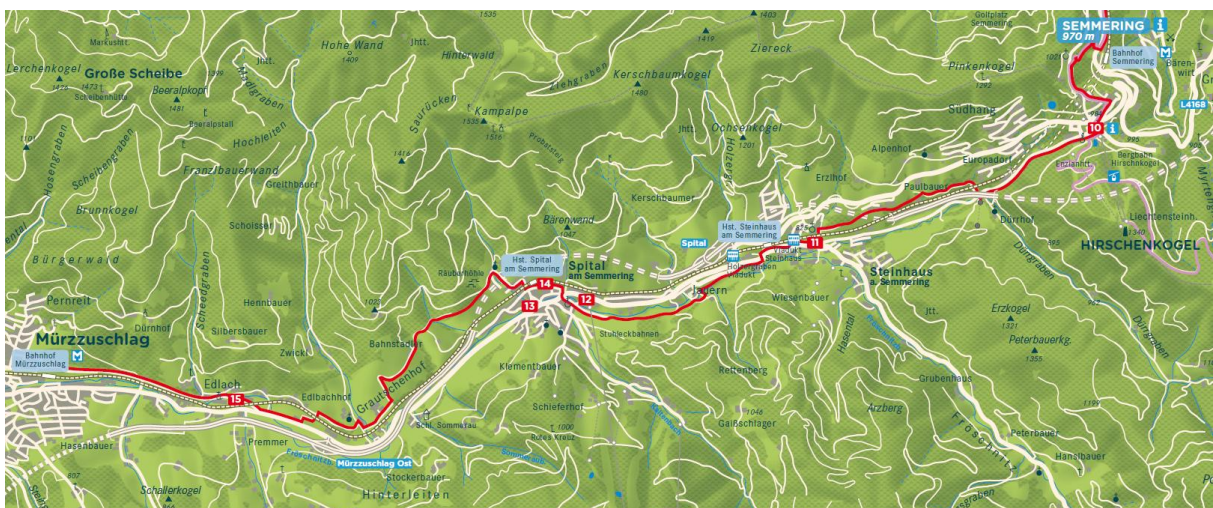


Abbildung 25: Bahnwanderweg Semmering Steiermark. www.semmeringbahn.at

3.3. Welterbe-Bildung – World Heritage Education

3.3.1. UNESCO-Schulen

UNESCO-Welterbestätten stellen wichtige Bildungsstätten dar. Daher sollte die Zusammenarbeit mit Schulen und Jugendlichen einen Schwerpunkt bilden. Ein wesentlicher Punkt in der Welterbekonvention ist es, die Welterbebildung zu stärken, um das Bewusstsein für Identität und vor allem den kulturellen Dialog zu stärken.

Im Jahre 1953 wurde von der UNESCO eigens ein Schulnetzwerk, namens UNESCO Associated Schools Projekt Network, ins Leben gerufen. Während in Österreich derzeit rund 82 solcher UNESCO-Schulen bestehen, gibt es weltweit, in rund 180 Ländern insgesamt etwa 9900 UNESCO-Schulen.

Die UNESCO-Schulen werben damit, dass

- Lernen als handlungsorientierter Prozess begriffen werde
- es fächerübergreifende und interkulturelle Zusammenarbeit gebe
- und Teamgeist an der Schule eine große Rolle spiele.

Weitere wichtige Leitbegriffe der UNESCO-Schulen sind Wertschätzung, Demokratie, Menschenrechte, Frieden, Medienerziehung und Nachhaltigkeit. Einen Schwerpunkt stellt natürlich der Umgang mit Kultur- und Naturgütern dar.³⁴³

³⁴³ <http://www.unesco.at/bildung/unescoschulen.htm>.

3.3.2. UNESCO-Lehrstühle an österreichischen Universitäten

Mit dem steigenden Interesse der Öffentlichkeit am Welterbe der UNESCO, stieg auch das Interesse an seiner Vermittlung. Im Jahre 1992 wurden die UNITWIN-Netzwerke bzw. die UNESCO-Lehrstühle ins Leben gerufen. In Österreich bestehen derzeit vier UNESCO-Lehrstühle. Diese UNESCO-Lehrstühle befinden sich an österreichischen Universitäten und sollen die grenzüberschreitende Vernetzung der Universitäten fördern³⁴⁴:

- Lehrstuhl für interkulturellen und interreligiösen Dialog für Südosteuropa an der Karl-Franzens- Universität Graz
- Lehrstuhl Peace Studies an der Universität Innsbruck
- Lehrstuhl für kulturelles Erbe und Tourismus an der Universität Salzburg
- Lehrstuhl für integrative Fließgewässerforschung und -management an der Universität für Bodenkultur in Wien

Bei der Welterbe-Bildung geht es darum, die Welt mit allen Sinnen zu erforschen, zu entdecken sowie kennen und verstehen zu lernen. Da das Erbe der Welt allen Menschen gehört, richtet sich auch die Welterbe-Bildung an alle Menschen, unabhängig von ihrem Alter, ihrem Geschlecht oder ihrer sozialen, religiösen bzw. ethnischen Zugehörigkeit. Die Vertragsstaaten sollen ermutigt werden, Welterbe-Bildung an Schulen, Universitäten, Museen und anderen Bildungsträgern zu fördern.³⁴⁵

Die Welterbe-Bildung deckt sich nicht immer mit den Interessen der Tourismusindustrie, die das Welterbe für sich entdeckt hat und dieses für sich erschließen möchte. Das UNESCO-Welterbe ist in der Tourismusbranche so etwas wie ein Qualitätssiegel, das dem Massentourismus den Weg ebnen soll. Doch diese Art des Tourismus steht nicht im Einklang mit der Welterbe-Konvention, denn das Welterbe will mehr sein als eine dekorative Eventkulisse oder ein kultureller Rohstoff, um die Profite zu erhöhen.³⁴⁶ Es handelt sich dabei allerdings um eine schwierige Gratwanderung, denn einerseits soll das Welterbe einer breiten Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden, auch um dem Bildungs- und Informationsanspruch der Welterbe-Konvention

³⁴⁴ www.unesco.at/wissenschaft/lehrstuehle.htm bzw.

<http://www.unesco.org/new/fileadmin/MULTIMEDIA/HQ/ED/pdf/listchairs30112015.pdf>.

³⁴⁵ Richtlinien, VI.C.220-222.

³⁴⁶ Ströter-Bender, S. 12.

gerecht zu werden, andererseits wird der Ansturm der Massen abgelehnt. Bereits in der Bonner Resolution von 2005 wurde dazu aufgerufen, eine behutsame, nachhaltige, denkmal- und naturschutzverträgliche Entwicklung der Welterbestätten in Deutschland zu verfolgen.³⁴⁷ Die deutsche UNESCO-Kommission hat darüber hinaus in der Hildesheimer Resolution im Jahr 2006 gefordert, die nachhaltige Nutzung des kulturtouristischen Potentials der Welterbestätten weiter zu verbessern. In einem Unterpunkt wird dabei gefordert, eine einheitliche Beschilderung auf Autobahnen, Bundesstraßen und Zufahrtswegen zu schaffen und informative Reiseführer sowie Landkarten herauszugeben.³⁴⁸ Gerade in diesem Punkt gibt es bei der Semmering-Eisenbahn einen großen Verbesserungsbedarf, denn am Semmering ist die welterbeorientierte Beschilderung auf den Straßen der Region stark verbesserungswürdig. Wie dem auch sei, der Grundgedanke des Welterbes ist, dass außergewöhnliche Stätten mit einem universellen Wert behutsam genutzt werden, um diese authentisch zu erhalten und auch späteren Generationen zugänglich zu machen.

Im öffentlichen Bewusstsein sind Welterbestätten kaum Orte mit einem eigenen Bildungsauftrag. Nur in seltenen Fällen verfügt eine Welterbestätte über die Infrastruktur einer Bildungsstätte. Dies zeigt ganz deutlich, dass das Welterbe nach wie vor hauptsächlich von denkmalpflegerischen Aspekten dominiert wird.³⁴⁹ Das dürfte ein wesentlicher Grund dafür gewesen sein, dass die deutsche UNESCO-Kommission in der Hildesheimer Resolution auch eine Weiterentwicklung der Koordination und des Managements des Welterbeprogramms forderte. Insbesondere ging es dabei um die Erstellung eines Managementplans und die Berufung eines Koordinators für jede Welterbestätte.³⁵⁰ Grundsätzlich gibt es eine ganze Reihe an Bedeutungen, die Welterbestätten kennzeichnen³⁵¹:

- Tourismuszentren
- Forschungsstätten/Archive
- Spirituelle Zentren
- Erinnerungsorte/Mahnmale

³⁴⁷ www.unesco.de/reshv65-3.html.

³⁴⁸ www.unesco.de/reshv66.html?&L=0.

³⁴⁹ Vieregg, Schefers, S. 17.

³⁵⁰ www.unesco.de/reshv66.html?&L=0.

³⁵¹ Dippon, Siegmund, S. 32.

- Eventkulissen
- Lernorte/Bildungszentren

Eine intensivere Welterbe-Bildung ist aus Sicht der UNESCO wünschenswert, doch in der Lehrerbildung, in den Lehrplänen und somit auch in den Schulen und Unterrichtsmaterialien wird das Thema Welterbe meist stiefmütterlich behandelt. Es fehlt also nicht nur die Sensibilisierung für das Thema, sondern es fehlt oftmals an nützlichen Unterrichtsmaterialien. Welterbestätten sind, wie gerade erwähnt wurde, auch Lernorte. Daher würden sich auch Klassenfahrten, Schulausflüge und Exkursionen anbieten, um außerhalb des Klassenraumes, nämlich vor Ort, Welterbe zu erleben. Dies stellt wieder eine Herausforderung für die vor Ort handelnden Akteure dar – die Stakeholder. Sie sind aufgerufen, im Sinne der Welterbe-Konvention, Bildungs- und Informationszentren vor Ort zu errichten und entsprechende Besichtigungsprogramme zu erstellen.³⁵² Möglicherweise liegt darin ein Stolperstein verborgen. Einerseits sind die Bildungs- und Informationszentren sowie die Programme vor Ort noch zu wenig entwickelt, andererseits bestehen Kommunikationsdefizite zwischen den einzelnen Akteuren vor Ort auf der einen Seite und den Adressaten auf der anderen Seite.

³⁵² Dippon, Siegmund, S. 34.

3.4. Unterrichtsmaterialien für das UNESCO-Welterbe

3.4.1. UNESCO-Welterbe für junge Menschen

Die Zukunft des Welterbes hängt vor allem davon ab, wie zukünftig damit umgegangen wird und wie sehr es das Leben der Menschen berührt. Dabei wäre es wichtig, dass sich bereits Kinder und Jugendliche mit dem Welterbe auseinandersetzen und in der Schule dieses entsprechend thematisiert wird. Aus diesem Grunde wurde im Jahr 1994 das Projekt „World Heritage in Young Hands“ gegründet. Das Ziel ist, Kinder und Jugendliche im Unterricht mit der Welterbe-Thematik bekannt zu machen. Gleichzeitig wurde eine „World Heritage in Young Hands“-Unterrichtsmappe erstellt. Als deutsche Version erschienen diese Unterrichtsmaterialien im Jahr 2003 unter dem Namen „Welterbe für junge Menschen – Entdecken, Erforschen, Erhalten“.³⁵³ Diese Lehr- und Lernmappe soll Lehrern als Vorbereitung dienen und Schülern Arbeitsblätter zur Verfügung stellen, wobei verschiedene Aspekte des Welterbes thematisiert werden (Welterbekonvention, Welterbe und Identität, Welterbe und Tourismus, Welterbe und Umwelt sowie Welterbe und Frieden).³⁵⁴ In Deutschland gibt es darüber hinaus ein Schulprogramm, das sich „denkmal aktiv – Kulturerbe macht Schule“ nennt. Dabei sollen sich Schüler, gemeinsam mit den Lehrern, mit einem Kulturdenkmal in der Umgebung der Schule auseinandersetzen. Kulturdenkmäler und Denkmalschutz sollen durch Projektarbeit in den Schulalltag einbezogen werden, damit Denkmalschutz live erlebt werden kann. Ein solches Projekt ist auf ein Jahr ausgelegt.³⁵⁵

In Österreich haben die Österreichische UNESCO-Kommission und das damalige Bundesministerium für Unterricht, Kunst und Kultur die Idee der deutschsprachigen UNESCO-Unterrichtsmappe aufgegriffen und eine eigene für Österreich herausgegeben. Diese trägt den Titel „Welterbe für junge Menschen – Österreich“, wobei es bereits zwei Teile gibt.³⁵⁶ Diese Publikation entstand in enger Zusammenarbeit mit den österreichischen Welterbestätten und versteht sich als Lesebuch, das bei den Schülern Interesse wecken soll. Mittels Beispielen und Geschichten werden die österreichischen

³⁵³ Braun, Poeplau, S. 149.

³⁵⁴ Braun, Poeplau, S. 150.

³⁵⁵ Braun, Poeplau, S. 152.

³⁵⁶ Eschig u.a., S. 164 bzw. <http://whc.unesco.org/uploads/activities/documents/activity-54-28.pdf> (Teil 1) und <http://whc.unesco.org/uploads/activities/documents/activity-54-29.pdf> (Teil 2).

Welterbestätten vorgestellt und kommentiert, wobei auch auf internationale Welterbestätten Bezug genommen wird, um die globale Dimension hervorzuheben. Das österreichische Pendant zu „denkmal aktiv – Kulturerbe macht Schule“ heißt hierzulande „Kulturelles Erbe: Tradition mit Zukunft“. Dabei sollen Kinder und Jugendliche ermuntert werden, sich in verschiedenster Weise mit jeglicher Art von Denkmälern auseinanderzusetzen.³⁵⁷

³⁵⁷ Eschig u.a., S. 165.

3.4.2. UNESCO Welterbe für junge Menschen in Österreich

Die Österreichische UNESCO Kommission hat die Lehr- und Lernunterlagen „Welterbe für junge Menschen“ gründlich überarbeitet. In den Jahren 2007 bzw. 2012 wurden ein erster bzw. ein zweiter ergänzender Teil der „Welterbe für junge Menschen – Österreich“ herausgegeben. Im heurigen Jahr, 2015, wurden die Materialien vollkommen neu überarbeitet und sind auf dem Portal www.welterbe-schule.at erhältlich. Die Unterrichtsmaterialien können entweder online angesehen oder heruntergeladen und ausgedruckt werden. Während in den ursprünglichen beiden Bänden aus den Jahren 2007 bzw. 2012 sowohl die allgemeinen Informationen zu Welterbe, UNESCO und den österreichischen Welterbestätten in einer Mappe bzw. der zweiten Ergänzungsmappe zusammengefasst worden waren, sind nunmehr neun Informationsmappen erhältlich. Jede Mappe widmet sich einer Welterbestätte.

Es besteht nunmehr eine Zielsetzung und eine Anleitung für einen möglichen Einsatz im Unterricht. Außerdem wird ein Ausflug an die jeweilige Welterbestätte empfohlen. Darüber hinaus wird eine PowerPoint-Präsentation für den Einstieg in das Thema angeboten.

- **Hintergrundinformationen UNESCO-Welterbe:** Hier geht es um die Welterbe-Konvention und um die Kriterien, die eine Welterbestätte erfüllen muss. Außerdem wird die sogenannte Welterbeliste (Liste über das Natur- und Kulturerbe der Welt) erwähnt und es wird nicht verabsäumt die neun österreichischen Welterbestätten anzuführen. Neben der Welterbeliste wird auch die sogenannte „Rote Liste“ angesprochen, in der die gefährdeten Welterbe-Güter aufgelistet werden. Erwähnung findet auch das Aufnahmeverfahren, das den Ablauf von der Bewerbung bis zur endgültigen Aufnahme in die Liste des Welterbes erläutert. Außerdem widmet sich ein Abschnitt der Broschüre den Rechten und Pflichten, die mit der Aufnahme eines Gutes in die Welterbe-Liste verbunden sind. Schließlich wird ein kurzer chronologischer Überblick über die Entwicklung des Schutzes des kulturellen Erbes von der Haager Konvention (1954) bis hin zum Welterbe (1972) geboten.
- **Welterbestätte Semmering-Eisenbahn:** Es geht dabei um den einzigartigen und universellen Wert und um das Werden dieser Weltkulturerbestätte. Darüber

hinaus werden die für die Ernennung zum Weltkulturerbe entscheidenden Kriterien erwähnt.

- **Geschichte der Semmering-Eisenbahn:** In diesem Kapitel wird ein historischer Rückblick auf die wirtschaftliche Bedeutung des Semmerings (als Teil einer Handelsroute) und auch auf die Baugeschichte der Semmeringbahn, einschließlich der Arbeiter, geworfen.
- **Bedrohung, Schutz und Management:** Angesprochen werden mögliche Bedrohungen (Modernisierungen, Einstellung des Bahnbetriebes – jedoch wird darauf hingewiesen, dass die Bahnstrecke zum einen unter Denkmalschutz steht und zum anderen die Trasse in ein neues Betriebskonzept, nach Fertigstellung des Basistunnels, integriert wird), Schutz und Management. Interessant ist, dass das Management bzw. der Managementplan der Welterbestätte keine Erwähnung finden.
- **Tourismus und Welterbe:** Sehr sinnvoll ist der Hinweis auf die Notwendigkeit der richtigen Ausgewogenheit zwischen touristischer Nutzung und Bewahrung des Welterbes. In diesem Zusammenhang wird auf die touristische Tradition seit dem Bestehen der Eisenbahn hingewiesen.
- **Welterbestätten des Industriezeitalters:** An dieser Stelle werden einige Eisenbahnen angeführt, die in der Folge der Semmering-Eisenbahn ebenfalls zum Welterbe erklärt wurden, z.B.: Himalaya-Bahn und Rhätische Bahn.

Außerdem werden in diesem Informationsheft drei Arbeitsaufgaben für Schüler angeboten:

- **Welterbe erkunden:** Dazu werden die Bahnwanderwege und das Informationszentrum, aber auch der Semmering als Wintersportort empfohlen. Diesbezüglich gibt es auch Verlinkungen zu den jeweiligen Angeboten.
- **Vom Nutzen der Reibung:** Hier geht es um die Bedeutung der Reibung (Haftreibung) bei Eisenbahnen.
- **Internationale Vergleiche:** Hier geht es um den Vergleich von Welterbestätten des Industriezeitalters, Bsp.: Semmeringbahn, Rhätische Bahn, Himalaya Bahn.

Am Beispiel der Zeche Zollverein in Essen kann exemplarisch dargestellt werden, was für ein Potential einer Welterbestätte immanent ist. Im Ruhrgebiet, in Nordrhein-Westfalen (NRW), haben die Verantwortlichen der Welterbestätte erkannt, dass die Erhaltung des Welterbes nur durch dessen Nutzung möglich gemacht werden kann. Es kam daher zu einer behutsamen Umnutzung. Diese wurde zum Schlüssel des Erfolges. Dabei wurde das ehemalige Kesselhaus von Sir Norman Foster, der übrigens auch für den Wiederaufbau des Reichstagsgebäudes in Berlin verantwortlich zeichnete, zum Design Zentrum NRW umgestaltet.³⁵⁸ Das Industriedenkmal Zeche Zollverein wurde zu neuem Leben erweckt, wobei nicht mehr Produktion und Technik im Vordergrund stehen, sondern Kunst, Kultur, Design, Bildung, Tourismus und Kreativwirtschaft.³⁵⁹ Damit diese Welterbestätte lebendig bleibt und auch Kinder und Jugendliche daran Teil haben, besteht ein Kooperationsprojekt mit Schulen aus Essen und Umgebung. Diese enge Zusammenarbeit zwischen Welterbestätte und Schulen soll Projekte, Veranstaltungen und Kooperationen entwickeln, fördern und durchführen. Vor allem aber, soll die Welterbestätte ein außerschulischer Lernort sein, der entdeckt und erlebt werden kann.³⁶⁰

Die von der Österreichischen UNESCO-Kommission aufbereiteten Lehr- und Lernunterlagen sind sehr umfangreich und decken zahlreiche Themenfelder in Bezug auf das Weltkulturerbe Semmering-Eisenbahn ab. Allerdings haben gute Unterlagen keinen Wert, wenn sie von den Adressaten, beispielsweise Lehrern, nicht eingesetzt werden. Der Autor hat im Rahmen dieser Arbeit 51 Wiener AHS-Lehrer zum Thema Semmering befragt. Die Lehrer waren aufgefordert worden, drei Begriffe zu nennen, die sie mit dem Semmering assoziieren. Nur drei der 51 Lehrer erwähnten explizit das „Weltkulturerbe Semmering-Eisenbahn“. Die häufigste Assoziation mit dem Semmering war der Wintersport. Sehr tief im Bewusstsein der Lehrer waren die Eisenbahn allgemein bzw. Ghega, sowie der Semmering als Sommerfrische- und Luftkurort des Fin de Siècle verankert. Das Ergebnis dieser Befragung ist ein Indiz dafür, dass das Welterbe im Bewusstsein der Menschen noch nicht angekommen ist. Wenn Lehrende über das Welterbe nicht informiert sind, können sie auch nicht darüber lehren.

³⁵⁸ Nölle, S. 155.

³⁵⁹ Nölle, S. 156.

³⁶⁰ Nölle, S. 160.

3.4.3. UNESCO Welterbe in GWK-Schulbüchern bzw. in Schulatlantent

Derzeit bilden die Unterrichtsmaterialien, welche auf Initiative der österreichischen UNESCO Kommission erstellt wurden, wohl das umfassendste Angebot für das UNESCO Welterbe und die österreichischen Welterbestätten, das eine bundesweite Bedeutung hat. In den AHS-Schulbüchern der führenden österreichischen Schulbuchverlage Westermann/Diercke, ÖBV (Österreichischer Bundesverlag)/Freitag & Berndt sowie Hölzel wird das Thema UNESCO Welterbe in unterschiedlicher Intensität behandelt.

Beispielsweise erwähnt das Schulbuch „Unterwegs“ des ÖBV für den Geographie und Wirtschaftskunde-Unterricht der AHS/NMS-Unterstufe mehrmals den Begriff UNESCO Welterbe, allerdings ohne die Materie zu erläutern (Bsp.: „Die Altstadt von Salzburg gehört zum UNESCO-Weltkulturerbe“³⁶¹, „Die Grazer Altstadt gehört zum UNESCO-Weltkulturerbe“³⁶², „Die Semmeringbahn gehört zum UNESCO-Weltkulturerbe“³⁶³, etc).

Der in zwei Bänden (5/6 sowie 7/8), ebenfalls beim ÖBV, erschienene „Kompass“, ein Schulbuch für den GWK-Unterricht an der AHS-Oberstufe, weist auf das UNESCO Welterbe hin. Der erste Band des „Kompass“ setzt sich im Kapitel „Landschaft unter Stress“ bzw. „Welche Landschaft wollen wir?“³⁶⁴, was im Lehrplan dem Thema „Landschaftsökologische Zonen der Erde“ zugeordnet werden kann, mit dem UNESCO Welterbe auseinander und bietet bei einer Arbeitsaufgabe, in der es um die Informationssuche zu Welterbe bzw. Welterbestätten in Österreich geht, auf die österreichische UNESCO Kommission hin. Der zweite Band des „Kompass“ befasst sich im Kapitel, gleich lautend wie im Lehrplan, „Naturräumliche Chancen und Risiken“ bzw. „Konservierte Natur? – Naturschutz“³⁶⁵ ebenfalls mit Welterbe bzw. der Welterbe-Konvention.

Interessanterweise wird im „Kompass“ das Thema UNESCO Welterbe stets mit Naturschutz verknüpft, obwohl es sich beim österreichischen Welterbe durchwegs um kulturelles Welterbe handelt.

³⁶¹ Unterwegs, S. 87.

³⁶² Unterwegs, S. 89.

³⁶³ Unterwegs, S. 91.

³⁶⁴ Kompass 5/6, S. 36-39.

³⁶⁵ Kompass 7/8, S. 44-46.

Beinahe vorbildlich ist der ÖBV Schulatlas von Freytag & Berndt, indem auf der thematischen Karte „Österreich. Tourismus und Naturschutz.“ in einer Österreich-Karte immerhin sieben österreichische Welterbestätten verortet, sowie kleine Abbildungen von den einzelnen Stätten zu sehen sind.³⁶⁶

Beim Hölzel-Verlag wird nach dortiger Auskunft das Thema UNESCO Welterbe in keinem Schulbuch gezielt behandelt. Allerdings widmet sich ein sogenanntes Segmente-Heft, Wirtschafts- und sozialgeographische Themenhefte, dem Thema UNESCO Welterbe. Das Heft stammt aus dem Jahr 2007 und trägt den Titel „Das Welterbe“.

Der vom Hölzel-Verlag herausgegebene Große Kozenn Atlas beinhaltet in der thematischen Karte „Österreich. Tourismusgebiete“ insgesamt acht österreichische Welterbestätten. Das Fehlen der Welterbestätte „Prähistorische Pfahlbauten um die Alpen“ ist wohl auf das Erscheinungsjahr (2011) zurückzuführen.

Das Thema UNESCO Welterbe könnte beispielsweise sehr gut in den Geographie und Wirtschaftskunde-Unterricht der NMS/AHS in den Bereichen Wirtschaft, Tourismus, Natur, Kultur, Nachhaltigkeit, etc. eingefügt werden. Während zwei der drei Platzhirsche bei den Schulatlanten das Welterbe bereits aufgegriffen haben, wird das Thema in den Schulbüchern bisher unzureichend dargestellt. Hier müsste bei den Schulbuchverlagen bzw. den Autoren der Schulbücher Lobbying gemacht werden. Fände das Thema UNESCO Welterbe breiten Eingang in die Schulbücher, würden bereits die Schüler im Unterricht mit diesem Thema konfrontiert bzw. dafür sensibilisiert.

³⁶⁶ ÖBV – Freytag&Berndt Schulatlas, S. 22f.

3.4.4. Raxi, die Lokomotive

Anlässlich des ersten Regionstages der sogenannten Welterbe-Region Semmering-Rax wurde das Rätsel-, Spiel- und Bastelbuch namens Raxi im Juni 2014 in der Region vorgestellt. Es handelt sich dabei um Lernmaterialien für die Volksschule, die von der HLA in Baden bei Wien gestaltet wurden. Die Lernbehelfe beschäftigen sich mit der Kleinregion Semmering-Rax und dem Weltkulturerbe Semmeringbahn. Es sollen die Besonderheiten der Region, als auch die Bedeutung des Weltkulturerbes erklärt und vermittelt werden.

Raxi und Semi, zwei Lokomotiven, erkunden die Kleinregion Semmering-Rax. Diese Region besteht aus den Gemeinden Breitenstein, Gloggnitz, Payerbach, Prigglitz, Reichenau an der Rax, Schottwien, Schwarzau im Gebirge und Semmering.

Das Heft ist insgesamt in neun Kapitel gegliedert.

Im ersten Kapitel werden die UNESCO sowie das UNESCO Weltkulturerbe angesprochen. Es wird zunächst erklärt, was die UNESCO ist und welche Bedeutung das Weltkulturerbe für die Menschen hat. Als Beispiele für Welterbestätten werden die neun österreichischen Welterbestätten angeführt.

Das zweite Kapitel widmet sich einer Erlebnistour von Gloggnitz nach Mürzzuschlag. Das Ziel ist dabei den Kindern die Region näherbringen. Auf dieser Tour wird in den Stationen Gloggnitz, Küb, Breitenstein und Mürzzuschlag Halt gemacht.

Im dritten Kapitel gibt es Anleitungen zum Backen von Lokomotiv-Kekschen.

Im vierten Kapitel treten die Kinder eine Reise durch die Gemeinden der Region an. In jeder Gemeinde wird eine Sehenswürdigkeit vorgestellt (Schwarzau im Gebirge → Naturpark Falkenstein; Schottwien → Sankt Vitus Kirche; Breitenstein → Bäckerei; Semmering → Höhenluftkurort, Sportparadies; Reichenau an der Rax → Kunst & Kultur; Payerbach → längster Viadukt; Prigglitz → Kleine Brücke; Gloggnitz → Renner-Museum). Am Ende der Reise befindet sich eine Übersichtskarte, welche die räumliche Lage der einzelnen Gemeinden zeigt. Für die Schüler wäre es sicherlich von Vorteil, wenn die Karte am Beginn der Reise stünde. Immerhin trägt die Karte dazu bei, dass die Schüler

eine „Mental-Map“ in ihren Köpfen entwerfen, was einerseits das Vorstellungsvermögen verbessern und andererseits die Verknüpfung von Stelle und Ereignis fördern würde.

Das fünfte Kapitel besteht aus einem Memory-Spiel. Die einzelnen Seiten müssen aus dem Heft herausgetrennt und die Memory-Karten ausgeschnitten werden.

Das sechste Kapitel bietet ein Rätsel, während das siebente Kapitel Koch- und Backrezepte bietet. Es werden dabei Rezepte für Lebkuchen, Topfenockerl, Fruchtemalerei sowie Salzteigmodelle angeboten.

Im vorletzten, achten, Kapitel wird eine Geschichte zur ersten Fahrt über den Semmering aufgegriffen. Das neunte und letzte Kapitel bietet schließlich ein Bastel-Spiel an.

Diese Broschüre für Volksschulkinder ist sicherlich ein guter Ansatz, jedoch gibt es Verbesserungsbedarf.

In Gloggnitz befindet sich beispielsweise das Renner-Museum. Da heißt es in „Raxi, die Lokomotive“ u.a.: „Renner war sehr wichtig für Österreich. (...) Renner gründete die 1. Republik. (...) Das war sehr wichtig für die Politik in Österreich“. Allein diese drei Phrasen werfen einige Fragen auf: Weshalb war Renner für Österreich wichtig? Diese Frage bleibt unbeantwortet. War Renner wichtig weil er am 3. März 1933 als erster Präsident des Nationalrates sein Amt niederlegte, um an der Abstimmung teilnehmen zu können? Das Niederlegen des Amtes der drei Präsidenten führte schließlich zur Handlungsunfähigkeit und damit zur sogenannten „Selbstauflösung“ des Nationalrates. Oder war Renner wichtig, weil er im März 1938 aus freien Stücken, ohne dass Druck auf ihn ausgeübt wurde, den Anschluss Österreichs an das Deutsche Reich befürwortete? Renner gründete auch keineswegs die Erste Republik im Alleingang. Die Gründungsväter der Ersten Republik sind wohl die Abgeordneten der provisorischen Nationalversammlung und deren drei Präsidenten Karl Seitz, Prälat Johann-Nepomuk Hauser und LH Dr. Franz Dinghofer. Leider wird auch nicht erklärt, weshalb Renner bzw. die Gründung der Republik für Österreich wichtig war. Die Staatsform ist sicherlich weniger wichtig als die Regierungsform bzw. als die Frage der Verfassung. Wirklich entscheidend ist die Regierungsform (Demokratie und die Rechte der einzelnen Bürger) und nicht die Staatsform (Monarchie oder Republik). In diesem Zusammenhang könnte

Volksschülern viel sinnvoller nahegebracht werden, welche Vorteile die Ausrufung der Republik hatte. Anstatt eines Monarchen von Gottes Gnaden stand nun ein gewählter Präsident an der Spitze des Staates, der gewählt wurde und es wurde eine Verfassung ausgearbeitet. Auch die Einführung des allgemeinen, gleichen und geheimen Wahlrechts für alle Männer und Frauen sollte nicht unerwähnt bleiben.

In Breitenstein wird eine Bio-Bäckerei vorgestellt. Dabei wird über „qualitätsvolle, nachhaltige landwirtschaftliche Produkte“ erzählt. Schüler der Sekundarstufe zwei kennen vielleicht den Unterschied zwischen Qualität und Quantität. Sie haben möglicherweise auch eine Vorstellung davon, was der Begriff „nachhaltig“ bedeutet. Es darf und muss allerdings bezweifelt werden, ob Kinder im Volksschulalter solch schwierige Begriffe verstehen können.

Das Kapitel sechs bietet Rätselspaß. Jedoch muss auch hier Kritik geübt werden. Wie schon zuvor, werden im Rätsel Fragen gestellt, die ein Volksschulkind unmöglich allein beantworten kann. Es sollten stets nur solche Fragen gestellt werden, die in einem Text bereits erklärt wurden. Ein Informationstext muss selbsterklärend sein. Wenn Schüler eine Information aufsaugen, dann müssen solche Texte die Antworten für die nachfolgenden Fragen beinhalten. Niemals dürfen Fragen gestellt werden, deren Antworten nicht bereits genannt wurden. Es macht auch keinen Sinn, Begriffe zu verwenden, die nicht erklärt wurden. In einem solchen Fall bleibt das Gelesene unverständlich und kann nicht aufgenommen und verarbeitet werden (Bsp.: „Völkerrechtsvertrag“, „UNESCO“, „Sonderabteilung der UNO“, etc.).

Die Broschüre bzw. der Lernbehelf „Raxi, die Lokomotive“ stellt zweifelsohne einen wichtigen Impuls dar, um bereits bei den jüngsten Schulkindern das Welterbe ins Bewusstsein zu rufen. Allerdings verlangt dies ein sehr niedriges Abstraktionsniveau und sehr einfache Erklärungen bzw. Begriffe. Einige Sachverhalte werden zu wenig bzw. mit für Volksschüler unverständlichen Begriffen erklärt. Ein weiterer schwerer Nachteil ist, dass diese Unterlagen ausschließlich in den Gemeinden der Kleinregion (Welterbe-Region Semmering-Rax) erhältlich sind und nicht einmal die steirischen Gemeinden zur Mitarbeit eingeladen wurden. Dies liegt jedoch daran, dass es ein Projekt des Landes Niederösterreich war und hier die Wirkung der Landesgrenze voll zum Tragen kommt. Sehr positiv hervorzuheben ist allerdings, dass nicht nur die Semmeringbahn an sich, sondern die gesamte (vor allem niederösterreichische) Region

angesprochen wird. Dies ermöglicht es den Kindern, jede Gemeinde mit einer Besonderheit zu verknüpfen und es kann anhand einer Gemeinde ein Thema exemplarisch dargestellt werden.

3.5. Bildung und Eisenbahn in der Schweiz

3.5.1. Der Schul- und Erlebniszug der SBB

Ein interessantes Lernumfeld bietet der Schul- und Erlebniszug der SBB. Es handelt sich dabei um ein sogenanntes rollendes Klassenzimmer. Dieses Angebot der Schweizerischen Bundesbahnen richtet sich an Schüler der 5. bis 9. Schulstufe. Die Schüler werden während ihres Aufenthalts im Schul- und Erlebniszug von einem Moderatorenteam betreut. Es sollen dabei die Themen Sicherheit, nachhaltige Energienutzung, Mobilität und Berufswahl diskutiert werden. Beim Schul- und Erlebniszug der SBB handelt es sich um ein Projekt, das von den SBB, dem Bundesamt für Energie und der Stiftung Science et Cité getragen wird. Ein Aufenthalt an Bord des Zuges dauert etwa zwei Stunden, wobei sowohl die Unterrichtseinheit als auch die Anreise zum und die Abreise vom Schul- und Erlebniszug sowohl für Schüler als auch deren Lehrer kostenlos sind.

Ein sehr bedeutendes Ziel dieser Aktion der SBB ist, die Schüler zu einem gerechten und verantwortungsvollen Handeln anzuregen. Die Schüler sollen für die zuvor genannten Ziele sensibilisiert werden.

Die SBB bieten für den Aufenthalt im Schul- und Erlebniszug sowohl Materialien für die Vorbereitung als auch die Nachbereitung an. In den vorbereitenden Unterlagen werden einerseits die Lernziele festgelegt, andererseits wird ein Überblick über den Ablauf der Lerneinheit (inklusive Zeitplan) geboten. Außerdem bieten die Unterlagen Informationstexte, die von den Schülern gelesen werden sollen, um mit deren Hilfe Fragen zu beantworten. Dabei wird versucht, einen Zusammenhang zwischen dem Thema und der Lebenswelt der Schüler herzustellen. Die Lernmaterialien zur Nachbereitung sollen dazu beitragen, dass die Unterrichtseinheit im Zug wiederholt und reflektiert wird. Die Schüler werden dazu angeregt, noch einmal darüber nachzudenken und sich mit den Themen auseinander zu setzen (mittels Fragebogen), was zweifelsohne den Lerneffekt erhöht.

Zusätzlich zur Vor- und Nachbereitung besteht die Möglichkeit, Vertiefungseinheiten zu den Themen Energie, Mobilität und Sicherheit durchzuführen.

Die Vertiefungseinheit Energie behandelt folgende Fragen: Wo bzw. wann wird Energie verbraucht, Welche Energiequellen werden verwendet, Wie hat sich der Energieverbrauch im Laufe der Zeit entwickelt, Woher kommt die Energie bzw. Welche Energieumwandlungsprozesse gibt es?

Bei der Vertiefung zum Thema Mobilität wird danach gefragt, Wie und weshalb sich Menschen fortbewegen, Überblick zur historischen Entwicklung der Mobilität, Hinterfragen des eigenen Mobilitätsverhaltens sowie dieses erfassen und reflektieren, Gebrauch von unterschiedlichen Verkehrsmitteln (Vor- und Nachteile).

Der Vertiefungsbereich Sicherheit setzt sich mit Regeln und Normen, Vandalismus, sowie Aggression und Gewalt auseinander. Besonders bedeutend ist dabei die Frage nach dem eigenen bzw. richtigen Verhalten in gefährlichen Situationen und welchen Beitrag jeder einzelne in schwierigen Situationen leisten kann.

Alle drei Vertiefungsthemen setzen sich mit aktuellen Fragestellungen auseinander, die sehr eng mit der Lebenswelt der Schüler verflochten sind. Besonders positiv ist hervorzuheben, dass all die Unterlagen ausführliche Informationen bieten, worauf sich die an die Schüler gerichteten Fragen beziehen. Das heißt, alle Fragen bei der Lernzielkontrolle können mit Hilfe der Unterlagen beantwortet werden. Neben den Informations- und Arbeitsblättern werden Statistiken und Graphiken gezeigt und erläutert. Der Umgang damit will schließlich gelernt sein, da Statistiken und Graphiken immer wieder manipulierend eingesetzt werden können.

Insgesamt stellt der Schul- und Erlebniszug der SBB ein sehr interessantes Projekt dar, dessen Arbeits- und Informationsunterlagen didaktisch sehr gut aufbereitet sind. Besonders erwähnenswert ist, dass sich die Themen an aktuellen Fragen orientieren und die Lebenswelt der Schüler berühren.

3.5.2. Der „Lernexpress“ der Rhätischen Bahn

„Während die UNESCO-Welterbestätte „Semmeringbahn“ den Beginn der bahntechnischen Erschließung von Gebirgen markiert, repräsentiert die Albula/Bernina-Linie die Glanzzeit des Gebirgsbahnbaues.“³⁶⁷

Erwähnenswert ist unbedingt der Lernexpress der Rhätischen Bahn. Der Verein „Welterbe Rhätische Bahn“ hat gemeinsam mit der Academia Engiadina und der Pädagogischen Hochschule Graubünden eine interaktive Onlineplattform „Lernexpress RhB“ entwickelt. Das Ziel ist dabei, die Faszination für das Welterbe „Rhätische Bahn in der Landschaft Albula/Bernina“, bestehend aus der Albula-Linie und der Bernina-Linie, zu wecken und die Auseinandersetzung mit dem Welterbe Rhätische Bahn zu fördern. Es soll vor allem die Einmaligkeit und die Besonderheit, und damit das Potential des Welterbes, aufgezeigt werden, ohne die gleichzeitig bestehenden Gefährdungen zu verschweigen. Im Sinne der UNESCO soll der Welterbegedanke auf diese Weise mehr Aufmerksamkeit in der Öffentlichkeit gewinnen und damit dem Bildungsauftrag gerecht werden. Das Angebot richtet sich vor allem an Kinder und Jugendliche. Sie sollen sich spielerisch mit den Themen Welterbe und Eisenbahn auseinandersetzen und auf diese Art und Weise einerseits Informationen erhalten und andererseits gesellschaftliche Werte vermittelt bekommen. Die Lernexpress-Plattform soll mit Hilfe neuer Medien die kulturelle und wirtschaftliche Bedeutung der Rhätischen Bahn sowie des Welterbegedankens vermitteln.

Die Schüler können mit Hilfe des Lernexpress eine interaktive Reise mit der Rhätischen Bahn antreten, bei Bedarf die gesamte Bahnstrecke befahren und dabei viele Informationen erfahren, sowie ein Lern-Quiz absolvieren. Die Fahrt mit dem Lernexpress startet in Thusis und endet in Tirano, wobei jeder Lernbereich einem Streckenabschnitt zugeordnet wird. Insgesamt bietet der Lernexpress zehn verschiedene Themen an, die selbst in Unterthemen gegliedert sind:

³⁶⁷

https://www.rhb.ch/fileadmin/user_upload/redaktion/Ueber_die_RhB/UNESCO%20Welterbe/Dokumente/Kandidaturdossier/Deutsch/Kandidaturdossier_Zusammenfassung_de.pdf, S. 7.

1. Verkehrsgeschichte: Säumer und Saumwesen, Viamala-Schlucht, Bahntechnische Erschließung, Schmugglerpfade
2. Bahnbau: Streckenführung, Höhenunterschiede, Konzeption der Albula-/Berninalinie, Bauwerke an der Bahnstrecke
3. Bahntechnik: Signale und Stellwerke, Drehscheiben, Stromproduktion, Stromversorgung
4. Brückenbauten: Viadukte und Brückenbauten, Landwasserviadukt, Soliser Viadukt, Kreisviadukt Brusio
5. Naturgewalten: Naturgewalten im Winter, Naturgewalten im Sommer, Schutzbauten und Schutzwald
6. Tunnelbau: Tunneltypen, Kehr- und Spiraltunnels, Albulatunnel, Tunnelbautechnik
7. Rollmaterial: Rund um Rollmaterial, Bremstechniken, ALLEGRA-Triebzüge
8. Kultur: Regionen entlang der Albula-/Berninalinie, Sprachen, Baustile
9. Hochgebirge: Bergketten, Berninapass, Winterbetrieb, Gletscher
10. Mensch und Natur: UNESCO Welterbe, Landwirtschaftliche Stufenbewirtschaftung, Hochmoore im Stazerwald

Jeder Themenbereich bietet Informationen, Erklärungen, Bilder, Kurzfilme, Führerstandfahrten und verschiedenste Formen von Wissenstests (Quiz, Rätsel, etc.). Leider sind jedoch die Informationen nicht immer ausreichend, um die anschließenden Fragen richtig beantworten zu können. Insgesamt betrachtet, bietet der Lernexpress ein breites Spektrum an Informationen über das Weltkulturerbe Rhätische Bahn in der Landschaft Albula/Bernina, auch wenn interessante Themen wie z.B. die soziale Frage der Arbeiter ausgespart bleiben.

Neben dem Lernexpress bietet die Rhätische Bahn weitere Unterrichtsmaterialien für Schüler und Lehrer. Die Arbeitsunterlagen sind kostenlos und können über die Homepage der Rhätischen Bahn heruntergeladen werden.³⁶⁸ Die Arbeitsblätter sind in insgesamt 19 Modulen aufgebaut, die sich unterschiedlichen Themen (Bahn, Bahnstrecke, Alltagskultur, Architektur, Kultur, Tourismus) widmen. Zunächst gibt es sogenannte Grundlagentexte zur Rhätischen Bahn, die sozusagen eine Einführung bieten

³⁶⁸ <https://www.rhb.ch/de/unesco-welterbe-rhb/wissensvermittlung>.

sollen. Außerdem werden in einem Lektionsplan die Aktivitäten vorgestellt. Die Arbeitsaufgaben ähneln im Aufbau jenen des Lernexpress, indem die Themen mit einzelnen Streckenabschnitten verknüpft sind. Diese Gliederung ermöglicht eine Verwirklichung des Exemplarischen Prinzips. Dabei werden die einzelnen Sachverhalte an praktischen Beispielen dargestellt (z.B.: Wetterscheide am Beispiel Berninapass, Tourismus am Beispiel Sankt Moritz oder Sgraffito am Beispiel von Hausfassaden im Engadin). Neben dem Streckenabschnitt werden ein grobes Themenfeld sowie ein dazu passendes Beispiel als Thema genannt. Außerdem werden dem Benutzer eine zu bearbeitende Fragestellung sowie die Lernziele geboten. Die einzelnen Arbeitsblätter beinhalten einen Arbeitsauftrag bzw. ein Lernziel, sowie das zu verwendende Arbeitsmaterial/Arbeitsunterlagen. Schließlich werden noch die Sozialform und eine Zeitangabe für die Bewältigung der Aufgabe angeführt. Neben Informationstexten bieten die Arbeitsunterlagen zahlreiche Abbildungen und Karten, die für eine Illustration und Auflockerung sorgen. Es werden „Sachverhalte“ nicht nur beschrieben, sondern auch visuell dargestellt, so dass die Schüler nicht nur Bilder im Kopf entwerfen, sondern reale Gegebenheiten sehen können. Positiv hervorzuheben ist, dass nicht bloß Anleitungen gegeben werden, um die richtige Lösung zu finden, sondern Lösungsblätter zur Kontrolle enthalten sind. Neben den Arbeitsblättern gibt es auch einige Zeitungsartikel, die über den Welterbe-Entscheidungsprozess der Rhätischen Bahn und die damit verbundenen Schwierigkeiten Auskunft erteilen.

3.5.3. Angebote in der Welterberegion Rhätische Bahn

Das Pendant zum Südbahnmuseum in Mürzzuschlag ist das Eisenbahnmuseum Albula in Bergün. Es behandelt die über einhundertjährige Geschichte der Eisenbahn in Graubünden. Auf rund 1300 m² Ausstellungsfläche werden etwa 600 Objekte zur Schau gestellt. Zweifelsohne stellt die RhB Ge 6/6 „Krokodil“ einen der Höhepunkte der Ausstellung dar. In das historische Fahrzeug wurde ein Fahrsimulator eingebaut, so dass auf dem Führerstand dieser Lokomotive virtuelle Fahrten durch das Albulatal zurückgelegt werden können.³⁶⁹ Ein weiteres Highlight ist die Modelleisenbahnausstellung im Maßstab 1:45. Hier können Gebäude, Tunnel und Viadukte der Rhätischen Bahn im Stile der 1950er und 1960er Jahre bewundert werden.³⁷⁰ Eine weitere Parallele zum Weltkulturerbe Semmeringbahn ist der Bahnwanderweg in der Region der Rhätischen Bahn. Dieser verläuft, ebenso wie am Semmering, entlang der Eisenbahn. Insgesamt können auf den Bahnwanderwegen entlang der Rhätischen Bahn in unterschiedlichen Etappen rund 130 km zurückgelegt werden, wobei auch ein eigener Wanderführer (Buch) zur Verfügung steht.³⁷¹ Eine Besonderheit im bei der Rhätischen Bahn ist eine rund 165 m lange Wand, die den Besuchern in Preda zahlreiche Informationen zum Albulatunnel bzw. dessen Neubau liefert. Es wird dabei Wissenswertes zu den Themen Geologie, Tunnelbautechnik, Logistik und anderen Fragestellungen bereitgestellt.³⁷² Für die Besucher der Welterberegion Rhätische Bahn gibt es die Möglichkeit einen sogenannten Welterbe-Pass zu erwerben. Dieser UNESCO Welterbe-Pass ermöglicht den Besuchern eine freie Fahrt auf der Rhätischen Bahn (Kinder fahren mit der Junior- bzw. Enkelkarte kostenlos), wobei auch ein sehr umfangreicher RhB UNESCO Reiseführer RhB inkludiert ist. Zusätzlich erhalten Besitzer dieses Welterbe-Tickets ermäßigten Eintritt in das Eisenbahnmuseum Albula in Bergün.³⁷³ Sonntags besteht die Möglichkeit Fahrten mit einem Nostalgiezug zu machen, der nicht nur Holzwaggon, sondern auch offene Aussichtswagen bietet.³⁷⁴

³⁶⁹ <https://www.rhb.ch/de/erlebniswelt-bahn/unesco-welterbe-rhb/bahnmuseum-albula>.

³⁷⁰ <https://www.rhb.ch/de/erlebniswelt-bahn/unesco-welterbe-rhb/bahnmuseum-albula#highlights>.

³⁷¹ <https://www.rhb.ch/de/erlebniswelt-bahn/unesco-welterbe-rhb/via-albulabernina>.

³⁷² <https://www.rhb.ch/de/erlebniswelt-bahn/unesco-welterbe-rhb/infoarena-albulatunnel>.

³⁷³ <https://www.rhb.ch/de/erlebniswelt-bahn/unesco-welterbe-rhb/unesco-welterbe-pass>.

³⁷⁴ <https://www.rhb.ch/de/erlebniswelt-bahn/unesco-welterbe-rhb/erlebniszug-albula>.

3.6. Die Semmeringbahn in der zeitgenössischen Literatur

Peter Rosegger wurde am 31. Juli 1843 in Alpl bei Krieglach geboren. Als Kind erhielt er nur sporadisch Unterricht im Lesen und Schreiben, waren doch diese Fertigkeiten für Bauern nicht von besonderer Bedeutung. Dennoch interessierte er sich für das Schreiben. Während seiner Lehre bei einem Wanderschneider verfasste er immer wieder Mundartschriften, die er 1864 an die Grazer Tagespost sandte. Dort wurde sein Schaffen ernst genommen und es wurde ihm ermöglicht, verspätet, aber doch, seine Schullaufbahn fortzusetzen. Rosegger besuchte sodann eine Grazer Handelsakademie.³⁷⁵ Während seiner Zeit an der Handelsakademie musste der elterliche Hof, der Kluppeneggerhof, im Jahre 1868 versteigert werden. Dazu kam, dass im Jahr 1872 Roseggers Mutter verstarb. Nach diesen Ereignissen, nach dem Verlust seiner „Heimat“, begann Rosegger seine Kindheitserinnerungen niederzuschreiben, die im Jahre 1877 in zwei Bänden unter dem Titel „Waldheimat“ herausgegeben wurden.³⁷⁶ „Als ich noch der Waldbauernbub war“ erschien schließlich in drei Teilen in den Jahren 1900 bis 1902. Peter Rosegger starb am 26. Juni 1918.

Rosegger wuchs in der unmittelbaren Umgebung des Semmerings auf und war auch ein großer Kenner der Eisenbahn über den Berg. Seine Erzählungen aus der „Waldheimat“ bzw. aus „Als ich noch der Waldbauernbub war“ bieten einen Einblick in das Leben der Kleinbauern in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, vor allem der Jahresablauf, aber auch die Bräuche und Eigentümlichkeiten werden darin sichtbar gemacht.³⁷⁷

Eine dieser Geschichten widmet sich der Semmering-Eisenbahn. Die Erzählung heißt „Als ich das erstemal auf dem Dampfwagen saß“³⁷⁸. Die zwei handelnden Personen sind Peter Rosegger und sein Pate, der Knierutscher Jochem (in anderen Ausgaben auch Jochen bzw. Joachim genannt). Dieser Jochem war ein tiefgläubiger Mann. Einmal im Jahr machte sich der Jochem auf, um eine Wallfahrt nach Maria Schutz zu bestreiten. Von der Waldheimat war es damals eine ganze Tagesreise bis zur Wallfahrtskirche. Als der junge Peter groß genug war, um diesen Weg zu Fuß zu meistern, gab ihm sein Vater die Erlaubnis, mit dem Paten gemeinsam nach Maria Schutz zu pilgern. Die beiden machten

³⁷⁵ Rosegger, S. 307.

³⁷⁶ Rosegger, S. 310f.

³⁷⁷ Rosegger, S. 314.

³⁷⁸ Rosegger, S. 82-89.

sich auf den Weg und versuchten dem Tal fern zu bleiben, denn dort fuhr die Eisenbahn. Diese war dem Jochem nicht geheuer, vor allem muss bedacht werden, dass die Eisenbahn zu jener Zeit etwas Neues war. Gerade diese Unkenntnis verlieh der neuen Eisenbahn etwas Mystisches. Es ist zunächst die Rede vom sogenannten Teufelswagen. Es ließ sich nicht vermeiden, dass die beiden schließlich doch einem solchen Teufelswagen begegneten. Rosegger beschrieb den Zug als kriechenden braunen Wurm, über dem ein Rauchwölkchen schwebte. Dieser erste Kontakt löste anscheinend Angst und Unbehagen aus, dennoch weckte es auch die Neugierde des Paten. Sie landeten vor einem Tunnel und starrten in das schwarze Loch hinein. Plötzlich rauschte es und ein Zug fuhr heran, der gerade in den schwarzen Tunnel steuerte. Der Pate war vollkommen überwältigt, er hatte sich nicht vorstellen können, dass so große Waggons an der Lokomotive hängen konnten und sprach davon, dass ganze Häuser an der Lokomotive hingen. Auch die Geschwindigkeit des Zuges war für die damalige Zeit etwas ganz Neues. Der Jochem war der festen Überzeugung, dass der Zug nicht einmal mit Gottes Hilfe anhalten würde können. Der Zug fuhr schließlich ins Loch und die Menschen, die in den Waggons saßen, waren dem Tod geweiht („Die übermütigen Leut` sind selber ins Grab gesprungen“). Trotz den Unbehagens gegenüber dem neuen Transportmittel, überwog dann doch die Neugierde, denn der Knierutscher Jochem spielte sich mit dem Gedanken, eine Fahrt mit der Eisenbahn zu wagen. Am nächsten Tag, nach dem Besuch in Maria Schutz, gingen die beiden tatsächlich zum Bahnhof Semmering und besorgten sich eine Fahrkarte bis Spital. Als bei der Abfahrt die Glocke geläutet wurde, war sich der Jochem sicher, dass es sich um seine Totenglocke handle. Kaum eingestiegen, bekamen es die beiden mit der Angst zu tun und begannen zu beten. Währenddessen flog die Landschaft an ihnen vorbei und die beiden hatten große Freude an der Fahrt. Als sie in Spital angekommen waren, nach nur fünfzehn Minuten Fahrt, blieben die beiden sitzen, ohne sich der Konsequenzen bewusst zu sein. Als sie in Mürzzuschlag ausstiegen, wurden die beiden verhört und mussten eine Strafe bezahlen. Dann war sich der Jochem doch wieder sicher: „Beim Dampfwagen da – ist doch der Teufel dabei.“

Diese kurze Erzählung, ob sie sich wirklich in dieser Art zugetragen hat oder nicht, sie zeigt doch das Verständnis der Menschen gegenüber neuen Entwicklungen auf. Die neue Technik der Eisenbahn löst zunächst Misstrauen, aber gleichzeitig auch Neugierde aus. Die Eisenbahn ist des Teufels Werk, dessen war sich der Knierutscher Jochem zunächst

sicher. Als er den braunen, rauchenden Wurm zum ersten Mal erblickte, löste dies Unbehagen aus und doch spielte er sich am Ende des Tages mit dem Gedanken selbst einmal eine Fahrt mit der Eisenbahn zu wagen. Als die beiden zum ersten Mal in ihrem Leben in einen Eisenbahntunnel starrten, wurden jene Gefühle und Gedanken angesprochen, die im 19. Jahrhundert, in der Anfangszeit der Eisenbahn, noch weit verbreitet waren. Viele Menschen, vor allem jene, welche die Eisenbahn noch nicht selbst ausprobiert hatten, hatten Angst vor der Eisenbahn und waren sich sicher, dass von dieser eine große Gefahr ausginge. In diesem Zusammenhang ist auf die vielen Karikaturen zu verweisen, die zu jener Zeit angefertigt wurden. Viele Menschen konnten sich nicht vorstellen, dass ein Zug sicher durch einen von Menschen gebauten Tunnel bzw. über einen von Menschen gebauten Viadukt fahren konnte. Es gab diesbezüglich noch keine Erfahrungen. Und dennoch stiegen die beiden in der Station Semmering in den Zug. Die Neugier hatte überwogen. Sie war sogar so groß, dass sie in Spital gar nicht aussteigen wollten, obwohl sie nur bis Spital bezahlt hatten. Es war den beiden noch gar nicht klar, dass die Fahrkarte sie nur dazu berechtigte, für die bezahlte Strecke im Zug zu verweilen. Und schließlich wird ein weiteres Thema angesprochen, die Geschwindigkeit, welche Raum und Zeit veränderte. Die bisher unbekannt hohe Geschwindigkeit ließ die Landschaft am Zug vorbeirasen.

Welchen Eindruck muss dieses Erlebnis der allerersten Eisenbahnfahrt im Leben eines erwachsenen Menschen wohl hinterlassen haben?

3.7. Ausblick

Das Weltkulturerbe Semmering-Eisenbahn weist zweifelsohne den Charakter einer Pionierleistung auf. Es handelt sich bei der Semmeringbahn um die erste Gebirgseisenbahnstrecke der Welt und eine der ersten Eisenbahnlinien Österreichs. Gleichzeitig ist die Bahntrassierung über den Semmering die erste Eisenbahnstrecke weltweit, die im Jahre 1998 zum UNESCO Welterbe erklärt wurde. Und die Semmeringbahn ist in Österreich zu jenen Welterbestätten zu zählen, die unmittelbar nach der Ratifizierung der Welterbe-Konvention zum Welterbe erhoben wurde.

Die Welterbe-Konvention ist hierzulande seit gut 22 Jahren in Kraft, doch das Wissen um das Welterbe ist im Bewusstsein der Bevölkerung noch nicht angekommen. Welcher Normalbürger könnte, auf der Straße befragt, alle neun Welterbestätten Österreichs aufzählen?

Verbesserungsbedarf besteht diesbezüglich auf vielen Ebenen. Die Welterbe-Bildung sollte bereits im Kindes- bzw. Schulalter beginnen, damit die Menschen möglichst früh für das Thema sensibilisiert werden. Nur wer sich mit dem Welterbe identifiziert, wird sich für dessen Erhalt einsetzen. Es ist lobenswert, wenn in der Region mit sehr begrenzten finanziellen Mitteln Initiativen für Lernbehelfe, die das Welterbe jungen Menschen nahe bringen soll, ergriffen werden. Deren Relevanz strebt allerdings gegen null, wenn selbst diese Lernbehelfe nur in einem Teil der Welterbe-Region Verbreitung finden und die Landesgrenze, was die Informationsreichweite der Lernbehelfe betrifft, ihre trennende Wirkung zeigt. Zwar gibt es bundesweit erhältliche Lernunterlagen zum Weltkulturerbe Semmering-Eisenbahn, beispielsweise www.welterbe-bildung.at, doch ist auch deren Nutzen eingeschränkt, wenn das Welterbe allgemein und die Kulturstätte Semmeringbahn im Speziellen, von einer breiteren Öffentlichkeit nicht oder nur unzureichend wahrgenommen wird, das heißt, noch nicht ins Bewusstsein der Lehrenden bzw. der Menschen generell vorgedrungen ist.

Die Verbreitung des Wissens um das Welterbe in Österreich ist eng verbunden mit der Öffentlichkeitsarbeit und der Visualisierung der Welterbestätten. Am Beispiel der Semmering-Eisenbahn kann gezeigt werden, dass das Welterbe im öffentlichen Raum praktisch nicht präsent ist. Auf der Schnellstraße S6 gibt es derzeit in Fahrtrichtung Süden nur eine kleine Zusatztafel bei Gloggnitz, die auf das UNESCO Weltkulturerbe

Semmering-Eisenbahn hinweist, während in Fahrtrichtung Norden erst gar kein Hinweis zu finden ist. Auf den niederrangigen Straßen in der Region besteht bezüglich des Welterbes ebenfalls keine Beschilderung. Dafür sind sowohl der Verein der Freunde der Semmeringbahn, als auch die politischen Vertreter in den Gemeinden verantwortlich. Unbefriedigend ist die Informationssituation in den sogenannten Portalbahnhöfen Gloggnitz, Payerbach und Mürzzuschlag – das wäre allerdings Sache der ÖBB. Verbesserungswürdig ist sicherlich auch die Präsentation des Welterbes auf den Tourismusportalen, sowohl auf Bundesebene als auch auf Landesebene, wobei das Welterbe hierzulande leider einen weit geringeren Stellenwert genießt als beispielsweise in der Schweiz, wo das Welterbe offensiv beworben wird. Wie schon bei den Lernbehelfen, so wirken auch im Bereich touristischer Information die Grenzen zwischen den Bundesländern als Barrieren. Hier wären eine bessere länderübergreifende Kommunikation und ein gemeinsames Konzept wünschenswert. In diesem Zusammenhang muss auch die mangelhafte Vernetzung innerhalb der Welterberegion angesprochen werden, denn hier bestehen zahlreiche Kultureinrichtungen, deren bessere Vernetzung positive Auswirkungen haben könnten (beispielsweise durch die Ausgabe eines Welterbe-Passes für den ermäßigten Eintritt in die Kultureinrichtungen der Region). Es reicht nichts aus, dass die Internetportale der Kultureinrichtungen in der Region mit einfachen Links miteinander verknüpft sind bzw. auf einander hinweisen. Vielmehr ist auf den Portalen ein Bild, ein Eyecatcher – also ein Blickfang, notwendig, der ins Auge sticht und die Aufmerksamkeit auf sich zieht.

Die Welterbestättenkonferenz, die einmal im Jahr tagt, um den Austausch zwischen den Welterbestätten zu fördern, ist ein guter Beginn für eine Verbesserung eines unterstützenden kommunikativen Netzwerkes und sollte intensiviert werden. Es wäre überlegenswert ein gemeinsames Portal im Internet einzurichten, sich intensiver auszutauschen und im Hinblick auf den Welterbe-Tourismus Kooperationen herzustellen. Bei manchen österreichischen Welterbestätten gibt es beispielsweise bereits eine gute Visualisierung im öffentlichen Raum (auf Autobahnen, auf Bundesstraßen), ein Standard, der am Semmering – wie bereits erwähnt – noch nicht erreicht wurde. Diese defizitäre Situation ist wohl dem noch immer vorherrschenden mangelnden Informationsaustausch zwischen den einzelnen Ebenen, die sich dem Welterbe Semmering-Eisenbahn verpflichtet fühlen, geschuldet.

Eine Verbesserung des Ist-Zustandes ist jedoch nur zu erreichen, wenn die finanziellen Ressourcen in Bezug auf Information, Marketing und Erhaltung aufgestockt werden. Dabei ist vor allem auf den möglichen Multiplikator-Effekt für die Wirtschaft allgemein, aber auch die Region im Speziellen zu denken. Auch die großen Kultureinrichtungen in Wien (Museen, Theater, Konzerthäuser,...) würden ohne massive Subventionen nicht überleben können. Sie werden dennoch unterstützt, weil von ihnen auch wertvolle wirtschaftliche Impulse ausgehen. Die Österreichische UNESCO Kommission etwa fordert für die Welterbestätten eine sogenannte Artikel 15a-Vereinbarung zwischen Bund und Ländern zur Ordnung der Zuständigkeiten, aber auch zur klaren Regelung der Finanzierung wie es bei den Nationalparks bereits der Fall ist. Diesbezüglich sollten die UNESCO Kommission, die Welterbestättenkonferenz, aber auch die politischen Vertreter in der Region gemeinsam an einem Strang ziehen.

Zu forcieren ist auch die Thematisierung des Welterbes in den Schulbüchern. Das Welterbe würde unter verschiedenen Gesichtspunkten in zahlreiche Unterrichtsfächer hineinpassen – von den Fächern Geschichte, Sozialkunde und Politische Bildung bzw. Geographie und Wirtschaftskunde, über Bildnerische Erziehung und Kunstgeschichte, bis hin zu Deutsch und Literatur bzw. Physik und Mathematik, um nur wenige Beispiele zu nennen. Aus diesem Grund darf die Welterbe-Bildung nicht auf die Baugeschichte der Semmeringbahn allein beschränkt bleiben. Die Welterberegion bietet zahlreiche Themenstellungen, die sich für die Welterbe-Bildung anbieten. Auch wenn der Bahnkorridor an sich das eigentliche Welterbe darstellt, gehen die potentiellen Inhalte, die im Zusammenhang mit dem Welterbe angeboten werden könnten weit darüber hinaus. So ist die Bahn seit jeher in die malerische Landschaft eingebettet und wurde diese erst von der Bahn erschlossen und geprägt.

Neben aller Kritik muss aber auch das bisher Erreichte Erwähnung und Anerkennung finden. Die Österreichische UNESCO Kommission hat sehr wertvolle, für alle Interessierten leicht zugängliche Unterrichtsmaterialien erstellt. In der Region wurden zahlreiche, auch private, Initiativen ergriffen, deren Ziel es war, trotz einer sehr schlechten finanziellen Ausstattung durch die öffentliche Hand, dennoch wichtige Lernorte in Bezug auf das Welterbe Semmering-Eisenbahn zu entwickeln.

Ein Rückblick auf die vergangenen Jahre lässt die erfolgreichen Schritte, die gesetzt wurden, deutlich erkennen: Nach über einem Jahrzehnt wurde ein Management-Plan für

das Weltkulturerbe Semmering-Eisenbahn ausgearbeitet, der eine klare Strategie für die Zukunft vorgibt. Es wurde die Informationsstelle am Semmering in die Wege geleitet, es hat sich in Mürzzuschlag das Südbahn-Museum etabliert, welches neben der Dauerausstellung beachtenswerte Sonderausstellungen auf die Beine stellt. Es wurden die Semmering Bahnwanderwege eingerichtet, die kontinuierlich mit neuen Sehenswürdigkeiten aufwarten und privates Engagement ermöglichte die Realisierung eines Ghega Museums in einem Bahnwächterhaus an der Kalten Rinne.

Viele Initiativen wurden bereits gestartet, dennoch gilt es in der Zukunft noch viele Schwächen der Vergangenheit zu kompensieren und künftige große Herausforderungen zu bewältigen.

4. Experteninterviews

4.1. Folgerungen aus den Interviews

4.1.1. Bruno MALDONER

Bruno Maldoner ist Leiter des Referats II/4/a im Bundeskanzleramt. Diesem Referat ist die Abteilung II/4: Denkmalschutz und Kunstrückgabeangelegenheiten übergeordnet, das selbst in der Sektion II: Kunst und Kultur beheimatet ist. Das Referat II/4/a ist für Angelegenheiten des materiellen UNESCO-Welterbes, Gutachten auf dem Gebiet des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege, abteilungsspezifische Fachfragen auf dem Gebiet der Architektur und internationale Angelegenheiten des Denkmalschutzes zuständig.

Seine vorwiegenden Aufgaben in Bezug auf das UNESCO-Welterbe ist es, alle diesbezüglichen Angelegenheiten zu fördern, zu vermitteln, anzuregen und finanzielle Unterstützungen anzubieten. Die Beratung ist rein fachlicher Natur, da die einzelnen Welterbestätten organisatorisch auf sich alleine gestellt sind. Jede Welterbestätte hat ihre eigene Organisationsstruktur und ihr eigenes Management.

Maldoner sieht eine Schwierigkeit im Umgang mit dem Welterbe darin, dass es einerseits eine Querschnittsmaterie ist und daher eine sehr hohe Komplexität aufweist, andererseits sind die föderalen Strukturen dem Welterbe nicht immer förderlich. Vor allem fehlten gesetzliche Grundlagen. Bisher besteht im Wesentlichen nur ein einziges Bundesgesetz, welches das Welterbe konkret anspricht. Es handelt sich dabei um die Welterbe-Konvention, die von der Republik Österreich im Jahre 1993 ratifiziert wurde. Jedoch hat das Thema Welterbe auf Landesebene durchaus Eingang in Gesetzeswerke gefunden. Insgesamt ist die gesetzliche Regelung bisher nicht unbedingt zufriedenstellend, weil dadurch auch die konkrete Zuständigkeit und damit die Finanzierung unklar bleiben. Darüber hinaus wird der legislative Prozess von Maldoner als sehr, sehr langsam beschrieben. Es gibt keine Verträge zwischen den einzelnen Welterbestätten und der Republik bzw. den Bundesländern.

Das Welterbe als Querschnittsmaterie bedeutet nicht nur die unterschiedliche Kompetenzzugehörigkeit zu sehen, sondern Querschnittsmaterie bedeutet auch, dass sich Tourismusexperten, Lokalpolitiker, Verkehrstechniker, Regionalplaner, etc. an einen Tisch setzen müssen, um die Zukunft des Weltkulturerbes Semmering-Eisenbahn zu beraten.

Zwar hat sich die Republik Österreich mit der Ratifizierung der Welterbe-Konvention zu den Grundsätzen des UNESCO-Welterbes bekannt, jedoch werden zahlreiche Verpflichtungen nicht bzw. nur kaum erfüllt. Dies betrifft vor allem den Bildungs- und Vermittlungsauftrag. Zwar gibt es einige einzelne Initiativen, die von den einzelnen Welterbestätten selbst ausgehen, eine gemeinsame und koordinierte Vorgangsweise gibt es allerdings kaum. Es bestehen immerhin einige Kooperationen zum Thema Welterbe mit verschiedenen universitären Instituten, wobei der Kontakt stets über einzelne Lehrpersonen erfolgt. Nicht zufriedenstellend ist die Situation im Schulwesen, da das Thema Welterbe keinen Eingang in die Lehrpläne gefunden hat und auch die Schulbuchverlage berücksichtigen das Thema Welterbe nur in einem sehr geringen Ausmaß. Eine Ausnahme bilden dabei nur Schulen, die unmittelbar einen Bezug zum Welterbe haben, wie zum Beispiel das Stiftsgymnasium in Melk, das ein sogenanntes „Wachau-Labor“ eingerichtet hat.

Was die Weltkulturerbestätte Semmering-Eisenbahn betrifft, so ist man um finanzielle Unterstützung sowie um das Herstellen bzw. das Vermitteln von Kontakten bemüht. Beispielsweise wurde auf diese Art und Weise das Internationale Forum Payerbach ins Leben gerufen, eine Kooperation mit der Donau-Universität in Krems hergestellt, aber auch die Erstellung des Managementplans wurde unterstützt. Gerade am Beispiel des Managementplans lassen sich die Versäumnisse darstellen. Jede Welterbestätte benötigt einen eigenen Managementplan, jedoch hatten vor allem die „alten“ Welterbestätten in Österreich lange Zeit keinen. Dieser wird jedoch von der UNESCO vorgeschrieben. Gegenwärtig ist vorgesehen, bereits in der Einreichphase einer Welterbestätte einen Managementplan parallel auszuarbeiten. Auf diese Art und Weise kommen viele Defizite ans Licht, die so weit als möglich, bereits in der Einreichphase behoben werden sollen. In diesem Zusammenhang ist vor allem die finanzielle Unterdotierung zu nennen. Das Budget für das Welterbe ist ein Teil des Denkmalsbudgets, das wiederum ein Detailbudget des Kulturbudgets ist.

Maldoner äußert sich sehr positiv über die Zukunft der Semmeringbahn, vor allem im Hinblick auf die Vereinbarkeit von Bergstrecke und Basistunnel. Der Tunnel werde die alte Bergstrecke nicht verdrängen, sondern die beiden Bahnanlagen würden einander ergänzen. Maldoner sieht sowohl strategische als auch verkehrstechnische Ursachen für den Erhalt der alten Bergstrecke. Und es müsse bedacht werden, dass die Semmeringbahn eine historische Anlage sei und früher oder später an ihre Kapazitätsgrenzen stoße. Außerdem sei sie nicht auf die hohen Geschwindigkeiten und Gewichte des heutigen Eisenbahnverkehrs ausgelegt. Aber sie wird als Alternative zum Tunnel (beispielsweise als Ersatz- und Ausweichstrecke bei Wartungs- oder Bauarbeiten im Tunnel bzw. zur Kapazitätserweiterung, etc.) unabdingbar bleiben. Und schließlich sei die Eisenbahn am Semmering die Lebensader der Mur- und Mürz-Furche.

Schließlich sind noch die ÖBB zu erwähnen. Die ÖBB seien in den Welterbe-Nominierungsprozess nicht bzw. nur mangelhaft eingebunden gewesen und sie seien nicht besonders glücklich über das Weltkulturerbe. Das ist vor allem daran erkennbar, dass die ÖBB mit dem Thema Weltkulturerbe-Semmering-Eisenbahn sehr defensiv umgehen. Eine Infobox zum Semmering-Basistunnel wurde beispielsweise mit großem Aufwand eingerichtet, nach Hinweisen auf das Weltkulturerbe Semmering-Eisenbahn sucht man vor allem in der Region, speziell in den sogenannten Portalgemeinden Gloggnitz bzw. Payerbach und Mürzzuschlag, beinahe vergeblich. Obwohl die ÖBB über die erste Welterbe-Eisenbahnstrecke verfügen, wird dies nicht oder nur sehr zurückhaltend erwähnt, obwohl das Welterbe eine riesige Chance für die ÖBB bzw. für die Region allgemein darstellt. Im Gegensatz dazu pflegt die Rhätische Bahn in der Schweiz einen viel offensiveren Umgang mit dem Welterbe. Allerdings weist Maldoner darauf hin, dass die ÖBB wenigstens in der Vereinbarkeit von Welterbe und Basistunnel vorbildlich vorgegangen sei (Anm.: Advisory Mission).

Gute Ansätze im Hinblick auf die Verwertung des Welterbes – Bildung, Vermittlung und Tourismus – gibt es jedoch in der Region. So nennt Maldoner beispielsweise das Südbahn-Museum, die Informationsstelle am Bahnhof Semmering oder das Ghega-Museum. Allerdings fehlt es dabei noch an Professionalität und vor allem an finanziellen Mitteln. Viele Aufgaben werden vor Ort von freiwilligen und ehrenamtlichen Helfern geleistet, ohne deren Engagement es oftmals nicht ginge. Diese Aufgaben können von den Gemeinden alleine nicht finanziert werden und beim Bundesland bzw.

beim Bund sind die finanziellen Unterstützungen nicht in einem ausreichenden Maß vorhanden.

4.1.2. Günter DINHOBL

Günter Dinobl ist ausgebildeter Maschinenbauer, Physiker und Historiker. Er arbeitet derzeit bei den Bundesbahnen in der ÖBB Infrastruktur AG. Er hat zahlreiche Publikationen zum Thema Eisenbahn verfasst, darunter einige wissenschaftliche Werke zur Semmeringbahn.

Dinobl hat eine mögliche Erklärung dafür, weshalb die ÖBB mit dem Thema Welterbe sehr defensiv umgehen bzw. dessen Bildungs- und Vermittlungsauftrag praktisch nicht wahrnehmen. Die ÖBB seien ein Mobilitätsdienstleister und die Aufgaben der Bundesbahnen seien im Bundesbahngesetz festgeschrieben. Im Gegensatz dazu fühlten sich die SBB³⁷⁹ und die Rhätische Bahn³⁸⁰ der Bildung sowie der Wissensvermittlung für Kinder und Jugendliche verpflichtet, auch wenn es dort keinen expliziten gesetzlichen Auftrag dafür gibt. Dies sei der Grund, weshalb beispielsweise die SBB und die Rhätische Bahn viel offensiver mit Bildungs- und Kulturthemen, wie dem Welterbe oder dem Denkmalschutz, umgingen. Aber noch eines unterscheidet zum Beispiel das Weltkulturerbe Semmering-Eisenbahn von der Rhätischen Bahn. Es ist dies die Art des Verkehrs. Die Semmeringbahn ist ein Teil der Südbahn und damit gibt es ausschließlich Relationen, die im Güter- und Personenverkehr notwendig seien. Im Güterverkehr laufen sowohl Binnen-, Import-, Export- und Transitzüge über den Semmering. Der Personenverkehr besteht in diesem Abschnitt der Südbahn im Wesentlichen aus dem Fernverkehr. Das heißt, über den Semmering verkehren hauptsächlich Fernverkehrszüge (sowohl innerösterreichische als auch internationale Relationen – IC, EC und Railjet), allerdings gibt es auf der niederösterreichischen Seite auch einen Lokal- bzw. Regionalverkehr. Im Gegensatz dazu dient die Rhätische Bahn zu etwa 80% dem touristischen Verkehr. Den Passagieren ist in erster Linie nicht die Fahrt von A nach B wichtig, sondern viel mehr die Fahrt mit der Rhätischen Bahn an sich. Die Rhätische Bahn ist daher beinahe zur Gänze als touristische Attraktion zu sehen. Der Verkehr am Semmering und jener der Rhätischen Bahn unterscheiden sich daher fundamental voneinander, so dass die Verkehrs- und Nutzungskonzepte, zumindest derzeit, nicht vereinbar sind. Das heißt, das Verkehrs- bzw. Nutzungskonzept der Rhätischen Bahn

³⁷⁹ Projekt SBB Schulen (<https://www.sbb.ch/sbb-konzern/ueber-die-sbb/sbb-fuer-schulen.html>).

³⁸⁰ Projekt Lernexpress (<http://www.lernexpress.rhb.ch>) bzw. Wissensvermittlung (<https://www.rhb.ch/de/unesco-welterbe-rhb/wissensvermittlung>).

ließe sich nicht einfach auf die Semmeringbahn übertragen. Schon allein aus diesem Grund, so Dinhobl, kann die Semmeringbahn nicht mit der Rhätischen Bahn verglichen werden. Außerdem habe die Rhätische Bahn ein viel längeres Streckennetz und eine viele Jahrzehnte bestehende Tradition als Erlebnis- bzw. Tourismusbahn.

Die Semmeringbahn unterliege derzeit zwar einem hohen Verschleiß, allerdings würden die dadurch notwendigen Sanierungsarbeiten deren Bestand sichern.

Beim Thema Basistunnel holt Dinhobl ein wenig aus, um seine Sicht mit Argumenten zu untermauern. Dinhobl spricht konkret die Entwicklung des alpenquerenden Güterverkehrs an und teilt mit, dass die Annahmen über die Entwicklung des beförderten Gütervolumens, bereits früher als angenommen, erreicht worden seien. Es geht dabei um Prognosen aus der Zeit des alten Basistunnel-Projektes. Damals seien die Prognosen von den Kritikern des alten Basistunnel-Projektes als viel zu optimistisch abqualifiziert worden. 2010 sollten etwa 10 Mio. Tonnen im Güterverkehr über den Semmering erreicht werden. Dinhobl berichtet, die 10 Mio. Tonnen-Marke sei bereits 2008/2009 erreicht worden. Eine Statistik des Schweizerischen Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK³⁸¹ zeigt, dass bereits im Jahr 2000 9,9 Mio. Tonnen im Güterverkehr allein auf der Schiene über den Semmering befördert wurden. Zwar wurden im Jahr 2006 nur 8,5 Mio. Tonnen im Güterverkehr auf der Schiene befördert, jedoch wuchs die Menge im Jahr 2012 auf 11 Mio. Tonnen und 2013 auf 11,9 Mio. Tonnen an. Innerhalb Österreichs liegen der Brenner und der Semmering beim Güterverkehr auf der Schiene gleich auf. Einzig auf der Gotthardbahn in der Schweiz werden höhere Gütervolumen auf der Schiene transportiert. Das Güterverkehrsaufkommen hat zwischen 2000 und 2013 auf der Schiene sowohl am Brenner als auch am Semmering ein Wachstum erfahren, während es an den Tauern bei etwa 8 Mio. Tonnen stagniert.

Worauf will Dinhobl hinaus? Er möchte darauf hinweisen, dass es einerseits durchaus ein kontinuierliches Wachstum im Güterverkehr auf der Schiene über den Semmering gibt, andererseits gibt es aber keine endlosen Kapazitätsreserven auf der alten Bergstrecke. Dinhobl hält bis zu 15 Mio. Tonnen, wie derzeit am Gotthard, für möglich, allerdings wird es früher oder später Kapazitätsprobleme geben, sollte der Tunnel nicht

³⁸¹ Alpinfo 2013. Alpenquerender Güterverkehr auf der Straße und Schiene.

wie geplant gebaut werden. Dabei sei noch, aus ökologischem Bedarf, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene zu bedenken.

Die Semmering-Bergstrecke wird aber erhalten bleiben. Dinhobl hält rein gar nichts von Befürchtungen, der Tunnel würde die Bergstrecke überflüssig machen. Er führt dazu Argumente an. Beim neuen Basistunnel-Projekt handelt es sich um zwei eingleisige Tunnelröhren, die im Berg nicht miteinander verbunden sind. Das heißt, es wird keine Gleisübergänge geben, allerdings werden aus Sicherheitsgründen in regelmäßigen Abständen Verbindungswege eingerichtet. Wenn nun eine Tunnelröhre gesperrt werden muss, aus welchem Grund auch immer, dann steht dem Verkehr nur eine Tunnelröhre zur Verfügung. Das heißt, die alte Bergstrecke wird als Ausweichroute unabdingbar bleiben. Die alte Bergstrecke wird bereits für regelmäßige Tunnelwartungsarbeiten notwendig und unverzichtbar sein. Dinhobl gibt zu bedenken, dass hingegen der Denkmalschutz kein Argument für den Erhalt der alten Bergstrecke ist. Dieser betrifft nur die Bahnanlage, jedoch nicht die Betriebsführung.

Angesprochen auf den Vermittlungs- und Bildungsauftrag zum Weltkulturerbe gesteht Dinhobl ein, dass die ÖBB wenig bis nichts dafür tun, allerdings sei das die Sache von regionalen Akteuren und führt beispielsweise den Verein der Freunde der Semmeringbahn, das Ghega-Museum bzw. das Südbahn-Museum an.

Dinhobl selbst hat am Aufbau des Südbahn-Museums mitgearbeitet und kennt die Museumsleiterin, Kerstin Ogris, und auch das Ausstellungskonzept sehr gut. Es sollte explizit kein technisches Museum werden, vielmehr wollte man die Kulturgeschichte bzw. die Sozialgeschichte der Eisenbahn am Beispiel der Südbahn unter spezieller Berücksichtigung der Semmering-Eisenbahn, darstellen. Es wurde also die Frage gestellt, auf welche Art und Weise die Eisenbahn das Leben der Menschen beeinflusst bzw. verändert hat.

Dinhobl hat außerdem einen bedeutenden Beitrag geleistet, indem er sich mit der Baugeschichte der Semmeringbahn auseinandergesetzt hat. Diese wissenschaftliche Publikation unterstützte u.a. eine ICOMOS-Studie, da die Semmeringbahn als erste Eisenbahn in die Liste des Welterbes aufgenommen werden sollte und es dabei keinerlei Erfahrungen mit Eisenbahnen als Welterbe gab. Außerdem ist diese Publikation eine zuverlässige Grundlage in der Auseinandersetzung mit der Semmeringbahn.

Dinhobl weist in diesem Zusammenhang auf etwas sehr Bedeutendes hin. Es geht dabei um die Bewertung bzw. Klassifikation der Semmering-Eisenbahn. ICOMOS hat im Laufe der Auseinandersetzung mit der Semmeringbahn während des Beurteilungsverfahrens darauf hingewiesen, dass es sich dabei um „Cultural Site“ (Kulturstätte) bzw. um „Cultural Landscape“ (Kulturlandschaft) handeln könnte. Schließlich wurde die Semmering-Eisenbahn als „Cultural Site“ zum Weltkulturerbe erhoben, wobei von der UNESCO ausschließlich die Bahnanlage zum Weltkulturerbe erhoben wurde. Diese bildet die sogenannte Kernzone, während die umgebende Kulturlandschaft bloß eine Pufferzone darstellt. Derselbe Weg wurde von der UNESCO bei der Rhätischen Bahn beschritten. Es geht dabei um die Frage, was das weltweit Einzigartige sei! In beiden Fällen ist allein der Bahnkorridor das weltweit Einzigartige und daher stellt nur dieser das Weltkulturerbe dar und nicht die umgebende Kulturlandschaft, die, wie von der UNESCO in den Umsetzungsrichtlinien zur Welterbe-Konvention gefordert wird, als Pufferzone zu bezeichnen ist und nicht zum Weltkulturerbe gehört.

4.1.3. Gabriele ESCHIG

Gabriele Eschig ist Generalsekretärin der UNESCO-Kommission in Österreich. Die UNESCO-Kommission ist die Verbindungsstelle zwischen der UNESCO auf der einen Seite und der Republik Österreich auf der anderen Seite. Die Aufgabe der Österreichischen UNESCO-Kommission ist es, die Bundesregierung als auch die Landesregierungen in Angelegenheiten, welche die UNESCO betreffen zu beraten. Außerdem stellt sie Kontakte zu verschiedensten Institutionen her, hilft bei der Umsetzung von Themenbeschlüssen und ist auch eine Auskunftsstelle für die Öffentlichkeit in Angelegenheiten die UNESCO betreffend. Das Aufgabenspektrum der UNESCO-Kommission ist sehr breit gefächert und reicht von Bildung, Wissenschaftskooperation, Knowledge-Sharing bis hin zu Kommunikation und Kultur. Da die Ressourcen allerdings sehr begrenzt sind, bestehen einige Schwerpunkte, die von der jeweiligen Region abhängig sind und denen sich die UNESCO-Kommission widmet.

Die UNESCO-Kommission hat sich in Österreich auch der Welterbe-Bildung gewidmet, obwohl dies nicht ihre Aufgabe wäre, da sie dazu eigentlich gar keinen Auftrag hat. Allerdings kommt die Republik Österreich dem Bildungs- und Vermittlungsauftrag, eine wesentliche Verpflichtung der Welterbe-Konvention, überhaupt nicht nach. Es ist nicht nur die Aufgabe der Bundesregierung eine Welterbestätte zu nominieren, sondern es wäre auch ihre Verpflichtung die notwendige Öffentlichkeitsarbeit zu leisten. Unter diese Öffentlichkeitsarbeit fallen sowohl der Bildungs- als auch der Vermittlungsauftrag. Aus diesem Grund hat die Österreichische UNESCO-Kommission eine Bildungs- bzw. Unterrichtsbroschüre vorgeschlagen, die, dankenswerterweise, vom damaligen Unterrichtsministerium unterstützt wurde. Eschig weist darauf hin, dass die Initiative von der UNESCO-Kommission ausging. Das Anliegen war, bundesweit eine Informations- und Unterrichtsbroschüre zu gestalten und bereitzustellen. Die aktualisierten Materialien können übrigens auch www.welterbe-bildung.at eingesehen werden.

Darüber hinaus gibt es eine Kooperation zwischen den sogenannten UNESCO-Schulen und der UNESCO-Kommission. Jede Schule kann eine solche Kooperation mit der UNESCO eingehen, wobei verschiedenste Themen der UNESCO berücksichtigt werden sollen. Es geht dabei nicht ausschließlich um Welterbe, sondern beispielsweise um

Menschenrechte, Friedenserziehung, etc. Dem UNESCO-Schulverband beizutreten ist eine Möglichkeit, das Welterbe in Schulen bewusst zu thematisieren.

Eschig beklagt, dass die Bundesregierung ihren Verpflichtungen, die sich mit der Unterzeichnung der Welterbe-Konvention eingegangen ist, nicht nachkommt. Im Zusammenhang mit dem Welterbe vermisst sie ein umfassendes und systematisches Vorgehen in der Bildung und Vermittlung. Zwar gebe es die UNESCO-Schulen, aber es wäre viel zielführender, wenn der Welterbe-Gedanke in Lehrplänen bzw. in der Lehrerfortbildung Berücksichtigung fände. Im Bereich der Universitäten gibt es immerhin sogenannte UNESCO-Lehrstühle, die von der UNESCO und der jeweiligen Universität ausgehandelt werden.

Eschig räumt ein, dass es lokal bzw. regional einzelne Initiativen geben mag, wie beispielsweise das Wachau-Labor des Stiftes bzw. des Stiftsgymnasiums in Melk. Dennoch muss die eingeschränkte Reichweite bedacht werden, so dass solche Initiativen nur wenige Menschen erreichen. Eschig zeigt sich auch sehr skeptisch, dass das Thema Welterbe Eingang in die Lehrpläne der Schulen finden wird. Sie stützt ihre Argumentation dabei auf die endlosen Schulreformversuche, die letztendlich nur geringe Auswirkungen hätten. Da nehme sich doch niemand um das Welterbe an.

Gelobt wird das Instrument der Welterbestätten-Konferenz, weil die einzelnen Welterbestätten Österreichs dadurch miteinander in Kontakt stehen. Aber auch in diesem Zusammenhang hat die UNESCO-Kommission keinen offiziellen Auftrag und verfügt deshalb über keine finanziellen Mittel, die dafür eingesetzt werden könnten. Allerdings bräuchte es genau in diesem Rahmen mehr Unterstützung, denn die Welterbestätten Österreichs seien sehr differenziert zu betrachten. Die Politik habe sich da viel zu wenige Gedanken gemacht, wie das Management der unterschiedlichen Stätten organisiert werden sollte. Es bräuchte eine viel stärkere Koordination und eine stärkere Zusammenarbeit zwischen den Welterbestätten, aber auch mehr Unterstützung von Seiten der Bundespolitik. Die UNESCO-Kommission hat aus diesem Grund bereits mehrfach eine sogenannte §15a-Vereinbarung gefordert. Eschig weist darauf hin, dass es für die Österreichischen Nationalparks solche Artikel 15a-Vereinbarungen, laut Bundesverfassung, bereits gibt. Es werden dabei die Grundlagen für die Errichtung und

den Betrieb eines Nationalparks definiert. Es geht dabei auch um das Gebiet, die Zielsetzungen, die Verwaltung, die Aufgaben und vor allem um deren Finanzierung.³⁸²

Dass in der Region nur ganz wenige Straßenschilder zu finden sind, die auf das Weltkulturerbe Semmering-Eisenbahn hinweisen, ist für Eschig ein Versäumnis der Politik bzw. zeigt deren Desinteresse. Jedoch scheiterte es vermutlich auch an den finanziellen Ressourcen.

Überhaupt sei eine entsprechende Visualisierung der Weltkulturerbes Semmering-Eisenbahn auf Grund der vielen Stakeholder sehr schwierig. Denn daraus ergibt sich die Vielfalt der Zuständigkeiten. Die ÖBB sind Eigentümer der Bahn, dann gibt es den Bund, der seine Verpflichtungen im Sinne der Welterbe-Konvention nur bruchstückhaft wahrnimmt, dann gibt es die kommunalen Vertreter einer äußerst strukturschwachen Region, wobei die meisten Gemeinden mit Abwanderung zu kämpfen haben, dazu kommt der Strukturwandel in der Region. Darüber hinaus ist beispielsweise der Denkmalschutz eine Bundesangelegenheit, während die Raumordnung Sache der Länder ist und die Gemeinden für die Flächenwidmungs- und Bebauungspläne zuständig sind. Auf Grund dieser Struktur bleibt, wenn etwas gebaut oder saniert wird, oftmals der Denkmalschutz auf der Strecke.

Es gibt eben Staaten, die in Bezug auf das Welterbe den Ehrgeiz haben, dieses entsprechend zu präsentieren. Österreich ruhe sich nach Eschigs Ansicht nach auf seiner Geschichte aus und zehrt davon.

Ausdrücklich räumt Eschig mit dem Missverständnis auf, die Weltkulturerbestätte Semmering-Eisenbahn bestehe aus der Bahn und der umgebenden Kulturlandschaft. Die UNESCO habe ausdrücklich nur das technische Bauwerk und nicht die umgebende Kulturlandschaft zum Weltkulturerbe erhoben. Das Welterbe bilde die Kernzone, während die Kulturlandschaft die Pufferzone darstelle. Die Pufferzone gehöre nicht zum Welterbe, sei aber für das Welterbe unabdingbar. In diesem Zusammenhang erwähnt Eschig eine ICOMOS Monitoring-Mission, welche die Vereinbarkeit von Weltkulturerbe und Basistunnel geprüft habe. Die UNESCO habe damals einen schweizerischen Bahnexperten hinzugezogen, die festgestellt habe, dass vom Basistunnel keine Gefahr

³⁸² Artikel 15a-Vereinbarungen, laut Österreichischer Bundesverfassung, können zwischen dem Bund und den einzelnen Bundesländern getroffen werden. Dabei können bestimmte Angelegenheiten zwischen Bund und Ländern geregelt werden.

für das Welterbe ausgehe. Zwar gebe es ein paar Konfliktpunkte, welche die Pufferzone betreffen, allerdings seien diese nicht unlösbar. Außerdem habe die Republik bzw. das Infrastruktur-Ministerium den weiteren Bestand der Semmering-Bergstrecke mehrmals zugesagt und die UNESCO habe daran keine Zweifel. Der Tunnel werde wohl eine Entlastung der alten Bergstrecke bringen, die in Anbetracht der momentanen Belastung zu begrüßen sei.

4.1.4. Horst SCHRÖTTNER

Horst Schröttner ist seit mehreren Jahrzehnten Mitglied des Gemeinderates am Semmering und derzeit Bürgermeister der Gemeinde Semmering.

Schröttner weiß, weshalb es in der Region so wenige Straßenschilder zum Weltkulturerbe gibt. Es dürfe zwischen zwei Autobahnabfahrten nur ein kulturhinweisendes, braunes Schild stehen (diese Annahme ist übrigens unrichtig). Vor der Ausfahrt Gloggnitz gibt es ein Hinweisschild zum Schloss Gloggnitz und vor der Ausfahrt Semmering/Maria Schutz gibt es ein Hinweisschild zur Wallfahrtskirche Maria Schutz. Es werde zwar angestrebt, ein Hinweisschild auf das Weltkulturerbe am Knoten Sebenstein zu installieren, allerdings gibt es da noch Differenzen mit der ASFINAG. Aus der Not heraus, wurde aus diesem Grunde mit der Gemeinde Gloggnitz vereinbart, beim Hinweis zum Schloss Gloggnitz eine Hinweistafel auf das Weltkulturerbe Semmering-Eisenbahn anbringen zu dürfen. Dass es auf der Semmering-Passstraße kein Hinweisschild zum Weltkulturerbe gebe, wird damit begründet, dass all jene, die bereits von der S6 abgefahren seien, ohnehin darüber in Kenntnis seien. Immerhin gibt Schröttner zu, dass diesbezüglich etwas verschlafen worden sei.

Schröttner weiß über den Umstand Bescheid, dass das Weltkulturerbe überregional noch nicht im Bewusstsein der Menschen verankert ist. Allerdings sei der lokalen bzw. regionalen Wohnbevölkerung das Thema durchaus präsent.

Was die Vermittlung des Welterbes in den Schulen der Region anlangt, verweist der Bürgermeister auf die Broschüre „Welterbe für junge Menschen I+II“, die von der UNESCO-Kommission initiiert und vom damaligen Unterrichtsministerium unterstützt wurde. Allerdings weiß niemand, welche Verbreitung diese Broschüre erreicht hat und wie oft diese in Schulen verwendet wird. Schröttner verweist weiters auf die Welterbe-Informationsstelle im Bahnhof Semmering. Er mache dort Führungen für Schüler, Erwachsene, Pensionisten, Touristen, etc. Allerdings gibt es zur Ausstellung nicht einmal einen Ausstellungskatalog. Auch eine chronologische bzw. thematische Ordnung wird der Besucher vermissen. Erstaunlich ist, dass die Welterbe-Informationsstelle praktisch nichts zum Welterbe an sich bzw. zur UNESCO zu sagen hat. Darauf angesprochen verweist der Bürgermeister auf die Auskunftsfreudigkeit seiner Mitarbeiter. Dabei handelt es sich ausschließlich um

ehrenamtliche Mitarbeiter. Es muss allerdings bedacht werden, dass sich eine Auskunftsperson stets nur um eine Person kümmern kann und nicht um mehrere gleichzeitig. Für eine professionellere Präsentation wären zusätzliche finanzielle Ressourcen notwendig, die allerdings nicht in Sicht sind. Die Informationsstelle sieht sich auch nicht so sehr als Museum, sondern als Wegweiser und Auskunftsstelle.

Sehr positiv wird von Schröttner der Bahnwanderweg hervorgehoben. Anders als beim steirischen Bahnwanderweg wurde beim niederösterreichischen Bahnwanderweg auf ausführliche Informationstexte verzichtet. Schröttner begründet dies damit, dass die Wanderer ohnehin wenig Zeit hätten und diese ausführlichen Informationen nicht lesen würden. Auch die Bahnwanderwege würden zum Großteil von ehrenamtlichen Mitarbeitern in Stand bzw. sauber gehalten. Der Bahnwanderweg ist seit der Saisonöffnung im Jahr 2015 um eine Attraktion reicher. Zwischen dem Kalte Rinne-Viadukt und dem Krausel-Klause-Viadukt wurde in der Polleros-Wand ein alter Stollen freigelegt, durch den beim Bau der Bahn das Ausbruchmaterial ans Tageslicht befördert wurde. Nunmehr können Wanderer des Bahnwanderweges bis wenige Meter an den Gleiskörper heran. In der besonderen Atmosphäre des Tunnels ist dies eine außergewöhnliche Attraktion. Dieses Projekt wurde von den ÖBB finanziert. Die Eröffnung des Stollens erfolgte unter Anwesenheit von Christian Ludwig Attersee, um noch mehr Aufmerksamkeit in der Öffentlichkeit zu erregen.

Als „eher schlecht“ bewertet Schröttner die Zusammenarbeit mit den ÖBB. Die ÖBB hätten eigentlich kein Interesse am Weltkulturerbe. Vielmehr sei es ihnen „auf das Auge gedrückt worden“. Sehr optimistisch ist Schröttner allerdings dann, wenn es um die Zukunft der Semmeringbahn geht. Der Tunnel werde die Bergstrecke ergänzen bzw. diesem als Ausweichstrecke dienen. Der Bürgermeister verweist einerseits auf den ihm bekannten Wartungsplan für den Tunnel, andererseits glaubt er den Zusagen der Republik bzw. der ÖBB. Da habe der Projektleiter des Tunnels, DI Haas, mehrmals die zukünftige Notwendigkeit der alten Bergstrecke hervorgehoben und begründet.

Ein Problem sind die Räumlichkeiten der Informationsstelle im Bahnhofsgebäude. Im Zuge der Umbauarbeiten im Frühjahr 2015 sah es so aus, als würde die Ausstellung verkleinert bzw. als müsste sie ganz weichen. Inzwischen ist klar, dass die Ausstellung doch an Ort und Stelle bleiben kann. Dennoch, die Ausstellung wird von den ÖBB geduldet, nicht mehr. Insgesamt habe sich die Gemeinde mit den ÖBB arrangiert. Die

Gemeinde warte den Bahnhof und im Gegenzug dulden die ÖBB die Informationsstelle gegen eine leistbare Miete.

Außerdem kümmere sich niemand um den Denkmalschutz der Bahnwächterhäuser. Einige seien inzwischen vermietet oder verkauft worden. Schröttner erzählt, es würde munter gebaut und saniert, aber ohne Rücksichtnahme auf den Denkmalschutz. Immerhin gehörten die Wächterhäuser zur Bahn und somit zum Weltkulturerbe bzw. zur Kernzone. Allerdings interessiere das niemanden. Hingegen werde bei Bauarbeiten in der Gemeinde sehr streng kontrolliert.

Eine weitere Angelegenheit, die auch im Managementplan geregelt ist, ist das Freischneiden von Sichtachsen. Es geht darum, dass die Sicht von der Bahn in die Landschaft und von der Landschaft auf die Bahn gewahrt bleibt. Zwar gibt es dafür einzelne Förderungen, allerdings fühlt sich die Gemeinde dabei im Stich gelassen.

Schröttner ist auch glücklich, dass im Sommer 2015 an Wochenenden regelmäßig Erlebniszüge von Wien nach Mürzzuschlag geführt wurden. Bereits in der Vergangenheit gab es im Sommer als auch im Winter solche Züge, die durchaus eine gute Auslastung hatten. Er plane den aktuellen Erlebniszug in das Angebot der NÖ-Card zu integrieren. Die Region müsse bereits heute Konzepte für die Zukunft überlegen. Das Welterbe sei durchaus eine Chance für die gesamte Region. Es müsse jedoch die Zusammenarbeit zwischen den Bundesländern bzw. zwischen den niederösterreichischen und den steirischen Gemeinden verbessert werden, denn derzeit sei die Situation nicht optimal.

Die Gemeinden würden leider viel zu wenig unterstützt. Sie würden vielmehr mit dem Weltkulturerbe alleingelassen. Insgesamt funktioniere die Koordination einerseits zwischen den einzelnen politischen Ebenen, andererseits zwischen den thematisch zuständigen Stellen (Stichwort Querschnittsmaterie) nicht optimal. Schröttner weist in diesem Zusammenhang auf die räumliche Nähe der Welterbestätten Graz, Semmeringbahn, Wien, Neusiedler See und Wachau hin. Jedoch funktionierten die Koordination und das Zusammenspiel nicht. Es brauche auch so etwas wie einen koordinierten länderübergreifenden Tourismus. Der Austausch über die Welterbestätten-Konferenz sei einfach zu wenig.

4.1.5. Joachim KÖLL

Joachim Köll ist Offizier beim Österreichischen Bundesheer und Gemeinderat in Payerbach. Er ist der Begründer des Internationalen Forums Payerbach.

Das Internationale Forum Payerbach geht auf eine Idee von Köll zurück. Es handelt sich dabei um ein Fachsymposium, das sich der Erhaltung, Entwicklung und Nutzung von Welterbestätten, am Beispiel der Semmering-Eisenbahn, widmet. Die Idee zum Forum kam ihm im Jahr 2010 als sich Köll mit dem Welterbe auseinandersetzte und sich über dessen Potential für die Region Gedanken machte. Zunächst war es Köll wichtig, die Kommunikation über das Thema zu verbessern. Das betrifft sowohl die Kommunikation nach innen, also in der Region, als auch nach außen. Das Weltkulturerbe Semmering-Eisenbahn bzw. die sogenannte Welterberegion Semmering-Rax soll auch bei Veranstaltungen in anderen Bundesländern (z.B. Wiener Wies'n) präsentiert werden. Für Köll ist es wichtig, dass sich die Menschen in der Region der Tatsache bewusst sind, dass sie in einer Welterbe-Region leben bzw. wissen, was Welterbe überhaupt bedeutet. Er hat in einem ersten Schritt dem Regionalverband Industrieviertel, dem zuständigen Ministerium sowie der Gemeinde Payerbach vorgeschlagen, ein solches Fachsymposium ins Leben zu rufen. Für die wissenschaftliche Begleitung konnte die Donau-Universität in Krems gewonnen werden. Nach einer Nachdenkpause, konnte das Forum im Jahr 2012 zum ersten Mal stattfinden. Das Forum will einen positiven Beitrag für die Erhaltung, Entwicklung und Nutzung des Welterbes Semmering-Eisenbahn leisten. Das Forum findet einmal jährlich statt. Dabei werden aktuelle Themen, die das Welterbe bzw. die Region betreffen, diskutiert. Es wird aber auch reflektiert, welche Projekte gut gelungen sind bzw. welche Probleme gelöst werden müssen. Es soll auch einen Beitrag dazu leisten, dass möglichst viele „Stakeholder“ der Region zusammentreffen und sich austauschen. Im weitesten Sinne geht es also um eine soziale, wirtschaftliche und touristische Weiterentwicklung der Welterbe-Region Semmering.

Bedeutend und erwähnenswert ist die Zusammenarbeit der Gemeinden im Rahmen der Kleinregion Semmering-Rax.

Nachdem das Welterbe eine Querschnittsmaterie ist, ist das Spektrum der konkreten Themen sehr breit gefächert. Köll interessiert sich beispielsweise auch für

gesellschaftliche Wanderungsbewegungen oder das Bauen im Welterbe-Gebiet. Das zuletzt genannte Projekt nennt sich „Welterbe-Architektur“ und stellt einen Leitfaden für das Bauen, Umbauen und Sanieren in der Region dar. Es handelt sich keineswegs um Verpflichtungen, sondern allein um Empfehlungen, die bei Baumaßnahmen in der Region berücksichtigt werden sollten. Dieses Projekt konnte sogar im Rahmen eines Dorferneuerungswettbewerbes eingereicht werden und erhielt eine Auszeichnung.

Köll war auch am Projekt „Raxi, die Lokomotive“ beteiligt. Sein Zugang war, dass Bewusstseinsbildung bereits im Kindergarten beginne. Kinder, Schüler, Jugendliche, Studenten (Stichwort Diplomarbörse) und auch Erwachsene müssten für das Thema Welterbe gewonnen und sensibilisiert werden.

Für Köll ist es wichtig, dass es Entwicklungsstrategien bzw. Strategiepläne gibt. Es bestehen solche Pläne für die Bundesländer, für die Kleinregion, aber auch für das Welterbe selbst. Diese Pläne, die umgesetzt werden müssen, tragen wesentlich zur Bewusstseinsbildung bei. Auf der Basis dieses Strategieplans für die Kleinregion wurde zum Beispiel das Projekt „Raxi, die Lokomotive“ entwickelt und umgesetzt und wurde bei einem Wettbewerb ausgezeichnet.

Köll ist es ein Anliegen einen Masterplan für die gesamte Region zu erstellen. Es soll dabei nicht nur die Kleinregion Berücksichtigung finden, sondern es geht dabei vor allem um die Integration der Gemeinden auf der steirischen Seite bis nach Mürzzuschlag, denn die Weltkulturerbe-Region solle nicht am Semmering, an der Landesgrenze, enden. Daher sei ein Masterplan, der niederösterreichische als auch steirische Gemeinden erfasse, notwendig.

4.1.6. Karl RUDISCHER

Karl Rudischer ist Architekt und Bürgermeister von Mürzzuschlag.

Mürzzuschlag möchte sich nach den Worten von Rudischer als Tor zum Weltkulturerbe Semmering-Eisenbahn verstanden wissen und verweist auf die lange Tradition der Eisenbahn in der Stadt. Die Stadt befinde sich in einem Strukturwandel. Die Industrie, aber auch die Eisenbahn biete nicht mehr so viele Arbeitsplätze wie noch vor wenigen Jahrzehnten. Die Stadt bzw. die Region müsse sich neu orientieren und neu positionieren. Alle Hoffnungen beruhten diesbezüglich auf dem Tourismus. Für Rudischer ist das Ruhrgebiet ein großes Vorbild, denn nach der Deindustrialisierung sei es auch dort gelungen, den Strukturwandel erfolgreich zu vollziehen. Neben dem strukturellen Wandel, sei in Mürzzuschlag, wie in vielen anderen ländlichen Regionen auch, ein Bevölkerungsrückgang zu verzeichnen. Dieser beruht einerseits auf der Tatsache, dass einerseits die Geburtenrate sehr niedrig und andererseits die Wanderungsbilanz negativ sei. Die Menschen wandern eher in die großen Städte ab, Stichwort Verstädterung. Der Bürgermeister erklärt, die Region habe wirklich ein großes Potential, denn es gebe viel an kulturellen Einrichtungen. Dazu brauche es jedoch eine starke regionale Identität. Die Menschen in der Region müssten dafür sensibilisiert werden. Allerdings sei beispielsweise das Südbahn-Museum ein regionaler Aufhänger. Doch es gibt auch ein Brahms-Museum, das Kunsthaus, ein Ski-Museum, etc. Die Museen wurden zu den sogenannten Ausstellungswelten zusammengefasst.

Die Eisenbahn habe in der Region eine identitätsstiftende Wirkung. Mit dem Thema Weltkulturerbe Semmering-Eisenbahn könnten die Menschen erreicht werden. Allerdings gibt Rudischer zu bedenken, dass das Interesse nicht überall vorhanden sei. Das Land Steiermark kümmere sich wenig um die Semmering-Region, geschweige denn um das Weltkulturerbe, obwohl dem Land der Basistunnel am Herzen liege. Der Bürgermeister klagt auch, dass von den ÖBB sehr wenig Unterstützung komme. Den ÖBB-Generaldirektor Kern beschreibt Rudischer als einen Mann, der in der Zukunft lebe und sich nicht für Historisches wie die Semmeringbahn interessiere. Immerhin haben die ÖBB einen betriebswirtschaftlichen Auftrag und seien nicht interessiert an historischen Eisenbahnen bzw. Museumsbahnen. Für die Gemeinde sei das Welterbe allerdings im Alleingang nicht zu schultern, man brauche gerade im Hinblick auf die

schwachen Strukturen mehr Unterstützung von Bund und Land bzw. von den ÖBB. Auf den aktuellen finanziellen Notstand ist auch das hohe Maß an ehrenamtlichen Tätigkeiten zurückzuführen, jedoch gebe es hier eben Grenzen. Darüber hinaus kommen zahlreiche Objekte der Ausstellung aus privatem Besitz, wie zum Beispiel die Draisinen-Sammlung im Südbahn-Museum. Das Museum verfüge nicht über die finanziellen Ressourcen bedeutende Artefakte anzukaufen, sondern es müsse vielmehr auf private Spenden hoffen.

Das Südbahn-Museum ist überhaupt eine der zentralen kulturellen Einrichtungen Mürzzuschlags. Es wird von der Gemeinde unterstützt und größtenteils finanziert. Allerdings, schildert Rudischer, würde das Museum in den Räumlichkeiten von den ÖBB gerade einmal geduldet und gnadenhalber bekomme man einigermaßen gute Mietkonditionen. Es ist jedoch nicht sicher, wie lange das Südbahn-Museum in den Räumlichkeiten bleiben könne. Die Gemeinde und das Museum hätten außerdem gebeten, die Infobox zum Semmering-Basistunnel neu, die neben dem Bahnhofsgebäude in Mürzzuschlag steht, in unmittelbarer Nähe des Südbahn-Museums zu errichten. Dazu sei der Verantwortliche bei den ÖBB nicht bereit gewesen.

Das Südbahn-Museum unter der Leitung von Kerstin Ogris hat außerdem Unterrichtsmaterialien ausgearbeitet, die auf der Homepage des Museums erhältlich sind. Darüber hinaus biete das Museum neben der permanenten Ausstellung immer wieder ansprechende Sonderausstellungen, sowie Führungsangebote (Kunstvermittlung).

Sehr skeptisch ist Rudischer was die Zukunft der Semmeringbahn betrifft. Ist der Tunnel einmal in Betrieb, dann würde die alte Bergstrecke nicht mehr gebraucht. Früher oder später würde auf die hohen Erhaltungskosten hingewiesen werden, die bei Betrieb des Basistunnels nicht wohl nicht mehr zu rechtfertigen wären. Man brauche bereits jetzt ein Konzept für die Zukunft. Bereits im Sommer 2015 gab es wieder private Erlebniszüge, wobei sich Rudischer davon weitere wichtige Impulse für das kulturelle Leben und den Tourismus in Mürzzuschlag erhofft.

Eine weitere Schwierigkeit im Weltkulturerbe Semmering-Eisenbahn sieht Rudischer im Föderalismus. Die Länder Niederösterreich und Steiermark kooperierten viel zu wenig. Jedes Bundesland habe sein eigenes Landesentwicklungsprogramm. Da gibt es das jeweilige Bundesland, während rund um das Bundesland alles weiß sei. Was hinter der

eigenen Bundesländergrenze geschehe, interessiere niemanden. Dazu kommt, dass sich die Steiermark-Werbung/Steiermark-Tourismus eher auf Schladming, die Lipizzaner, das Kernöl, den steirischen Wein, etc. konzentriere und das Weltkulturerbe am Semmering definitiv zu kurz komme.

Angesprochen auf die wenigen bzw. nicht vorhandenen Straßenschilder zum Weltkulturerbe hat Rudischer eine ganz simple Erklärung. Es fehle am Engagement. Die lokale Bevölkerung wisse es ohnehin und wie sich eine Region im Sinne des Tourismus verkaufen müsse, da fehle noch das entsprechende Bewusstsein. Jedoch sei die Straßenverkehrsordnung zu berücksichtigen und schließlich sei es auch eine Frage des Geldes.

Rudischer stellt eine grundsätzliche Frage in den Raum, nämlich, was denn wirklich wichtig sei? Das Welterbe würde immer nur von der Kostenseite gesehen. Man müsse vielmehr fragen, was könne das Welterbe leisten bzw. was kann es bringen. Der Bürgermeister verlangt, die wirtschaftliche Gesamtrechnung zu betrachten. Wie steht es um den Multiplikatoreffekt von kulturellen Einrichtungen? Das Weltkulturerbe Semmering-Eisenbahn sei auf alle Fälle ein Strohhalm an den sich der Tourismus klammern könne. Allerdings erfordert das zunächst auch Investitionen. Schließlich gebe es nichts zum Nulltarif.

4.1.7. Irene GÖLLES

Irene Gölles ist Bürgermeisterin von Gloggnitz.

Gloggnitz sieht sich sehr stark in der Kleinregion verwurzelt, die insgesamt aus acht Gemeinden besteht (Breitenstein, Payerbach, Reichenau an der Rax, Prigglitz, Gloggnitz, Schwarza im Gebirge, Semmering, Schottwien). Allerdings hat jede Gemeinde auch eigene Schwerpunkte, die auf der Kleinregions-Homepage skizziert werden. Auf der Homepage der Stadt Gloggnitz finden sich in diesem Zusammenhang Verlinkungen zur UNESCO sowie zur Weltkulturerbe-Region Semmering-Rax.

Gölles erzählt, die Umsetzung der Ziele des Strategieplanes der Kleinregion einerseits und des Managementplanes des Weltkulturerbes Semmering-Eisenbahn andererseits sei jene Aufgabe, die Priorität habe. In diesen beiden Plänen geht es u.a. darum, das Bewusstsein für das Welterbe in der Region zu stärken. Das Welterbe hat für den Tourismus in Gloggnitz eine große Bedeutung und da ist es wichtig, dass die Menschen sich dieses Erbes bewusst sind und, dass sie sich damit identifizieren.

Um den Welterbe-Gedanken bereits den Kindern näher zu bringen und um die regionale Identität zu stärken, wurde unter der Leitung der Kleinregionsmanagerin Dr. Farnleitner-Ötsch ein Schulprojekt ins Leben gerufen. Dieses nennt sich „Raxi, die Lokomotive“. In diesem Lernbehelf für Volksschüler wird das Thema Weltkulturerbe Semmering-Eisenbahn aufbereitet, wobei alle acht Gemeinden der Kleinregion vorgestellt werden. Die Volksschulen in der Kleinregion wurden mit diesem Lernbehelf ausgestattet und bei Bedarf können die Unterrichtsmaterialien bei der Kleinregionsmanagerin angefordert werden. Es wird bei „Raxi, die Lokomotive“ auch auf einen Multiplikatoreffekt gehofft, wenn die Schulkinder zuhause über das Weltkulturerbe Semmering-Eisenbahn erzählen. Dennoch muss erwähnt werden, dass es sich um eine regionale Initiative handelt, die nur eine sehr eingeschränkte Reichweite hat, denn bereits auf der steirischen Seite des Semmerings ist dieser Lernbehelf nicht bekannt gemacht bzw. verteilt worden. Auch wird das Projekt nicht an Schulbuchverlage weitergeleitet werden, wo es unter Umständen Eingang in Schulbücher finden könnte.

Ein weiterer Impuls in der Region ist der sogenannte Museumstag, der im Jahr 2015 am 3. Oktober und erstmals tagsüber stattfand. An diesem Museumstag waren alle acht

Gemeinden der Kleinregion beteiligt und präsentierten ihre Attraktionen. Es gab dabei einen sogenannten Museumspass, der sowohl zum Eintritt an den Veranstaltungsorten als auch zur Benützung der Shuttle-Busse berechtigte. Zusätzlich wurde ein Sonderzug von Wien Hauptbahnhof nach Semmering geführt.

Die Visualisierung des Weltkulturerbes funktioniert in der Region und speziell in Gloggnitz noch nicht. Es besteht nur eine Zusatztafel vor der Autobahnabfahrt Gloggnitz. Gölles führt dies zum einen auf die Kosten solcher Schilder zurück und zum anderen sei es auf Grund der Straßenverkehrsordnung schwierig, solche Schilder aufzustellen. Allerdings wird bestätigt, dass es beispielsweise in Oberösterreich, in der Umgebung der Weltkulturerbes Dachstein/Hallstatt durchaus möglich ist, Straßenschilder aufzustellen. Es mag also auch am mangelnden Interesse der lokalen Politik liegen. Ganz fundamental schlecht ist die Lage im Bahnhofsbereich. Gloggnitz und Mürzzuschlag sind sogenannte Portalgemeinden des Welterbes Semmering-Eisenbahn. Gloggnitz und Mürzzuschlag stellen jeweils den Beginn und das Ende der Semmeringbahn dar. Wer allerdings am Bahnhof Gloggnitz aus dem Zug aussteigt, wird nicht über das Weltkulturerbe Semmering-Eisenbahn informiert. Dieser generelle Missstand, der auch Payerbach und Mürzzuschlag betrifft, ist wohl auf das mangelnde Interesse der ÖBB zurückzuführen, denn die Bahnhöfe sind doch Räumlichkeiten der Bahn. Gölles berichtet jedoch davon, dass die Stadt Gloggnitz mit den ÖBB über Informationsmaterialien und die Darstellung des Welterbes am Bahnhof Gloggnitz verhandeln möchte.

5. Anhang

5.1. Interviewtranskriptionen

5.1.1. Interview Bruno MALDONER

Maldoner: Die Abteilung VI/3 im Bundeskanzleramt ist die federführende Abteilung für das UNESCO-Welterbe in Österreich (Anmerkung des Verfassers: Nach der Geschäftseinteilung des Bundeskanzleramtes vom 1. Mai 2015 handelt es sich um die Abteilung II/4 des Bundeskanzleramtes, Denkmalschutz und Kunstrückgabeangelegenheiten, bzw. um das Referat II/4/a, Angelegenheiten des materiellen UNESCO-Welterbes, Gutachten auf dem Gebiet des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege, abteilungsspezifische Fachfragen auf dem Gebiet der Architektur, internationale Angelegenheiten des Denkmalschutzes. Die Sektion II, Kunst; und die Sektion VI, Kultur, wurden zur Sektion II, Kunst und Kultur, zusammengelegt.). Nach der UNESCO-Konvention läuft das bei uns zusammen und ich selber bin sozusagen der Ansprechpartner, wo die Informationen zusammenlaufen. Die Abteilung hat das Welterbe als Querschnittsmaterie zu erfassen und zu betreuen, was bedeutet, dass über den Schwerpunkt den die Abteilung sonst noch hat, nämlich den Denkmalschutz, auf hoher Ebene zu betreuen, auch Themenvermittlung bis hin zu Tourismus und Umweltschutz auch hier anzuregen sind, wobei die Kompetenzen von anderen Ministerien bzw. von Gebietskörperschaften nach wie vor voll aufrecht bleiben. Das heißt, unsere Aufgabe ist es in erster Linie zu fördern, zu vermitteln, um Verständnis zu werben, anzuregen und manchmal auch mit finanziellen Mitteln zu unterstützen.

Österreich hat grundsätzlich drei Ebenen von Gebietskörperschaften, das sind der Bund, die Länder und die Gemeinden. Und im Sinne der Kooperation hat jede Ebene ihre eigene Mittelverwaltung. Wir fördern, das hat sich als recht günstig erwiesen, das Finden von paritätischen Vorgangsweisen, sich mit den anderen Ebenen abzusprechen und ein gemeinsames Ziel sowie einen gemeinsamen Plan festzulegen, der dann Stück für Stück von jeder einzelnen Gebietskörperschaft erfüllt wird.

Tourismus. Tourismus hat hier in Österreich immer seinen eigenen Stellenwert, seine eigene Dynamik, Touristiker haben auch eine eigene Psyche. Tourismus ist bei uns auf höchster Ebene im Wirtschaftsministerium angesiedelt, und wir haben mit denen auch schon gemeinsame Projekte gemacht, im Wissen, dass man gemeinsam einfach stärker ist.

I: Welche Maßnahmen wurden und werden ergriffen, um die Pflichten der Welterbe-Konvention zu erfüllen?

Maldoner: Es wurde und wird versucht legislative Maßnahmen zu setzen. Es gibt bis auf den Welterbe-Staatsvertrag mit der UNESCO praktisch kein weiteres Bundesgesetz, das sich mit dem Welterbe beschäftigt. Es findet sich allerdings im Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz wieder, das Welterbe wird außerdem im Landesentwicklungsplan Burgenland, dann im Altstadt-Erhaltungsgesetz Graz, in der Salzburger Stadtverfassung und in diversen Verordnungen wie zum Beispiel im Wiener Flächenwidmungs- und Bebauungsplan genannt, dort wird Welterbe auch erwähnt. Insgesamt muss man allerdings sagen, dass der legislative Prozess ein sehr langsamer ist, und das sollte verbessert werden. In diesem Zusammenhang ist auch auf die Prozesse bzw. Kooperationen mit den Gebietskörperschaften zu verweisen, die vorwiegend informell ablaufen. Da gibt es gemeinsame Sitzungen und Beschlüsse.

I: Bestehen Kooperationen mit dem Unterrichts- bzw. Wissenschaftsministerium, um dem Bildungsauftrag der UNESCO gerecht zu werden?

Maldoner: Es gab derartige Kooperationen. Man muss dazu sagen, das Welterbe-Referat ist erst seit kurzer Zeit im Bundeskanzleramt, davor waren wir im Unterrichtsministerium, da war es relativ unkompliziert mit Schuleinrichtungen, etc. zu reden und wir hatten eine Kooperation, aus der eine Fernsehsendung mit rund 40 Folgen: „Weltkulturerbe und Denkmalschutz – 40 Denkmäler in Österreich“. Davon waren 30 Sendungen zu Denkmälern und 10 Sendungen zum Welterbe. Das ist in Zusammenarbeit mit dem BMUKK bzw. mit dem Ministerium für Unterricht und Frauen

zu Stande gekommen. Die Österreichische UNESCO-Kommission (ÖUK) hat Bildungsabkommen geschlossen und es gibt einige Einzelinitiativen mit Schulen. Wenn jemand Interesse hat, dann versucht man zu kooperieren.

I: Gab es einmal Überlegungen das Thema Welterbe in diversen Lehrplänen bzw. bei Schulbuchverlagen unterzubringen?

Maldoner: Solche Überlegungen, zum Beispiel für Geographie, gab es natürlich, aber da bin ich zu wenig involviert. Und soviel ich weiß, ist das die Initiative einzelner Lehrer, die das Thema Welterbe im Unterricht behandeln und zwar bundesweit. Es gibt beispielsweise im Stiftsgymnasium in Melk ein sogenanntes Wachau-Labor, in dem gibt es Ausstellungen und eine nennt sich zum Beispiel „Meine Welt – Dein Erbe“. Die Ausstellung wurde von Schülern unter professioneller Anleitung erarbeitet, und das ist eine absolut sensationelle Ausstellung. Die Initiative ging dabei vom Stift bzw. von der Schule aus. Das Stift Melk ist ja ein wesentlicher Eckpfeiler des Welterbes Wachau und da gab es mit dem Stift bereits viele gemeinsame Projekte bzw. enge Kooperationen.

I: Der Bildungs- und Vermittlungsauftrag ist in der Welterbe-Konvention niedergeschrieben, und es ist bemerkenswert, dass es diesbezüglich auf Bundesebene so wenige Initiativen gibt. Damit meine ich, dass das Welterbe keinen breiten Eingang in das Schulwesen gefunden hat und in der Öffentlichkeit nicht besonders stark verankert ist.

Maldoner: Es scheint leider so zu sein, dass der Prozess, das Welterbe den Menschen näher zu bringen, ein sehr, sehr langsamer ist, bis etwas osmotisch durchsickert, und es scheint der Schulbetrieb extrem konservativ zu sein. In manchen Schulen gab es auch Zeichenwettbewerbe, aber all das sind Initiativen einzelner Lehrer.

In Hallstatt, da liegt die HTL im Welterbe-Gebiet, dort werden einzelne Aspekte aufgegriffen, da gibt es auch einen Restaurierungsschulzweig und dort kann Welterbe

praktisch erlebt werden und man setzt sich mit dem Welterbe auseinander. In Ebensee gibt es ebenfalls eine Schule, die setzt sich ebenfalls mit dem Welterbe auseinander. Aber in die Lehrpläne findet das nur sehr schwer Eingang, da es eine sehr abgeschottete Gesellschaft zu sein scheint.

I: Wie könnte man besser darauf Einfluss nehmen?

Maldoner: Das ist ganz schwierig. Wir haben im Falle von Hallstatt damals mit dem stellvertretenden Sektionschef, der inzwischen Sektionschef ist, gesprochen, das ist die Sektion 2, ich habe ihm das damals ans Herz gelegt und er hat das auch mitgenommen. Ob das allerdings je in Lehr- bzw. Lernmaterialien eingesickert ist, ist mir nicht bekannt.

Es stellt sich auch die Frage nach den Autoren der Lehrbücher. Das erscheint mir ein wenig wie eine Blackbox. Auf die müsste man Einfluss nehmen. Das Problem ist, dass wir diesbezüglich keinen wirklichen Zugang dazu haben, obwohl unsere Abteilungsleiterin über viele Jahre hinweg drüben in der Rechtsabteilung war. Später war sie Landesschulratsdirektorin in der Steiermark, dennoch scheint dieser Bereich eher eine geschlossene Zone zu sein.

Die Autoren der Schulbücher, also die Fachleute, die müssten sich für das Thema Welterbe interessieren. Das betrifft eben nicht nur die Schulbücher, sondern auch die Atlanten. Da könnten Themen wie Denkmalschutz, Naturschutz, Nationalparks und eben Welterbe berücksichtigt werden. Dennoch, der ganze Prozess ist extrem träge. Deshalb war es immer mein Anliegen, anlässlich der Feier zum 20-jährigen Bestehen des Welterbes in Österreich, dieses Thema ins Parlament zu tragen. Es wurden damals alle Abgeordneten eingeladen und die Kultursprecher der Parteien im Nationalrat wurden zweimal eingeladen, dennoch wäre die Anwesenheit der Abgeordneten erweiterungsfähig gewesen. Die Parlamentarier haben nicht viel Platz in Anspruch genommen. Ich habe nur einen Parlamentarier bewusst aktiv gesehen und der stammte aus einer sehr kleinen Fraktion. Es war jemand vom Bundesministerium da und die Parlamentspräsidenten und aus den Bundesländern waren aus den Gemeinden Vertreter angereist, jedoch war die oberste Ebene ziemlich schwach vertreten. Daran

kann man erkennen, dass das politische Interesse auf der oberen Ebene relativ gering ist.

I: Es ist schon erstaunlich, denn mit der Ratifizierung der Welterbe-Konvention hat sich die Republik und damit ihre höchsten Repräsentanten dazu verpflichtet, sich um das Welterbe zu kümmern.

Maldoner: Aber wenn Sie überlegen, wie lange hat es gedauert, bis die Menschenrechte durchgesickert sind. Diese Prozesse sind einfach wahnsinnig langsam.

Immerhin hat sich die Zusammenarbeit mit den Universitäten sehr positiv entwickelt. Wir arbeiten mit der Universität Wien, mit der Universität Salzburg, mit der Universität für Bodenkultur, mit der Donau-Universität Krems, mit diversen ausländischen Universitäten zusammen. Für ein Projekt haben wir mit der Tschechischen Akademie der Wissenschaften zusammengearbeitet. Auf universitärer Ebene entwickelt sich die Zusammenarbeit sehr, sehr positiv. Der Zugang erfolgt an den Universitäten über den jeweiligen Professor. Wenn ich den anspreche bzw. wenn er darauf anspricht, dann ist die Universität drinnen. Der Zugang über den Professor ist wichtig, denn im Gefolge kommen dann möglicherweise andere Abteilungen hinzu. Da bin ich dann im Universitätssystem drinnen. Hingegen ist das Mittelschulsystem etwas ganz anderes und das Volksschulsystem noch mehr.

I: Inwiefern haben Sie mit UNESCO-Lehrstühlen zu tun?

Maldoner: Primär hängen die an der UNESCO-Kommission. Aber zum Beispiel mit Luger in Salzburg, der setzt sich mit interkultureller Kommunikation und Tourismus auseinander, mit dem arbeiten wir sehr gut zusammen. Das hat sich in den letzten Jahren insgesamt sehr positiv entwickelt. Da gibt es auch schon eine ganze Reihe an Diplomarbeiten, die sich mit dem Thema auseinandersetzen.

I: Wie versucht man die Akteure vor Ort zu unterstützen?

Maldoner: Die Unterstützung erfolgt ideell als auch materiell, als auch beratend – in jeder Hinsicht sozusagen. Wir haben gemeinsam das Internationale Forum Payerbach ins Leben gerufen und dabei entstand auch die Kooperation mit der Donau-Universität. Dann ist es so, dass auch finanziell unterstützt wird und zwar vor Ort, beispielsweise das Freischneiden der Bahntrasse, das wird von uns unterstützt und vom Bürgermeister vom Semmering administriert. Es geht dabei um zwei Blickrichtungen. Zum Beispiel der 20-Schilling-Blick, da geht es um den Blick auf die Bahn, aber es geht auch um den Blick von der Bahn in die Landschaft. Diese Aspekte haben in den Managementplan Eingang gefunden und waren für die Abgrenzung des Welterbes von Bedeutung. Wir haben auch den Managementplan mitfinanziert.

An der rechtlichen Grundlage tüfteln noch unsere Juristen, wie das aussehen könnte, weil, und da sind wir bei den Grenzen, die uns die österreichische Bundesverfassung setzt, die Ebenen der Gebietskörperschaften nach dem föderalen System zu handhaben sind. Es fehlt ein wenig der rechtliche Rahmen, eine Rahmengesetzgebung. Der Bund kann nicht auf ein Land zugreifen, außer in seiner eigenen Kompetenz. Bundeskompetenz ist beispielsweise der Denkmalschutz, das Luftfahrtwesen. Damals, als die Welterbe-Konvention unterschrieben wurde, hat sich niemand darüber Gedanken gemacht, vielmehr stand im Vordergrund, weil es andere Länder auch getan hatten, der Konvention beizutreten. Die Schnittpunkte zwischen Bundes- und Länderkompetenzen und deren Auswirkungen waren damals nebensächlich. Da hat sich niemand Gedanken darüber gemacht. Zwischenzeitlich ist die Welterbe-Konvention die erfolgreichste Konvention der UNESCO. Da gibt es momentan über 190 Signatarstaaten, bei knapp über 200 UNESCO-Mitgliedstaaten. Das ist durchaus ein großer Erfolg.

I: Sie haben sicherlich auch mit der Österreichischen Welterbestätten-Konferenz zu tun.

Maldoner: Ja, da bin ich beratend dabei und auch mit dem Rechenschaftsbericht. Da wird besprochen, welche Fortschritte erreicht wurden und welche Probleme aufgetaucht sind.

I: Haben Sie eine koordinierende Funktion für die österreichischen Welterbestätten?

Maldoner: Ja, die ist fachlicher Art, denn administrativ ist jeder sich selbst überlassen. Gedankenaustausch, Beratung, Koordination machen wir gemeinsam mit der österreichischen UNESCO-Kommission. Jede Welterbestätte hat ihre eigene Organisation, das muss so sein. Es gibt bis heute keinen Vertrag zwischen der Republik Österreich und den einzelnen Welterbestätten.

I: Gibt es in anderen Staaten Verträge zwischen Gebietskörperschaften und Welterbestätten?

Maldoner: Beispielsweise Ungarn ist ein Zentralstaat, da ordnet die Zentralmacht alles an. Da gibt es ein Gesetz und bis zu einem gewissen Zeitpunkt sind bestimmte Dinge zu erledigen. Deutschland ist ein föderaler Staat, hat sechzehn Bundesländer und dort gibt es eine Kulturministerkonferenz. Die ist eben für Kultur, u.a. für das Welterbe, zuständig. In Österreich gibt es neben dem reinen Welterbe, das fachlich bei mir angesiedelt ist, die Konferenz der Landeskulturreferenten, sowohl auf Beamtenebene als auch auf politischer Ebene. Dort wird natürlich immer wieder das Welterbe als Thema behandelt, aber das ist immer auf einer sehr herab gehobenen Ebene. Und ich glaube auch da ist es so, dass sich hier zunehmend eine Sensibilisierung entwickelt.

Ich habe angeregt, dass in den Portalzonen der Eintritt in das Welterbegebiet bewusst gemacht werden muss.

I: Auch in den Portalbahnhöfen gibt es relativ wenig, das auf das Welterbe Semmeringbahn hinweist. Zwar gibt es in den Bahnhöfen, Gloggnitz, Semmering und

Mürzzuschlag Granitsteine, die auf das Welterbe hinweisen, aber diese kleinen Tafeln können sehr leicht übersehen werden. Man sieht sie nur, wenn man nach ihnen sucht.

Maldoner: Man muss sagen, dass unsere alten Welterbestätten, das sind jene, die zwischen 1996 und 2001 eingetragen wurden, die haben das Prädikat bekommen und haben aber gar nicht gewusst, was das eigentlich ist. Bei der letzten Welterbestätte 2011 in den Alpen, gemeinsam mit anderen Ländern, da ist das Management bewusst mit der Einreichung mitgeplant worden. Es gibt in Österreich noch einige alte Welterbestätten, die bis heute keinen Managementplan haben. Es gibt zwei Stätten, da wird daran gearbeitet. Also es wird doch langsam besser. Zukünftig sollen sowohl das Management als auch der Bildungs- und Vermittlungsauftrag bereits mit der Einreichung mitgeplant werden. Da geht es konkret um den Donau-Limes zwischen etwa Regensburg und Carnuntum. Da orientieren wir uns an einem britischen Modell, denn in Großbritannien sind bereits zwei Limesabschnitte eingetragen. Dort wird das Interpretation-Framework genannt und da wird die Sache sehr differenziert durchgedacht. Österreich macht diesen Donau-Limes eben gemeinsam mit Bayern, und wir versuchen das auf ganz neue Beine zu stellen. Aber wie gesagt, die Defizite der vergangenen Jahre sind wahnsinnig schwer aufzuholen.

I: Wie versucht man solche Defizite aufzuholen?

Maldoner: Wir versuchen nun einmal für jede Welterbestätte einen Managementplan zu erstellen. Außerdem stehen wir in einem ständigen Austausch vor allem mit unseren Nachbarländern und das wirkt sehr fruchtbar.

I: Gibt es vom Bund für das Aufholen von Defiziten finanzielle Förderungen?

Maldoner: Naja, es gibt halt das Kulturbudget. Es gibt ein Detailbudget Denkmalschutz und aus diesem Detailbudget Denkmalschutz wird diese Arbeit hier bestritten. Natürlich

gibt es auch noch den Tourismus, aber diese Angelegenheit gehört wieder zum Wirtschaftsministerium und dann gibt es noch das Landwirtschaftsministerium. Aber dort ist der Titel Welterbe nicht der große Schlüssel. Also ich kenne eine Sektionschefin im Wirtschaftsministerium, die uns unterstützt und das Welterbe schon mitträgt, aber es ist relativ hart, Mittel zu lukrieren.

I: Kann man sagen, die finanzielle Notlage in Bezug auf das Welterbe ist auch auf die unterschiedliche Kompetenzzugehörigkeit zurückzuführen?

Maldoner: Es ist ganz simpel. Wer denkt, wenn er Welterbe hört, an Wasserecht. Selten jemand. Wo stoßen wir zum Beispiel auf Wasserecht? Beispielsweise entlang der Donau, wenn es um den Hochwasserschutz geht, der seit etwa 2002 gebaut wird. Oder Wildbach- und Lawinenverbauung. Dieses Thema war unlängst in Hallstatt aktuell. Da gab es im Jahr 2013 Hochwasser bzw. Murenabgänge und jetzt muss dort oberhalb von Hallstatt ein großer Rechen in eine Schlucht gebaut werden. Wie erhält man Zugang zu dieser Stelle? Der erste Zugang war, dass man mitten durch das archäologische Feld fährt. Gott sei Dank hat man sich dann doch noch darauf geeinigt, dass eine Seilbahn zur Erschließung errichtet wird, um das archäologische Feld, das ohnehin erst teilweise erforscht und bekannt ist, zu bewahren und zu schützen. Das war ein Lernprozess für viele Menschen, dass auf das Welterbe Rücksicht genommen werden muss.

Dass die Bauordnung auf das Welterbe Rücksicht nehmen sollte, ist noch nicht weit verbreitet. Noch ist in keiner österreichischen Bauordnung das Welterbe verankert. Das alles ist ein sehr langsamer Prozess. Und auch die Defizite kommen erst durch die Arbeit mit dem Welterbe ans Tageslicht. Bis dahin glaubte man, das Welterbe sei eine reine Kultursache. Aber was tatsächlich alles mit dem Welterbe zusammenhängt, das wird erst in der Arbeit damit klar. Das Skirennen in Schönbrunn ist beispielsweise eine Frage des Welterbes. In der Zeitung kann man lesen, dass es in Schönbrunn ein Skirennen geben soll, aber, dass man sich hier in einer Welterbestätte bewegt, das ist den wenigsten bewusst. Das ist auch der Fehler in Österreich. Weite Kreise denken, dass man vom Welterbe parasitär gewinnen kann. Investieren will man möglichst nichts, aber man will absahnen, vom Rang und von der Marke UNESCO-Welterbe. Die

Verpflichtungen, die in der Welterbe-Konvention klar ausgedrückt werden, die liest kaum jemand.

Welterbe ist auf Langfristigkeit und Nachhaltigkeit ausgelegt. Das ist ein anderes Denken und grobe Eingriffe sollten vermieden werden. Aber das findet bislang sehr wenig Verständnis.

I: Wie sehen Sie persönlich die Zukunft des Weltkulturerbes Semmeringbahn?

Maldoner: Ich sehe das durchwegs positiv. Was wir brauchen, ist, wir müssen vorausschauen, und ich muss ein Konzept haben. Wenn es einmal den Tunnel gibt, dann wird sich das Semmering-Gebiet verändern, und es wird sich meiner Meinung nach im positiven Sinn verändern können, weil, wenn alle zehn Minuten ein Zug über die alte Bergstrecke donnert, dann ist das auch eine gewisse Belastung vor allem für die Anrainer. Wenn bei Bestehen des Basistunnels weniger Güterzüge über die Bergstrecke fahren, dann wird das sicher mehr Lebensqualität für die Menschen bedeuten. Dennoch braucht man schon heute Konzepte für diese Zukunft. Die Entwicklung von übermorgen muss bereits heute einsetzen.

I: Sie sind also kein Pessimist, der sagt, wenn einmal der Basistunnel in Betrieb geht, dann wird die alte Bergstrecke stillgelegt.

Maldoner: Darauf deutet rein gar nichts hin und zwar aus verschiedenen Gründen: Aus strategischen Gründen, aus verkehrstechnischen Gründen, weil die Bergstrecke immer als Ausweichstrecke verwendet werden wird müssen. Strategisch bedeutet, was ist, wenn im Tunnel etwas Unvorhergesehenes passiert und dieser nicht befahrbar ist? Dann ist auch die Wartung zu nennen. Pro Woche muss eine Röhre für Wartungsarbeiten gesperrt werden. Diese beiden Tunnelröhren sind hoch sensibel. Man muss sich bereits jetzt ein Betriebskonzept für alle möglichen Szenarien überlegen. Das bedarf der Wortmeldung all jener Gruppen, die davon betroffen sind. Das reicht von den

Gemeinden, über die Bezirke, den Tourismus bis hin zum Bundesheer. Der Semmering ist eine sehr wichtige Transitroute für sämtliche Güter. Aus diesen Gründen wird man die Bergstrecke sicherlich niemals schließen können. Was heutzutage viel zu wenig zur Sprache kommt ist, dass die Bergstrecke der derzeitigen Belastung nicht gewachsen ist. Seit 1854 haben sowohl die Geschwindigkeiten als auch die Tonnagen zugenommen. Zahlreiche Viadukte mussten verstärkt und gestützt werden. Wenn die Entwicklung im System Eisenbahn in dieser Richtung weitergeht, dann würde die Semmeringbahn über kurz oder lang in Grund und Boden gefahren werden.

I: Ich habe mich im Rahmen meiner Recherche natürlich auch mit dem Thema Semmering-Basistunnel und Semmering-Bergstrecke auseinandergesetzt und bin für mich zu dem Schluss gekommen, dass die alte Bergstrecke einer so großen Belastung ausgesetzt ist, dass diese langfristig zur nachhaltigen Schädigung derselben führt.

Maldoner: Genau diese Frage habe ich einem Verkehrsprofessor an der TU in Wien gestellt. Er war der Meinung, die Semmeringbahn sei eine Fehlplanung gewesen. Ich bin der Meinung, dass die Semmeringbahn ein Prototyp ist. Die Kurvenradien von rund 170 Meter sind sehr eng, heute haben wir Kurvenradien von etwa 300 Meter. Aber damals waren die Lokomotiven und Waggonen kleiner und leichter. Aber grundsätzlich ist das System Eisenbahn sehr dynamisch. Wir haben heute eine Einheitslokomotive, den Taurus. Früher gab es eben Gebirgslokomotiven, das waren kleine, kurze Lokomotiven. Dass der Taurus aber ein Schienenmörder ist, weil er so lange ist, weil er so stark ist und unglaubliche Kräfte entwickelt und weil er so schwer ist, das sagt ja keiner dazu. Auf einer Neubaustrecke geht der Taurus durchaus sehr gut. Am Semmering müssen in vielen Bereichen alle drei Jahre die Schienen gewechselt werden. Wir haben auf der einen Seite ein System Eisenbahn 2020 das auf hohe Geschwindigkeiten und hohe Gewichte ausgelegt ist und dann gibt es den Regionalverkehr. Im Regionalverkehr braucht man weder eine hohe Geschwindigkeit noch hohe Gewichte.

Die Bestandsstrecke über den Semmering kann wohl nur dann erhalten bleiben, wenn der Tunnel gebaut wird. Der Tunnel wird die Bergstrecke entlasten und erst damit eine Erhaltung sichern.

Die andere Alternative ist die, was manche Bürgerinitiativen so leichtfertig vor sich hinsagen, dass die Hauptlast des Verkehrs über Ungarn geführt werden soll. Als vor kurzem der Brückeneinsturz in Frohnleiten war, da hat man gesehen, wie blitzartig schnell sich das System umorientieren kann. Lokal hat man Fahrgäste in Busse verladen, Güter hat man in Sankt Michael auf Fernlastwagen verladen und der Rest ist großflächig über Ungarn ausgewichen. Und jetzt frage ich sie, was bedeutet das für die Mur- und Mürz-Furche, wenn dort keine Eisenbahn mehr durchgeht. Das ist meines Erachtens der Tod der Mur- und Mürz-Furche. Aber man muss auf der anderen Seite auch das Schwarza-Tal sehen, was bleibt dann davon übrig?

Da sind wir wieder bei der Querschnittsmaterie. Es muss der Regionalplaner, es muss der Touristiker, es muss der Lokalpolitiker, es muss der Verkehrstechniker, die müssen alle miteinander reden. Was der Tod des Ganzen ist, wenn jeder nur in seinem Sektor, in seinem Bereich, denkt. Meines Erachtens ist die Eisenbahn, im Sinne eines Impulsgebers, unverzichtbar. Das System Eisenbahn ist dort weder durch das System Straßenverkehr noch durch etwas Anderes zu ersetzen.

Die Abnutzung der Schienen führt zu sehr hohen Erhaltungskosten der Bergstrecke, die den ÖBB einfach umgehängt werden. Und so weit ich das nachvollziehen konnte, die Weltkulturerbestätte Semmering-Eisenbahn ist ohne den ÖBB entstanden. Die ÖBB waren in den Nominierungsprozess nicht eingebunden.

I: Es entsteht zumindest der Eindruck, dass die ÖBB mit dem Weltkulturerbe Semmering-Eisenbahn nicht besonders glücklich sind.

Maldoner: Der Vermittlungsprozess muss einsetzen. Man muss sich nur einmal ansehen, wie die Rhätische Bahn mit dem Weltkulturerbe umgeht. Die geht viel offensiver damit um. Aber man muss leider sagen, es dauert, es dauert. Irgendwann werden sie vielleicht auch begreifen, dass sie eine Welterbe-Bahn sind.

I: Am Bahnhof Mürzzuschlag wurde von den ÖBB eine Infobox zum Thema Semmering-Basistunnel neu installiert. Erstaunlich ist schon, dass es für das

Weltkulturerbe Semmering-Eisenbahn keine vergleichbare Einrichtung gibt, zumindest in den Portalbahnhöfen Mürzzuschlag und Gloggnitz, um den Eingang in die Welterbe-Region zu visualisieren.

Maldoner: Eines muss aber positiv erwähnt werden und da muss ich die ÖBB in Schutz nehmen. Als im Jahr 2009 das Basistunnel-Projekt neu spruchreif wurde, wurde ich gebeten, mit der internationalen Gemeinschaft Kontakt aufzunehmen, um das neue Projekt bewerten zu lassen. Das habe ich dann organisiert, und ich habe auch eine Kostenteilung vorgeschlagen. Da wurde ein Schweizer Experte eingeladen und es wurden auch die Tunnelgegner angehört. Man hat viele Meinungen angehört und auf dieser Basis wurde dann ein Bericht angefertigt. Da muss ich sagen, da waren die ÖBB sehr fortschrittlich, allerdings ist das vom jeweiligen Projektleiter abhängig.

Im Zuge dieser Advisory Mission, so nennt man das in der Fachsprache, hat man auch die jeweiligen Vorstände von Betrieb und Infrastruktur/Bau besucht und die waren hervorragend. Das sind exzellente Techniker und mit dem System Eisenbahn sehr vertraut. Da sind die ÖBB hervorragend, aber innerhalb der ÖBB, die ÖBB sind ja riesig, da funktioniert nicht alles so, wie es sein sollte. Da gibt es eben auch Intrigen und da bekämpfen sich manche. Ich bin da ganz bei Ihnen. Das Welterbe bietet eine gigantische Chance sich da weltweit zu positionieren. Die Projektleitung setzt sich durchaus mit dem Thema Welterbe auseinander, aber die ÖBB insgesamt, da kommt gar nichts.

I: In der Region gibt es ja durchaus gute Ansätze. Es gibt das Südbahn-Museum, das sehr ansprechend eingerichtet ist und es gibt die Bahnwanderwege. Ich selbst habe den niederösterreichischen Bahnwanderweg ausprobiert und war davon sehr angenehm überrascht. Der Weg ist gut beschildert und an der Informationsstelle am Bahnhof Semmering erhält man ausreichend viel Informationsmaterial dazu (Übersichtskarte bzw. Orientierungskarte), so dass keine eigene Wanderkarte notwendig ist. In dieser Informationsstelle sind sehr viele verschiedene Exponate zu sehen, jedoch kann man über das Welterbe an sich bzw. über die UNESCO wenig bis gar nichts erfahren. Einzig ein Faksimile der Ernennungsurkunde der Semmeringbahn zum Weltkulturerbe ist ausgestellt.

Maldoner: Da sprechen sie am besten mit dem Bürgermeister Schröttner, dem werden Sie diesbezüglich auf die Zehen treten, denn der ist ganz stolz auf seine Ausstellung. Allerdings wird diese ausschließlich von Freiwilligen betreut. Schröttner versucht halt mit den ihm zur Verfügung stehenden Mitteln das Beste daraus zu machen. Da sind wir wieder auf der Gemeindeebene. Beim Land Niederösterreich stößt dieses Thema auf großes Interesse, und man müsste einmal jemanden vom Museumsmanagement Niederösterreich hinzuziehen.

Es gibt da eben drei Richtungen. Das eine ist die Professionalität. Da muss man allerdings auch darauf achten, dass dieses ehrenamtliche Engagement nicht von der Professionalität erstickt wird. Das ist eine ganz heikle Gratwanderung. Das nächste ist das Thema Geld. Einerseits, wie ist das Design bzw. die Präsentation und andererseits, wie wird diese Präsentation laufend betreut und konserviert. Aber wenn man jemanden hinzuzieht, der dem Schröttner etwas sagen will, da muss man schon sehr, sehr sensibel vorgehen. Und das nächste in dieser Richtung ist das Ghega-Museum mit dem Herrn Zwickl. Der ist natürlich auch sehr motiviert und engagiert. Ich möchte ihn natürlich unterstützen, aber man muss auch versuchen, ihn vorsichtig anzuleiten. Es braucht ihm internationalen Kontext Professionalität. Die Professionalität fehlt im Moment noch.

5.1.2. Interview Günter DINHOBL

I: Weshalb sucht ein Besucher der ÖBB-Homepage vergeblich nach dem Weltkulturerbe Semmering-Eisenbahn?

Dinhobl: Ich kann eine Vermutung geben. Was aus meiner Sicht ein gewichtiger Grund ist, dass die Semmeringbahn eine ingenieurtechnische Meisterleistung war und heute noch ist. Diese Bahn heute im Vollbahnbetrieb zu erhalten und zu betreiben, damit sind die ÖBB ausreichend beschäftigt. Außerdem ist die Bahn ein Mobilitätsdienstleister für Güter- und Personenverkehr, von Wien nach Graz, von Wien nach Villach bzw. international, von Warschau nach Venedig, wie auch immer die Verkehre sind, die über den Semmering laufen. Das sind jene Aufgaben, die der Staat den ÖBB durch das Bundesbahngesetz aufgetragen hat. Im Gegensatz dazu, ich kenne mich dazu auf der juristischen Seite nicht so gut aus, gibt es in der Schweiz, bei der Schweizerischen Bundesbahn bzw. bei der Rhätischen Bahn, zumindest hat man mir das so erzählt, so etwas wie einen Kulturauftrag. Damit wird zum Beispiel das ganze Thema Denkmalschutz abgehandelt.

Allerdings. Da war ich eingebunden, bei der Nominierung der Rhätischen Bahn als Welterbestätte, im Vorfeld für den internationalen Vergleich, und was bei mir da hängengeblieben ist, und das ist genau der große Unterschied zum Welterbe Semmeringbahn: Beim Personenverkehr auf der gesamten Rhätischen Bahn, auf dem gesamten Streckennetz, der Anteil des Tourismus liegt bei 80 Prozent. Wobei nicht nur jene gezählt werden, die mit dem Glacier-Express fahren, sondern auch das Personal, wo jemand vielleicht im Engadin in dem einen Ort wohnt und in dem anderen Ort in einem Hotel arbeitet – also die Pendler. Und was ist in diesem Zusammenhang am Semmering? Es ist ein ganz ein anderer Verkehr, da gibt es eine ganz andere Ausrichtung. Und da habe ich auch des Öfteren gehört, und es wird jetzt Gott sei Dank weniger, die ÖBB sollten so etwas Touristisches aufziehen wie den Glacier-Express bei der Rhätischen Bahn. Aber der Glacier-Express besteht seit den 1930er Jahren und beschäftigt die Leute einen ganzen Tag. Das ist natürlich etwas ganz anders.

I: Aber bei der Rhätischen Bahn handelt es sich um eine ganz andere Strecke. Am Semmering ist man in einer Stunde drüber.

Dinhobl: Und da muss man schon langsam fahren.

I: Gibt es dazu am Semmering überhaupt ausreichende Kapazitäten?

Dinhobl: Wenn man es mit den Regelzügen macht, ja. Bei Nicht-Regelzügen wird es enger, da wird es wohl nur am Wochenende gehen, wenn es weniger Güterverkehr gibt. Den touristischen Verkehr, den Normalbetrieb und die Instandhaltungsarbeiten miteinander zu vereinbaren, ist nur sehr schwierig zu bewerkstelligen. Ich weiß das von Leuten vor Ort, die sich mit Baustellen auf der Strecke beschäftigen. Baustellen einzutakten ist eine Jahresaufgabe, da gibt es eine sehr, sehr lange Vorlaufzeit, und es ist schwierig, überhaupt den Betrieb aufrechtzuerhalten. Es ist zeitlich alles so knapp, dass meist Fertigteile verwendet werden müssen, weil es der Betrieb nicht erlaubt, vor Ort etwas Handwerkliches zu machen. Die Gleise können nicht so lange gesperrt werden. Und teilweise ist es in einzelnen Abschnitten so, dass vom Verschleiß her und von dem was drüberrollt, in einzelnen Bögen alle zwei Jahre die Schienen gewechselt werden müssen, weil sie verschlissen sind. Das ist ein großer Erhaltungsaufwand.

I: Auf der bestehenden Bergstrecke über den Semmering gibt es eine massive Abnutzung, sowohl am Rollmaterial als auch auf dem Gleiskörper bzw. es ist eine enorme Belastung für die Bauwerke (Bogenwiderstand, Steigungswiderstand, etc.). Lässt sich das mit dem Welterbe-Gedanken, Stichwort Erhaltung in Bestand und Wertigkeit, vereinbaren bzw. ist der Vollbetrieb eine Gefahr für den Bestand der Semmeringbahn?

Dinhobl: Es ist eine enorme Belastung, aber es ist gleichzeitig die Garantie, dass die Anlage permanent gewartet wird. Auf der anderen Seite, umgekehrt müsste man fragen,

ob es nicht eine enorme Belastung ist, wenn über eine Million Touristen durch das Schloss Schönbrunn durchgehen? Früher ist auch nur der Kaiser durchgegangen. So wie es original war, dürfte nur eine beschränkte Anzahl an Menschen durchgehen, aber letztendlich ist der Tourismus ein Wirtschaftsmotor. Und das führt eben dazu, dass einiges doch erlaubt wird, was der Denkmalschutz nicht goutiert. Die Touristen bringen zum Beispiel bei den Sammlungsräumen viel Feuchtigkeit rein und wenn die Touristen über die historischen Böden spazieren, dann wird das für diese auch nicht gut sein.

I: Wie stehen Sie bzw. die ÖBB zum Basistunnel? Manche sind der Meinung, dass der Tunnel notwendig sei, um die überbeanspruchte Bergstrecke zu entlasten, weil auch die Viadukte unter den Zügen und den Gewichten leiden. Andere sind der Meinung, der Tunnel werde den Tod der Bergstrecke herbeiführen, weil die nichtbefahrene Strecke dem Verfall preisgegeben würde.

Dinhobl: Um das Jahr 2010 bin ich über eine Sache gestolpert. Auf der einen Seite ein Buch aus den 1990er Jahren, Das Semmering-Basistunnel-Schwarz auf Weiß-Buch. Damals wurde kritisiert, beim damaligen Tunnelprojekt, das sich vom Semmering-Basistunnel-Projekt neu unterscheidet – damals eine Tunnelröhre mit zwei Gleisen, heute zwei Tunnelröhren mit jeweils einem Gleis, sowie eine andere Trassierung. Da gab es eine Hochrechnung für den damaligen Basistunnel, dass im Jahr 2010 laut Prognose, auch vor dem Hintergrund der sogenannten Ost-Öffnung (Eiserner Vorhang), 10 Millionen Tonnen an Güterverkehr, damals etwa 5 Millionen Tonnen, über den Semmering befördert würden. Damals wurde diese Annahme als viel zu hoch kritisiert. Es war 2008 oder 2009 als ich das Buch wieder in meine Finger bekommen habe und da dachte ich mir, es sei Zeit die Prognose mit den Tatsachen zu vergleichen. Also wo stehen wir jetzt, etwa 2009. Damals habe ich bereits das Internet fleißig genutzt, da gibt es vom Schweizer Bundesamt für Verkehr oder Statistik Statistiken über den alpenquerenden Güterverkehr, für den gesamten Alpenbogen, sowohl Straße als auch Schiene. Das aktuellste Jahr der Statistik, die bis in die 1980er Jahre zurückreicht, war 2009. Worüber ich selbst erstaunt war, war, dass bereits 2008 die 10 Millionen Tonnen Güterverkehr auf der Schiene über den Semmering erreicht waren. Das war ein erstaunliches Ergebnis. Die also viel zu positiv kritisierte Prognose ist nicht erst 2010,

sondern bereits 2008 wahr geworden. Und noch etwas hat diese Statistik angezeigt. Die am höchsten belastete Strecke in den Alpen ist die Gotthard-Bahn mit 15 Millionen Tonnen Güterverkehr, damals noch ohne Basistunnel, und an zweiter Stelle, und das hat immer wieder gewechselt, mehr oder weniger gleich, mit dem Brenner. In der öffentlichen Wahrnehmung kommt das nicht zu Tage. Dass der Brenner eine Verkehrshölle ist, das ist allgemein bekannt. Aber dass am Semmering, aus eisenbahntechnischer Sicht bei wesentlich schwierigeren Bedingungen, am Brenner gibt es eine wesentlich günstigere Trassierung (wesentlich größere Kurvenradien, die etwa bei 300 Meter liegen, am Semmering bei bis zu 150 Meter), dass die von der Tonnage gleichauf sind, finde ich sehr beachtlich. Die nächste Strecke war dann die Tauernbahn mit 6 oder 7 Millionen Tonnen im Güterverkehr. Also ein wesentlicher Abstand zu Brenner und Semmering. In dieser Statistik gibt es eben auch Daten zum Güterverkehr über die Straße und ist die Steigerung über den Semmering parallel mit der Inbetriebnahme der S6-Tunnel erkennbar.

Und dann noch etwas anderes. Wenn man sich die Tonnage über die Südachse ansieht, die von Wien in den Süden läuft, also über den Wechsel und den Semmering. Wenn ich da Schiene und Straße der beiden zusammenzähle bin ich bei 26 oder 27 Millionen Tonnen, um 2010. Und wenn man das nun auf einer qualitativen Ebene betrachtet und wie die Politiker das immer fordern, den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, dann laufen derzeit etwa 10 Millionen Tonnen über die alte Bergstrecke und der Rest über die Straße, vor allem über den Wechsel. Und durch die Tunnelbauten auf der S6 wurde natürlich mehr Verkehr angezogen. Wenn ich nun mehr Güterverkehr auf die Bahn bringen möchte, und ich nehme die positivste Annahme, dass die alte Bergstrecke 15 Millionen Tonnen aufnehmen kann, so wie die Gotthardbahn, dann fehlen zukünftig mit Sicherheit die Kapazitäten auf der alten Bergstrecke, die einfach nicht mehr aufnehmen kann.

Aus Gründen der Kapazität bin ich sehr zuversichtlich, dass die Bergstrecke erhalten bleiben wird.

I: Es gibt auch Meinungen, dass die Bergstrecke schon allein deswegen erhalten bleiben muss, weil dies bei Wartungsarbeiten im Tunnel erforderlich sein wird. Außerdem ist auf den Regionalverkehr über den Semmering Rücksicht zu nehmen.

Dinhobl: Ja. Allerdings muss der Regionalverkehr von den Bundesländern bestellt werden. Wenn die das nicht machen, dann fährt kein Zug. Wenn der Verkehr ausgeschrieben wird, und das müssen die Länder machen, und es fährt jemand, dann wird es funktionieren. Jedoch funktioniert das heute nicht so richtig. Bundesland A schreibt aus und fährt bis zur Grenze, während Bundesland B nicht ausschreibt. Dann gibt es einen Regionalverkehr bis zum Semmering und nicht weiter.

Und das zweite Argument als Ausweichstrecke. Ich habe nun zwei Tunnelröhren und kann nicht wechseln. Was ich auf der einen Seite hineinschicke, kommt auch auf der anderen Seite heraus. Nur zu Fuß sind Wechsel möglich. Gleisverbindungen im Tunnel, da gab es Tunnelunglücke um das Jahr 2000 herum, das ist nicht Stand der Dinge. Da gab es zahlreiche Verbesserungen im Bereich der Tunnelsicherheit. Im Gotthard-Tunnel mit einer Länge von 60km gibt es auch zwei eingleisige Röhren, allerdings gibt es dort alle 20km eine Verbindung. Wenn da irgendetwas gemacht werden muss, sei es vom Oberbau oder von der Tunnelinspektion, seien es Drainagespülungen oder was auch immer, Signaltechnik, Fahrleitung, was auch immer, da hat man dann in einem Wartungsfall über 20km eine Gleissperre. Was das betriebstechnisch heißt, kann man sich vorstellen. Auf der alten Bergstrecke, wo es etwa alle 5km eine Überleitung, also eine Gleisverbindung, gibt, da ist das etwas vollkommen Anderes. Und im Betriebskonzept des Semmering-Basistunnels ist die alte Bergstrecke als Ersatzanlage für die Wartungsfenster des Tunnels vorgesehen.

I: Dann gibt es noch das Argument des Denkmalschutzes, deshalb könne der Bergstrecke nichts passieren.

Dinhobl: So viel ich weiß, steht die Bahnanlage unter Denkmalschutz, aber nicht die Betriebsführung. Es ist schwer sich vorzustellen, dass unter dem Argument des Denkmalschutzes der Betrieb aufrechterhalten werden muss. Allerdings lebt die Anlage von der Eisenbahn.

I: Im Bahnhof Mürzzuschlag gibt es eine Infobox zum Semmering-Basistunnel neu. Weshalb gibt es nicht Ähnliches in den Portalbahnhöfen zum Weltkulturerbe Semmeringbahn?

Dinhobl: Erläuterungen zum Weltkulturerbe Semmeringbahn gibt es auf alle Fälle, allerdings weniger von den ÖBB. Vielmehr gibt es den Verein Freunde der Semmeringbahn, die ÖBB sind in diesem Verein Mitglied, da sind auch die an der Bahn befindlichen Gemeinden dabei und die betreiben am Bahnhof Semmering die Informationsstelle Welterbe Semmeringbahn. Da kann jeder reingehen, wobei auch die Lage gut gewählt ist, denn ein Hauptaufhänger ist ja der Bahnwanderweg, der dort seinen Ausgang nimmt. Der eine führt nach Mürzzuschlag, der andere nach Gloggnitz bzw. Payerbach. Von daher ist die strategische Lage sicherlich gut gewählt. In der Infostelle gibt es Infomaterial, und man kann dort erste Einblicke in die Materie gewinnen, in das Thema Welterbe Semmeringbahn. Und das Zweite, was mir einfällt, ist das Ghega-Museum, wo aus privater Initiative dem Bauleiter der Semmeringbahn ein Denkmal gesetzt wurde. Da wird auch auf das Welterbe Bezug genommen. Und auf der steirischen Seite gibt es das Südbahn-Museum. Da gibt es zwei Hallen und da wird auch explizit auf das Welterbe Bezug genommen. Und so viel ich von der Museumsleitung, von Kerstin Ogris, weiß, besteht eine Abstimmung mit der Infobox. Wie der Kontakt aussieht, weiß ich nicht genau. Wahrscheinlich gibt es da Prospekte, die auf das Südbahn-Museum aufmerksam machen.

Explizit zum Welterbe, da haben wir zumindest im Südbahn-Museum etwas gemacht.

I: Dort wird das Welterbe schon erläutert. Es handelt sich um die letzte Station vor dem Ausgang. Da gibt es eine Wand, und was mir besonders gut gefällt, ist die Inszenierung des Welterbe-Logos. Allerdings wird das überdimensionale Logo nicht erklärt. Auf der Wand ist der Zonenplan des Weltkulturerbes Semmeringbahn zu sehen, mit Kernzone und Pufferzone. Auf einem Monitor sind außerdem zwei Panoramaansichten der Semmeringbahn zu sehen, ein historisches und ein modernes Panorama.

Interessant am Südbahn-Museum ist, dass viele verschiedene Aspekte der (Süd)Bahn erklärt werden: Entwicklung des Eisenbahnbaus, Bau der Semmeringbahn, Geschichte

der Südbahngesellschaft, Carlo Ghega, Veränderungen beim Reisen durch die Eisenbahn, Eisenbahncartoons, etc.

Dinhobl: Als das Projekt damals an mich herangetragen wurde, gab es den expliziten Anspruch, nicht ein technisches Museum zu gestalten bzw. ein Museum, das nur Mechanik und Maschine behandelt, sondern es sollte um die Kulturgeschichte der Eisenbahn gehen. Das System Eisenbahn sollte nicht isoliert betrachtet werden, sondern welche Einflüsse auf Wirtschaft, Gesellschaft, Kultur, etc. hat dieses System Eisenbahn gehabt. Das haben wir versucht, im Südbahn-Museum unterzubringen. Das ganze wurde natürlich analysiert am Beispiel der Südbahn, von Wien nach Triest, mit dem Schwerpunkt Semmeringbahn. Aber gerade in diesem offenen Bereich, wo es um das Reisen generell geht, um die Zeit generell, das betrifft ja nicht nur die Südbahn, das betrifft ja die gesamte Welt, zum Beispiel die Einrichtung der Zeitzonen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts oder die Klassengesellschaft, erste, zweite, dritte Klasse, dann gab es lange Zeit zwei Klassen, aber beim Railjet gibt es wieder drei Klassen:

I: Business-Class, First-Class und Economy-Class.

Dinhobl: Da haben wir wieder die drei Klassen.

I: Interessant ist, dass im Südbahn-Museum die soziale Lage der Arbeiter des Baus der Semmeringbahn beleuchtet wird.

Dinhobl: Ja, das ist dann die Sozialgeschichte der Eisenbahn. Und was dem Südbahn-Museum ein explizites Anliegen war, war die Eisenbahn und der Krieg. Das ist zwar kein rühmliches Thema, aber daran kann man erkennen, dass jedes technische Gerät schlussendlich für politische Geschichte instrumentalisiert werden kann, in welche Richtung auch immer. Und das ist doch eher etwas, was selten angesprochen wird.

I: Sie haben einen wesentlichen Beitrag bei den Welterbe-Nominierungsunterlagen der Semmeringbahn geleistet. Es wurde doch ein privates und ein öffentliches Gutachten zur Semmeringbahn erstellt.

Dinhobl: Ich kann die Vorgeschichte ganz aufrollen, denn ich finde sie amüsant und interessant. Während meines (Physik)Studiums habe ich nebenbei photographiert. Photographieren hat mich interessiert, und ich habe u.a. für einen Ansichtskartenverlag in Gloggnitz photographiert. Damals bin ich, weil Flugblätter in die Haushalte geflattert sind, auf Allianz für Natur (Alliance for Nature) aufmerksam geworden. Wenn ich Photos von der Semmeringbahn mache, dann könnte ich vielleicht auch dort einige davon unterbringen und habe damals auch für die Allianz für Natur Photos gemacht – eine damalige Photoaktion. 1998 war die Aufnahme der Semmeringbahn, mit den Feuerwerken usw. Auf alle Fälle bin ich so mit dem Christian Schuhböck in Kontakt gekommen. Ich war damals gerade mit dem Physikstudium fertig, und er hat mich gefragt, ob ich mich nicht mit der Baugeschichte der Semmeringbahn auseinandersetzen möchte. 1995 wurde die Semmeringbahn eingereicht, und damals hatte man mit Eisenbahnen als UNESCO-Welterbe noch keine Erfahrung. Dabei stellte sich nun die Frage, welche Kriterien anzuwenden seien und ob eine Eisenbahn überhaupt Welterbestätte sein könne.

I: War Schuhböck Initiator des Welterbe-Vorschlags Semmeringbahn oder war er Mitinitiator? Er stellt es nämlich stets als seine Idee dar.

Dinhobl: Genaues weiß ich auch nicht, aber ich würde sagen, dass er zumindest Mitinitiator war. Aber in letzter Konsequenz mussten es die Länder Niederösterreich und Steiermark vorschlagen und der Bund musste die Semmering-Eisenbahn als Welterbe-Vorschlag einreichen. Da sind also auf alle Fälle noch zwei Ebenen dazwischen.

Von ICOMOS wurde in York ein Gutachten in Auftrag gegeben, inwieweit eine Eisenbahn mit dem Welterbe bzw. der Welterbe-Konvention zusammenpasst und wenn ja, welche Vergleichsbeispiele es diesbezüglich gibt. Und im Zuge dessen, um diese Kommission mit Wissen zu versorgen, hat mich der Christian Schuhböck gefragt, ob ich nicht die Baugeschichte der Semmeringbahn zusammenstellen möchte. Wir haben also einen Beitrag geleistet zu dieser ICOMOS-Studie. Beim konkreten Antrag an die UNESCO um Aufnahme der Semmeringbahn hat dann das Bundesdenkmalamt ein Gutachten verfasst. Dabei ging es um die Semmeringbahn selbst und um die umgebende Kulturlandschaft.

Gut finde ich die Beobachtung von ICOMOS, dass die Semmeringbahn sowohl „Cultural Site“ als auch „Cultural Landscape“ hätte sein können, wobei man sich schließlich für die Kulturstätte und nicht für die Kulturlandschaft entschieden hat. Spätestens bei der Rhätischen Bahn hat man den Weg eingeschlagen und gefragt, was denn das weltweit Einzigartige an der Bahn sei. Cultural Landscape spielt eine bedeutende Rolle, denn die Bahn ist ein Teil davon. ICOMOS hat auch darauf hingewiesen, das Herausragende ist die Bahn, die erst die Kulturlandschaft geschaffen hat. Was ich bei der Nominierung der Rhätischen Bahn mitbekommen habe, ist, dass Teile der Landschaft mit einbezogen werden sollten. Es gibt dort eine Abstufung bei Denkmalschutz, und zwar auf Ebene der Kantone und des Bundes. Und in der Schweiz wollte man Orte von nationaler Bedeutung in die Kernzone einschließen. Da ist mir dann diesbezüglich erzählt worden, dass berechtigterweise die ICOMOS festgestellt hat, dass das UNESCO-Welterbe sich nicht für national bedeutsame Dinge interessiert. Vielmehr hat sie gefragt, welche Bestandteile der Rhätischen Bahn von weltweiter Bedeutung sind. Historische Ortskerne gibt es in der Schweiz einige und weltweit noch viel mehr. Historische Gebäude gibt es nicht nur im Engadin und in der Schweiz, sondern in der ganzen Welt. Schließlich gab es in Davos eine eigene Tagung, die sich mit den Grenzen des Welterbes, mit den Boundaries, beschäftigt hat. Und auch hier ist herausgekommen, dass das weltweit Bedeutende der Eisenbahnkorridor ist, während die Gebiete, Orte, Bauwerke, etc. von nationaler Bedeutung in der Pufferzone Berücksichtigung finden. Ganz ähnlich verhält es sich bei der Semmeringbahn. Das weltweit Einzigartige ist die Eisenbahn selbst, während die umgebende Kulturlandschaft die Pufferzone, mit unterschiedlicher Wertigkeit, bildet.

5.1.3. Interview Gabriele ESCHIG

I: Die Österreichische UNESCO-Kommission. Es ist so, dass in der Verfassung der UNESCO in §7 eine Zusammenarbeit mit den Mitgliedsländern so formuliert ist, dass jeder Staat, der Mitglied dieser Organisation ist, eine nationale Verbindungsstelle schaffen soll und das sind die UNESCO-Kommissionen wie sie im internationalen Fachjargon heißen. In Österreich ist die sofort nach dem Beitritt 1948, also 1949, gegründet worden. Wir haben inzwischen als Verein Statuten und wir sind die Verbindungsstelle zwischen der Organisation in Paris und österreichischen Institutionen. Wir sollen die Bundes- und Landesregierung beraten in allen Fragen, welche die UNESCO betreffen, wir sollen Kontakte zu Fachinstitutionen herstellen, Themenbeschlüsse bei der Umsetzung assistieren und uns in jeder Hinsicht als Auskunftsstelle für die Öffentlichkeit zur Verfügung stellen. Im Grunde ist es ja so, dass die UNESCO wie die UNO eine Staatenorganisation ist, also die Mitglieder sind Staaten und alle Beschlüsse sind eigentlich von den Staaten umzusetzen. Alles was dort beschlossen wird, richtet sich an Regierungen und soll auch von den Regierungen als Auftrag verstanden werden, dass jeder Staat das für sich umsetzt. Die UNESCO hat ein sehr breites Aufgabenspektrum, das reicht von Bildung für alle, über Wissenschaftskooperation, nachhaltige Wissenschaft, Knowledge-Sharing, Kultur- und Kommunikationsbereich. Grundsätzlich ist das alles unser Aufgabenbereich, aber auf Grund der Ressourcen, haben wir Schwerpunkte, die jedoch sehr stark von den Schwerpunkten der Region bestimmt sind. Wir unternehmen immer wieder aus eigenem Antrieb Anläufe, um die von uns zu Beratenden auf gewisse Dinge aufmerksam zu machen, auch auf Anregung von NGOs tragen wir immer wieder Dinge an die Region heran, aber eigentlich bestimmen wir unsere Aufgaben nicht selbst. Und es ist auch nicht so, dass die gesamte UNESCO-Themenpalette in unseren Aufgabenbereich fällt. Grundsätzlich versuchen wir schon die Stelle zu sein, die alles weiß, was die UNESCO betrifft, wenn wir es nicht wissen, dann finden wir es heraus. Wenn Leute etwas fragen, es kommen Anfragen zu sämtlichen Themen, dann haben wir schon den Ehrgeiz, zumindest alle Fragen beantworten zu können. Das heißt aber nicht, dass das bei uns Schwerpunkte sind. Also deckt sich das nicht zu einhundert Prozent, das was die UNESCO macht und das was wir machen. Außerdem sind manche Programme mehr auf

Entwicklungsländer zugeschnitten und andere für westliche Staaten. Jeder Staat wählt nach den Prioritäten, die er hat, aus, was wichtig ist und was nicht so wichtig ist.

Und da kommen wir zur Welterbe-Bildung, denn eigentlich haben wir keinen Auftrag dafür. Die österreichische Bundesregierung hat den Vertrag mit der UNESCO geschlossen, also die Bundesregierung hat die Konvention ratifiziert, und alle darin enthaltenen Aufgaben bzw. Verpflichtungen müssten eigentlich von der Bundesregierung erfüllt werden. Nicht nur die Nominierung von Stätten und deren Erhaltung ist Sache der Bundesregierung, sondern es gehören auch die Öffentlichkeitsarbeit und die Welterbe-Bildung dazu.

I: Wie sind die Unterrichtsbroschüren, die von der UNESCO in Kooperation mit dem Unterrichtsministerium herausgegeben wurden, entstanden?

Eschig: Die haben wir vorgeschlagen. Es ist so: Die Einhaltung der Bestimmungen für die neun Welterbestätten in Österreich in ihrem Management, dem Denkmal- und Naturschutz, etc. ist Sache der öffentlichen Verwaltung. Das können wir nicht leisten, das müssen die entsprechenden Gebietskörperschaften von Bund, Ländern und Gemeinden mit den Gesetzen, Landeskompetenz Naturschutz, Bundeskompetenz Denkmalschutz, etc. erledigen. Das ist ja eh alles geregelt. Und davon geht auch die UNESCO aus, dass es Gesetze gibt, wie das umgesetzt werden kann. Es gibt aber auch Bereiche wie die Öffentlichkeitsarbeit oder die Vernetzung der Stätten oder die Bildung, die aus unserer Sicht von der Regierung zu wenig wahrgenommen werden.

I: Das heißt, all jene Bereiche, die von der öffentlichen Hand vernachlässigt werden, werden von der UNESCO-Kommission aufgegriffen?

Eschig: Da haben wir den Vorschlag gemacht bzw. einen Subventionsantrag gestellt und den Wunsch geäußert, dass wir Materialien zum Thema Welterbe-Bildung erstellen wollen. Eigentlich steht ja in der Konvention, dass es Bildungsprojekte geben soll, es gibt

ja einen Bildungsauftrag, aber den hat eigentlich die Regierung. Es gibt kein Material und wir wollen zumindest ein Material zur Verfügung stellen, dass es möglich wird, sich über das Thema Welterbe zu informieren und das eventuell in der Schule einzusetzen. Das wurde uns von der damaligen Bundesministerin Gehrler genehmigt und seither gibt es diese Materialien. Und dann haben wir alle möglichen Versuche unternommen. Wir haben an den Stätten selber, mit den Landeskonservatoren, gesprochen, mit den Schulen Aktivitäten gemacht, wir haben Wettbewerbe durchgeführt, wir haben an pädagogische Institute bzw. an pädagogische Akademien, wie sie damals noch hießen, appelliert, das Thema hineinzubringen. Wir haben sehr viele Anläufe unternommen, aber es ist auf Grund der Tatsache, dass man in Curricula inzwischen solche Dinge nicht mehr hineinbringt, wahnsinnig schwer, dieses Thema institutionell zu verankern. Jetzt haben wir immer wieder Aktivitäten, Hauptzielgruppe sind die UNESCO-Schulen, da gibt es insgesamt etwa 85 in Österreich, die können wir ein bisschen intensiver betreuen, und bei den anderen Schulen müssen wir hoffen, dass sie das finden.

I: UNESCO-Schulen. Der Beitritt erfolgt auf freiwilliger Basis?

Eschig: Ja. Die Schulen treten in das UNESCO-Netzwerk ein. In UNESCO-Schulen liegt der Schwerpunkt nicht nur auf dem Welterbe. Wenn eine Schule den Schwerpunkt Menschenrechte wählt, ist uns das auch recht.

Es ist auf alle Fälle festzuhalten, dass die Bundesregierung den Auftrag der Welterbe-Bildung bis heute nicht wahrgenommen hat. Es gibt auch sonst niemanden, der die Welterbe-Bildung systematisch und umfassend betreibt. Aus diesem Grund haben wir versucht ein Angebot zu machen. Wir haben auch schon Studierende gehabt, die im Rahmen der Universität in Wien im Bereich der Sustainability Challenge Lehrveranstaltungsreihen gemacht haben, und die wollten da etwas mit Welterbe machen und haben dann versucht mit den Anbietern der Lehrerbildung und Lehrerfortbildung etwas auf die Beine zu stellen, jedoch sind wir daran gescheitert. Und zwar, weil das mit den Fortbildungsveranstaltungen so kompliziert ist, dass trotz eineinhalb jähriger Vorlaufzeit nichts zu erreichen war.

Regional mag es einige Initiativen geben, jedoch wissen wir davon nichts. Uns wäre es sehr recht, wenn die Welterbe-Bildung breiter verankert bzw. aufgestellt wäre oder stattfinden würde. Wir glauben, dass viele Probleme beim Denkmalschutz und beim Management der Welterbestätten auf eine fehlende Information und Sensibilisierung zurückzuführen ist. Es gibt allerdings bereits Ansätze, vielleicht dauern die Dinge auch so lange. Die Wachau hat gemeinsam mit dem Stift Melk ein Wachau-Labor (<http://www.stiftsgymnasium-melk.org/wachaulabor>) eingerichtet. Das Stiftsgymnasium hat ein Experimentierlabor eingerichtet, in dem alle möglichen Themen behandelt werden. Dort gibt es auch Ausstellungsflächen usw. Dort gibt es eine große Ausstellung zum Welterbe Wachau. Dort arbeiten die Jugendlichen und die Lehrer gemeinsam mit dem Arbeitskreis Wachau, wo die Gemeinden der Welterbe-Region auch dabei sind. Möglichkeiten gibt es viele, allerdings gibt es keine systematische Vorgangsweise.

I: Ich habe in der Schule (Gymnasium) etwa 50 Kollegen befragt und sie um drei Begriffe zum Thema Semmering gebeten. Nur drei der 50 Kollegen haben den Begriff Welterbe bzw. Weltkulturerbe Semmeringbahn in den Mund genommen. Es war scheinbar vielen nicht bekannt, dass die Semmering-Eisenbahn Weltkulturerbe ist.

Eschig: Ja. Möglich ist alles. Wir hatten auch einmal ein Projekt, wo Schüler in Salzburg Befragungen gemacht haben, die auch Politiker bis zum Bürgermeister gefragt haben, die nicht erklären konnten, damals war die Innenstadt von Salzburg relativ „frisch“ Weltkulturerbe geworden, was Welterbe genau bedeutet.

Obwohl das Wissen insgesamt in der Bevölkerung allgemein und die mediale Präsenz des Themas nicht so schlecht ist.

I: In der UNESCO-Verfassung als auch in der Welterbe-Konvention werden die Welterbe-Bildung und die Friedenserziehung als wesentliche Elemente beschrieben. Wie ist es zu erklären, dass diese Themen bisher keinen Eingang in Lehrpläne und

Schulbücher gefunden haben. Gibt es diesbezüglich Initiativen diesen Mangel zu beheben?

Eschig: Die UNESCO sagt, in der Konvention stehen diese Dinge drinnen, der Staat muss aus eigenem Antrieb diese Verpflichtungen wahrnehmen. Es ist dies eine Selbstverpflichtung. Alle Beschlüsse der UNESCO sind Selbstverpflichtungen. Aber heute etwas flächendeckend ins Bildungssystem hineinzubringen ist sehr, sehr schwierig. Wenn Sie sich die Reformen im Schulbereich der letzten 15 Jahre ansehen, dann sind die Chancen das Thema Welterbe in den Lehrplan zu bekommen relativ chancenlos.

Im weitesten Sinn würde es auch zur Politischen Bildung passen. Wir haben ja überhaupt nur eine gesetzliche Grundlage. Die Ratifizierungsurkunde ist ein Bundesgesetz. Und dann gibt es noch Verlautbarungen als Bundesgesetze, in denen die Namen der Welterbestätten in Österreich angeführt werden.

I: Pflegt die UNESCO Verbindungen zu Partnern in der Region?

Eschig: Wir haben ja die Welterbestätten-Konferenz, das ist eine Initiative der österreichischen UNESCO-Kommission. Die wurde im Jahr 2005 ins Leben gerufen. Das ist unser Vernetzungstreffen, wo wir die Stätten, den Bund und die Länder einladen zu einem jährlichen Treffen, um alles was interessant ist, um Neuerungen zu den Umsetzungsrichtlinien, zu besprechen. Alle zur Diskussion stehenden Anliegen und auch die Schwerpunkte der einzelnen Welterbestätten werden auf diesem Forum besprochen. Wir kennen natürlich die bedeutenden Ansprechpartner vor Ort. Es sind dies die sogenannten Manager, obwohl das sehr unterschiedlich gelöst ist. Wir kennen natürlich auch deren Mitarbeiter und auch die Managementpläne der jeweiligen Stätte. Wir haben schon Kontakt, aber es ist ja so, wir haben keinen Auftrag. Dadurch haben wir auch keine finanziellen Mittel. Wir würden natürlich gerne mehr machen, aber es gibt für uns so viele andere Dinge. Außerdem sitzt der österreichische Verantwortliche für das Welterbe in der Abteilung für Denkmalschutz. Der Denkmalschutz ist nur ein kleiner Teil des Welterbes, aber wegen dieser Organisationsstruktur liegt für den Bund der Schwerpunkt im Bereich Denkmalschutz. Die Mitarbeiter dort sind auch damit zur Gänze ausgelastet. Momentan befindet sich diese für das Welterbe zuständige Stelle im

Bundeskanzleramt, aber das beruht nur auf der Neuordnung der Bundesministerien nach der letzten Nationalratswahl. Davor war die Stelle im Bildungsministerium beheimatet, jedoch hat dies keinen Einfluss auf die Bereitschaft mehr in Richtung Welterbe-Bildung oder Welterbe-Vermittlung, etc. zu machen.

I: Nochmals zur Welterbestätten-Konferenz. Diese findet einmal im Jahr statt. Gibt es da auch während des Jahres Kontakte zu den einzelnen Partnern?

Eschig: Wir haben jetzt neun Konferenzen gehabt. Das heißt, wir hatten einen kompletten Durchlauf mit allen Stätten. Wir hatten dadurch die Möglichkeit, dass die Leute alle Stätten kennenlernen konnten. Es gibt auf den Konferenzen Besichtigungen und Präsentationen, und wir haben jeweils ein bestimmtes Schwerpunktthema, wo wichtige Bereiche dargestellt werden. Eine Kulturlandschaft ist anders zu behandeln als ein Stadtzentrum, ein Einzelmonument hat ganz andere Bedingungen, noch dazu wurde Schönbrunn privatisiert, es ist nun eine GesmbH. Die Arbeitsweise unterscheidet sich dort ganz deutlich von einem Konglomerat an kleinen Gemeinden in einer strukturschwachen Region. Oder, die Semmering-Eisenbahn ist im Besitz der ÖBB, da gibt es wieder vollkommen andere Bedingungen. Von diesem Standpunkt aus, sind die Fragen, wie man das aus Sicht der UNESCO betreiben kann, nicht ganz einfach. In Österreich hat man sich auch zu wenige Gedanken gemacht, welche gesetzlichen Rahmenbedingungen man für das Management des Welterbes überhaupt braucht. Jede Welterbestätte hat die Verwaltung, das Management anders gelöst bzw. organisiert.

Die Pfahlbauten in den Alpen sind ein archäologisches Erbe, die haben wieder einen anderen Zugang, weil man das nicht sieht. Das spielt sich hauptsächlich unter Wasser ab und das kann man nicht sehen. Daher hat man dort einen sehr starken Vermittlungsfokus und deshalb passiert dort im Bereich der Bildung am meisten, weil es sonst nicht zu begreifen wäre. Aber da erhoffen wir uns, dass diese Modelle, die dort vorgezeigt werden, auf andere motivierend wirken. Das ist auch ein positiver Aspekt dieser Welterbestätten-Konferenz. Die kennen sich inzwischen alle sehr genau und haben weniger Hemmungen sich gegenseitig anzurufen und sich auszutauschen. Da sind

wir allerdings nur selten involviert. Aber immerhin gibt es durch die Welterbestätten-Konferenz mehr Kommunikation zwischen den einzelnen Stätten.

I: Gibt es im Hinblick auf die Semmeringbahn Kommunikation mit der ÖBB?

Eschig: Ja wir versuchen es immer wieder, allerdings ist das ziemlich schwierig. Die ÖBB sind oft umstrukturiert worden und haben ihre Geschäftsbereiche mal so mal so zusammengesetzt. Aber da haben auch die Verantwortlichen in der Region Schwierigkeiten.

I: Nochmals zu den Unterrichtsmaterialien. Wenn man die Materialien der UNESCO zur Semmering-Eisenbahn mit Unterlagen der Rhätischen Bahn vergleicht, dann fällt auf, dass bei der Rhätischen Bahn nicht nur die Bahn selbst, sondern auch die von ihr befahrene Region behandelt wird. Gibt es diesbezüglich Überlegungen, die Perspektive zu vergrößern?

Eschig: Wir wollen das Missverständnis, das ein wenig durch romantische Zugänge entstanden ist, dass die umgebende Landschaft zum Weltkulturerbe gehöre, nicht fördern. Die UNESCO hat ausdrücklich nur das technische Bauwerk zum Weltkulturerbe erklärt. Alles was zum Beispiel der Herr Schuhböck unternimmt, um auch die umgebende Landschaft unter den Welterbe-Schutz zu bringen, das kann man mit Welterbe nicht argumentieren und es wird sicher auch der Beschluss nicht erweitert. Weltkulturerbe ist nur das Eisenbahnbauwerk, nicht die umgebende Landschaft. In der Begründung hat die UNESCO schon geschrieben, dass die Erschließung der Landschaft, durch die Eisenbahn, zu Kultur, Tourismus, Sommerfrische, etc. geführt hat. Ganz weg zu denken ist die Landschaft ja nicht, aber sie ist eben nur Pufferzone. Die Pufferzone gehört nicht zum Welterbe, aber sie ist schon eine Voraussetzung.

I: Schuhböck hat u.a. den Vorwurf erhoben, die UNESCO wisse nichts davon, dass es eine Kernzone und eine Pufferzone gibt, obwohl das in den Umsetzungsrichtlinien vorgeschrieben ist.

Eschig: Das ist vorgeschrieben. Aber Schuhböck hätte gerne, dass die umgebende Landschaft einbezogen würde. Dann könnte er nämlich seine Tunnelgeschichten besser hebeln.

I: Wie sieht die UNESCO den Bau des Semmering-Basistunnels?

Eschig: Uns interessiert, ob der Tunnel das Welterbe gefährdet bzw. beeinträchtigt oder nicht. Diesbezüglich gab es eine ICOMOS Monitoring-Mission, die Österreich bestellt hat. Da wurden präventiv Experten eingeladen, um das Tunnelprojekt zu bewerten und die Vereinbarkeit mit dem Welterbe zu prüfen. Die UNESCO hat dafür einen schweizerischen Bahnexperten beauftragt und der hat festgestellt, dass vom Basistunnel keine Bedrohung für das Welterbe ausgeht. Er hat zwar ein paar mögliche Konfliktpunkte ausgemacht, dies würde den Beginn und das Ende des Tunnels betreffen, aber im Großen und Ganzen sind die beiden Dinge miteinander vereinbar. Und was nun den Naturschutz angeht, das hat nichts mit dem Welterbe zu tun. Ob es Probleme mit dem Wasser bzw. der Wasserversorgung geben wird, da sind wir auf der Ebene der österreichischen Umweltgesetzgebung, da muss es eine Umweltverträglichkeitsprüfung geben. Das hat nichts mit dem Welterbe zu tun.

I: Ein Problem wäre nur, wenn die alte Strecke eingestellt würde.

Eschig: Genau, aber die ÖBB versichern bei jeder Gelegenheit, dass dies nicht eintreten wird. Außerdem steht es unter Denkmalschutz, also muss es erhalten bleiben. Wir vertrauen darauf, was bisher zugesagt worden ist. Eine Entlastung durch den Tunnel

würde der alten Bergstrecke nicht schaden, vor allem wenn man an die Tonnagen denkt, die täglich über die alten Bauwerke rollen.

Die Rentabilität und die Wirtschaftlichkeit interessiert die UNESCO nicht. Das sind viele Argumente, die eigentlich mit dem Welterbe nichts zu tun haben.

I: Wie wird die Überarbeitung der Unterrichtsmaterialien aussehen?

Eschig: Die mit den Materialien arbeitenden Lehrer haben den Wunsch geäußert, mehr praktisch anwendbare Fact-Sheets zu haben. Aber wir bleiben auf der Ebene des Materials. Wir bemühen uns auch um Kooperationen. Wir haben nur eine Initiative mit der Wien-Aktion versucht, ob Führungen mit Schulen aus den Bundesländern bzw. mit ausländischen Schulen zum Thema Welterbe machbar sind. Allerdings gestaltet sich da die Zusammenarbeit relativ schwierig.

I: Die Lehrer, die auf Sie zugekommen sind, arbeiten in UNESCO-Schulen?

Eschig: Ja. Außerdem haben wir mit den Lehrern ein Seminar pro Jahr und zunächst gab es Anregungen, jedoch wurde heuer eine echte Befragung durchgeführt und wir haben alle Meinungen der Leute gesammelt und ausgewertet. Wir sind auch permanent auf der Suche nach Partnern, z.B. Universitäten. Wir suchen zwar immer, aber momentan ist die Zeit für größere Projekte nicht ideal. Die finanziellen Rahmenbedingungen sind sehr ungünstig. Und an den Schulen haben alle genug zu tun. Die Lehrer sind ausreichend ausgelastet mit der Zentralmatura oder in der Neuen Mittelschule. Niemand will sich ein weiteres Projekt antun. Die UNESCO-Schulen sind diesbezüglich, was die Bereitschaft angeht, in diese Richtung etwas zu tun, ohnehin sehr motiviert.

I: Den Schülern in Wien und Niederösterreich sowie im Burgenland wäre es nicht nur wegen der räumlichen Nähe, sondern auf Grund ihres Semestertickets, das sie zum

Benützen aller öffentlichen Verkehrsmittel in Wien, Niederösterreich und im Burgenland berechtigt, möglich, die Welterbestätten in den genannten Bundesländern zu besuchen.

Eschig: Wir wollten ja die nächste Welterbestätten-Konferenz zum Thema Bildung machen, aber niemand wollte das. Es gibt viele Initiativen, zum Beispiel im Salzkammergut (Hallstatt, Dachstein), da bieten die Tourismusbüros Packages für die Schulen an. Es gibt schon immer wieder etwas. Es gibt ja auch Volunteers. Da kommen junge Leute aus der ganzen Welt zu Welterbestätten und helfen dort mit. Das hat Würflinger vom Dunkelsteiner Wald in der Wachau schon mehrmals gemacht. Es gibt einige kleine Einzelprojekte, allerdings gibt es kein großes, umfassendes Projekt wie wir uns das vorstellen, wie etwa systematische Aufnahme in die Lehrpläne, Curricula, Unterrichtsmaterialien, Ausbildung von Lehrern, etc.

I: Wenn man mit dem Auto in die Welterbe-Region Semmering-Eisenbahn fährt, dann gibt es auf der S6 Richtung Süden eine einzige Hinweistafel. Das scheint die einzige Hinweistafel zum Weltkulturerbe Semmeringbahn in der Region zu sein. Auch auf der alten Passstraße findet sich kein Straßenschild zum Weltkulturerbe. Im Gegensatz dazu gibt es im Salzkammergut sehr wohl Hinweisschilder auf den Straßen.

Eschig: Da fehlt wieder die Kooperation mit den Behörden. Es gibt wohl auch kaum finanzielle Ressourcen. Die Aufstellung von Hinweisschildern ist Aufgabe des Staates, auf welcher Ebene auch immer.

In Graz hat der frühere Bürgermeister sämtliche Straßenschilder in der Kernzone austauschen und durch solche mit dem Welterbe-Logo ersetzen lassen. Das musste dann wieder geändert werden, weil das Welterbe-Logo so nicht mehr einsetzbar ist, aber da wurde etwas getan. Ja, am Semmering hat man sehr wenig in dieser Sache getan.

Die Wahrnehmung des Welterbes, auch durch die Bundesregierung, ist äußerst lückenhaft. Es gibt kein Gesamtkonzept, es wird stets nur den Problemen nachgelaufen. Wie man das Welterbe inszenieren könnte, von einer Öffentlichkeitsarbeit ist man da

noch weit entfernt. Am Anfang hat man noch gedacht, man würde einen Orden erwerben und habe keine weiteren Verpflichtungen. Die öffentlichen Stellen sind zunächst sehr naiv und blauäugig an die Sache herangegangen.

Zum Thema Weiterentwicklung. Wir entwickeln gar nichts weiter. Am Semmering ist dabei eine Schwierigkeit auszumachen, das sind die vielen Stakeholder. Das sind der Bund, die Länder, die Gemeinden, der Denkmalschutz, die ÖBB. Da gibt es keine Koordination und keinen Mechanismus, wie die alle zusammenwirken sollen. Wir haben einmal vorgeschlagen, wir brauchen eine §15a-Vereinbarung, wie es die Nationalparks haben. Es bräuchte also einen Vertrag zwischen dem Bund und den Ländern, der nicht nur die Aufgaben regelt, sondern auch einen Finanzrahmen schafft. Bei den Nationalparks ist das relativ üppig, und es gibt auch Gremien, wo die Bevölkerung einbezogen wird. Die Einbeziehung der Bevölkerung wird auch in Österreich vernachlässigt. Aber schließlich ist alles finanziell unterdotiert.

I: Wie lässt sich die Gratwanderung zwischen touristischer Nutzung und Vermittlung des Welterbes vollziehen?

Eschig: Die Erhaltung des Welterbes für zukünftige Generationen beinhaltet ja schon auch, dass die Leute das kennen und sehen sollen. Es geht also um den Zugang zum Welterbe. Aber die Regulierung ist Aufgabe des Staates. Es gibt Welterbestätten, die Zugangsbeschränkungen haben. Es gibt Welterbestätten bei denen man Eintritt bezahlen muss und es wird nur mehr eine bestimmte Anzahl an Besuchern gleichzeitig hin- oder hineingelassen, weil die Schäden größer sind als der Nutzen.

I: Erstaunlich ist, dass sich die ÖBB scheinbar nicht intensiv mit dem Weltkulturerbe auseinander setzen. Auf der Homepage muss man nach Informationen suchen und findet diese kaum. Gleichzeitig gibt es keine „Erlebniszug-Angebote“ für das Weltkulturerbe Semmeringbahn.

Eschig: Die ÖBB sind nicht glücklich mit dem Weltkulturerbe. Jetzt im laufenden Betrieb ist alles furchtbar schwierig und alles teurer. Alle technischen Nachrüstungen, und da gibt es schon einiges, weil die Sicherheitsstandards höher geworden sind, das ist heute alles viel aufwändiger und teurer.

I: Die ÖBB bekommen vermutlich keine zusätzlichen finanziellen Mittel wegen des Welterbes.

Eschig: Nein. Es gibt nirgendwo Mittel dafür. Und es gibt keine ordentliche Organisationsstruktur dafür. Es ist nicht festgelegt, wie Entscheidungen passieren und wer da mitredet, etc. Nochmals erwähnenswert ist die unterschiedliche Zuständigkeit zwischen den politischen Ebenen. Da ergeben sich auch Probleme, wenn im Umkreis einer Welterbestätte gebaut wird. Die Raumordnung ist Sache des Landes, die Flächenwidmungs- und Bebauungspläne sind Sache der Gemeinden, während der Denkmalschutz Bundessache ist. Wenn etwas gebaut wird, dann wird kaum Rücksicht auf das Welterbe genommen, da bleibt kaum Zeit für Diskussionen.

Es gibt Staaten, die haben den Ehrgeiz etwas vorzeigen zu wollen und etwas gut zu machen. Das haben wir einfach nicht. Österreich zehrt noch immer von seiner Geschichte. Österreich ist eine kulturelle Großmacht, Mozart, Beethoven, etc., diese großen Persönlichkeiten und Wien und auf der anderen Seite wird an allen Ecken und Enden alles gekürzt, weggeschnitten und schlampig durchgeführt. Und mit dieser überbordenden ökonomischen Orientierung in allen Politikbereichen, den Geldproblemen und dem Hypo-Desaster, da kann man über so eine Sache wie das Welterbe gar nicht mehr reden.

Dass die Situation bei der Semmering-Eisenbahn so besonders schwierig ist, hängt schon damit zusammen, wie es gemacht ist. Eigentümer ÖBB, die sehr arme Struktur der Gemeinden, keine wirkliche regionale Entwicklungsstrategie, strukturschwache Region, Abwanderungsgemeinden, etc. Das sind alles ganz schlechte Voraussetzungen.

Denkbar und machbar wäre sicher vieles. Es gab ja einmal eine Tourismus-Staatssekretärin, die das als Aufgabe an die Österreich-Werbung vergeben hat. Aber das war nur eine kurze Sache und mit den ÖBB gab es keine wirkliche

Einigung, Stichwort Sonderzüge, etc. Mir würde es schon reichen, wenn die Förderung der Region besser funktionieren würde. Aber dafür braucht es finanzielle Unterstützung. Unser Vorschlag wäre noch immer das Nationalpark-Modell, nämlich auch mit den Gremien. Aber da scheitern wir seit zehn Jahren daran. Also wir haben das dem Minister Ostermayer im Vorjahr wieder präsentiert, wir machen das eh dauernd, aber es besteht von Seiten der Politik keine Absicht am Status quo etwas zu ändern.

5.1.4. Interview Horst SCHRÖTTNER

I: Auf dem Weg hierher ist mir aufgefallen, dass es entlang der Straße nur ein einziges Hinweisschild gibt, das auf das Weltkulturerbe Semmeringbahn hinweist – und zwar auf der S6 bei Gloggnitz. Woran liegt das?

Schröttner: Die Ursache dafür liegt darin, dass zwischen zwei Autobahnabfahrten nur ein kulturelles Hinweisschild sein darf. Also Sie haben vor Gloggnitz das Schild über das Schloss Gloggnitz, wo wir uns angehängt haben, wenn Sie weiter fahren Richtung Semmering, dann haben Sie das Schild mit dem Hinweis auf die Wallfahrtskirche Maria Schutz. Auf einem solchen Abschnitt, darf nur eine braune Tafel, braune Hinweisschilder weisen auf eine kulturelle Angelegenheit hin, sein.

I: Auf der Passstraße dürfte dann auch kein Kulturschild stehen?

Schröttner: Auf der Passstraße darf ein solches Schild schon sein, aber da muss ich einmal von der Autobahn runter fahren und wenn man von der Autobahn abfährt, dann weiß man über das Weltkulturerbe Semmeringbahn schon Bescheid.

Allerdings haben wir schon versucht, vor der Abzweigung der S6 von der Südautobahn (beim Knoten Sebenstein) ein Hinweisschild aufzustellen, allerdings argumentiert die ASFINAG mit der Gesetzeslage und lehnt die Aufstellung solcher Schilder ab.

I: Die Gloggnitzer Bürgermeisterin hat in diesem Zusammenhang auch die hohen Kosten solcher Schilder erwähnt.

Schröttner: Die Kosten fallen da kaum ins Gewicht. Wirklich teuer sind Autobahn-Transparente, die auf Brücken montiert werden. Solche Transparente sind wochenweise zu bezahlen und kosten pro Woche etwa €1900. Wenn, dann würden wir

mehr Tafeln aufstellen, aber momentan ist es leider so, dass eben zwischen zwei Abfahrten nur eine Kulturtafel aufgestellt werden darf. Die Tafel mit dem Hinweis auf Maria Schutz steht schon sehr lange und die Sache mit der Semmeringbahn hat man da etwas verschlafen. Wir haben uns mit der Gemeinde Gloggnitz darauf geeinigt, dass wir beim Hinweis auf das Schloss Gloggnitz eine Zusatztafel anbringen, weil es ansonsten nicht einmal diesen Hinweis gäbe.

I: Ich arbeite in einem Gymnasium in Wien. Ich habe rund 50 Kollegen befragt, was ihnen zum Thema Semmering einfällt. Nur drei Kollegen haben mit dem Semmering das Weltkulturerbe verbunden. Daraus schließe ich, dass das Weltkulturerbe Semmeringbahn in den Köpfen der Menschen nicht besonders stark verankert ist. Wie versucht man in der Region die Welterbe-Identität zu stärken bzw. wie versucht man außerhalb der Region das Thema Weltkulturerbe Semmeringbahn bekannt zu machen?

Schröttner: In der Region, da wir eine Tourismus-Region sind, ist es schon einigermaßen gut verbreitet. Da arbeiten doch recht viele Menschen mit an diesem ganzen Prozess. In den Schulen gibt es bereits vom Ministerium Broschüren. Dabei handelt es sich um eine Broschüre, die alle neun Welterbestätten Österreichs behandelt. Die letzte war sehr gut ausgeführt, das war eine tolle Broschüre. Da wird gerade eine neue erstellt. Ich weiß noch nicht, wie diese aussehen wird, aber wir mussten dafür Bildmaterial liefern.

I: Meinen Sie die Broschüre „Welterbe für junge Menschen“?

Schröttner: Ich meine die Broschüre für die Schulen. Ich selbst mache sehr viele Führungen, auch für Schüler. Wir haben vor allem im Juni viele Schulklassen in der Region. Wir haben auch viele Gymnasien, die am Schulschluss zu uns in die Region kommen. Beispielsweise kommen Schulklassen aus Krems, aus Simmering, aus Mödling, etc.

I: Sie haben gesagt, Sie machen Führungen für Schüler.

Schröttner: Ich mache für alle Führungen. Ich führe Leute aus der Nationalbank, mache Führungen für Pensionisten, aber auch für Fernsehstationen.

I: Die Führungen machen Sie im Rahmen der Informationsstelle zum Weltkulturerbe Semmeringbahn!?

Schröttner: Ja, die Führungen nehmen meistens in der Infostelle ihren Ausgang.

I: Die Ausstellung im Bahnhof Semmering finde ich sehr interessant. Gibt es eigentlich einen Ausstellungskatalog zur Ausstellung?

Schröttner: Nein. Wir versuchen die Leute nur auf das Welterbe Semmeringbahn einzustimmen. Wir haben viele verschiedene Sachen zusammengetragen. Wir hatten im Jahr 2014 insgesamt 12500 Besucher in der Infostelle, das sind ganz schön viele Besucher. Die Besucher erhalten in der Infostelle Auskünfte über die Region, die gesamte Region und wir haben auch samstags und sonntags offen. Betrieben wird die Welterbe-Infostelle ausschließlich von ehrenamtlichen, freiwilligen Mitarbeitern. Das muss betont werden, denn ein solches Engagement kann man heute nur mehr sehr selten erleben.

I: Im Herbst 2014 habe ich eine Wanderung am Bahnwanderweg unternommen. Mein Weg hat mich von der Station Semmering nach Payerbach geführt. Ich war sehr angenehm überrascht, denn ich konnte den gut beschilderten Weg ohne Wanderkarte zurücklegen.

Schröttner: Früher gab es kleine gelbe Tafeln mit einer Dampflokomotive, das ist übrigens unser Logo. Allerdings wurden jede Saison etwa 20 Tafeln gestohlen. Vermutlich wollten einige Menschen ein Souvenir mitnehmen. Heute gibt es am Bahnwanderweg gelbe Wegweiser. Die sind auch notwendig, um Förderungen zu lukrieren.

I: Nach der Besichtigung der Informationsstelle sind mir zwei Dinge aufgefallen. Einerseits gibt es, meiner Meinungen nach, bei einigen Objekten eine mangelhafte Beschreibung, im Sinne von zu wenig Erklärung/Information, andererseits widmet sich die Infostelle einem Weltkulturerbe, jedoch kann der Besucher, abgesehen von der Ernennungsurkunde, nichts über die UNESCO bzw. das Welterbe erfahren.

Schröttner: Ja. Ja, wenn da Leute vom Personal unten sind und entsprechende Fragen kommen, dann binden sie einen Besucher locker einmal eine Stunde. Wenn ich unten bin, dann binde ich Sie drei Stunden an die Ausstellung und kann Ihnen darüber erzählen, weil zu jedem Ausstellungsobjekt eine Geschichte erzählt werden kann. Aber diese Geschichten kann man nicht als Text dem Objekt beifügen. Wir haben am Bahnwanderweg die Erfahrung gemacht, der Bahnwanderweg geht doch auch in die Steiermark bis zum Südbahn-Museum in Mürzzuschlag, wobei die Station Semmering der Ausgangspunkt für den niederösterreichischen und den steirischen Bahnwanderweg ist, dass zu viel Text nicht so gut ankommt. Auf dem steirischen Bahnwanderweg stehen einige Tafeln und da erzählt Peter Rosegger bzw. er lässt prominente Zeitgenossen zu Wort kommen. Doch meistens werden nur die ersten drei Tafeln gelesen, das ist das höchste der Gefühle. Ab der vierten oder fünften Tafel interessiert das niemanden mehr, niemand nimmt sich die Zeit die Tafeln zu lesen. Wir haben am Bahnwanderweg auch einige Informationstafeln, aber wir haben bewusst wenig Text auf den Tafeln. Zu viel Text wird einfach nicht gelesen. Die Wanderer können sich ohnehin eine Broschüre aus der Informationsstelle mitnehmen und sich auf diese Art und Weise informieren. Die Steirer, also die Mürzzuschläger, sagen selbst, dass es nicht ideal ist, aber die Tafeln sind nun einmal da. Das hat viel Geld gekostet und deswegen bleiben diese Tafeln einmal hängen. Aber es werden sicher einmal neue Tafeln mit weniger Text kommen. Es gibt auch ein Projekt, dass bei Aussichtspunkten Kopfhörer angesteckt und Texte angehört

werden können. Aber diese Sache ist noch nicht spruchreif, es ist ein Projekt. Ursprünglich war das im Zuge eines Leader-Projektes angedacht, also es gab eine Förderung von der EU, aber das ist sich dann nicht mehr ausgegangen. Das Problem ist außerdem die Umsetzung. Sie leihen sich die Kopfhörer am Semmering aus, aber wo sollen die Kopfhörer retourniert werden?

I: Aber gibt es heute nicht auch technische Lösungen, wie in manchen Museen, dass an bestimmten Stellen, also an Infostationen, die Informationen über das Mobiltelefon angehört werden können?

Schröttner: Naja, das Leader-Projekt ist schon einige Jahre alt, da gab es solche Lösungen noch nicht. Aber ja, mit der neuesten Technik sollte es auch über das Handy funktionieren, aber damit haben wir uns noch nicht befasst. Dazu bräuchten wir aber eine finanzielle Förderung und diese ist nicht in Sicht.

Im Bahnhof Semmering gibt es momentan Umbauarbeiten, denn es wird die Verkabelung der gesamten Semmeringbahn erneuert. Im Bahnhofsgebäude sollte unsere Ausstellung zunächst verkleinert werden bzw. ganz weichen, doch nun sieht es ganz danach aus, dass wir sogar mehr Raum bekommen. Wir haben einen Vertrag mit den ÖBB, der so aussieht, dass wir die Räumlichkeiten warten (Toilette, Warteraum, Bahnsteige, etc.) und im Gegenzug stellt man uns die Räumlichkeiten für das Informationszentrum am Bahnhof Semmering zu annehmbaren Konditionen zur Verfügung.

I: Wie funktioniert generell die Zusammenarbeit mit den ÖBB im Zusammenhang mit dem Weltkulturerbe? In den Bahnhöfen in Gloggnitz, Payerbach und Mürzzuschlag wird man als Fahrgast kaum bis gar nicht über das Weltkulturerbe Semmeringbahn informiert.

Schröttner: Eher schlecht. Den ÖBB ist das Weltkulturerbe aufs Auge gedrückt worden. Die ÖBB haben dem damals zwar zugestimmt, aber so wirklich befasst sich dort niemand damit. Würde man sich von Seiten der ÖBB damit befassen, dann würden die Bahnwächterhäuser nicht so aussehen. Zu diesem Thema ist unlängst ein Buch von Roland Tusch erschienen. Da wurden alle Bahnwächterhäuser einer Analyse unterzogen. Auch das wäre eine Basis für die ÖBB, in dieser Angelegenheit aktiv zu werden, schließlich gehören die Bahnwächterhäuser zum Weltkulturerbe. Die Kernzone besteht aus der Bahn und den dazugehörenden Gebäuden.

I: Gab es im Managementplan (Welterbe-Managementplan) Ideen, die Wächterhäuser zu bewirtschaften?

Schröttner: Naja, einige wurden bereits verkauft, aber ohne die Käufer explizit darauf hinzuweisen, dass die Häuser unter Denkmalschutz stehen. Jeder, der ein solches Haus gekauft hat, hat irgendwie herumgefuhrwerkt. Das hat begonnen bei den Fenstern, beim Dachausbau bis hin zu Erweiterungen des Gebäudes.

I: Das heißt, dass sich die Käufer mehr oder weniger nicht um den Denkmalschutz gekümmert haben?

Schröttner: Niemand hat sich für den Denkmalschutz interessiert, weder das Denkmalamt noch die ÖBB.

I: Wie sehen Sie die Zukunft der Semmeringbahn, wenn es einmal einen Tunnel geben wird?

Schröttner: Erstens einmal wird die alte Bergstrecke als Ausweichstrecke erhalten bleiben müssen, ansonsten würde diese heute nicht um so viel Geld saniert werden. Weil

wenn die Bergstrecke stillgelegt werden würde, dann könnte vorübergehend alles so bleiben, wie es derzeit ist. Außerdem kenne ich jene Liste auf der die notwendigen Tunnelwartungsarbeiten aufgelistet sind. Da gibt es hunderte Sachen, die zyklisch durchgeführt werden müssen. Da gibt es viele Dinge, wie Lüftung, Gegenangriffe, Feuerschutz, etc., das muss periodisch gewartet werden.

I: Das bedeutet, die alte Bergstrecke ist unverzichtbar?

Schröttner: Man wird vermutlich sagen, die Wartungsarbeiten finden in der Nacht statt. Da wird eine Röhre gesperrt. Der Fernverkehr hat in der Nacht ein geringes Aufkommen, aber den Güterverkehr kann man über die alte Bergstrecke führen. Der DI Haas von den ÖBB hat die gesamte Liste, die er einmal bei einer Diskussion vorgelesen hat. Der hat einmal bei einer Diskussion gesagt, er sei froh, dass diese Frage gestellt worden sei, denn darauf habe er schon gewartet. Ein 27km langer Tunnel erfordert eben aufwändige Wartungsarbeiten.

Schließlich muss man eines bedenken. Ein Bürgermeister ist das kleinste Glied in der politischen Kette. Wenn die Republik Österreich einen Vertrag mit der UNESCO hat, dann muss ich als Bürgermeister einen Vertrag anerkennen. Es gab sicher viele Verträge die aufgelöst bzw. nicht eingehalten wurden, aber grundsätzlich muss ich an den Bestand dieses Vertrages glauben, ansonsten wäre ich fehl am Platz. Aber vorläufig gibt es einen Vertrag zwischen der UNESCO und der Republik über die Welterbestätten und der hat Gültigkeit. Würde ich diesen Vertrag in Frage stellen, dann könnte ich ja jedes Gesetz in Frage stellen.

I: Und wie sieht es mit der Bedeutung des Nahverkehrs aus?

Schröttner: Da darf ich als Vertreter der Semmeringbahn sprechen, der Nahverkehr ist jetzt schon furchtbar schlecht. Es ist insofern furchtbar schlecht, als die Verbindung in der Steiermark gekappt wurde. Die Züge auf den Semmering bleiben hier stehen und

fahren wieder zurück, jedoch sind die Regionalzüge mit dem Fahrplan vom Railjet abgestimmt. Es gibt zu den Railjets den sogenannten Zubringerverkehr. Alle Railjets, die nach Graz fahren oder von Graz kommen bleiben hier am Semmering stehen. Da kommt ein Zug von Payerbach und sammelt die Leute aus Küb, Eichberg, Klamm und Breitenstein ein und sieben Minuten später kommt der Railjet und die Leute fahren weiter. In der Gegenrichtung ist es genauso. Das funktioniert halbwegs. Der Witz an der Sache ist, dass im Zug kein Ticket verkauft wird, jedoch gibt es in Küb, Eichberg, Klamm und Breitenstein auch keinen Fahrkarten-Automat, man fährt also kostenlos. Und wer nach Mürzzuschlag weiterfährt, kauft sich in dem siebenminütigen Zeitfenster am Semmering eine Karte und fährt weiter. Aber für die Steirer ist es ein Jammer. Mürzzuschlag war für den Semmering immer die Einkaufsstadt. Das ist allerdings schlecht erreichbar, weil nur noch vormittags, mittags und abends jeweils ein Zug (Regionalzug) fährt. (Anmerkung: Auf der steirischen Seite gibt es keinen Regionalverkehr mehr, sondern ausschließlich Railjet-Verbindungen zwischen Mürzzuschlag und Semmering).

I: Wenn der Tunnel in Betrieb sein wird, dann sind Sie vermutlich nicht mehr Bürgermeister, aber hoffen Sie darauf, dass es so etwas wie einen Erlebniszugverkehr geben wird?

Schröttner: Das ist eigentlich die große Chance. Wir befassen uns bereits heute damit. Dass ich dann nicht mehr Bürgermeister sein werde, das wird sicher so sein, denn ich bin 75 Jahre alt und das ist doch ein Zeitproblem. So etwas gab es schon einmal. Der Herr Gerhard Soukup war Chef der Erlebnisbahnen der ÖBB. Die Erlebnisbahnen wurden schon eingestellt, aber hier wurden ein paar Züge betrieben. Es war ein Touristenzug von Wien nach Mürzzuschlag. Die Züge sind samstags und sonntags verkehrt und wurden mit historischen Waggons geführt und im Winter gab es einen Skizug. Der Zug war meist ausgebucht und im Winter ist der Zug sogar von Bratislava losgefahren, da sind im Winter über 35000 Leute mit diesen Zügen gefahren und im Sommer waren es nicht viel weniger, es waren etwa 30000. Das war ein Renner, denn da sind am Sonntag 300 bis 400 Leute am Semmering ausgestiegen. Die Erlebnisbahnen haben zwar einen Katalog herausgegeben, aber ansonsten ist es nicht kommuniziert

worden, das war es. Ich verhandle schon sehr, sehr lange, auch mit unserer Landesregierung, weil ein Touristenzug wäre eine gute Investition und vor allem kein allzu großer finanzieller Aufwand. Das wäre auch ein Renner im Hinblick auf die Niederösterreich-Card. Heuer wird ein privater Betreiber einen Tourismuszug starten. Da sind der Verein Schiene Südburgenland, der Verein Kaltenleutgebnerbahn und der Club 1018 aktiv geworden. Das ganze startet im Juli und ich verhandle mit dem Land, damit diese Sache in die NÖ-Card aufgenommen wird. Die Verhandlungen sehen bisher gut aus, also es ist sehr wahrscheinlich, dass dieses Projekt realisiert werden wird.

Es gibt auch Gedanken, den Regional- bzw. Ausflugsverkehr zukünftig, wenn es einmal einen Tunnel gibt, eingleisig abzuwickeln und dann könnte man beispielsweise auf der Kalten Rinne stehenbleiben und Dinge erklären. Aber das ist noch Zukunftsmusik, jedoch wollen wir auf alle Eventualitäten vorbereitet sein.

Ein weiteres Problem ist, dass die Bahn zuwächst. Das hängt damit zusammen, dass wir in der Region einen sehr hohen Anteil an Wäldern haben. Wir haben in der Gemeinde etwa 82% Wald-Anteil und da wachsen die Bahn und die historischen Bauwerke (Villen, etc.) zu. Da gibt es dann mühsame Verhandlungen mit den Waldbesitzern um die notwendigen Baumschnittarbeiten. Bei der Bahn war es früher ein wenig leichter, denn als noch mit Dampflokomotiven gefahren wurde, musste ein sogenannter Brandstreifen frei bleiben. Da sind jährlich die Bäume in diesem Bereich abgeheizt worden, aber das ist heute nicht mehr erlaubt. Ich kenne das alles noch aus meiner Jugend. Die Sträucher wurden kontrolliert abgeheizt, aber heute wächst das alles zu. Wenn Sie heute in der Ausstellung am Bahnhof nachschauen, ich meine jetzt den Bau der Brücken und Viadukte, da sieht man wie die Viadukte und Brücken gebaut wurden. Da wurde für die Gerüste sehr viel Holz verwendet, das in der Region geschlagen wurde. Wenn man sich alte Aufnahmen und Zeichnungen ansieht, dann kann man sehen, dass es ziemlich kahl war. Die Schlägerungsarbeiten entlang der Bahn, auf dem ÖBB-Grund, helfen nicht viel, denn die meisten Waldflächen sind in Privatbesitz und da gibt es immer wieder Probleme mit der Zustimmung zur Abholzung.

I: Die Abholzung des Waldes, um Sichtachsen zu gewährleisten ist doch im Managementplan festgeschrieben.

Schröttner: Ja genau, da sind wir auch dran und wir sind recht weit gekommen. Aber es müssen mit den Grundbesitzern Gespräche darüber geführt werden und diese müssen zustimmen. Da ich zu allen Grundbesitzern eine gute Gesprächsbasis habe, ist die Zustimmung nicht das Problem, es ist vielmehr eine Frage des Preises. Vom Land kommt nichts bis wenig und von der ÖBB bekommen wir dafür noch weniger, die interessieren sich überhaupt nicht dafür.

Eine andere Sache ist die Reinhaltung des Bahnwanderweges. Wir haben am Bahnhof einen Trupp, der geht jeden Montag vom Semmering nach Breitenstein und da wird der Müll entlang des Weges aufgeräumt. Wir haben in der Gemeinde inklusive Bahnwanderweg etwa 250 bis 300 Sitzbänke in der freien Natur. Da gibt es auch viele Abfallkörbe. Das alles muss gereinigt und auch immer wieder gestrichen werden. Aber das geht alles mit ehrenamtlichen, freiwilligen Arbeitskräften, ansonsten würde das nicht funktionieren. Der Bahnwanderweg wird von der jeweiligen Gemeinde finanziert.

Eine neue Attraktion, die im Frühjahr 2015 eröffnet wurde, ist die Eröffnung jener Stollen, aus denen beim Bau des Polleros-Tunnels das Gesteinsmaterial befördert wurde. Das haben Gott sei Dank die ÖBB finanziert und es wurde auch mit dem Denkmalamt abgesprochen. Nun kann man bis auf zehn Meter an den Gleiskörper herangehen. Da war heuer am 9. Mai die Eröffnung. Immer im Frühjahr gibt es eine Saisoneroöffnung des Bahnwanderweges, um ein wenig Aufsehen in der Öffentlichkeit zu erreichen. Christian Ludwig Attersee hat ein Monument gestaltet und es waren zahlreiche Größen aus der Politik eingeladen, um auf uns aufmerksam zu machen.

I: Am Semmering gibt es ja die alten Palasthotels der Jahrhundertwende. Wie steht es um diese Hotels?

Schröttner: Es gibt vier dieser großen Prachthotels. Das Südbahnhotel und das Kurhaus sind geschlossen, während das Panhans und das Palast-Hotel geöffnet haben.

I: Wie sieht eigentlich die Zusammenarbeit mit den anderen Welterbestätten Österreichs aus? Es gibt meines Wissens keinen gemeinsamen Internetauftritt. Aber man trifft sich einmal jährlich auf der Welterbestätten-Konferenz.

Schröttner: Ja, einmal im Jahr findet der Welterbestätten-Konferenz statt. Eine gemeinsame Kommunikationsplattform aller österreichischen Welterbestätten wäre aus meiner Sicht Aufgabe der UNESCO. Die Konferenz findet einmal im Jahr statt, wobei der Standort wechselt, nämlich immer an einer anderen Welterbestätte. Und dabei gibt es ausreichend Zeit für gemeinsame Gespräche. Allerdings, der Staatsapparat, die höhere Stelle, die ist ein wenig unbeweglich bzw. träge. Es gibt zwar Initiativen, aber es dauert alles so lange. Das sind wir nicht gewöhnt, weil wir stets aktuell sein müssen. Das betrifft sowohl die Gemeinde als auch den Verein. Wenn Ideen auftauchen und diese mit geringen Mitteln umgesetzt werden können, dann machen wir das.

I: Wenn über Lernbehelfe diskutiert wird, gibt es dann Überlegungen, diese einer breiteren Öffentlichkeit, beispielsweise Schulbuchverlagen, etc., zugänglich zu machen?

Schröttner: Die zuvor angesprochene Unterrichtsbroschüre vom Unterrichtsministerium ist im Entstehen oder ist bereits fertig. Die alte Mappe war sehr gut und da gab es auch eine DVD. Außerdem gibt es eine DVD von allen Welterbestätten Österreichs.

Trotzdem würde ich sagen, dass die Koordination noch nicht optimal funktioniert. Aber das ist eine schwierige Sache, weil sich niemand zu einem Welterbe-Tourismus bekennt. Diesen Welterbe-Tourismus gibt es aber, das ist unbestritten. Es gibt auch bei der Eisenbahn Technik-Freaks. Die fahren in die Schweiz zum Gotthard oder zur Rhätischen Bahn und kommen dann auch an den Semmering. Aber ich denke immer daran, dass im Umkreis des Semmerings weitere Welterbestätten liegen, die eigentlich nicht weit voneinander entfernt sind. Denken Sie an den Neusiedler See, in Wien gibt es Schönbrunn und die Innenstadt und auch in Graz gibt es das Schloss Eggenberg und die Grazer Innenstadt. Es sollte also so sein, dass kein Gast in Wien oder am Semmering

oder in Graz sein sollte, der nicht auch die anderen Welterbestätten besucht hat. Der Gast sollte darauf aufmerksam gemacht werden, nicht nur ein Wochenende zu bleiben, sondern er sollte ein paar Tage hier bleiben und auch die umliegenden Welterbestätten besuchen.

Die Welterbestätten müssten sich zusammen tun, sich besser vernetzen und das Welterbe gemeinsam verkaufen. Wir versuchen den Semmering als Mittelpunkt zu verkaufen und darauf hinzuweisen, dass innerhalb einer Stunde andere Welterbestätten erreichbar sind. Diese Art der Vermarktung fehlt mir. Die Wachau wäre auch noch zu nennen. Hallstatt könnte sich, was den Welterbe-Tourismus angeht, mit Salzburg zusammenschließen.

I: Stichwort Internationales Forum Payerbach. Das Forum sieht sich als Impulsgeber. Was fällt Ihnen zum Forum ein?

Schröttner: Mir fällt ein, dass es heuer noch nicht stattgefunden hat und im vergangenen Jahr war es ein wenig mühsam, vom Thema her. Allerdings war es vor zwei Jahren sehr interessant, denn da ging es um die denkmalgeschützten Bauwerke. Bei Dingen, die interessant und für die eigene Arbeit relevant sind, dann hört man dort gerne zu und tauscht sich aus. Ein bisschen schwer fällt mir, vom Denkmalschutz zu hören. Alle Bahnwächterhäuser stehen unter Denkmalschutz und gehörten ursprünglich den ÖBB. Einige wurden verkauft, einige vermietet und der Denkmalschutz bleibt auf der Strecke. Uns in der Gemeinde macht man diesbezüglich sehr strenge Auflagen, wenn es zum Beispiel um historische Bauwerke geht oder um die Widmung bzw. Umwidmung von Flächen. Da wird mit Denkmalschutz, Naturschutz, ICOMOS, etc. argumentiert.

Bei uns gibt es ja die Kernzone, also die Bahn, und darüber hinaus gibt es die Pufferzone, die wiederum untergliedert ist. Und das wird von manchen Kreisen in Frage gestellt, weil das alles Welterbe sein soll. Allerdings war das niemals der Fall. Ich war damals bei der Zoneneinteilung bereits dabei. So ist es auch bei der Rhätischen Bahn. Wäre alles Weltkulturerbe bzw. Kernzone, so wäre das eine totale Blockade für die Region und da hätte unter diesen Umständen kein einziger Bürgermeister dem Welterbe-Antrag zugestimmt. Im Verein der Freunde der Semmeringbahn sind auch alle Gemeinden der

Kleinregion, die Anteil an der Semmeringbahn haben, vertreten. Die Höhenlinien von denen die Semmeringbahn einsehbar ist, das ist die äußerste Grenze der Pufferzone. Dass man dann hergeht und sagt, das sei das Weltkulturerbe ist Unsinn.

I: Von wem ging eigentlich die Initiative aus, die Semmeringbahn als Welterbe-Kandidaten vorzuschlagen?

Schröttner: Das ging vom Land aus.

I: Schuhböck stellt sich nämlich in seinen Publikationen als „Erfinder“ des Weltkulturerbes Semmeringbahn dar.

Schröttner: Das Land (Niederösterreich) hat Schuhböck ersucht die Unterlagen auszuarbeiten. Aber seine Idee war das nicht. Wenn Sie mit unserem Altbürgermeister Düringer sprechen, der weiß das auf den Beistrich genau.

5.1.5. Interview Joachim KÖLL

I: Sie sind der Initiator des Internationalen Forum Payerbach. Wie ist das Forum entstanden, was war Ihre Motivation?

Köll: Das Internationale Forum Payerbach ist ein Fachsymposium, das zur Erhaltung, Entwicklung und Nutzung von Weltkulturerbestätten dient. Wir beschäftigen uns dabei mit dem Beispiel Weltkulturerbe Semmering-Eisenbahn. Die Idee zum Forum ist in den Jahren 2010/11 entstanden. Da habe ich begonnen, mich mit der Entwicklung der Region über das Welterbe als Potential zu beschäftigen. Und da habe ich darüber nachgedacht, was man machen könnte. Wichtig war mir zunächst das Thema Kommunikation, und zwar nach allen Richtungen. Also Kommunikation nach innen, sprich innerhalb der Region, andererseits nach außen hin. Da habe ich mich auch gefragt, ob die Leute in der Region überhaupt wissen wo sie wohnen. Wissen die Leute, dass sie in einer Weltkulturerbe-Region leben, und wissen, sie was das überhaupt bedeutet? Und da bin ich darauf gekommen, dass bei uns das Prädikat Weltkulturerbe von den Menschen nur sehr peripher wahrgenommen wird. Da war mir klar, dass wir Bewusstseinsbildung und Information betreiben müssen und das kann man mit einem Fachsymposium sehr gut. Die Idee des Forums habe ich dann dem Regionalverband Industrieviertel, dem damaligen Bundesministerium für Unterricht und Kultur, wo die Welterbe-Agenda behördlich angesiedelt war, jetzt ist es ja im Bundeskanzleramt, und der Marktgemeinde Payerbach, in der ich politisch aktiv bin, vorgeschlagen, ein solches Forum zu etablieren. Ich habe um Unterstützung gebeten, und nach einer halbjährigen Überlegungsphase, war man der Meinung, es sei eine gute Sache und unterstützungswürdig. Dann wurde ich zusammengeführt mit der Donau-Uni in Krems. Die Donau-Uni hat eine Fakultät, die sich mit dem Thema Bauen im Welterbe auseinandersetzt – Erhaltung historischer Bausubstanz bzw. neue Formen der Nutzung, etc. Mit dem dortigen Professor bzw. Dekan wurde ich zusammengeführt, übrigens ein Schweizer, der ist sofort aufgesprungen auf das Thema und so entstand eine Kooperation. Auf dieser Grundlage haben wir 2012, 2013 und 2014 das Internationale Forum Payerbach als Fachsymposium durchgeführt. Das heißt ich bin Veranstalter als Verein, der Weltkulturerbe-Verein Payerbach ist der Veranstalter und Trägerverein für

das Internationale Forum Payerbach. Die wissenschaftliche und inhaltliche Leitung hat die Donau-Uni in Krems. Unterstützt werden wir vom Bundeskanzleramt, vom Land Niederösterreich, von der Marktgemeinde Payerbach und vom Regionalverband Industrieviertel. Und auch von der Leader-Region also die Region ist vereins- und strukturmäßig sehr eng gegliedert, mit verschiedensten Themenbereichen. Bisher wurde ich von daher sehr gut unterstützt.

Also das Internationale Forum Payerbach dient eben dazu, um Weltkulturerbestätten zu erhalten, zu nutzen und zu entwickeln im Sinne eines modernen Lebensraumes für die Bevölkerung. Nachhaltige Entwicklung, das heißt, wie kann man die Region in alle Richtungen entwickeln? Sozial, wirtschaftlich, touristisch, etc. Und das machen wir am Beispiel des Weltkulturerbes Semmering-Eisenbahn. Mit dem Forum betreiben wir eben auch Kommunikation und ich glaube, das ist uns bisher ganz gut gelungen. Die Kleinregion, das ist die Weltkulturerbe-Region Semmering-Rax, da gehören acht Gemeinden auf niederösterreichischer Seite dazu, die u.a. im Weltkulturerbe liegen. Das ist eine politische Vereinigung (Kleinregion) und da bin ich stellvertretender Regionsobmann. Da wurde vor kurzem eine Umfrage gemacht, mit einem Schulprojekt, und da wurden die Menschen in der Region befragt, ob sie wissen, dass sie in einer Weltkulturerberegion leben und was das bedeutet. Das Ergebnis hat gezeigt, dass das Welterbe doch recht präsent ist. Offensichtlich funktioniert jetzt die Kommunikation, zumindest in der Region. Der nächste Schritt, den ich machen möchte ist, dass wir über die Kommunikation hinausgehen und tatsächliche Entwicklungsschritte setzen. Beim nächsten Internationalen Forum Payerbach sollen alle Stakeholder der Region aus Politik, Wirtschaft, etc. eingeladen werden, damit konkrete Projekte für die Weiterentwicklung der Region entwickelt und umgesetzt werden können.

I: Wie oft treffen sich die Gemeindevertreter der Kleinregion zu Beratungen?

Köll: Jeder Verband und jeder Verein hat regelmäßige Treffen, da gibt es eine unterschiedliche Anzahl an Treffen, aber drei bis vier Mal im Jahr trifft man sich und spricht Entwicklungsthemen und konkrete Projekte für die Region an bzw. arbeitet die auch aus.

I: Das heißt, jeder Verein bzw. Verband beschäftigt sich mit dem Welterbe und drei oder vier Mal im Jahr trifft man sich gemeinsam?

Köll: Nein, Welterbe ist bei jedem Verein bzw. Verband eine Querschnittmaterie. Ein Verein beschäftigt sich mit sozialer Entwicklung in der Region, das heißt, wie kann man die Region attraktiv machen für Hauptwohnsitzer bzw. für Familien. Wir sind eine Abwanderungsregion und das wollen wir stoppen. Was bietet die Region bereits? Was ist für junge und alte Menschen bzw. für Familien interessant in unserer Region? Die Leute sollen also nicht abwandern. Damit befasst sich vor allem die Kleinregion. Die Kleinregion ist auch dafür da, um Informationen über das Welterbe bzw. über Veranstaltungen in der Kleinregion zu geben. Oder ein Projekt, das von mir stammt, habe ich im Jahr 2010 bei einem Wettbewerb eingereicht, und wir haben zum Thema Dorferneuerung in Niederösterreich den Ideenwettbewerb gewonnen. Das Projekt heißt Welterbe-Architektur, und es ist nichts anderes als ein Leitfaden für alle, die in der Welterbe-Region bauen, umbauen oder sanieren wollen. All jenen Leuten wollen wir damit einen Leitfaden anbieten, wie ein solcher Umbau aussehen kann. Es handelt sich dabei um eine reine Empfehlung und nicht um eine Verpflichtung. Da gibt es inzwischen auch eine Baumappe, die entsprechende Informationen zu den Themen Bauen, Umbauen und Sanieren bietet. Es wird dabei auch auf Förderungen und Ansprechpartner hingewiesen.

Aber es gibt auch die Tourismusdestination Wiener Alpen, das ist in diesem Bereich die frühere Niederösterreich-Werbung, in den Regionen, für die ist Weltkulturerbe auch ein Thema, aber rein aus touristischer Perspektive. Dann gibt es die sogenannte Leader-Region. Leader war ursprünglich ein EU-Förderprogramm, vor allem für den land- und forstwirtschaftlichen Bereich, aber mittlerweile werden von Leader sämtliche Wirtschaftsbereiche angesprochen. Das beinhaltet Betriebsansiedlungen, demographischen Untersuchungen und Dorferneuerungsprojekte, etc. All das wird über Leader gefördert. Dann gibt es noch das Regionalmanagement Industrieviertel, das mit Ideen und Kooperationen diese Entwicklung in der Region unterstützt. Es kommt dabei nicht darauf an, ob es Leader-Projekte, Tourismusprojekte oder Projekte einzelner Gemeinden bzw. der Kleinregion sind. Unabhängig von der Struktur, Leader-Region,

Kleinregion, Energiemodell-Region, die sind in etwa deckungsgleich. Die eine ist größer, die andere ist kleiner, aber das Weltkulturerbe ist als Querschnittmaterie überall drinnen.

I: In der Kleinregion wurde das Schulprojekt Semi und Raxi geboren. Können Sie das näher erläutern?

Köll: Das Projekt kenne ich sehr gut. Der Anstoß für dieses Projekt ist von mir gekommen. Ich habe einmal beim Internationalen Forum Payerbach gesagt, dass wir über das Fachsymposium probieren, das Thema Weltkulturerbe in die verschiedenen Bildungsebenen hineinzubringen. Da habe ich gesagt, das Weltkulturerbe beginnt im Kindergarten, dass es ein Spielzeug gibt, mit dem sie sich identifizieren können, weil es aus ihrer unmittelbaren Umgebung kommt. Als Beispiel wäre hier ein Memory-Spiel zu nennen, das Bilder aus der Region zeigt oder mit der Eisenbahn bzw. anderen bekannten Dingen. Auch für das Volksschulalter sollten altersgerechte Spiele entworfen werden, die auf dieses Thema Bezug nehmen, bis hin zu Mittelschulen und Hochschulen, Stichwort Diplomarbörse.

Ich glaube, wenn man einen Gedanken nachhaltig aufbauen will, dann muss man diesen in das Bewusstsein der Menschen bringen. Ich brauche nur an mich zu denken. Dort wo ich im Kleinkindalter bzw. mit meinen Eltern war, dort wo es mir gefallen hat, das weiß ich heute noch und da fahre ich auch heute noch hin. Alle Vereine, die ich zuvor genannt habe, haben Entwicklungsstrategien. Das Land hat eine Entwicklungsstrategie, die Kleinregion hat eine und zum Teil auch die einzelnen Gemeinden. Wir haben das in der Region ziemlich gut gemacht. Ich durfte bei der Entwicklung der neuen Leader-Strategie mitarbeiten, für die Leader-Region selbst, wo vier Hauptthemen drinnen sind. Ich durfte außerdem beim Weltkulturerbe-Managementplan mitarbeiten, das war meine allererste Arbeit wo ich 2010 dazugekommen bin. Das heißt, da gibt es einen Management- bzw. Aktionsplan für das Weltkulturerbe Semmering-Eisenbahn. Von der Kleinregion gibt es einen Strategieplan, da durfte ich auch mitarbeiten. Da wird die Frage gestellt, wie sich die Kleinregion mit den acht Gemeinden entwickeln soll und darin ist das

Weltkulturerbe ein zentrales Thema. Da ich bei diesen drei Plänen mitarbeiten durfte, habe ich darauf geachtet, dass das Weltkulturerbe möglichst stark berücksichtigt wird.

Das Projekt Semi und Raxi richtet sich an die Volksschüler in der Region, in erster Linie, aber man kann es auch weiter streuen. Man könnte mit diesem Thema auch raus gehen. Ende September bzw. Anfang Oktober findet im Wiener Prater das Wies'n Fest statt und dann gibt es auch die Niederösterreich-Tage. Bei diesen Veranstaltungen soll das Thema Weltkulturerbe Semmering-Eisenbahn präsentiert werden. Die Frau Dr. Farnleitner-Ötsch ist unsere Kleinregions-Managerin. Die Übernahme der Personalkosten der Regions-Managerin ist der Beitrag des Landes Niederösterreich. Außerdem gibt es einen Strategieplan für die Kleinregion, der ebenfalls vom Land Niederösterreich finanziell unterstützt wird. Und die Frau Dr. Farnleitner nimmt nun diesen Strategieplan der Kleinregion, den wir entwickelt haben und erarbeitet mit uns Projekte, die wir umsetzen. Eines dieser Projekte ist das Projekt Semi und Raxi. Ich habe gesagt, wir müssen das Thema in die Bildungslandschaft hineintragen und Dr. Farnleitner unterrichtet außerdem an der HLA in Baden. Das war eine gute Ergänzung. Semi und Raxi hat sie mit einer Klasse als Projekt gemacht und das hat super funktioniert.

I: Wie nachhaltig ist dieses Projekt? Werden die Unterlagen jedes Jahr in den Volksschulen der Region verteilt oder müssen diese angefordert werden?

Köll: Ich habe zumindest mit den Schuldirektoren in Payerbach und in Reichenau gesprochen und Kontakte zur Frau Dr. Farnleitner hergestellt, damit die Schulen das Thema in ihre Planungen einbauen können. Wenn ein Direktor an seiner Schule das Projekt Semi und Raxi umsetzen will, dann wird er dabei unterstützt. Die Regionalmanagerin, Frau Dr. Farnleitner-Ötsch, geht auch aktiv auf die Schulen in der Region zu.

I: Inoffiziell gelten die Schulbücher als geheime Lehrpläne. Beispielsweise ist das Thema Welterbe in den Geographie und Wirtschaftskunde-Schulbüchern kaum vertreten. Gibt

es Bemühungen aus der Region, mit Schulbuchverlagen bzw. mit den Autoren von Schulbüchern Kontakt aufzunehmen? Wenn das Thema in den Schulbüchern präsentiert würde, dann hätte dies sicherlich eine sehr große Breitenwirkung.

Köll: Meines Wissens gibt es dazu noch keine konkreten Überlegungen, allerdings habe ich den Vorschlag nunmehr notiert.

I: Sie sind in Payerbach Gemeinderat für Tourismus und Wirtschaft. Gibt es Überlegungen so etwas wie ein Welterbe-Ticket zu schaffen, das für Sehenswürdigkeit in der Kleinregion Gültigkeit hat?

Köll: Es gibt schon einzelne Überlegungen in diese Richtung, aber es gibt noch kein konkretes Programm, das diesbezüglich angeboten wird. Es wäre meiner Meinung nach sinnvoll, weil jeder von so einer Aktion ausschließlich profitieren könnte. Wenn es gute Idee gibt, dann sollte es zu einer Vernetzung kommen und eine Kooperation beschlossen werden. Aber das muss diesbezüglich noch wachsen. Ich möchte ja mit dem Internationalen Forum Payerbach in diese Richtung arbeiten und die Stakeholder in der Politik und die Stakeholder in der Wirtschaft in ein Boot hineinbringen. Auf dieser Ebene würde ich gerne einen Masterplan für die Region entwickeln, um zu sehen, was in den nächsten drei, vier bzw. fünf Jahren machbar ist und zwar zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag. Die Weltkulturerberegion darf nicht oben am Semmering aufhören, am Kreisverkehr, bei der Landesgrenze, sondern die reicht bis zum Heizhaus in Mürzzuschlag. Die Region kann nur als Ganzes gesehen werden und aus diesem Grund tausche ich mich regelmäßig mit der steirischen Seite aus. Dort gibt es auch Regionalverbände und Leader-Regionen, die entsprechenden Leute kenne ich auch. Deshalb will ich mit dem Internationalen Forum Payerbach, heuer hoffentlich, den nächsten Schritt machen und die Stakeholder aus Politik und Wirtschaft aus beiden Bundesländern zusammenholen. Das Ziel bleibt ein Masterplan für die gesamte Region.

Was das Kombi-Ticket betrifft gibt es einen zarten Ansatz in der Region. Seit zwei Jahren beteiligen wir uns an der langen Nacht der Museen. Zunächst hat mich der Betreiber der

Lokalbahn zwischen Payerbach und Hirschwang auf die Idee gebracht. Er hat angeboten mit seiner Lokalbahn mitzumachen, allerdings wäre er der Einzige gewesen. Ich habe dann angeregt, es mögen sich doch mehr Akteure beteiligen, denn dann wird die ganze Region als Museum gesehen, da wären mehrere Attraktionen bei dieser Geschichte dabei. Da sind wir seit zwei Jahren dabei und es entwickelt sich zwar langsam, aber stetig in die richtige Richtung. Heuer wollen wir das nicht in der Nacht, sondern am Tag machen. Es werden dabei zahlreiche Museen der Region (Renner-Museum in Gloggnitz, Wasserleitungs-Museum in Schwarza im Gebirge, Lokalbahn Payerbach-Hirschwang, Knappenhof, etc.) am langen Museumstag teilnehmen. Insgesamt werden wohl sieben oder acht Stationen an der Aktion teilnehmen. Es ist ein kleiner Anfang und könnte eines Tages auf breiterer Basis funktionieren.

5.1.6. Interview Karl RUDISCHER

I: Wie versucht sich Mürzzuschlag in der „Welterbe-Region“ zu positionieren?

Rudischer: Mürzzuschlag will sich als Tor zum Weltkulturerbe Semmeringbahn positionieren. Soweit ich das weiß, ist Mürzzuschlag ein wesentlicher Faktor, bis Mürzzuschlag sind die Bahnwächterhäuser durchgehend errichtet worden, dazu gibt es ein Buch von Dr. Tusch. Mürzzuschlag ist im Herzen noch immer eine Eisenbahnerstadt, deshalb sind wir immer für den Tunnel gewesen, und wir freuen uns, dass wir mit dem Bau endlich beginnen können. Wir sind keine Tunnelgegner, wir fühlen uns mit der Eisenbahn sehr verbunden. Die Eisenbahn hat früher in Mürzzuschlag über eintausend Beschäftigte gehabt, und der Aufstieg unserer kleinen Stadt hat unmittelbar mit der Eisenbahn zu tun. Dadurch ist auch die Stahlindustrie groß geworden, aus diesen Hammerwerken wurden Schöller & Bleckmann, VEW, Böhler-Werke, etc. Die wirtschaftliche Grundlage der Stadt war die Eisenbahn. Die Semmeringbahn war keine touristische Anlage, sondern ein ganz nüchterner Verkehrsweg. Mürzzuschlag war aus dieser Sicht Anfang oder Ende der Eisenbahn, je nachdem wie man das sieht, auf jeden Fall ein wesentliches Element der gesamten Anlage. Und das wirkt bis heute weiter. Es hat sich dann die Idee des Südbahn-Museums gefunden, und heute haben wir ein wenig einen touristischen Blick, dass wir das Weltkulturerbe touristisch nutzen. Wir wollen ein wenig mitnaschen, jedoch nicht ungebührlich, dass wir sagen, wir naschen in Nachbars Garten. Aus unserem Verständnis ist es historisch bedeutsam. Die Schnittlinie historisch bedeutsam und touristische Nutzung ist schwierig zu ziehen, aber es geht um eine neue Definition unserer Region.

Alles strömt in die Ballungsräume, dazu kommt der Strukturwandel durch die Deindustrialisierung, wir waren immer eine Industrieregion, Schöller & Bleckmann, Eisenbahn, etc. In meiner Kindheit hatten die Böhler-Bleche über 2000 Beschäftigte, heute arbeiten dort etwa 500 Leute. Wir sind heute noch immer eine Industrieregion, aber auf eine ganz andere Art als früher (Anm. Automatisierung, Technologisierung, Rationalisierung). Vor diesem Hintergrund muss sich die Region neu erfinden. Ich vergleiche das gerne mit dem Ruhrgebiet, da gingen in den 1980er bzw. 1990er Jahren rund eine Million Arbeitsplätze verloren, aber die Region hat es geschafft sich neu zu

erfinden – neue Universitäten, Ruhrgebiet 2010. Die Neuaufstellung unserer Region ist unsere Arbeit. Wir haben einen Bevölkerungsrückgang, wir haben strukturelle Probleme. Wir wollen das mit Kultur und unseren Wurzeln, die Semmeringbahn gibt es nur hier und nirgendwo anders, wettmachen. Da sehen wir wirklich ein Potential. Aus diesem Grund hat sich die Stadt am Südbahn-Museum beteiligt und das Welterbe ist ein Teil unserer Identität. Ich sehe das nicht so streng wie die UNESCO, denn ich würde schon das Welterbe in Bezug auf die Region sehen. Die Eisenbahn an sich ist wunderbar, aber um diese zu erhalten, braucht es einen Bezug zur Region bzw. einen Bezug zu den Menschen, die hier leben. Ich sehe das Projekt Welterbe als Projekt für die Menschen, die hier leben.

I: Schließlich gibt es von Seiten der UNESCO auch einen Bildungs- und Vermittlungsauftrag und das kann nur realisiert werden, wenn das Umfeld der Bahn einbezogen wird.

Sie haben vorhin gesagt, Mürzzuschlag sei ein Tor zum Weltkulturerbe Semmeringbahn. Wodurch wird dieses Tor sichtbar? Wie bemerken Menschen, die in die Region kommen, dass sie ein Weltkulturerbe vor sich haben?

Rudischer: Noch zu wenig. Da gibt es noch Gespräche mit den ÖBB.

I: Nehmen die Menschen vor Ort die Semmeringbahn als Weltkulturerbe wahr? Schließlich ist die Semmeringbahn die erste Eisenbahnanlage, die zum Weltkulturerbe erhoben worden ist.

Rudischer: Ich glaube, die Menschen nehmen es vermehrt wahr. Seit rund zehn Jahren gibt es das Südbahn-Museum, es gibt immer wieder Veranstaltungen bzw. Sonderausstellungen. Ich glaube schon, dass dies für die Menschen identitätsstiftend ist. In wenigen Tagen wird wieder eine Sonderausstellungen, gemeinsam mit dem Jüdischen Museum Wien, Das Südbahnhotel, eröffnet. Es gibt auch einen Dampfloktag, an dem im

vergangenen Jahr zweitausend Menschen da waren. Für das Thema Eisenbahn interessieren sich Junge und Alte, Arme und Reiche, das spricht verschiedenste Gesellschaftsschichten an. Das ist ein Thema mit dem man die Menschen erreicht. Lokal hat das Thema Semmering-Eisenbahn die Menschen erreicht, allerdings nicht überregional. In Niederösterreich hat die Semmeringbahn sicherlich mehr Bedeutung als in der Steiermark. Für Niederösterreich hat die Bahn über den Semmering einen höheren Stellenwert als für die Steiermark – auch aus politischer Sicht. Den Grazern³⁸³ ist der Semmering egal. Für Sankt Pölten³⁸⁴ haben die historischen Eisenbahnen bzw. der Nahverkehr einen höheren Stellenwert als für die Steiermark. Wir kämpfen ein wenig um Aufmerksamkeit. Es gibt immer wieder Treffen, die vom Verein der Freunde der Semmeringbahn veranstaltet werden und da werden die Landesbaudirektoren eingeladen, wobei der niederösterreichische immer da ist, während der steirische noch nie da war. Die Steiermark ist ein wenig grazlastig, während wir hier in Mürzzuschlag das letzte Eck darstellen, worunter wir doch leiden. Dennoch war der Semmering-Basistunnel der steirischen Landesregierung ein großes Anliegen. Aber die Unaufmerksamkeit reicht bis zum Generaldirektor der ÖBB, Kern, der bei meinem Wirtschaftsempfang eingeladen war und der für das Historische umworben werden sollte. Den interessiert das Alte nicht, der lebt in der Zukunft. Wir sind jedoch auch für eine leistungsstarke Südbahn, Kern spricht von einer Westbahn und einer Restbahn. Wir freuen uns über den Einsatz für den Basistunnel, aber die ÖBB sagen, sie haben einen betriebswirtschaftlichen Auftrag, sie interessieren sich nicht so sehr für historische Eisenbahnen bzw. für eine Museumseisenbahn. Das heißt, von den ÖBB als auch vom Land Steiermark kommt wenig Unterstützung für das Weltkulturerbe Semmeringbahn, jedoch kann eine Gemeinde das „Weltkulturerbe“ und die damit verbundenen „Pflichten“ nicht bewältigen. Da fühlen wir uns schon allein gelassen. Wir sind eine Stadt mit 9000 Einwohnern, Tendenz schrumpfend, und daher haben wir eingeschränkte finanzielle Möglichkeiten. Was wir tun können, machen wir. Es gibt darüber hinaus eine ganze Reihe an ehrenamtlichen und freiwilligen Helfern, davon lebt das Ganze. Die Draisinen-Sammlung des Südbahn-Museums stammt aus privatem Besitz und war eine „Spende“ eines Mürzzuschlägers. Die dazugehörige Ausstellung wurde weitgehend in Eigenregie und mit privaten Geldern auf die Beine gestellt. Die ÖBB haben uns gnadenhalber einen günstigen Mietvertrag gewährt, von den ÖBB wird man in den

³⁸³ Gemeint ist die Steirische Landesregierung.

³⁸⁴ Gemeint ist die Niederösterreichische Landesregierung.

Museumsräumlichkeiten geduldet. Aber man weiß nie, wenn im Zuge des Tunnelbaus das Grundstück des Südbahn-Museums von den ÖBB benötigt wird, dann muss das Museum weichen. Eine weitere Förderung von der ÖBB ist nicht zu bekommen.

I: Das mangelnde Interesse der ÖBB kommt auch dadurch zu Ausdruck, dass zwar am Mürzzuschlager Bahnhof eine Info-Box für den Semmering-Basistunnel neu errichtet wurde, jedoch erhält der Bahnreisende am Bahnhof keinerlei Informationen über das Weltkulturerbe Semmeringbahn.

Rudischer: Wir haben die ÖBB gebeten, die Infobox im Museum zu errichten. Dazu war ich bei einem Vorstandsdirektor der ÖBB und habe ihm ein Loch in den Bauch geredet, jedoch hat sich eine Woche später der Projektleiter etwas verschnupft gemeldet und gefragt, ob ich nicht wisse, wer wofür zuständig sei. Er sagte, es sei mein gutes Recht bei Vorständen zu intervenieren, aber er, der Projektleiter, entscheide darüber. Die ÖBB könnten nicht das Südbahn-Museum finanzieren.

Die Nachnutzung der historischen Bergstrecke ist schon ein Thema, auch für die ÖBB.

I: Wie sehen Sie dieses Thema? Wenn der Basistunnel in Betrieb ist?

Rudischer: Dann interessiert die alte Bergstrecke keinen mehr, von den ÖBB. Wenn die alte Bergstrecke jemand haben will, dann soll der künftige Betreiber diese bezahlen. Ich fürchte, auch wenn jetzt das Gegenteil behauptet wird, irgendwann wird jemand in den ÖBB auf den Kostendruck hinweisen und die Einstellung der Bergstrecke fordern. Allein die Erhaltung der Oberleitung kostet rund eine Million Euro pro Jahr. Die Frage stellt sich nun allgemein: „Wollen wir das in der Gesellschaft? Hat die Semmeringbahn eine gesellschaftliche Bedeutung? Wenn ja, dann muss es irgendwer bezahlen.“ Die Stadt Mürzzuschlag kann es nicht bezahlen und auch nicht die Gemeinde Semmering. Die ÖBB verweisen auf den betriebswirtschaftlichen Auftrag, sie sind nicht für die Erhaltung eines Museums oder einer Museumsstrecke da. So wie es jetzt ist, stellt es für das Land

Steiermark keine Priorität dar, für Niederösterreich weiß ich es nicht. Wenn sich da nicht eine Lösung findet, das ist ein Welterbe und historisch bedeutsam, dann habe ich Sorge. Man müsste die nächsten zehn Jahre nützen und ein gutes Konzept für die Nachnutzung erstellen.

Über den Arlberg gibt es auch keine Bergstrecke, vielleicht wird die Bahn einmal einspurig betrieben. Man muss sich rechtzeitig ein Konzept überlegen. Das wäre eine Aufgabe für die Regionalentwicklung. Wenn Land und Bund in den Sonntagsreden die Bedeutung der Regionen hervorheben, da könnte man sich das Ruhrgebiet und dessen Neuorientierung zum Vorbild nehmen. Das wäre Regionalentwicklung. Ein Konzept und dafür auch die entsprechenden Mittel zur Verfügung stellen. Aus dem Welterbe-Thema kann man mit Sicherheit etwas machen.

I: Mürzzuschlag liegt auf halbem Weg zwischen Wien und Graz. Der Semmeringer Bürgermeister, Horst Schröttner, hat angedacht, die Welterbestätten Graz, Semmeringbahn, Wien und Neusiedler See besser zu vernetzen. Gibt es diesbezüglich Ideen in Mürzzuschlag? Wie realistisch ist eine Zusammenarbeit der Tourismusverantwortlichen in Graz, Semmering, Wien bzw. Neusiedler See? Gibt es Vernetzungen zwischen den Verantwortlichen? Oder zeigt die Landesgrenze auch hier ihre Wirkung?

Rudischer: Also auf der politischen Tagesebene gibt es vermutlich keine Vernetzung. Die Länder arbeiten im Sinne des Föderalismus eher selbständig, es gibt Landesentwicklungsprogramme. In diesen gibt es das Bundesland und daneben ist alles weiß. In den Fachdisziplinen, also die Denkmalpfleger und die UNESCO-Hüter, die werden schon bundeslandübergreifend miteinander in Kontakt stehen. Auf dieser Fachebene gibt es vermutlich schon eine gute Vernetzung und die sehen das Welterbe als Ganzes, aber im Tagesablauf, bei der Raumordnungsbehörde bzw. der politischen Vertretung, da glaube ich nicht, dass da viel in den Köpfen ist.

I: Mir ist aufgefallen, dass entlang der Straßen beinahe keine Hinweisschilder zum Weltkulturerbe Semmeringbahn zu entdecken sind. Woran liegt das?

Rudischer: Es liegt wohl doch am mangelnden Engagement der Leute hier. Die Menschen, die hier leben wissen es eh und die hiesige Bevölkerung ist noch nicht so firm im Umgang mit dem Thema Tourismus, da muss noch einiges an Know-How erlernt werden. Wir sind noch nicht so geübt, im Verkaufen unserer Schätze. Wir sind doch noch eine Industrieregion und müssen das Dienstleisten erst erlernen und üben. In Tirol hat man bereits erlernt, wie man mit Gästen umgeht, die das Geld in die Region bringen. Da werden bereits die Kinder in diesem Sinne erzogen, wie man mit Gästen umgeht. Wir hier in der Region, müssen erst lernen, wie wir uns richtig vermarkten. Wir haben so vieles hier in der Region: Einen Bauernmarkt, regionale Produkte am Bauernhof, Wandern und Schnee, und Tourenski. Und da würde ich einmal sagen, dass auch das Ausstellungswesen von großer Bedeutung ist, denn wir haben ein Brahms-Museum, ein Ski-Museum, das Südbahn-Museum, ein Kunsthaus. All das haben wir als Ausstellungswelten zusammengefasst. Die Museen sind untereinander vernetzt. Aber das Gespür für die richtige Vermarktung fehlt uns noch. Es ist noch nicht so richtig angekommen, dass wir die Sachen, die wir haben, auch herzeigen müssen.

Die Straßenverkehrsordnung ist das eine Regulativ bei der Aufstellung von Schildern auf diversen Straßen, und auf der anderen Seite ist es eine monetäre Angelegenheit. Die ASFINAG hat vor einigen Jahren die Beschilderung als Geldquelle entdeckt. Da wurden plötzlich alle Schilder verhängt und wenn man eine Tafel/ein Hinweisschild haben will, dann muss man dafür bezahlen. Die ASFINAG argumentiert, wenn ein Schild einen Wert für die Region oder für einen Ort hat, dann muss man dafür bezahlen. Wenn ein Schild keinen Wert (Werbewert) hat, dann kann es wohl entfernt werden.

I: Haben Sie auch mit dem Internationalen Forum Payerbach zu tun?

Rudischer: Ich war dort ein paar Mal zu Gast, als Bürgermeister war ich eingeladen und habe ein paar Vorträge besucht, aber ich arbeite nicht aktiv mit.

I: In Niederösterreich hat man in den Kleingemeinden der Region Semmering versucht einen Lernbehelf für Volksschüler auszuarbeiten. Gibt es Ähnliches auch für die Steiermark? Wie wird versucht, das Welterbe den Kindern zu vermitteln?

Rudischer: Hier hat die Frau Mag. Ogris vom Südbahn-Museum Lern- bzw. Unterrichtsmaterialien ausgearbeitet. Frau Ogris wurde von der Stadt angestellt und sie erledigt diese Aufgabe für uns. Das Südbahn-Museum ist ein Verein und wird von der Gemeinde Mürzzuschlag finanziert. Es gibt dementsprechend einen Vertrag zwischen dem Museum und der Gemeinde. Der Betrieb des Museums ist daher Gemeindeangelegenheit. Es gibt Kinder- und Schülerführungen, sowie Erwachsenenführungen.

I: Ab Juli 2015 soll es an Wochenenden Erlebniszüge von Wien nach Mürzzuschlag geben?

Rudischer: Ja, das gab es schon einmal. Da kamen die Touristen mit dem Zug und in Mürzzuschlag stiegen sie in Autobusse und fuhren wieder nachhause. Das geht so nicht. Die Touristen sollen das Südbahn-Museum kennenlernen und dort Geld ausgeben. Es geht nicht nur um die Semmeringbahn, sondern auch um die lokalen Kulturangebote, die den Touristen schmackhaft gemacht werden sollen. Solche Erlebniszugangebote sollen zukünftig mit den Museumsangeboten in Mürzzuschlag kombiniert werden.

I: Gibt es eine überregionale Tourismuswerbung für die Stadt Mürzzuschlag?

Rudischer: Es gibt das Südbahn-Museum, dann den mehrgemeindigen Tourismusverband, der reicht von Mürzzuschlag bis Mitterdorf und dann gibt es die sogenannte Hochsteiermark, das ist die Obersteiermark-Ost, Leoben, Bruck an der Mur und Mürzzuschlag. Da wird das Südbahn-Museum beworben und ist dabei ein ganz wichtiger Bestandteil. Für die Steiermark-Werbung weiß ich es nicht. Es gibt ja auch

einen Steiermark-Tourismus, aber die beschäftigen sich mit Schladming, mit den Lipizzanern, mit dem Kernöl und dem Wein, aber eher nicht mit der Südbahn. Es ist noch nicht gelungen, in der Steiermark-Werbung die Bedeutung des Weltkulturerbes Semmeringbahn zu vermitteln. Das Welterbe hätte dort sicherlich auch Platz, doch da sind wir nur sehr schwach vertreten. Die Kehrseite des Basistunnels ist, dass man unter dem Berg durchfährt und gar nicht bemerkt, dass man hier gewesen ist.

Dennoch wird es ein Ressourcenproblem geben. Am Beispiel des steirischen Bahnwanderweges am Semmering lässt sich dies aufzeigen. Die Informationstafeln, auf denen Peter Rosegger prominente Zeitgenossen zu Wort kommen lässt, gehen auf private Initiativen zurück. Zwar hilft da und dort die Gemeinde, aber es ist vor allem der Verein Freunde der Südbahn bzw. der Verein der Freunde des Südbahn-Museums, deren Mitglieder beispielsweise den Bahnwanderweg betreuen. Da geht es um das Aufstellen von Tafeln, die Wartung der Abfallbehälter, die Instandhaltung der Wege. Da wird ganz viel in ehrenamtlicher Tätigkeit geleistet und die Gemeinde stellt das Material zur Verfügung.

I: Gibt es eine Zusammenarbeit mit den niederösterreichischen Gemeinden?

Rudischer: Ja, über den Verein der Freunde der Semmeringbahn. Da sind auch wir Vereinsmitglied. Wenn, dann gibt es informelle Treffen, aber formal treffen sich die Bürgermeister entlang der Semmeringbahn nicht. Allerdings kennt man einander und wenn es notwendig ist, dann gibt es einen kurzen Kontakt.

Eine wichtige Sache wäre, und dies ist mir ein Anliegen, es dauert zehn Minuten, eine Viertelstunde oder eine halbe Stunde und dann sind wir beim Geld. Gerade in Zeiten wie diesen, wo alles knapp ist, wer bezahlt das, wofür brauchen wir das, und dann gibt es die verschiedensten Strömungen, und dann gibt es das Kunsthaus und dann gibt es immer noch Meinungen, wie das gebaut wurde, vor zwanzig Jahren, es sei ein Schandfleck und doch kommen viele Leute und wollen das photographieren und es kommen sogar Architektur- und Kunststudenten, um es zu sehen. In Wien, im Museumsquartier, im Architekturzentrum, da geht es in einer permanenten Ausstellung um geschichtliche Entwicklung, da hängt unser Kunsthaus drinnen. Es wird immer gestritten um das

Kulturbudget für das Kunsthaus. Wofür brauchen wir denn das überhaupt, das Kunsthaus. Jetzt kann man sich den Mund fusselig sprechen, was bedeutet uns die Kultur, was sind unsere Qualitäten? Interessant wäre ein anderer Zugang zu diesem Thema, wie sieht es mit der wirtschaftlichen Gesamtrechnung aus? Es wäre interessant zu erforschen, was bringt uns ökonomisch eine kulturelle Einrichtung, zum Beispiel das Südbahn-Museum oder die Semmeringbahn. Ich weiß nicht wie man das genau anstellen könnte, aber wenn man sagt, so viele Arbeitsplätze sind schon vorhanden, so viele Touristen kommen, so viele Investitionen werden getätigt durch heimische Unternehmen. Es gibt ja Studien, zum Beispiel, was bringt das Burgtheater. Das kostet so und so viel Geld, oder die Salzburger Festspiele, die kosten Millionen, aber niemand käme auf die Idee das in Frage zu stellen. Die Ermittlung des Multiplikatoreffekts kultureller Einrichtungen sollte diesbezüglich ein Ziel sein. Es wäre dies ein gutes Argument, um den Kritikern das Wasser abzugraben. Gerade für eine Region, die sich in einem Strukturwandel befindet, ist das Weltkulturerbe Semmeringbahn ein Strohalm für den Tourismus.

5.1.7. Interview Irene GÖLLES

I: Wie versucht sich Gloggnitz in der Welterbe-Region zu positionieren?

Gölles: Ich glaube, wir haben schon ganz früh angefangen. Wir waren die erste Eisenbahnstrecke von Wien nach Gloggnitz, wir haben einen Bahnhof, den Gloggnitzer Bahnhof, und wir sind jetzt eine Portalgemeinde für den Semmering-Basistunnel neu. Das Thema Basistunnel ist uns nicht neu, das Projekt gibt es ja nicht erst seit fünf Jahren, sondern seit über 20 Jahren. Wir haben dabei die erste Phase, die nicht zustande gekommen ist, mitgemacht. Wir versuchen durch Aktivitäten Aufmerksamkeit zu erregen. Wir haben geplant, am Bahnhof Informationen anzubringen, damit die Menschen wissen, dass sie nun in eine Welterbe-Region kommen. Es gibt ja bereits ein Bild und einen großen Plan von der Welterbe-Region. Wenn man also am Bahnhof aussteigt, dann weiß ich, dass ich in einer Welterbe-Region bin. Aber es ist leider so, dass das Bewusstsein in der Bevölkerung nicht unbedingt da ist. Deshalb wollen wir durch Aktivitäten und bildliche Darstellungen dieses Bewusstsein für die Welterbe-Region stärken.

I: Wie hat man in den letzten Jahren versucht, diese Situation zu verbessern? Wie hat man versucht, den Menschen zu erklären, dass sie in einer Welterbe-Region leben bzw. dass sich vor ihrer Tür die erste Eisenbahn, die zum Weltkulturerbe erhoben wurde, befindet?

Gölles: Wir sind ja Teil der Kleinregion. Da zählen insgesamt acht Gemeinden in der unmittelbaren Umgebung dazu. Im Managementplan bzw. im Strategiepapier steht, dass das Welterbe zunächst einmal in den Gemeinden der Kleinregion bekannt zu machen ist. Da sind wir relativ gut unterwegs und versuchen mit allen uns zur Verfügung stehenden Mitteln den Bekanntheitsgrad des Weltkulturerbes Semmeringbahn zu erhöhen. Dies ist sehr wichtig und vor allem auch für den Tourismus in der Region. Man muss den Leuten auch immer wieder sagen, dass das Welterbe nicht von alleine funktioniert, sondern

dass ständig daran gearbeitet werden muss, um die Welterbestätte zu erhalten. Das ist das größte Anliegen, die Angelegenheit in den Köpfen der Bevölkerung zu verankern.

I: Wie sieht die Zusammenarbeit mit den übrigen Gemeinden in der Kleinregion aus?

Gölles: Es gibt acht Gemeinden in der Kleinregionen und da kommt es schon auch auf den räumlichen Bezug an. Schwarzau im Gebirge hat nicht den Bezug zur Semmeringbahn wie beispielsweise jene Gemeinden, die direkt an der Bahnstrecke liegen. Bei Aktivitäten sollte immer ein Vertreter jeder Gemeinde dabei sein. Ja, wir achten auf eine Zusammenarbeit in der Kleinregion. Die Semmeringbahn ist ja nicht im Besitz von Gloggnitz, sondern sie zieht sich durch das ganze Semmeringgebiet.

I: Wie funktioniert die Zusammenarbeit mit den ÖBB?

Gölles: Ich kann nur für Gloggnitz sprechen, aber wir haben da überhaupt keine Schwierigkeiten mit den ÖBB. Allerdings haben wir diesbezüglich noch nicht all zu viele Aktivitäten gesetzt, wo wir die ÖBB benötigt hätten. Die erste Aktivität mit den ÖBB wird die Umgestaltung des Bahnhofsgebäudes im Sinne des Weltkulturerbes sein. Die Frage ist, ob man uns da Räumlichkeiten zur Verfügung stellt und ob wir dort etwas anbringen dürfen.

I: Wenn man auf der Straße in die Welterbe-Region fährt, so scheint es nur ein einziges Hinweisschild zu diesem Thema zu geben. Dieses befindet sich auf der S6 vor der Abfahrt Gloggnitz. Auf dem Schild ist ein Hinweis auf die Welterbe-Region Semmeringbahn zu finden. Woran scheitert es, dass es nicht mehr solcher Hinweistafeln gibt?

Gölles: Das haben wir in der Kleinregion schon öfters diskutiert und ist eines unserer Projekte. Es ist zu einem guten Teil eine Kostenfrage. Ein Schild auf der Autobahn kostet relativ viel Geld. Das Schild kostet uns etwa € 1000 pro Jahr. Jedes Schild, das auf einem öffentlichen Grund aufgestellt wird, muss bezahlt werden – sozusagen eine Miete. Zum anderen ist es nicht leicht ein Schild aufzustellen, weil die Straßenverkehrsordnung bestimmt, wo und in welchem Ausmaß Schilder aufgestellt werden dürfen. Aber an solchen Projekten sind wir dran. Das sind Dinge, die wir in naher Zukunft ins Auge fassen. Das ist auch in unserem Strategieplan festgeschrieben.

I: Am Bahnhof Mürzzuschlag wurde von den ÖBB eine Infobox zum Thema Semmering-Basistunnel neu errichtet. Weshalb gibt es in der zweiten Portalgemeinde, also am Bahnhof Gloggnitz, nicht eine ähnliche Infobox?

Gölles: Also bei uns wird der Tunnel bereits gebaut. Und in der Nähe der Baustelle wird eine solche Infobox errichtet, die Informationen zum Basistunnel bieten soll.

I: Gibt es derzeit am Bahnhof Gloggnitz Hinweise auf das Weltkulturerbe Semmeringbahn?

Gölles: Nein. Das ist auch ein Manko, aber das haben wir auch schon besprochen. Das werden wir gemeinsam in der Kleinregion bzw. mit den Straßenschildern verbessern. Ja, es stimmt. Wer am Bahnhof Gloggnitz aussteigt, findet keinen Hinweis auf die Welterbe-Region bzw. auf das Weltkulturerbe Semmeringbahn.

I: Es gibt ausschließlich den Granitstein von der UNESCO, den es auch in den Bahnhöfen Semmering und Mürzzuschlag gibt, der auf das Weltkulturerbe Semmeringbahn verweist.

Sie haben hier in der Region mit der Frau Dr. Farnleitner-Ötsch, Kleinregionsmanagerin in Gloggnitz, das Schulprojekt bzw. die Unterrichtsbroschüre „Raxi“ ins Leben gerufen.

Gölles: Wir haben uns darüber Gedanken gemacht, wie wir in der Region ein Bewusstsein für das Weltkulturerbe Semmeringbahn schaffen können. Und zwar nicht nur bei den Erwachsenen, sondern auch bei den Kindern. Da ist die Frau Dr. Farnleitner, auf Grund ihrer pädagogischen Ausbildung, auf die Idee gekommen, diesen Lernbehelf zu gestalten, um die Kinder darauf hinzuweisen, dass sie in einer Welterbe-Region leben und dass es hier das Weltkulturerbe Semmering-Eisenbahn gibt. Wenn die Kinder auch zuhause darüber sprechen, dann haben wir einen Multiplikatoreffekt und erreichen damit nicht nur die Kinder, sondern auch viele Erwachsene. Das Projekt Raxi wurde darüber hinaus bei einem Wettbewerb eingereicht und mit einem Preis ausgezeichnet. Das Projekt wurde auch von den Kindern sehr gut angenommen.

I: Bemerkenswert ist, dass wirklich alle acht Gemeinden der Kleinregion erwähnt werden. Wie erfolgt allerdings die Verteilung des Lernbehelfs?

Gölles: Jede Schule in der Kleinregion hat ein Exemplar für jeden Schüler bekommen und bei Bedarf kann diese Broschüre vervielfältigt bzw. angefordert werden. Frau Dr. Farnleitner steht außerdem in Kontakt mit den Direktoren und erhält so permanent Rückmeldungen aus den Schulen.

I: Ist diese Broschüre auch für Schulen auf der steirischen Seite des Semmerings verfügbar?

Gölles: Nein, weil diese nicht zur Kleinregion gehören. Da wirkt die Landesgrenze.

I: Hat es beim Projekt Raxi Überlegungen gegeben mit Schulbuchverlagen Kontakt aufzunehmen, um es auch in Schulbüchern positionieren und einer breiteren Öffentlichkeit zugänglich machen zu können?

Gölles: Nein. So weit sind wir noch nicht. Wir sind froh, dass wir das in den Schulen in der Kleinregion geschafft haben. Es wird sicherlich noch etwas in dieser Richtung geben, allerdings bestehen derzeit noch keine konkreten Vorstellungen.

Wir müssen unseren Strategieplan Punkt für Punkt abarbeiten und da gibt es eben auch andere Überlegungen. Uns war auch die Überarbeitung unserer Homepage wichtig, um eben auf die Region und das Weltkulturerbe Semmeringbahn hinweisen zu können.

I: Gibt es Überlegungen die Sehenswürdigkeiten in der Kleinregion miteinander zu vernetzen, zum Beispiel durch ein gemeinsames Eintrittsticket?

Gölles: Ja, das ist die Ebene des Tourismus und da gibt es diesbezüglich Überlegungen des Tourismusverbands. Aber momentan liegen beispielsweise im Renner-Museum Prospekte über die Region auf. Und wir haben auch in der Kleinregion einen Museumstag, der einmal jährlich tagsüber stattfindet. Da gibt es dann Shuttle-Busse, damit die Leute die einzelnen Museen der Kleinregion besuchen und die Landschaft sehen können. Die Bahn und die Landschaft sind in der Region von großer Bedeutung.

Literaturverzeichnis

Monographien, Aufsätze und Sammelwerke

- Allmann Barbara, die Kehrseite des Mythos. Alltag auf der Baustelle, In: Kos Wolfgang (Hrsg.), Die Eroberung der Landschaft. Semmering, Rax, Schneeberg. Katalog zur Niederösterreichischen Landesausstellung (Wien 1992), S. 503-508
- Artl Gerhard, Gürtlich Gerhard H., Zenz Hubert (Hrsg.), Vom Teufelszeug zum Weltkulturerbe. 150 Jahre Semmeringbahn (Wien 2004)
- Baltzarek Franz, Fremdenverkehr und Sport, In: Das Zeitalter Kaiser Franz Josephs, 2. Teil 1880-1916. Glanz und Elend (Wien 1987), S. 163-174
- Bernecker Roland u.a., Die Idee des universellen Erbes, In: Welterbe-Manual, S. 10-15
- Braun Sabine, Poeplau Carolin, Das Schulprogramm „denkmal aktiv – Kulturerbe macht Schule“, In: Welterbe-Manual, S. 152-154
- Brincks-Murmann Claudia, Das Aufnahmeverfahren, In: Welterbe-Manual, S. 74-79
- Bruckmüller Ernst, Sozialgeschichte Österreichs (Wien 2001)
- Das Zeitalter Kaiser Franz Josephs, 2. Teil 1880-1916. Glanz und Elend (Wien 1987)
- Diercke, Weltatlas Österreich (2014)
- Dinhobl Günter, Die Semmeringerbahn. Der Bau der ersten Hochgebirgseisenbahn der Welt (Wien 2003)
- Dinhobl Günter, Haehnel Birgit (Hrsg.), Panorama. Welterbe. Semmeringbahn. Stand der Dinge (Innsbruck 2010)
- Dinhobl Günter, Schuhböck Christian, Semmering-Eisenbahn – Geschichte und Bedeutung der ersten Hochgebirgseisenbahn der Welt (Wien 1998)
- Dippon Peter, Siegmund Alexander, Der Bildungsanspruch von UNESCO-Welterbestätten – eine aktuelle Bestandsaufnahme im Spannungsfeld zwischen Welterbekonvention und lokaler Praxis, In: Ströter-Bender Jutta (Hrsg.), World Heritage Education. Positionen und Diskurse zur Vermittlung des UNESCO-Welterbes (Marburg 2010), S. 31-44

- Dobler Karin, Fassmann Heinz, Pichler Herbert, Kompass 5/6. Geographie und Wirtschaftskunde.
- Dobler Karin, Fassmann Heinz, Pichler Herbert, Kompass 7/8. Geographie und Wirtschaftskunde.
- Dopsch Heinz, Österreichische Geschichte. Die Länder und das Reich. Der Ostalpenraum im Hochmittelalter (Wien 2003)
- Enderle Peter, Wilhelm Freiherr von Engerth, In: Artl Gerhard, Gürtlich Gerhard H., Zenz Hubert (Hrsg.), Vom Teufelszeug zum Weltkulturerbe. 150 Jahre Semmeringbahn (Wien 2004), S. 57-68
- Eschig Gabriele u.a., Welterbe in Österreich, In: Welterbe-Manual, S. 156-165
- Eschig Gabriele, Die Mission der UNESCO zwischen Schützen und Nützen, In: Luger Kurt, Wöhler Karlheinz, Welterbe und Tourismus. Schützen und Nützen aus einer Perspektive der Nachhaltigkeit (Innsbruck 2008), S. 173-182
- Falschlehner Helmut, Der Semmering Basistunnel – Vision und Wirklichkeit: Eine Chronologie des Eisenbahnprojekts Semmering-Basistunnel, In: Artl Gerhard, Gürtlich Gerhard H., Zenz Hubert (Hrsg.), Vom Teufelszeug zum Weltkulturerbe. 150 Jahre Semmeringbahn (Wien 2004), S. 175-182
- Feiler Karl, Karl Ritter von Ghega. Ein Beitrag zur Entstehungsgeschichte der Semmeringbahn, In: Santifaller Leo, Festschrift zur Feier des zweihundertjährigen Bestandes des Haus-, Hof- und Staatsarchivs, 22. Bd. (Wien 1951), S. 462-473
- Festschrift anlässlich der Feier des 75 jährigen Bestandes der Semmeringbahn (Wien 1929)
- Gansrigler Franz, Löffler Detlef, Posch Christoph, Wien – Triest. Der Drang in den Süden: Von den Anfängen der Kronprinz Rudolf-Bahn bis zum heutigen Ausbau der Südbahn und der Pontebbana (Graz 2008)
- Gobiet Gerhard, Haas Dieter, Das Projekt Semmering-Basistunnel neu, In: Dinhobl Günter, Haehnel Birgit (Hrsg.), Panorama. Welterbe. Semmeringbahn. Stand der Dinge (Innsbruck 2010), S. 36-43
- Gründler Kurt, Die Eroberung des Winters. Die Anfänge von Wintersport und Wintertourismus im Semmeringsgebiet, In: Kos Wolfgang (Hrsg.), Die Eroberung der Landschaft. Semmering, Rax, Schneeberg. Katalog zur Niederösterreichischen Landesausstellung (Wien 1992), S. 578-586

- Häusler Wolfgang, Von der Massenarmut zur Arbeiterbewegung. Demokratie und soziale Frage in der Wiener Revolution von 1848 (Wien 1979)
- Hillbrand Erich, Topographie des Semmering, In: Artl Gerhard, Gürtlich Gerhard H., Zenz Hubert (Hrsg.), Vom Teufelszeug zum Weltkulturerbe. 150 Jahre Semmeringbahn (Wien 2004), S. 13-20
- Hölzel, Großer Kozen Atlas (2015)
- Hubmann Axel, Semmering – Weltkulturerbe und Kulturlandschaft, In: Semmering. UNESCO Weltkulturerbe, S. 8-15
- Klingler Stefan, Der Managementplan für das Weltkulturerbe Semmeringbahn, In: Dinhobl Günter, Haehnel Birgit (Hrsg.), Panorama. Welterbe. Semmeringbahn. Stand der Dinge (Innsbruck 2010), S. 18-25
- Kos Wolfgang, Krisenhafter Glanz und glanzvolle Krise. Die Semmeringhotels in der Zwischenkriegszeit, In: Kos Wolfgang (Hrsg.), Die Eroberung der Landschaft. Semmering, Rax, Schneeberg. Katalog zur Niederösterreichischen Landesausstellung (Wien 1992), S.
- Kos Wolfgang, Über den Semmering. Kulturgeschichte einer künstlichen Landschaft (Wien 1984)
- Luger Kurt, Welterbe-Tourismus. Ökonomie, Ökologie und Kultur in weltgeschichtlicher Verantwortung, In: Luger Kurt, Wöhler Karlheinz, Welterbe und Tourismus. Schützen und Nützen aus einer Perspektive der Nachhaltigkeit (Innsbruck 2008), S. 17-42
- Luger Kurt, Wöhler Karlheinz, Welterbe und Tourismus. Schützen und Nützen aus einer Perspektive der Nachhaltigkeit (Innsbruck 2008)
- Niel Alfred, Carl Ritter von Ghega. Ein Leben für die Eisenbahnen in Österreich (Wien 1977)
- Niel Alfred, Der Semmering und seine Bahn (Wien 1960)
- Nölle Jolanta, Welt.Kultur.Erbe Zollverein: Auf dem Weg von der Kohle zur Kulturhauptstadt. Ein Bericht über die Vermittlung der Geschichte und Gegenwart einer Industrie-Welterbestätte, In: Ströter-Bender Jutta (Hrsg.), World Heritage Education. Positionen und Diskurse zur Vermittlung des UNESCO-Welterbes (Marburg 2010), S. 155-163
- ÖBV, Freytag und Berndt, Schulatlas (2015)

- Ogris Kerstin, Die Vermittlung des Welterbes Semmeringbahn. Museum, Infostellen und andere Aktivitäten, In: Dinhobl Günter, Haehnel Birgit (Hrsg.), Panorama. Welterbe. Semmeringbahn. Stand der Dinge (Innsbruck 2010), S. 44-51
- Pap Johann Robert, I, Der Handelsweg über den Semmering, In: Artl Gerhard, Gürtlich Gerhard H., Zenz Hubert (Hrsg.), Vom Teufelszeug zum Weltkulturerbe. 150 Jahre Semmeringbahn (Wien 2004), S. 21-32
- Pap Johann Robert, II, Der Alltag auf den Baustellen, In: Vom Teufelszeug zum Weltkulturerbe. 150 Jahre Semmeringbahn (Wien 2004), S. 121-134
- Pap Robert, III, Weltkulturerbe Semmeringbahn. Zum Jubiläum 150 Jahre Semmeringbahn 1854 – 2004 (2004)
- Pickl Othmar, Der Handelsweg über den Semmering. Die Bedeutung der Semmeringstraße im Mittelalter und in der frühen Neuzeit, In: Kos Wolfgang (Hrsg.), Die Eroberung der Landschaft. Semmering, Rax, Schneeberg. Katalog zur Niederösterreichischen Landesausstellung (Wien 1992), S. 403-411
- Richter Andrea, Weltkulturerbe und Werterziehung, In: Ströter-Bender Jutta (Hrsg.), World Heritage Education. Positionen und Diskurse zur Vermittlung des UNESCO-Welterbes (Marburg 2010), S. 59-70
- Richtlinien zur Beschilderung und Wegweisung auf Autobahnen (RVS 05.02.13)
- Ringbeck Birgitta, Die Monitoring-Instrumente der Welterbekonvention, In: Welterbe-Manual, S. 85-88
- Rosegger Peter, Als ich noch der Waldbauernbub war (Stuttgart 1994)
- Rosegger Peter, Als ich zum ersten Mal auf dem Dampfwagen saß, In: Rosegger Peter, Als ich noch der Waldbauernbub war (Stuttgart 1994), S. 82-89
- Rumpler Helmut, Eine Chance für Mitteleuropa. Bürgerliche Emanzipation und Staatsverfall in der Habsburgermonarchie (Wien 2005)
- Saar Ferdinand von, Die Steinklopfer (Stuttgart 2011)
- Santifaller Leo, Festschrift zur Feier des zweihundertjährigen Bestandes des Haus-, Hof- und Staatsarchivs, 22. Bd. (Wien 1951)
- Schefers Hermann, Was es heißt, eine Welterbestätte zu sein. Sieben Thesen zu einer viel diskutierten Frage, In: Welterbe-Manual, S. 70-73
- Schlünkes Kurt, Das UNESCO Welterbe, In: Welterbe-Manual, S. 16-26

- Schuhböck Christian, Welterbe Semmeringbahn mit umgebender Landschaft. Wanderführer zur ersten UNESCO-Eisenbahn-Welterbestätte der Welt (Berndorf 2014)
- Schuhböck Christian, Weltkulturerbe Semmeringbahn – Die Initiative zur Rettung der ersten Hochgebirgsbahn der Welt, In: Artl Gerhard, Gürtlich Gerhard H., Zenz Hubert (Hrsg.), Vom Teufelszeug zum Weltkulturerbe. 150 Jahre Semmeringbahn (Wien 2004), S. 189-201
- Schuhböck Christian, Weltkulturerbe Semmeringbahn. Führer zur ersten UNESCO-Eisenbahn-Welterbestätte der Welt. Die Initiative zur Rettung der ersten Hochgebirgsbahn der Welt (2009)
- Schwarz Mario (I), Stilfragen der Semmeringarchitektur 1. Die Semmeringbahn und der Villenbau der Gründerzeit, In: Kos Wolfgang (Hrsg.), Die Eroberung der Landschaft. Semmering, Rax, Schneeberg. Katalog zur Niederösterreichischen Landesausstellung (Wien 1992), S. 509-520
- Schwarz Mario (II), Stilfragen der Semmeringarchitektur 2. Hotels und Villen am Semmering, In: Kos Wolfgang (Hrsg.), Die Eroberung der Landschaft. Semmering, Rax, Schneeberg. Katalog zur Niederösterreichischen Landesausstellung (Wien 1992), S. 567-577
- Schwarz Mario, Das Landschaftskunstwerk Semmering, In: Vasko-Juhász Désirée, Die Südbahn. Ihre Kurorte und Hotels, 1. Bd. (Wien 2006), S. 13-34
- Semmering. UNESCO Weltkulturerbe.
- Straub Wolfgang, Carl Ritter von Ghega (Wien 2004)
- Ströter-Bender Jutta (Hrsg.), World Heritage Education. Positionen und Diskurse zur Vermittlung des UNESCO-Welterbes (Marburg 2010)
- Ströter-Bender Jutta, Einleitung, In: Ströter-Bender Jutta (Hrsg.), World Heritage Education. Positionen und Diskurse zur Vermittlung des UNESCO-Welterbes (Marburg 2010), S. 11-16
- Ströter-Bender Jutta, Modelle, Materielle Kultur und World Heritage Education. Zur Aktualität von Bildungstraditionen, In: Ströter-Bender Jutta (Hrsg.), World Heritage Education. Positionen und Diskurse zur Vermittlung des UNESCO-Welterbes (Marburg 2010), S. 113-135
- Südbahn Museum Mürzzuschlag, „Auf die Schienen! Fertig! Los! – Museumspädagogischer Leitfaden für Kindergartengruppen und Schulklassen

- Südbahn Museum Mürzzuschlag, Das Dampfross mein Pegasus. Peter Rosegger`s Tagebuch (Mürzzuschlag 2013)
- Südbahn Museum Mürzzuschlag, Über den Berg. Wien-Mürzzuschlag-Triest 13 Stunden 4 Minuten (Mürzzuschlag 2006)
- Székely Csaba, Gegenwart und Zukunft der Semmeringbahn, In: Artl Gerhard, Gürtlich Gerhard H., Zenz Hubert (Hrsg.), Vom Teufelszeug zum Weltkulturerbe. 150 Jahre Semmeringbahn (Wien 2004), S. 159-173
- Tauschek Markus, Kulturerbe. Eine Einführung (Berlin 2013)
- Tusch Roland, Wächterhäuser an der Semmeringbahn: Haus, Infrastruktur, Landschaft (Innsbruck 2014)
- Vasko-Juhász Désirée, Die Südbahn. Ihre Kurorte und Hotels, 1. Bd. (Wien 2006)
- Vavrovsky Georg-Michael, Bauer Franz, Die Modernisierung der Südbahn – Der Semmering-Basistunnel, In: Artl Gerhard, Gürtlich Gerhard H., Zenz Hubert (Hrsg.), Vom Teufelszeug zum Weltkulturerbe. 150 Jahre Semmeringbahn (Wien 2004), S. 183-188.
- Verein der Freunde der Semmeringbahn (Hrsg.), Semmeringbahn Wanderweg. Niederösterreich – Steiermark. Auf Ghegas Spuren von Gloggnitz, Payerbach bis Mürzzuschlag/Auf Ghegas Spuren entlang der Semmeringbahn Gloggnitz, Payerbach – Semmering – Mürzzuschlag (Semmering 2010)
- Vieregg Hildegard K., Schefers Hermann, World Heritage Education – Studie zur Annäherung an eine Definition, In: Ströter-Bender Jutta (Hrsg.), World Heritage Education. Positionen und Diskurse zur Vermittlung des UNESCO-Welterbes (Marburg 2010), S. 17-30
- Zenz Hubert, Carl Ritter von Ghega, In: Artl Gerhard, Gürtlich Gerhard H., Zenz Hubert (Hrsg.), Vom Teufelszeug zum Weltkulturerbe. 150 Jahre Semmeringbahn (Wien 2004), S. 47-55

Gesetzestexte

- BGBl. 49/1949, Die Verfassung der Organisation der Vereinten Nationen für Erziehung, Wissenschaft und Kultur (UNESCO)
- BGBl. 60/1993, „Übereinkommen zum Schutz des Kultur- und Naturerbes der Welt samt österreichischer Erklärung“
- BGBl., III, 105/2012, „Kultur- und Naturerbe auf dem Gebiet der Republik Österreich, das in die Liste des Erbes der Welt aufgenommen wurde“
- Bundesstraßengesetz 1971 (BStG)
- Privilegium für das Wechselhaus S.M. von Rothschild auf fünfzig Jahre für die projectirte Eisenbahn zwischen Wien und Bochnia, Gesetz Nr. 50/1836
- Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO)
- Bundesbahngesetz (ÖBB):
<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung/Bundesnormen/10007278/Bundesbahngesetz%2c%20Fassung%20vom%202013.12.2015.pdf?FassungVom=2015-12-13> (13.12.2015)
- Eisenbahngesetz (SBB):
<https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/19570252/index.html> (26.12.2015)

Internetquellen

- „World Heritage Experience Switzerland: www.whes.ch (13.12.2015)
- Alpinfo 2013. Alpenquerender Güterverkehr auf Straße und Schiene - <http://www.bav.admin.ch/verlagerung/01529/index.html?lang=de>
- Bildarchiv der Österreichischen Nationalbibliothek: www.bildarchivaustria.at (2.1.2016)
- Bundesdenkmalamt, Unbewegliche und archäologische Denkmale unter Denkmalschutz, Niederösterreich (2014) – www.bda.at/documents/951879006.pdf (20.10.2014)
- Bundesdenkmalamt, Unbewegliche und archäologische Denkmale unter Denkmalschutz, Steiermark (2014) – www.bda.at/documents/592196498.pdf (20.10.2014)
- Deutsche UNESCO-Kommission, Leitfaden zur Nutzung des Namens und Akronymes der UNESCO und des Welterbelogos durch die Welterbestätten in Deutschland: <http://www.unesco.de/5231.html> (13.12.2015)
- Deutsche UNESCO-Kommission, UNESCO-Welterbe in Deutschland, Resolution der 66. Hauptversammlung der Deutschen UNESCO-Kommission, Hildesheim, 28. und 29. Juni 2006: www.unesco.de/reshv66.html?&L=0 (26.9.2014)
- Deutsche UNESCO-Kommission, UNESCO-Welterbestätten in Deutschland Resolution der 65. Hauptversammlung der Deutschen UNESCO-Kommission, Bonn, 7. Juli 2005: www.unesco.de/reshv65-3.html (26.9.2014)
- Dinhobl Günter, Vom Umgang mit einem Weltkulturerbe (Wiener Zeitung vom 28.6.2011, online), In: http://www.wienerzeitung.at/meinungen/kommentare/223835_Vom-Umgang-mit-einem-Weltkulturerbe.html (26.10.2014)
- Erlebniszüge der ÖBB: www.railtours.at (13.12.2015)
- <http://derstandard.at/1373514509811/Alarm-um-das-Weltkulturerbe-Semmering> (20.10.2014)
- Kunst und Kultur im Bundeskanzleramt: <http://www.kunstkultur.bka.gv.at> (13.13.2015)

- ÖBB INFRA, Südstrecke „Der Semmering-Basistunnel neu“ – Bauabschnitte:
http://www.oebb.at/infrastruktur/de/5_0_fuer_Generationen/5_4_Wir_bauen_fuer_Generationen/5_4_1_Schieneninfrastruktur/Suedstrecke/Semmering_Basistunnel/Bauabschnitte/index.jsp (22.8.2014)
- ÖBB INFRA, Südstrecke „Der Semmering-Basistunnel neu“ – Baulogistik und Umwelt:
http://www.oebb.at/infrastruktur/de/5_0_fuer_Generationen/5_4_Wir_bauen_fuer_Generationen/5_4_1_Schieneninfrastruktur/Suedstrecke/Semmering_Basistunnel/Baulogistik/index.jsp (22.8.2014)
- ÖBB INFRA, Südstrecke „Der Semmering-Basistunnel neu“ – Nutzen des Semmering-Basistunnel neu:
http://www.oebb.at/infrastruktur/de/5_0_fuer_Generationen/5_4_Wir_bauen_fuer_Generationen/5_4_1_Schieneninfrastruktur/Suedstrecke/Semmering_Basistunnel/Nutzen_und_Bedeutung/index.jsp (22.8.2014)
- ÖBB INFRA, Südstrecke „Der Semmering-Basistunnel neu“ – Projektentstehung und Trasse:
http://www.oebb.at/infrastruktur/de/5_0_fuer_Generationen/5_4_Wir_bauen_fuer_Generationen/5_4_1_Schieneninfrastruktur/Suedstrecke/Semmering_Basistunnel/Das_Projekt/index.jsp (13.12.2015)
- ÖBB INFRA, Südstrecke „Der Semmering-Basistunnel neu“ – Semmering-Basistunnel:
http://www.oebb.at/infrastruktur/de/5_0_fuer_Generationen/5_4_Wir_bauen_fuer_Generationen/5_4_1_Schieneninfrastruktur/Suedstrecke/Semmering_Basistunnel/index.jsp (13.12.2015)
- ÖBB INFRA, Südstrecke „Der Semmering-Basistunnel neu“ – Semmering Bestandsstrecke:
http://www.oebb.at/infrastruktur/de/5_0_fuer_Generationen/5_4_Wir_bauen_fuer_Generationen/5_4_1_Schieneninfrastruktur/Suedstrecke/Semmering_Bestandsstrecke/index.jsp (13.12.2015)
- ÖBB INFRA, Südstrecke „Der Semmering-Basistunnel neu“ – Tunnelbau:
http://www.oebb.at/infrastruktur/de/5_0_fuer_Generationen/5_4_Wir_bauen_fuer_Generationen/5_4_1_Schieneninfrastruktur/Suedstrecke/Semmering_Basistunnel/Tunnelbau/index.jsp (13.12.2015)

- ÖBB INFRA, Südstrecke „Der Semmering-Basistunnel neu“ – Weltkulturerbe und Gestaltungsbeirat:
http://www.oebb.at/infrastruktur/de/5_0_fuer_Generationen/5_4_Wir_bauen_fuer_Generationen/5_4_1_Schieneninfrastruktur/Suedstrecke/Semmering_Basistunnel/Weltkulturerbe_Semmeringbahn/index.jsp (13.12.2015)
- Österreichische Nationalbank, Geldmuseum, „20 Schilling-Schein“ – Carl Ritter von Ghega:
<https://www.oenb.at/Ueber-Uns/Geldmuseum/Sammlungen/Oesterreichische-Banknoten/Schilling-Banknoten-der-Oesterreichischen-Nationalbank-1945-2002.html?currentPage=4&category=&topic=&period=> (13.12.2015)
- Österreichische UNESCO-Kommission, Das UNESCO Welterbe:
<http://www.unesco.at/kultur/welterbe/index.htm> (13.12.2015)
- Österreichische UNESCO-Kommission, Österreich. UNESCO-Welterbe für junge Menschen: <http://www.welterbe-schule.at> (13.12.2015)
- Österreichische UNESCO-Kommission, UNESCO-Schulen in Österreich:
<http://www.unesco.at/bildung/unescoschulen.htm> (13.12.2015)
- Österreichische UNESCO-Kommission, UNESCO-Lehrstühle:
<http://www.unesco.at/wissenschaft/lehrstuehle.htm> bzw.
<http://www.unesco.org/new/fileadmin/MULTIMEDIA/HQ/ED/pdf/listchairs30112015.pdf> (13.12.2015)
- Österreichische UNESCO-Kommission, Welterbe für junge Menschen. Österreich, Teil 1: <http://whc.unesco.org/uploads/activities/documents/activity-54-28.pdf> (13.12.2015)
- Österreichische UNESCO-Kommission, Welterbe für junge Menschen. Österreich, Teil 2: <http://whc.unesco.org/uploads/activities/documents/activity-54-29.pdf> (13.12.2015)
- Österreichische UNESCO-Kommission, Welterbe in Österreich:
http://www.unesco.at/kultur/oe_welterbe.htm (13.12.2015)
- Österreichische UNESCO-Kommission: www.unesco.at (13.12.2015)
- Österreichischer Rechnungshof, Eisenbahnprojekt Semmering-Basistunnel; Ausbau der Bestandsstrecke:
http://www.rechnungshof.gv.at/fileadmin/downloads/Teilberichte/Bund/Bund_2006_02/Bund_2006_02_2.pdf (13.12.2015)

- Österreichischer Rechnungshof, Sonderbericht des Rechnungshofes über das Eisenbahnprojekt Semmering-Basistunnel (1998):
http://www.rechnungshof.gv.at/fileadmin/downloads/1998/berichte/berichte_bund/Bund_1998_4.pdf (13.12.2015)
- Österreichischer Rechnungshof: Eisenbahnprojekt Semmering-Basistunnel, Ausbau der Bestandsstrecke Semmering; Follow-up-Überprüfung:
http://www.rechnungshof.gv.at/fileadmin/downloads/2009/berichte/teilberichte/bund/bund_2009_03/bund_2009_03_2.pdf (13.12.2015)
- Profil, Interview mit Christian Kern vom 31.7.2013, Es gibt riesigen Aufholbedarf:
<http://www.profil.at/home/bahn-oebb-chef-christian-kern-es-aufholbedarf-363235> (4.8.2015)
- Rhätische Bahn, Lernexpress: <http://www.lernexpress.rhb.ch> (26.12.2015)
- Rhätische Bahn, Kandidaturdossier (Zusammenfassung):
https://www.rhb.ch/fileadmin/user_upload/redaktion/Ueber_die_RhB/UNESCO%20Welterbe/Dokumente/Kandidaturdossier/Deutsch/Kandidaturdossier_Zusammenfassung_de.pdf (22.3.2015)
- Rhätische Bahn, Portal für den Lernexpress und Arbeitsblätter der Rhätischen Bahn: <https://www.rhb.ch/de/unesco-welterbe-rhb/wissensvermittlung> (22.3.2015)
- Rhätische Bahn, UNESCO Welterbe RhB:
<https://www.rhb.ch/de/unesco-welterbe-rhb> (26.12.2015)
- Richtlinien für die Durchführung des Übereinkommens zum Schutz des Kultur- und Naturerbes der Welt:
https://www.unesco.de/fileadmin/medien/Dokumente/Bibliothek/Welterbe-Manual_DUK_2009/Welterbe-Manual_2_Aufl_volltext.pdf (13.12.2015)
- SBB Schul- und Erlebniszug:
<http://www.sbb.ch/sbb-konzern/ueber-die-sbb/sbb-fuer-schulen/schul-und-erlebniszug.html> (26.12.2015)
- SBB Schulen:
<http://www.sbb.ch/sbb-konzern/ueber-die-sbb/sbb-fuer-schulen.html> (26.12.2015)

- SBB Unterrichtsmaterialien:
<http://www.sbb.ch/sbb-konzern/ueber-die-sbb/sbb-fuer-schulen/unterricht.html> (26.12.2015)
- Schuhböck Christian, Die Demontage eines Weltkulturerbes (Wiener Zeitung vom 13.6.2011, online), In:
http://www.wienerzeitung.at/meinungen/gastkommentare/76232_Die-Demontage-eines-Weltkulturerbes.html (26.10.2014)
- Schweizerische Bundesbahn, Schul- und Erlebniszug der SBB:
<https://www.sbb.ch/sbb-konzern/ueber-die-sbb/sbb-fuer-schulen.html> (22.3.2015)
- Schweizerische UNESCO-Kommission: www.unesco.ch (13.12.2015)
- Südbahn Museum Mürzzuschlag, LehrerUnterlagen:
http://www.suedbahnmuseum.at/fileadmin/Redakteure/Foto/pdf/lehrerunterlage_2014.pdf (13.12.2015)
- Südbahn Museum Mürzzuschlag, Leitbild:
<http://www.suedbahnmuseum.at/german/museum/forschung/> (8.3.2015),
- Tourismus Niederösterreich: www.niederoesterreich.at (1.9.2015)
- Tourismus Österreich, Österreich Werbung: www.austria.info (1.9.2015)
- Tourismus Schweiz, Schweiz Tourismus: www.myswitzerland.com (13.12.2015)
- Tourismus Steiermark: www.steiermark.com (1.9.2015)
- UNESCO, Dokumente zum Weltkulturerbe Semmeringbahn, Dokumentenübersicht: <http://whc.unesco.org/en/list/785/documents> (26.10.2014)
- UNESCO, ICOMOS International Council in Monuments and Sites. Report on the Semmering Railway (Austria) Mission 20-23 April, 2010:
<http://whc.unesco.org/en/list/785/documents> (13.12.2015)
- UNESCO-Schulen: <http://www.unesco.at/bildung/unescoschulen.htm>
- Welterbe Semmeringbahn Managementplan (2010)
- Welterbe-Manual, Handbuch zur Umsetzung der Welterbekonvention in Deutschland, Luxemburg, Österreich und der Schweiz (2009):
https://www.unesco.de/fileadmin/medien/Dokumente/Bibliothek/Welterbe-Manual_DUK_2009/Welterbe-Manual_2_Aufl_volltext.pdf (13.12.2015)

Abbildungen

1. Stadtansicht von Brünn 1892:
<http://www.bildarchivaustria.at/Preview/12955081.jpg>
2. Semmering-Passstraße, Tafel zur Erinnerung an die Eröffnung der zweiten Straße über den Semmering 1841:
<http://www.bildarchivaustria.at/Preview/18788600.jpg>
3. Semmering, Bauplatz in der Kalten Rinne:
<http://www.bildarchivaustria.at/Preview/7977352.jpg>
4. Josef Luitpold, Die große Strecke 1950, Wien Bibliothek:
http://opac.obvsg.at/opac_help/WRB-bildobjekt.html?AC10604807-4201
5. Wilhelm von Engerth, Porträt:
<http://www.bildarchivaustria.at/Pages/ImageDetail.aspx?piBildID=7978582>
6. Engerth-Lokomotive 1928:
<http://www.bildarchivaustria.at/Preview/12395242.jpg>
7. Semmering, Lithographie, Viadukt in der Kalten Rinne:
<http://www.bildarchivaustria.at/Preview/15781897.jpg>
8. Südbahn, Franzdorfer Viadukt 1885:
<http://www.bildarchivaustria.at/Pages/ImageDetail.aspx?piBildID=13553283>
9. Südbahngesellschaft, Plakat, Wien-Triest 1898:
<http://www.bildarchivaustria.at/Preview/15832669.jpg>
10. Carlo Ghega, Porträt: <http://www.bildarchivaustria.at/Preview/7419697.jpg>
11. Semmering, Feier zur Elektrifizierung der Semmeringbahn 1959:
<http://www.bildarchivaustria.at/Preview/1145144.jpg>
12. Semmering, Plakat, Südbahnhotel 1904:
<http://www.bildarchivaustria.at/Preview/15832909.jpg>
13. Semmering, Plakat, Hotel Panhans mit alpinem Hallenbad:
<http://www.bildarchivaustria.at/Preview/1450918.jpg>
14. Semmering, Plakat, Grandhotel Erzherzog Johann 1899:
<http://www.bildarchivaustria.at/Preview/15832903.jpg>
15. Semmering, Plakat, Sommer 1928:
<http://www.bildarchivaustria.at/Preview/15832837.jpg>

16. Semmering, Plakat, Wintersport Semmering Niederösterreich 1948:
<http://www.bildarchivaustria.at/Preview/15847157.jpg>
17. Semmering, Plakat, Wintersport Semmering Niederdonau 1939:
<http://www.bildarchivaustria.at/Preview/15829410.jpg>
18. Weltkulturerbe Semmering-Eisenbahn, Kernzone und Pufferzone:
<http://www.semmeringbahn.at/images/Semmeringbahn-Managementplan-Deutsch.pdf>
19. Semmering, Ghega-Denkmal 1927:
<http://www.bildarchivaustria.at/Preview/4512218.jpg>
20. Semmering, Lithographie, Arbeiten an der Kalten Rinne, Gerüst:
<http://www.bildarchivaustria.at/Preview/7977358.jpg>
21. UNESCO Welterbe-Logo:
https://www.google.at/search?q=welterbelogo&source=lnms&tbn=isch&sa=X&ved=0ahUKEwi_95Gds4vKAhUG7BQKHVp4Cy0Q_AUIBygB&biw=1366&bih=644#imgrc=tDlFpygAM0br2M%3A
22. Semmering, Viadukt über die Schwarza 1885:
<http://www.bildarchivaustria.at/Preview/13552969.jpg>
23. Semmering, „Zwanzig Schilling-Blick“:
<http://www.bildarchivaustria.at/Preview/13553005.jpg>
24. Semmering, Bahnwanderweg Niederösterreich:
http://www.semmeringbahn.at/images/Semmering-Bahnwanderweg_14.pdf
25. Semmering, Bahnwanderweg Steiermark:
http://www.semmeringbahn.at/images/Semmering-Bahnwanderweg_14.pdf

Alle Abbildungen eingesehen am 2.1.2016

Zusammenfassung

Die Semmering-Eisenbahn gilt als Pionierleistung im Eisenbahnbau. Zwischen 1848 und 1854 wurde sie nach den Plänen Carlo Ghegas errichtet und verbindet seither Gloggnitz mit Mürzzuschlag. Die Kunstbauten der Semmeringbahn wurden bewusst im klassizistischen Stil in die malerische Landschaft des Semmerings hinein gebaut – nichts wurde dem Zufall überlassen. An der Erschließung der Landschaft hatte die Bahn einen wesentlichen Anteil. In der Epoche des Fin de Siècle war der Semmering ein mondäner Rückzugs-, Erholungs- und Sommerfrischeort, an dem zahlreiche Villen und Grand-Hotels errichtet wurden. Dieser einzigartige Ruf als vornehme Urlaubsregion der Jahrhundertwende (vom 19. zum 20. Jahrhundert) konnte bis heute bewahrt werden. Die Semmering-Eisenbahn zählt seit ihrem Bau zu den ingenieurtechnischen Meisterleistungen des 19. Jahrhunderts. Aus diesem Grund wurde diese Bahnstrecke, als erste (Gebirgs-)Eisenbahnstrecke weltweit, von der UNESCO zum Weltkulturerbe ernannt. Diese Auszeichnung ist eine große Chance für die ohnehin strukturschwache Region Semmering. Das UNESCO Welterbe ist auch ein Gütesiegel und stellt ein wichtiges Qualitätsmerkmal im Tourismus dar. Daher ist es nicht verwunderlich, wenn die Welterberegion im Fremdenverkehr eine Chance zur Bewältigung des Strukturwandels sieht. Das Welterbe-Prädikat soll jedoch nicht nur dem Tourismus in der Region auf die Sprünge helfen. Welterbestätten sollen Lernorte sein. Bildung und Vermittlung sind ein essentieller Bestandteil des UNESCO Welterbes und werden daher explizit in der Welterbe-Konvention erwähnt – Bildung ist in diesem Sinne als Auftrag zu verstehen. Dies impliziert eine angemessene Visualisierung des Welterbes in der Region, aber auch eine Sensibilisierung der Bevölkerung für das Welterbe.

Die nunmehr vorliegende Arbeit soll einen Beitrag leisten, folgende Fragen beantworten zu können:

- Was bedeutet UNESCO Welterbe – allgemein und vor allem für die Region?
- Welche Vorhaben wurden im Sinne der Welterbe-Konvention bereits umgesetzt?
- Wie kann die Bevölkerung, und dabei vor allem die Kinder und Jugendlichen, für das Welterbe sensibilisiert werden?
- Welche Lernbehelfe stehen für die Vermittlung der Welterbe-Bildung zur Verfügung bzw. wären sinnvoll?

Lebenslauf

Harald HELML



Geburtsdatum:

24. Juli 1980

Geburtsort:

Wien

Staatsbürgerschaft:

Österreich

Religion:

römisch- katholisch

Präsenzdienst beim Österreichischen Bundesheer:

-) Gardebataillon von Juli 1998 bis März 1999

Ausbildung:

-) Volksschule: 1986-1990 VS Löwengasse, Wien III

-) Bundesrealgymnasium: 1990-1998 BRG III Radetzkystraße

-) Universität Wien: Diplomstudium Geschichte – abgeschlossen 2011 (Mag. phil.), Lehramtsstudium Geographie und Wirtschaftskunde bzw. Geschichte, Sozialkunde und Politische Bildung

Erklärung

Hiermit versichere ich,

- dass ich die vorliegende Diplomarbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel nicht benutzt und mich auch sonst keiner unerlaubten Hilfe bedient habe,
- dass ich dieses Diplomarbeitsthema bisher weder im In- noch im Ausland in irgendeiner Form als Prüfungsarbeit vorgelegt habe
- und dass diese Arbeit mit der vom Begutachter beurteilten Arbeit vollständig übereinstimmt.

Wien,