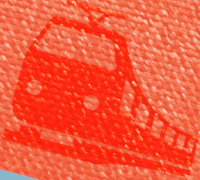


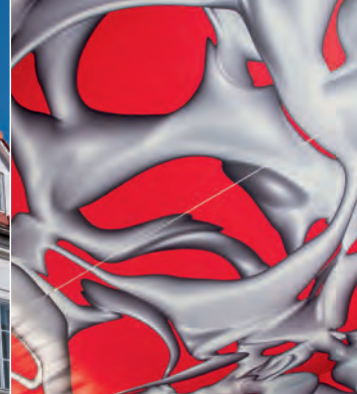
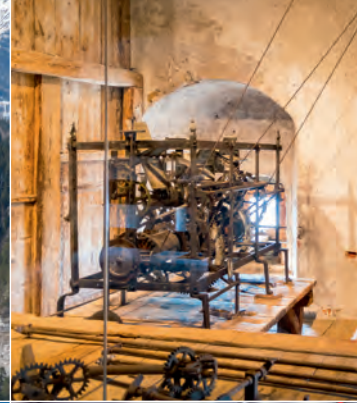
REINHARD MANDL

ÖSTERREICH

mit dem KlimaTicket entdecken

20 Ausflüge
mit
Bus und Bahn





REINHARD MANDL

ÖSTERREICH

mit dem KlimaTicket entdecken

1	Faschingsausklang in Bad Aussee	8
2	Nach Innsbruck, dem Frühling entgegen	16
3	Am Semmeringer Bahnwanderweg	24
4	Auf der Via Lauriacum durch Enns	32
5	Linz hat sich so schön verändert!	40
6	Eisenstadt – klein, aber oho!	48
7	Graz – vom Uhrturm zum Science Tower	56
8	Schnell nach St. Pölten	64
9	Salzburg ohne Nockerl	74
10	Weitra im Waldviertel	82
11	Die Wachau zwischen Krems und Dürnstein	92
12	Wienblicke von oben	100
13	Die Donauschlinge bei Schlägen	108
14	Nach Vorau im Joglland	116
15	Zum Diesenhof bei Altlengbach	124
16	Bad Dürrenberg und Hallein	132
17	Ins Schilcherland	140
18	Vent im Ötztal	148
19	Rund um den Wallersee	158
20	Heiligenblut am Grossglockner	166
	Autoreninfo Impressum	176

VORWORT

Heute kann man vom Zug aus seine Geschäfte führen oder fernsehen, während es früher nur zwei Möglichkeiten gab: Lesen oder aus dem Fenster schauen, beides müßige Vergnügungen. Ach, Verzeihung, es gibt natürlich noch eine dritte Möglichkeit: Dösen. Im Gegensatz zu Autos begünstigen Züge das Schlummern.

Tom Hodgkinson im Vorwort von *Slow Travel* von Dan Kieran

Während ich diese Zeilen schreibe, sitze ich gerade im Zug von Wien nach Linz. Mein Laptop passt genau auf den kleinen Klapp-tisch an der Rückenlehne des Vordersitzes. Konzentriert blicke ich auf die noch leere weiße Seite auf meinem Computerbildschirm. Draußen vor den Zugfenstern zieht eine Landschaft vorüber, der ich heute ausnahmsweise kaum Beachtung schenke. Im Zug zu arbeiten ist eine völlig neue Erfahrung für mich, und im Gegensatz zum englischen Autor Tom Hodgkinson empfinde ich es nicht als Schande, dass die Züge mittlerweile von Bordbildschirmen, Laptops und Mobiltelefonen erobert wurden, denn es steht jedem frei, seine Zugfahrt auch weiterhin als wohltuende Pause von seiner Arbeit zu betrachten. Ich bin angenehm überrascht, wie gut es mir gelingt, mich hier in diesem Zug inmitten all der anderen Fahrgäste auf das Schreiben zu konzentrieren – die vielgerühmte Wiener Kaffeehausatmosphäre könnte mich kaum mehr inspirieren!

Vielleicht liegt es aber auch am Thema, dass meine Gedanken nur so aus mir herausprudeln: *Österreich mit dem KlimaTicket entdecken* – so heißt dieses Buch, und dieser Titel war in den vergangenen Monaten gleichzeitig auch das Motto meines Vorhabens. Ich hatte mir vorgenommen, das eigene Land, in dem ich seit meiner Wanderung auf dem Jakobsweg Österreich im Jahr 2005 nicht mehr „richtig“ gereist bin, neu für mich zu entdecken. Diesmal aller-

dings nicht zu Fuß und auch nicht mit dem Fahrrad wie bei meiner Österreich-Radtour in ganz jungen Jahren, sondern in Form von Ausflügen mit Bus und Bahn. Zwei- oder Drei-Tages-Touren waren eher die Ausnahme, zumeist waren es Tagesausflüge, die ich von Wien aus unternommen habe. Diese Vergnügungsfahrten führten mich in alle neun österreichischen Bundesländer, wobei Vorarlberg und Kärnten witterungsbedingt leider zu kurz gekommen sind.

Das KlimaTicket Österreich ermöglicht um preiswerte € 1.095 (Stand: 2022) ein Jahr lang freie Fahrt mit fast allen öffentlichen Verkehrsmitteln im Land – aktuell sind es sogar 13 Monate. Es gibt Ermäßigungen für Jung und Alt und für Familien, und obendrein sind auch regionale Varianten des KlimaTickets im Umlauf, die nur in einzelnen Bundesländern oder in der VOR-Region in Ost-Österreich gültig sind.

Ich genieße die neu gewonnene Freiheit sehr, mit einem Ticket in nahezu jedes öffentliche Verkehrsmittel steigen zu können (Ausnahme: bestimmte Privat- und Museumsbahnen). Dennoch bin ich natürlich nicht „ununterbrochen“ unterwegs: Ich versuche, mir Zeit für einen Ausflug pro Woche zu nehmen, und dieser Plan hat sich in der Praxis bestens bewährt. So habe ich nicht nur ausreichend Zeit zur Vorbereitung, sondern auch, um mich danach zu erholen, Fotos zu sortieren, Reisenotizen aufzuarbeiten und – nicht zuletzt – um mir

Rund um den Wiener Hauptbahnhof entstanden zwei neue Stadtteile.

ein neues Ausflugsziel zu überlegen, mit dem dieser abwechslungsreiche Kreislauf wieder von vorne beginnen kann.

Da ich freiberuflich tätig bin, bin ich bei meinen Ausflügen nicht auf Wochenenden angewiesen, und ich muss meine Touren auch nicht lange im Vorhinein planen. Bei der Wahl der konkreten Ausflugstage hat in der Regel nur die Wettervorschau ein gewichtiges Wort mitzureden – was auch erklärt, warum auf fast allen meiner Fotos die Sonne scheint. Nur ein einziges Mal war ich bei Dauerregen unterwegs.

Ich gestehe freimütig, dass ich in den letzten Jahrzehnten nur sehr selten mit der Bahn gereist bin. Obwohl ich weiterhin gelegentlich auf mein Auto angewiesen bin, ist Bahnfahren nun dank des KlimaTickets auch wirtschaftlich sinnvoll für mich. Obendrein ist es gut für unser Klima: Mit jedem Kilometer, den ich nicht im eigenen Auto zurücklege, spare ich nicht nur Geld, sondern verringere auch die klimaschädlichen Treibhausgas-Emissionen. Wie viel CO₂ ich bei meinen Ausflügen mit Bus und Bahn konkret eingespart habe, ist am Ende jedes Kapitels nachzulesen. Nähere Details zu diesen Berechnungen finden Sie in der Linkliste auf Seite 176.

Rückansicht des Wiener Westbahnhofs in der Abenddämmerung

Mit dem Erwerb des KlimaTickets Österreich hat sich mein Mobilitätsverhalten schlagartig geändert. Vor jeder



anstehenden Fahrt sehe ich nach, ob mein Ziel auch öffentlich erreichbar ist, und in unerwartet vielen Situationen lautet die Antwort: Ja, da komme ich auch ohne Auto sehr bequem hin!

Angenehmer Nebeneffekt: Am Zielort steige ich ausgeruht aus, und wenn ich nach einem erlebnisreichen Tag müde die Rückfahrt antrete, bleibt mir bis zur Ankunft am Heimatbahnhof Zeit, um mich von den Anstrengungen der Reise zu erholen – durch Dösen, Aus-dem-Fenster-Schauen oder Lesen. Aber auch durch Gespräche mit netten Sitznachbarn.

Bevor ich mir ein KlimaTicket anschaffte, testete ich mithilfe der elektronischen Fahrplanauskunft der ÖBB die Erreichbarkeit verschiedener kleinerer Orte mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Als Erstes gab ich „Andau“ als Zielort ein. Diese Marktgemeinde, die durch *Die Brücke von Andau* literarischen Weltruhm erlangte, liegt nahe der burgenländisch-ungarischen Grenze. Zu meiner großen Überraschung ist dieser unscheinbare Ort am nordwestlichen Rand der pannonischen Tiefebene von Wien aus werktags sogar im Stundentakt erreichbar: Der Regionalexpresszug benötigt für die Fahrt von Wien Hauptbahnhof bis zur Haltestelle St. Andrä/Zicksee lediglich 73 Minuten. Dort wartet auf dem Vorplatz bereits ein Bus, und keine 20 Minuten später ist Andau erreicht – klingt das nicht verlockend einfach?

Einziger Wermutstropfen: Busverbindungen sind häufig auf den Schüler- oder Pendlerverkehr ausgerichtet. An Wochenenden und Feiertagen sind viele Ortschaften abseits der Bahnlinien mitunter nur schwer oder überhaupt nicht zu erreichen.

Auf der Weststrecke der ÖBB gibt es dieses Problem nicht, dafür aber ein anderes: An Wochenenden sind Schnellzugverbindun-





Salzburg Hbf:
Wie eine Szene
aus einem Thea-
terstück!

gen seit der Einführung des KlimaTickets oft sehr überlastet. Besonders an verlängerten Wochenenden empfiehlt sich daher eine Sitzplatzreservierung. Das private Eisenbahnunternehmen Westbahn bietet KlimaTicket-Inhabern diesen Service sogar gratis an.

Abschließend noch ein paar Worte zum Charakter dieses Buches. Es umfasst 20 authentische Reiseberichte von ausgewählten Ausflügen, in die auch meine Erfahrungen mit Bahn und Bus einfließen. Dieses Buch ist kein Reiseführer, weder beschreibt es „ganz“ Österreich, noch sind darin „alle“ bedeutenden Sehenswürdigkeiten eines bestimmten Ortes aufgelistet. Die persönlichen Schilderungen meiner Ausflugsfahrten sind als unverbindliche Beispiele für Ihre eigenen Touren gedacht, die Sie – je nach Interesse – vielleicht in ganz andere Regionen unseres landschaftlich und kulturell so vielfältigen Landes führen. Ich bin vor der Anschaffung meines KlimaTickets über einen sehr langen Zeitraum kaum mit der Bahn gefahren. Falls Sie in einer ähnlichen Situation sind, ist dieses Buch vielleicht auch dazu geeignet, Ihnen die Scheu vor

dieser zeitgemäßen Mobilitätsform zu nehmen. Wenn Sie diese Lektüre als Ansporn nehmen und sich selbst auf den Weg machen, dann hat sie ihren Zweck erfüllt!

Reinhard Mandl, im September 2022

P.S.: Wie bei jedem Buchprojekt bin ich auch diesmal einer Reihe von Personen zu Dank verpflichtet, ohne deren tatkräftige Unterstützung dieses Werk nicht in dieser Form hätte entstehen können. Besonders hervorheben möchte ich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Berliner Elsengold Verlag, die mein Buch so gewissenhaft betreut haben: die Lektorin Tanja Krajzewicz, den Grafiker Mario Zierke und meinen Verleger Dirk Palm. Thomas Hofmann danke ich für das Foto auf Seite 135 oben und für seine Anregungen und meiner Frau Christine Grabmayer für ihre große Geduld mit meiner Arbeit. Sie war nicht nur eine geduldige und kritische Leserin meiner ersten Textfassungen, durch ihren Blick von außen hat sie auch die Bildvorauswahl maßgeblich beeinflusst.



Greut



FASCHINGSAUSKLANG IN BAD AUSSEE

Endlich ist es soweit! Mein erster Ausflug mit dem KlimaTicket führt mich am Faschingsdienstag ins Ausseerland, dem geografischen Mittelpunkt Österreichs. Bereits die Anreise mit der Salzkammergutbahn ist ein großartiges Erlebnis, denn sie verläuft an den Ufern des Traunsees und des Hallstättersees. In Bad Aussee wird der Faschingsausklang besonders traditionsbewusst gefeiert. Heute sind die berühmten Trommelweiber unterwegs – weiß gekleidete, musizierende Gestalten, die altmodische Frauennachthemden mit Spitzenhäubchen tragen. Höhepunkt des letzten Faschingstages ist der Umzug der Ausseer Flinserl. Ihre Kostüme mit den fantasievollen Mustern aus bunten Filzstoffen, die mit glänzenden Silberplättchen verziert sind, kannte ich nur aus den Medien. Zwischen den Umzügen bleibt mir Zeit für einen beschaulichen Winterspaziergang nach Altaussee.

Pünktlich auf die Minute treffe ich am Faschingsdienstag-Vormittag im Bahnhof Bad Aussee ein. Knapp vier Stunden bin ich im Zug gesessen, und dennoch hätte die Fahrt gerne noch länger dauern können. Der zweite Streckenabschnitt von Attnang-Puchheim bis Bad Aussee war besonders eindrucksvoll. Da die Züge auf der Salzkammergutbahn deutlich langsamer unterwegs sind als auf der Weststrecke, hatte ich während der Fahrt viel Muße, um die zauberhafte Landschaft durchs Zugfenster zu genießen.

Ein grandioses Bahnerlebnis war die Fahrt entlang des Hallstätter Sees. Der Weltkulturerbe-Ort Hallstatt liegt am gegenüberliegenden Ufer, und aus der Distanz wirken die Dimensionen dieser einzigartigen Lage noch beeindruckender. Nahezu senkrecht ragen rund um Hallstatt schroffe Berge in die Höhe. Die berühmte Bahnstrecke von Cusco nach Machu Picchu in Peru kenne ich zwar nur aus Erzählungen,

aber ich kann mir nicht vorstellen, dass sie schöner ist als die Fahrt mit der Salzkammergutbahn!

Auch am Bahnhof von Bad Aussee bin ich von einer eindrucksvollen Bergkulisse umgeben. Im Gegensatz zur Enge in Hallstatt hat „die Erdgeschichte hier mit einem weitläufigen Talkessel für ein behagliches Nest gesorgt und an seinen Rand Berge gestellt, so schön, dass sie zahlungskräftige Gäste ins Ausseerland locken“, schreibt der Schriftsteller Alfred Komarek in seinem Buch *Ausseerland – Die Bühne hinter den Kulissen*.

Das frisch renovierte Bahnhofsgebäude von Bad Aussee befindet sich noch im Originalzustand. Es zählt zu den wichtigsten Bauwerken an der Salzkammergutbahn. Das alte Empfangsgebäude im Stil des Historismus erinnert an die Zeit um 1900, als erste Sommerfrische-Gäste aus Wien hier eintrafen und neben der exotischen Bergkulisse auch auf einen vertrauten Anblick stießen: Ein Stück des Wiener Stadtbahn-

Der Ausseer Flinslerzug wird von Zocherln angeführt.

Blick durchs
Zugfenster über
den Hallstätter
See auf
Hallstatt.



Der Bahnhof von
Bad Aussee: ein
Aushängeschild
auf der Salzkammergutbahn.

geländers mit dem für die Formensprache von Otto Wagner so charakteristischen Sonnenblumenmuster hat sich hierher ins Ausseerland verirrt und die Zeit ebenso unbeschadet überdauert wie der alte Bahnhof selbst. Das gusseiserne Geländer an der Bahnsteigkante bildet einen scharfen Kontrast zum schnörkellosen, modernen

Mittelbahnsteig aus dem Jahr 2005, der in Hinblick auf die steirische Landesausstellung „Narren & Visionäre“ entstand.

Erst kürzlich wurde die Salzkammergutbahn, die zwischen Stainach-Irdning und Attnang-Puchheim bereits seit 1924 elektrifiziert ist, mit einem 170 Millionen Euro teuren Investitionsprogramm noch komfortabler gemacht. Die Geschichte dieser Bahn steht in engem Zusammenhang mit der Salzgewinnung und war für die Entwicklung des Fremdenverkehrs in der Region von essenzieller Bedeutung.

Gleich hinter dem Bahnhofsareal überquere ich auf einem grünen Eisensteg die Traun, die mich von Ebensee bis hierher begleitet hat. Kurz vor Aussee fließt sie durch die spektakuläre Koppenschlucht, die heute über einen Wanderweg zugänglich ist. Er verläuft auf der ursprünglichen Bahntrasse, die bald nach ihrer Errichtung aufgrund von Hochwasser- und Lawinengefahr höhergelegt werden musste.

Als ich das letzte Mal in Bad Aussee war, stand ich im Stau. Das war 2006, während



des Narzissenfestes. Da es völlig aussichtslos war, irgendwo einen Parkplatz zu finden, fuhren wir, ohne aus dem Auto zu steigen, weiter.

Heute erlebe ich das Städtchen völlig anders. Zwanzig Minuten Gehzeit sind es vom Bahnhof bis ins Zentrum. Ich hätte auch mit dem Bus fahren können, doch ich bevorzuge die für mich schönste Art der Annäherung, nämlich zu Fuß.

Zunächst führt mein Weg auf der Bahnpromenade entlang, und schon nach wenigen Metern mache ich erste Bekanntschaft mit der typischen Architektur des Ausseerlandes: wohl proportionierte Wohnhäuser mit holzverkleideten Obergeschossen und hübschen Veranden.

Bald nach der Bahneröffnung im Jahr 1877 kamen im Gefolge von Kaiser Franz Joseph I., der bequem im kaiserlichen Hofzug in seine Bad Ischler Sommerresidenz reiste, auch ins Ausseerland mehr und mehr Gäste. Dank der neuen Bahnlinie war das Salzkammergut nicht nur von Wien aus gut erreichbar, sondern auch aus anderen Teilen der Habsburger-Monarchie. Bereits um 1900 wurden Kurswagen und Direktzüge aus Prag und Karlsbad sowie aus verschiedenen deutschen Großstädten auf der Salzkammergutbahn bis nach Aussee geführt. Bald wuchsen an den schönsten Plätzen der Region schmucke Villen von betuchten Zweitwohnsitzern aus dem Boden, die auch die einheimische Baukultur der Region maßgeblich inspirierten. Die pragmatischen Bewohner des Ausseerlandes setzten kleine Vorhäuser vor die Eingangstüren ihrer bescheidenen Wohnbauten, die als Windfang dienten und Platz für Veranden boten.

Der erste Ausseer, der mir auf dem Weg ins Zentrum begegnet, ist ein freundlicher älterer Herr. Um ins Gespräch zu kommen, frage ich ihn nach den Namen der imposanten Berggipfel ringsherum. Sarstein, Sandling, Loser und Tressenstein heißen sie, und was ich für den Grimming hielt, entpuppt sich als die Trisselwand. Mein auskunftsfreudiger Informant erzählt mir,



Die Villen der Zweitwohnsitzer inspirierten die Ausseer Baukultur.

dass heute Faschingsumzüge stattfinden, denn schließlich sei heute der letzte der „Heiligen drei Faschingstage“. 2016 wurde der Fasching im Ausseerland ins nationale Verzeichnis des immateriellen Kulturerbes der UNESCO aufgenommen.

„Die Trommelweiber sind schon unterwegs“, sagt mein Gegenüber und ergänzt: „Um halb zwei ist Angelobung im Gasthof Blaue Traube.“ Angelobung der Trommelweiber – was soll das sein? Die jungen, die zum ersten Mal dabei sind, müssen eine Art Aufnahmeprüfung bestehen, zum Beispiel ein Viertel Liter Schnaps trinken. Wenn sie noch sehr jung sind, reicht auch ein Glas Milch. Dazu gibt's Krapfen, die womöglich mit Senf gefüllt sind. Auch ein Gelübde wird den Neulingen abverlangt: „Ich gelobe, an den Heiligen drei Faschingstagen alle Kraft einzusetzen, um jedweden Arbeitseifer schon im Keim zu ersticken,“ rezitiert der freundliche Herr mit einem schelmischen Lächeln und wünscht mir einen fröhlichen Aufenthalt.



Die Arbeiter-
Trommelweiber
haben am
Faschings-
dienstag ihren
Auftritt.

Über die Hugo-Cordignano-Promenade, die an der evangelischen Kirche vorbeiführt, gelange ich in die Bahnhofstraße. Das erste Geschäftslokal auf meinem Weg heißt „Leithner Hüte“. In der angeschlossenen Hutmacherwerkstätte werden bereits seit dem Jahr 1532 „Original Ausseer Hüte“ hergestellt, zum Beispiel „Altsteirer mit Lodenband“, das Modell „Matterhorn“, der „Wetter-Ausseer“ mit Gamsbart, der „Goiserer“ und viele weitere.

Ein paar Häuser weiter befindet sich eine Handdruckerei. Hier produziert Sepp Wach unter anderem Seidenhanddrucke für zeitgenössische Ausseer Trachten. In Bad Aussee, der Hochburg der traditionellen Trachtenerzeuger, werden noch immer Gewerbe ausgeübt, die anderswo längst ausgestorben sind. In der „Trachtenhauptstadt Österreichs“ gibt es sie noch, die Schuhmacher, Dirndlschneider oder Lederhosenerzeuger. Die Ausseer nennen ihre Tracht schlicht und einfach „Gwand“, denn sie ist Teil ihres Alltags. Seit 2010 ist Bad Aussee Austragungsort der dreitägigen „Trachtenbiennale Ausseerland“.

Die Bahnhofstraße mündet in den zentralen Kurhausplatz, den ich gleichzeitig mit einer Gruppe weißgekleideter, musizierender Gestalten erreiche, die von der Ischler Straße zum Hotel-Restaurant „Erzherzog Johann“ ziehen. Bei dieser lautstarken

Schar handelt es sich um die elitäre Gesellschaft der Trommelweiber. Sie tragen altmodische weiße Frauennachthemden mit Spitzenhäubchen und werden vom Ober-trommelweib angeführt, das eine Art Taktstock schwingt. Im Schanigarten vor dem „Erzherzog Johann“, wo ein Imbiss für die Trommelweiber vorbereitet wurde, stellt sich heraus, dass sich hinter den verschiedenen Frauenmasken die Gesichter von waschechten Mannsbildern verstecken. Mit hinaufgeschobenen Masken trinken sie Bier und verspeisen dazu Würste und Beugel, ein ringförmiges Salzgebäck aus Hefeteig.

Einer von ihnen erzählt mir, dass es zwei Arten von Trommelweibern gibt. Die Markter Trommelweiber ziehen schon seit 1767 am Rosenmontag durch Aussee. Ihre Kostümierung ist ein spöttischer Verweis auf resolute Ehefrauen, die seinerzeit ihre Männer spät in der Nacht aus diversen Ausseer Wirtshäusern heimholen mussten.

Wichtiger Impulsgeber für die Entwicklung der spezifischen Ausseer Faschings-traditionen war die Salzindustrie. Sie ermöglichte die Ausformung von gesellschaftlichen Schichten wie Bürgertum und Arbeiterschaft. Letztere hatten nur in der Faschingszeit die Möglichkeit, den Obrigkeiten ihre Sicht der Dinge darzulegen. Als Pendant zu den bürgerlichen Markter Trommelweibern wurden 1928 die Arbeiter-Trommelweiber gegründet. Sie haben am Faschingsdienstag ihren großen Auftritt.

Die „Angelobung“ im Gasthaus „Zur Traube“ fällt heuer leider aus, ebenso wie das allseits beliebte Vorlesen von Faschings-briefen, bei dem Ereignisse des vergangenen Jahres humorvoll kommentiert werden. Dass das Faschingstreiben in diesem Jahr überhaupt stattfindet, freut mich und vor allem die Einheimischen, denn die „fünfte Jahreszeit“ wird im Ausseerland nicht als Fremdenverkehrsattraktion inszeniert. Vielmehr handelt es sich dabei um eine lange zurückreichende Tradition, in die große Teile der Bevölkerung aktiv eingebunden sind.

Da die berühmten Ausseer Flinslerl erst um 14 Uhr ihren großen Auftritt haben,

nutze ich die Zeit bis dahin zu einer kleinen Winterwanderung nach Altaussee. Der vier Kilometer lange Weg beginnt bei der Elisabethpromenade und führt entlang der Altausseer Traun zunächst zur Klaus-Maria-Brandauer-Promenade. Der bekannte Schauspieler und Regisseur ist einer der berühmtesten Söhne der Stadt und genießt schon zu Lebzeiten das Privileg eines nach ihm benannten Weges.

Eine halbe Stunde lang gehe ich am Traunufer durch verbautes Gebiet, ehe ein Winterweg mit Schneeunterlage mich bis zum Ortsrand von Altaussee führt. Hier biege ich ab in Richtung See und komme an mehreren großen Hotels vorbei. Wie im benachbarten Bad Aussee löste auch hier im 19. Jahrhundert der Sommerfrische-Tourismus den Salzbergbau als wichtigsten Wirtschaftszweig ab. Das Salzbergwerk Altaussee ist aber dennoch bis heute die größte Salzabbaustätte Österreichs. 450 000 Tonnen Salz werden hier alljährlich von der Salinen Austria AG gewonnen. Über eine Soleleitung fließt die Salzlösung durch das Rettenbachtal nach Bad Ischl, wo sie in das von Hallstatt kommende historische Transportsystem einmündet, das zur Saline in Ebensee führt.

Am Seeufer spaziere ich Richtung Pfarrkirche. Im „Refugium am See“, einer Mischung aus Greißlerei und Café, genieße ich die wärmenden Strahlen der Sonne mit Blick auf den See. Das Gewässer befindet sich im Besitz der Österreichischen Bundesforste und steht unter Naturschutz, ebenso wie die angrenzenden Feuchtgebiete und Berghänge.

Bevor ich mit dem Bus 955 zurück nach Bad Aussee fahre, werfe ich im Kur- und Amtshaus einen kurzen Blick in den sonnendurchfluteten Leseraum des Literaturmuseums Altaussee. Es thematisiert die Wechselwirkung von Natur und Mensch im steirischen Salzkammergut. So manches künstlerische Werk wäre ohne diese besondere Umgebung wohl nie entstanden. Die bekannte Altausseer Schriftstellerin und Übersetzerin Barbara Frischmuth hat neben dem Museum einen Literaturgarten gestaltet, der sich momentan noch im Winterschlaf befindet.

Am Busparkplatz komme ich mit einer Frau ins Gespräch, die mit ihrem Enkelkind zum Flinerluzug in die Stadt fährt. Die Wartezeit auf den Bus verkürzen sich die beiden mit dem Auffrischen eines populären Flinerlspruchs:



Entlang der Traun wandere ich von Bad Aussee nach Altaussee.



Ausseer Flinserl
beim Nüsse
verteilen.

*Na, na, des tuat da Peda nit,
im koidn Wossa steht a nit,
im warmen wü er a net steh'n,
jo Peda des ist goar ned scheen –
Nuuuuuß!*

In wenigen Minuten bin ich zurück in Bad Aussee – dank KlimaTicket habe ich mir 2,50 Euro fürs Busticket gespart oder eine Stunde Fußmarsch. In der Kirchengasse versammeln sich schon die Flinserl. Vor dem Eingangstor zum Gasthof „Blaue Traube“ spielt eine Musikantengruppe auf. Auch sie tragen die auffälligen Flinserl-kostüme – helle Leinenanzüge, auf die in

mühseliger Handarbeit fantasievolle Muster aus verschiedenfarbigen Filzstoffen genäht werden, die mit glänzenden Silberplättchen, den Flinserln, verziert sind. Die Inspiration für diese Kostüme dürften Salzfahrer im 18. Jahrhundert aus Venedig ins Ausseerland gebracht haben. Die kostbaren Trachten sind teilweise über hundert Jahre alt und werden von Generation zu Generation weitergegeben.

Als der Umzug endlich beginnt, stehen an Straßenrändern und am Kurhausplatz bereits jede Menge Kinder, die aufgeregt „Nuuß, Nuuuß!“ rufen, sobald sie die Flinserl die Straße entlangkommen sehen. Jedes Mal, wenn eines der Kinder seinen Spruch aufsagt, greifen die Flinserl in ihre Leinensäckchen und werfen eine Handvoll Nüsse und Süßigkeiten in die Luft. Immer wieder ertönt der Vierzeiler vom „Peda“, bei dem es sich um einen bekannten Ausseer Huf- und Wagenschmiedemeister mit Vornamen „Peter“ handeln soll, der längst verstorben ist.

Der Flinserlzug wird von Musikanten angeführt, mit zwei Leibwächtern an vorderster Front, den sogenannten Zocherln. Sie tragen Stöcke, an denen aufgeblasene Schweinsblasen befestigt sind. Damit bahnen sie den Flinserln den Weg durch die vielen Schaulustigen, und gleichzeitig achten sie darauf, dass sich die Erwachsenen nicht an den Naschereien für die Kinder vergreifen.

Neben Flinserln und Trommelweibern sind bei diesem fröhlichen Maskentreiben auch noch andere Verkleidete unterwegs, etwa die „Pless“. Die ziehen mit Weidenkörben auf den Köpfen durch die Gegend und tragen Stöcke, auf denen Putzfetzen befestigt sind. Wenn sie von Jugendlichen mit Schneebällen beworfen werden, jagen sie ihnen wild hinterher.

Die Straßen von Bad Aussee sind heute aber auch von sogenannten „Maschkera“, den Maskengestalten, bevölkert, die sich als Hexen oder Indianer verkleidet haben. In der Ischler Straße beobachte ich zwei Miss Marples, die sich zur allgemeinen Belustigung „very British“ in nasalem Tonfall un-

terhalten und Aufmerksamkeit heischend einen großen Reisekoffer durch die Gegend schleppen.

Bevor ich den Rückweg Richtung Bahnhof antrete, spaziere ich noch durch den Kurpark. Er befindet sich ganz in der Nähe des Zusammenflusses der Grundlseer und der Altausseer Traun. Vermutlich geht der Name „Aussee“ auf das slawische Wort für „Mündung“ („Awse“ oder „Uzse“) zurück. Im Kurpark stehen mehrere Gedenksteine und ein Denkmal für Erzherzog Johann, der die Ausseer Postmeisterstocher Anna Plochl erst nach zähem Ringen mit Kaiser Franz I. von Österreich heiraten konnte.

1989 wurde auch der Mittelpunktstein hier aufgestellt, der den geografischen Mittelpunkt Österreichs symbolisieren soll, denn seit 1949 gilt Bad Aussee offiziell als der Mittelpunkt unseres Landes. Aufgrund neuerer Berechnungen befindet sich der geometrische Schwerpunkt Österreichs allerdings rund 25 Kilometer östlich auf einem Berghang in der Gemeinde Stainach-Pürgg.

Mit ein paar Minuten Verspätung rollt der Eilzug vom steirischen Bahnknotenpunkt Stainach-Irdning in den Bahnsteig von Bad Aussee ein. Nur wenige Fahrgäste sitzen im Zug, ich kann meinen Sitzplatz frei wählen. Ich war den ganzen Tag auf den Beinen, jetzt genieße ich den Luxus,



Die „Heilige fünfte Jahreszeit“ ist Bestandteil des „guten Lebens“ im Ausseerland.

die Füße auszustrecken und die Landschaft draußen vor den Zugfenstern an mir vorbeiziehen zu lassen. In Attnang-Puchheim steige ich in den Schnellzug nach Wien um, und kurz nach 20 Uhr treffe ich wieder am Hauptbahnhof ein.

Persönlicher Tipp des Autors: Wer gut bei Fuß ist, sollte sich die beschauliche Wanderung von Bad Aussee nach Altaussee nicht entgehen lassen. Sie ist vier Kilometer lang und beginnt bei der Elisabethpromenade. Es besteht Rückfahrmöglichkeit per Bus.

Mein Fahrplan am 1. 3. 2022: Wien Hbf. ab 05:55, Bad Aussee an 09:41 (über Attnang-Puchheim).
Retour: um 16:16, Wien Hbf. an 20:05



Emissions-Ersparnis gegenüber einer Fahrt im eigenen PKW: **105,64 kg**



NACH INNSBRUCK, DEM FRÜHLING ENTGEGEN

Schon seit Tagen lässt sich in Wien die Sonne nicht mehr blicken, und für Anfang März ist es viel zu kalt in der Bundeshauptstadt. Ganz anders die Situation im Westen Österreichs: Dort gibt es wolkenlosen Himmel, und nach frostigen Nächten wird es tagsüber frühlingshaft warm. Eigentlich spricht nichts dagegen, mich gleich morgen früh in den Zug zu setzen und wieder einmal nach Innsbruck zu fahren. In der Tiroler Landeshauptstadt führt kein Weg am Goldenen Dachl vorbei, und rings herum versprühen unerwartet ruhige Altstadtgassen ein Flair von vergangenen Zeiten. Die größte Attraktion Innsbrucks sind aus meiner Sicht jedoch die hohen Berge. Die mondäne Hungerburgbahn bringt mich direkt vom Zentrum hinauf zu einem der schönsten Aussichtsbalkone der Stadt, und von dort geht es noch weiter empor in luftige Höhen.

Wie ein Riegel schirmt das langgezogene neue Bahnhofsgebäude die vielen Bahnsteige des Innsbrucker Hauptbahnhofs vom Südtiroler Platz ab. Dort warten Busse und die hektische Betriebsamkeit der Alpenmetropole, doch ich nehme mir noch ein wenig Zeit, um in der neuen Ankunftshalle die zwei großen Wandbilder des bekannten Tiroler Künstlers Max Weiler gebührend zu bewundern, die hier seit dem Jahr 2004 freischwebend hängen. In einem aufwendigen Verfahren wurden diese kostbaren Werke vor dem Abriss der alten Kassenhalle des Hauptbahnhofs im Ganzen abgenommen und bis zur Neueröffnung vor Ort zwischengelagert. Die beiden großformatigen Kunstwerke, die mit Silikatfarben angefertigt wurden, entstanden 1954/55 und visualisieren bedeutende Aspekte aus Vergangenheit und Gegenwart der Stadt. Auf dem Bild „Das historische Innsbruck“ ist Kaiser Maximilian I. zu erkennen, und auch das berühmte Golde-

ne Dachl versteckt sich ganz unauffällig darin. Die zeitlose dekorative Ästhetik der Gemälde von Max Weiler, der 2001 im Alter von 90 Jahren verstarb, ist längst allgemein anerkannt. Das ist nicht immer so gewesen, seine Auftragsarbeit für den alten Innsbrucker Bahnhof erhitze lange die Gemüter und war einst Auslöser für wütende Bürgerproteste.

Mit der alten Kassenhalle des Innsbrucker Bahnhofs verbinde ich sentimentale Jugenderinnerungen. Im Sommer 1977 reiste ich mit einem Freund eine Woche lang per Bahn durch Österreich und nach Südtirol. Wo wir während dieser Reise sonst noch genächtigt haben, weiß ich längst nicht mehr. Nur die Nacht am harten Marmorboden der Innsbrucker Bahnhofshalle mit Blick auf die Wandbilder von Max Weiler ist mir in lebhafter Erinnerung geblieben. Innsbruck war in den 1970er-Jahren eine jener europäischen Städte, wo Interrail-Reisende unbehelligt

Der Innsbrucker Stadtturm – das älteste Wahrzeichen der Altstadt: 50 Jahre älter als das Goldene Dachl!



Zeitlos
dekorativ: „Das
historische
Innsbruck“ von
Max Weiler am
Hauptbahnhof

in Bahnhofshallen ihre Schlafsäcke ausbreiten konnten. In den Sommermonaten lagen Dutzende Reisende dicht an dicht in den stilleren Winkeln der Bahnhöfe, die damals noch keine Konsumtempel gewesen sind. Diese Zeiten sind wohl unwiederbringlich vorbei.

Ich verlasse den Bahnhof und gehe in die Salurnerstraße. Erste Station meines Besichtigungsreigens ist der Landhausplatz, der in den 1990er-Jahren in Eduard-Wallnöfer-Platz umbenannt wurde. Der Name ist mir vertraut, denn Eduard Wallnöfer war fast fünfundzwanzig Jahre lang Landes-

hauptmann von Tirol. Der weitläufige Platz wird an der Nordseite vom sogenannten Neuen Landhaus begrenzt, einem Bauwerk aus den Jahren 1938/39, das ursprünglich als Teil eines pompösen Gauforums geplant war. Davor steht das Befreiungdenkmal, es wurde nach Kriegsende von der französischen Besatzungsmacht initiiert und auch finanziert.

Es irritiert mich, dass das Denkmal dem Eingangsportal des Bauwerks dahinter, das ganz offensichtlich noch aus der nationalsozialistischen Ära stammt, so verblüffend ähnlich ist. Eigentlich sollte es an jene Menschen erinnern, die für die Freiheit Österreichs gestorben sind, doch es verstärkt die faschistische architektonische Formensprache dieses Platzes noch mehr. Daran konnte auch die Umgestaltung des Eduard-Wallnöfer-Platzes im Jahr 2011 nur wenig ändern. Die kleinen Mahnmale auf der gewellten Betonoberfläche kommen nur bei näherer Betrachtung zur Geltung.

Von hier ist es nur ein Katzensprung zur monumentalen Triumphpforte, die eigentlich nicht zu übersehen ist. Doch von der Salurner Straße kommend, zeigt sie mir nur ihre Schmalseite, und ich erkenne sie erst, als ich unmittelbar vor ihr stehe. Ur-

Hinter dem
Vereinigungs-
brunnen:
Befreiungsdenk-
mal und Neues
Landhaus



sprünglich befand sich hier eine hölzerne und vergleichsweise schlichte Ehrenpforte, die anlässlich des feierlichen Einzugs der Braut von Maria Theresias Sohn Peter Leopold, dem späteren Kaiser Leopold II., aufgestellt wurde. Auf der Südseite der heutigen Triumphpforte erinnern Reliefs an das freudige Ereignis dieser Vermählung von Leopold mit Maria Ludovica aus Spanien. Ihre Hochzeit wurde jedoch von einer Tragödie überschattet, denn während der Feierlichkeiten starb völlig unerwartet Maria Theresias Ehemann, Kaiser Franz I. Die Skulpturen und Reliefs auf der Nordseite der Triumphpforte sind daher dem Tod des Kaisers gewidmet. Dieser Triumphbogen, der aus Steinen des abgebrochenen Vorstadtores erbaut wurde, vereint somit die elementaren menschlichen Empfindungen Trauer und Freude wie die zwei Seiten einer Medaille.

Ich befinde mich nun auf der Maria-Theresien-Straße, Innsbrucks breitem Prachtboulevard mit zahlreichen Geschäften und noblen Palais, und gehe in Richtung Annasäule. Das barocke Mariendenkmal zählt zu den bekanntesten Postkartenansichten der Stadt und steht genau in der Mitte der Maria-Theresien-Straße, die erst 2009 zur Fußgängerzone wurde. Gleich daneben befindet sich das Neue Rathaus, wobei das Adjektiv „neu“ nur im Kontext zum Vorgängerbau in der Herzog-Friedrich-Straße Gültigkeit hat. Das Alte Rathaus stammt aus dem 14. Jahrhundert und wurde 1897 vom heutigen Bürgermeistersitz abgelöst. Ziemlich neu ist allerdings die Umgestaltung des Neuen Rathauses durch den französischen Architekten Dominique Perrault im Jahr 2002. Dabei entstanden auch die Rathausgalerien, eine überdachte Shopping-Mall mit bunten Glasfenstern, die eine freundliche Atmosphäre schaffen, und ein 37 Meter hoher Turm. Im obersten Stockwerk dieses Zubaus befinden sich das Feinschmeckerrestaurant „Lichtblick“ und die „360°-Bar“. Letztere klingt für mich nach schönem Ausblick, also fahre ich hinauf in den siebten Stock. Rund um die Bar führt ein schma-



Die barocke Annasäule inmitten der Maria-Theresien-Straße

ler Balkon, der mir tolle Ausblicke in alle Himmelsrichtungen bietet. Ich schaue über die Türme der Altstadt, auf die Dächer der neueren Stadtteile und auf die andere Seite des Inn, wo sich die Stadtteile Mariahilf und Hötting befinden, angeschmiegt an den Steilabfall der imposanten Nordkette.

Über den Adolf-Pichler-Platz gehe ich weiter zum Marktgraben und zum Burggraben. In den dicken alten Gemäuern befindet sich auch der Sitz des Tourismusbüros „Innsbruck-Info“, wo ich meine Innsbruck Card abhole, die mir freien Zutritt zu den meisten Attraktionen und Museen der Stadt und sogar zu den Seilbahnen ermöglicht.

Die Herzog-Friedrich-Straße, vielleicht die bedeutendste Altstadtgasse, führt direkt vor das Goldene Dachl, den Prunkerker Kaiser Maximilians I., der im Jahr 1490 als Landesfürst von Tirol die habsburgischen Regierungsgeschäfte übernahm. Sein „güldendes Dachl“ wurde um 1500 fertigge-



Das Goldene Dachl ist das bekannteste Wahrzeichen von Innsbruck.

stellt. Es diente dem Regenten als idealer Ort, um Turniere und andere Vergnüglichkeiten jener Zeit von einer erhabenen Position aus zu beobachten.

Kaum ein Weg führt am bedeutendsten historischen Wahrzeichen der Stadt vorbei. Ich bin nicht extra wegen dem Goldenen Dachl in die Tiroler Landeshauptstadt gereist, doch als ich davorstehe, kann ich nicht anders und muss es von allen Seiten fotografieren, sogar vom nahen Stadtturm aus. Es ist ein überaus dankbares Fotomotiv, beinahe jeder Schnappschuss gelingt. Kein Wunder, dass es so beliebt ist.

Vorbei an der Ottoburg, einem mittelalterlichen Wohnturm mit rot-weiß-rot gestrichenen Fensterläden, der heute ein

Restaurant beherbergt, gelange ich zur Innbrücke, der Namensgeberin der Stadt. Ich überquere sie nicht, sondern schlenkere am Herzog-Siegmund-Ufer des Inn hinunter zur Markthalle. Mittlerweile ist es Mittagszeit und angenehm warm. Viele Menschen bevölkern die Sitzgelegenheiten am Marktplatz, und auch der Schanigarten des angrenzenden Marktcafés ist bereits gut besucht. Ich blicke über den türkisfarbigen Inn ans andere Ufer, wo sich an der Mariahilfstraße verschiedenfarbige Häuser aneinanderreihen. Ihre zumeist zeltförmigen Dächer harmonieren perfekt mit den schneeweißen Gipfeln der Nordkette im Hintergrund. Ich kann kaum glauben, dass es möglich ist, binnen kürzester Zeit mitten vom Innsbrucker Stadtzentrum dort hinauf zu gelangen, und mache mich auf den kurzen Weg zum Congress Innsbruck, dem Messe- und Veranstaltungszentrum der Stadt. Gleich daneben befindet sich die Talstation der Hungerburgbahn. Die Fahrt mit dieser Standseilbahn bis zur Bergstation Hungerburg dauert kaum mehr als zehn Minuten. „Burg“ steht dort oben übrigens keine, der Name bezieht sich angeblich auf eine Jausenstation, die wegen ihrer kleinen Portionen den Beinamen „Hungerburg“ bekam, der später auf den heutigen Stadtteil von Innsbruck übergang.

Alle Stationen der Hungerburgbahn – eine befindet sich in der Nähe des Eingangs zum berühmten Innsbrucker Alpenzoo – wurden von der britisch-irakischen Stararchitektin Zaha Hadid gestaltet. Die Fahrt hinauf zu diesem wunderbaren Ausblick auf die Stadt, vor allem auf das Olympische Dorf, kostet inklusive Rückfahrt 10,90 Euro. Wer ein KlimaTicket besitzt, braucht nicht zu bezahlen. Es ist allerdings die einzige Seilbahn, deren Benutzung im KlimaTicket Österreich inkludiert ist.

Von der auffälligen, flügelartigen Bergstation sind es nur wenige Schritte bis zur Talstation der Nordkettenbahnen. Die Mittelstation Seegrube liegt bereits auf 1905 Metern Seehöhe. In der Kabine bin ich von zahlreichen Wintersportlern

umgeben. Sie nutzen die komfortable Möglichkeit, direkt vom Stadtzentrum aus, ohne umständliche Anreise mit dem Auto, Skifahren oder Snowboarden zu gehen.

Beinahe alle Liegestühle auf der Sonnenterrasse des Selbstbedienungsrestaurants neben der Seilbahnstation Seegrube sind belegt, und auch beim nahen Skilift herrscht reger Andrang. Schon von der Seegrube aus betrachtet, wirkt Innsbruck wie in weite Ferne entrückt, doch ich will noch höher hinauf, bis zum Hafelekar, und nehme ohne Umschweife auch noch die zweite Kabinenseilbahn. Genau auf Augenhöhe mit dem Patscherkofel, dem berühmten Skiberg südlich von Innsbruck, erreiche ich die letzte Bergstation. Beim Aussteigen befinde ich mich nun inmitten schroffer Karwendel-Spitzen, die zum südlichsten Teil der Karwendel-Kette gehören, doch da sie von Innsbruck aus betrachtet im Norden emporragen, werden diese Berge hier auch „Nordkette“ genannt.

Obwohl der Gipfel des Hafelekar auf beachtlichen 2334 Metern Seehöhe liegt, ist

es von der Bergstation nur ein kurzer Spaziergang dorthin. Beim Gipfelkreuz komme ich mit einem Innsbrucker ins Gespräch. Er drückt mir sein Handy in die Hand und bittet mich, ihn vor der Rumer Spitze zu fotografieren, die sich östlich des Hafelekars auftürmt. Er erzählt mir von seiner abenteuerlichen Besteigung dieses Berges und von der panischen Angst, die er beim Abstieg empfunden hatte.

Ebenso schnell, wie ich hinaufgekommen bin, gelange ich auch wieder nach unten, und das ist auch gut so, denn allzu viel Zeit bleibt mir nicht mehr bis zur Abfahrt meines Zuges zurück nach Wien. Gleich gegenüber der Hungerburg-Talstation betrete ich den viel gerühmten Innsbrucker Hofgarten. Hier wachsen angeblich Pflanzen, die noch von Kaiserin Maria Theresia persönlich gepflanzt wurden. Momentan befinden sie sich allerdings noch im Winterschlaf. Nur die alten, ehrwürdigen Bäume lassen erahnen, dass der Hofgarten nicht erst gestern angelegt wurde, sondern auf eine lange Vergangenheit zurückblickt.

Die zackigen Hausdächer an der Mariahilfstraße harmonisieren perfekt mit den Gipfeln der Nordkette.



Von der Bergstation der Nordkettenbahnen ist es nur ein kurzer Spaziergang zum Gipfel des Hafelekars.

Beim Ausgang Kaiserjägerstraße gehe ich weiter zur Universitätsstraße. Ich werfe einen kurzen Blick auf das moderne Gebäude der SOWI, der Sozial- und Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät der Universität Innsbruck. Der preisgekrönte Bau aus den späten 1990er-Jahren zählt zu den Vorzeigeobjekten des „modernen Innsbruck“. Noch neuer und moderner ist das Haus der Musik gegenüber der Hofburg. Diese Heimstätte für Musik- und Theater wurde erst 2018 erbaut und befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Tiroler Landestheater.

Durch die Stiftsgasse komme ich zur Riesengasse am Rande der Altstadt. Planlos lasse ich mich durch ein paar verwinkelte Gassen treiben und verliere dabei ein wenig die Orientierung. Bis zur Abfahrt meines Zuges bleiben nur noch fünfzehn Minuten. Ich frage eine Passantin, wie lange ich bis zum Hauptbahnhof brauche. „Fünf Minuten, höchstens zehn!“, antwortet die sportliche Tirolerin. Ich

stehe auf der Museumstraße, genau gegenüber dem Tiroler Landesmuseum Ferdinandeum.

Mein Zug hat zehn Minuten Verspätung, kein Grund zu übertriebener Eile also! Bei der Einfahrt des Zuges fällt mein Blick auf den Bergisel. Schade, dass ich diese Skisprungschanze nicht besichtigen konnte! Der Ausblick von der Aussichtsplattform über das Inntal soll fantastisch sein, aber ausgerechnet heute war sie geschlossen. Ein triftiger Grund also, um bald wieder nach Innsbruck, in die „Hauptstadt der Alpen“ zu kommen und die moderne, ebenfalls von Zaha Hadid geplante Skisprungschanze aus der Nähe zu betrachten und das Tirol-Panorama, das Andreas-Hofer-Denkmal, und und und ...

Der Zug Richtung Salzburg ist voll, doch bereits in Jenbach steigen viele Menschen aus, und ich komme wieder in den Genuss einer Vierer-Sitzgruppe ganz für mich alleine. Solange die Sonne noch zwischen hohen Berggipfeln hindurchlugt,





blicke ich gedankenverloren aus dem Fenster. Bei Einbruch der Dämmerung schließe ich meine Augen und döse eine Zeit lang vor mich hin. Bin ich froh, dass

ich jetzt nicht hinter dem Lenkrad meines Autos sitzen muss!

In Salzburg steige ich in einen noch schnelleren Zug um, der mich in weniger als zweieinhalb Stunden zurück ins nebelgraue Wien bringt.

Mit Fresken geschmückte Lauben in der Herzog-Friedrich-Straße

Persönlicher Tipp des Autors: Wer ein KlimaTicket besitzt, kann auch die Hungerburg-Bahn gratis benutzen. Die Fahrt wird mit wunderbaren Ausblicken auf die Stadt und das Olympische Dorf belohnt. Die auffälligen Stationsgebäude wurden von der britisch-irakischen Stararchitektin Zaha Hadid gestaltet. Eine Station befindet sich übrigens in der Nähe des Eingangs zum sehenswerten Innsbrucker Alpenzoo.

Mein Fahrplan am 1. 3. 2022: Wien Hbf. ab 06:30, Innsbruck Hbf. an 10:44. **Retour:** um 17:14, Wien Hbf. an 21:30



Emissions-Ersparnis gegenüber einer Fahrt im eigenen PKW: 201,14 kg



AM SEMMERINGER BAHNWANDERWEG

Auf der niederösterreichischen Seite des Semmerings verläuft ein familienfreundlicher Bahnwanderweg, der vom gleichnamigen Höhenkurort entlang der ältesten Hochgebirgsbahn der Welt nach Payerbach oder Gloggnitz führt. 1998 wurde die Semmeringbahn als bislang einzige Bahnstrecke zum Weltkulturerbe der UNESCO ernannt. Da mehrere Bahnstationen direkt am Wanderweg liegen, besteht die Möglichkeit, die Länge der Wanderung individuell zu planen. Ich werde heute rund zehn Kilometer weit bis zum Bahnhof Breitenstein spazieren. Auf die nostalgische Bahnfahrt über Viadukte und durch kleine Tunnels freue ich mich mindestens ebenso wie auf die spektakulären Aussichtspunkte während der Wanderung, etwa den berühmten „20-Schilling-Blick“.

Da ich bereits zehn Minuten vor der Abfahrt meines Zuges am Wiener Hauptbahnhof eintreffe, nutze ich die Gelegenheit, um wieder einmal beim alten Markuslöwen vorbeizuschauen, der in der Bahnhofshalle nahe des Haupteingangs beim Südtiroler Platz steht. Einsam und alleine steht er unweit der Ticketschalter. Von seinen sieben steinernen Artgenossen, mit denen er gemeinsam den alten Südbahnhof bewachte, kamen die meisten nach dem Zweiten Weltkrieg abhanden. Den zweiten Wiener Südbahnhof aus der Nachkriegszeit zierte nurmehr dieser eine Markuslöwe, der 2014 auf seinen aktuellen Standort am neuen Hauptbahnhof übersiedelt wurde. Ganz unscheinbar hält er hier auch die Erinnerung an Venedig wach, das erst durch den Bau der Südbahn für die Menschen im Wiener Raum in erreichbare Nähe rückte. Gleichzeitig ist dieser freundliche Löwe aber

auch ein Verweis auf den Geburtsort von Carl Ritter von Ghega, dem Erbauer der Semmeringbahn. Dieser geniale Ingenieur wurde in der Lagunenstadt geboren, und bei meinem heutigen Ausflug wird von ihm noch öfter die Rede sein.

Mein Zug fährt von Bahnsteig 7 ab. Beinahe wäre ich in den Schnellzug nach Bregenz eingestiegen, der auf demselben Gleis in den Sektoren A und B bereitsteht, während mein Zug weiter hinten in den Abschnitten C und D dieses Bahnsteigs auf seine Fahrgäste wartet. Auf dem Weg dorthin komme ich bei der Lokomotive vorbei, die uns heute über den Semmering ziehen wird. Sie trägt die Aufschrift „Spirit of Hungary“.

Der erste Teil meiner Fahrt verläuft besonders kurzweilig, denn mir gegenüber sitzt ein sportlich gekleidetes Pärchen, mit dem ich mich angeregt über unsere bevor-

„20-Schilling-Blick“: Auf dem Viadukt über die Kalte Rinne fährt ein Zug in den Farben des KlimaTickets.

Der Markuslöwe
am Wiener
Hauptbahnhof
ist ein Relikt des
Südbahnhofs.

stehenden Ausflüge unterhalte. Die beiden möchten eine Schneeschuhwanderung auf der Rax unternehmen. In Wiener Neustadt steigen sie in den Zug nach Reichenau um, und ich widme mich nun der „altmodischen Beschäftigung des Hinausschauens aus dem Fenster“, wie es der 2006 verstorbene Publizist und kritische Geist Günther Nenning einmal ausgedrückt hat. Nenning war überzeugter Bahnfahrer und auch politisch sehr aktiv.

In Gloggnitz wechsele ich wegen der besseren Aussicht auf die vielen Viadukte und Tunnel der Semmeringbahn auf einen Sitzplatz an der linken Fensterseite. Den Streckenabschnitt, der nun vor mir liegt, beschreibt Heimito von Doderer in seinem Roman *Die Wasserfälle von Slunj*, in dem er seinen Romanhelden, den englischen Ingenieur Robert Clayton, mit seiner frisch angetrauten Frau Harriet über den Semmering fahren lässt:

Es war als stiege man über eine gewundene Treppe zum Dach eines Gebäudes empor. Das kurze zischende Vorbeifliegen der Wand in gemauerten Einschnitten gab den Blick wieder frei für ein neues Bild, das jetzt ins Treffen trat und sich in die Aussicht schob, die viele Male



schwarz verschluckt und verschlossen wurde von den Tunnels. ... Jetzt sah er drüben in weitem Boden die Bahntrasse liegen, über welche man eben vorhin gefahren war.

Die viel gerühmte Bahnfahrt auf den Semmering wurde lange Zeit als eine mindestens ebenso große Attraktion wahrgenommen wie der Aufenthalt im Kurort selbst. Auch ich bin sehr angetan von dieser nos-

Alter Diesel-
triebswagen
am Bahnhof
Semmering



talgischen Fahrt, und wie von Doderer vor sechzig Jahren beschrieben, erlebe auch ich den Anblick der Bahntrasse auf der gegenüberliegenden Seite des Tals.

Um 11:15 Uhr erreicht unser Zug den Bahnhof Semmering. Die Tür meines Waggons öffnet sich unmittelbar vor dem Denkmal für Carl Ritter von Ghega, das der Ingenieur- und Architektenverein hier am Scheitelpunkt der Strecke in fast 900 Metern Seehöhe errichten ließ. Die Semmeringbahn, lese ich auf einer Informationstafel gleich daneben, ist ein Teilstück der von Wien über Graz und Laibach nach Triest führenden Südbahn. Sie erstreckt sich zwischen Gloggnitz in Niederösterreich und Mürzzuschlag in der Steiermark auf einer Länge von 42 Kilometern. Wegen des geomorphologisch komplizierten Aufbaus des Semmerings mussten zahlreiche Schluchten, Gräben, Felswände und Bergrücken mit 14 Tunneln, 16 teils zweistöckigen Viadukten und mehr als 100 Brücken für den Schienenverkehr zugänglich gemacht werden. Diese erstaunliche menschliche Leistung konnte in nur sechs Jahren Bauzeit bewältigt werden. Bei ihrer Eröffnung im Jahr 1854 war die Semmeringbahn die erste Gebirgsbahn der Welt. Im Bahnhof Semmering ist dieser großen Ingenieursleistung eine Ausstellung gewidmet, die allerdings nur in den Sommermonaten zugänglich ist.

Ich bin nicht der Einzige, der diesen wolkenlosen Spätwintertag für eine kleine Wanderung am Bahnwanderweg nutzen möchte. Vor mir spaziert eine fünfköpfige Familie, die schon nach wenigen Gehminuten am „Kinderbahnhof Semmering“, einem Spielplatz mit Lokomotive und Wasserturm-Rutsche, ihren ersten Zwischenstopp einlegt.

Kurz nach der unbesetzten Haltestelle Wolfsbergkogel verschwindet die Semmeringbahn im Wolfsberg-Tunnel, während mein Weg in weitem Bogen am desolaten Kurhaus Semmering vorbeiführt. Dieser Monumentalbau erinnert an die glanzvollen Zeiten um das Jahr 1900, als am Semmering neben dem Südbahnhotel und

dem Hotel Panhans auch das Kurhotel im Zentrum der gesellschaftlichen Aktivitäten stand. Bald nach der Erschließung dieser gebirgigen Gegend durch die Eisenbahn entstanden Villen und Grandhotels, die sich rasch als Treffpunkt der vornehmen Gesellschaft etablierten.

Spätestens mit dem Aufkeimen des Massentourismus ab den 1960er-Jahren ging die Ära der Grandhotels am Semmering allerdings jäh zu Ende. Die Sehnsuchtsorte der zunehmend mobiler gewordenen Gesellschaft verlagerten sich weiter in den Süden, vor allem an die Meeresstrände Italiens. Als Ausflugsziel blieb der gut erreichbare Semmering zwar weiterhin attraktiv, doch dafür brauchte es nun keine prunkvollen Hotels mehr. Bis 1988 konnte das Kurhaus als Erholungsheim für Bundesbedienstete genutzt werden, danach wurde es zum Spekulationsobjekt und wechselte häufig die Besitzer. Die sanierungsbedürftigen Mauern dieses Hauses warten bis heute geduldig auf Revitalisierung und ein zeitgemäßes Nutzungskonzept.

Während ich weitergehe, beschäftigt mich die Frage, welcher der vielen Kogel hinter mir wohl der Semmering sein könnte. Die Antwort kommt schneller als erwartet, denn die Doppelreiterwarte bietet neben faszinierenden Ausblicken auf die Semmeringbahn auch eine Panoramakarte, auf der alle markanten Punkte

Der Bahnhof Semmering ist ein beliebter Startplatz für Wanderungen.



dieser einzigartigen Kulturlandschaft eingezeichnet sind. Am Horizont erstreckt sich das Rax-Schneeberg-Massiv, zu dem das 2076 Meter hohe Klosterwappen gehört, der höchste Punkt von Niederösterreich. Auf der gegenüberliegenden Seite ragt der Hirschenkogel empor. Dieser vor allem bei Skifahrern beliebte Berg ist aufgrund der Aussichtswarte auf seiner Spitze leicht zu identifizieren. Gleich daneben steht ein eher unscheinbarer, bewaldeter Kogel. Das ist der Semmering, und mit 1166 Metern ist er einer der niedrigeren Erhebungen weit und breit.

Nur zehn Minuten nach der Doppelreiterwarte gelange ich bereits zum nächsten Aussichtspunkt, dem berühmten „20-Schilling-Blick“. Der Name bezieht sich auf die Rückseite der alten 20-Schilling-Banknote der Republik Österreich. Auf einer Informationstafel direkt neben der Aussichtsterasse ist dieser Geldschein abgebildet. Sein Anblick ruft bei mir nostalgische Erinnerungen wach. Bei seiner Einführung im Jahr 1968 war ich acht Jahre alt. Wie oft ich die kleinste österreichische Banknote bis 1989, als sie durch einen neuen Schein ersetzt wurde, in Händen hielt, kann ich nicht sagen, aber jedenfalls öfter als jeden anderen Geldschein. Der „Zwanziga“ hat aus heutiger Sicht zwar nur einen Gegenwert von rund 1,45 Euro, aber wenn mich meine Erinnerung nicht trügt, dann kostete

Anfang der 1970er-Jahre eine Tüte Eis nur zwei Schillinge, und ein Geldschein, mit dem man zehn Tüten Eis kaufen konnte, war sehr wohl von beträchtlichem Wert, vor allem für jemanden, der Eis über alles liebte.

Die 20-Schilling-Banknote meiner Kindheit und Jugend zeigte den wohl spektakulärsten Abschnitt der Semmeringbahn: das Viadukt über die Kalte Rinne, die pittoresk zerklüftete Polleroswand und eine Bergkulisse im Hintergrund. Diese Perspektive wurde zum Wahrzeichen der Semmeringbahn und zierte nicht nur die Banknote, sondern auch eine Briefmarke. Im Vergleich mit der Wirklichkeit sieht die Abbildung auf dem Geldschein allerdings ziemlich unspektakulär aus. Dieses überaus gelungene Zusammenspiel von Natur und Eisenbahntechnik lässt sich vom menschlichen Auge alleine in ihrer ganzen Dimension nur schwer erfassen. Die perfekte Harmonie dieses Ortes lässt sich förmlich spüren. Die Proportionen der schroffen Polleroswand und des in weite Ferne entrückten Rax-Schneeberg-Massivs wirken an meinem Standpunkt viel eindrucksvoller, als es das Motiv auf der Banknote zeigt, das offensichtlich nicht von hier aus festgehalten wurde.

Von der Plattform des „20-Schilling-Blicks“ überblicke ich auch den weiteren Verlauf meiner Wanderung. Sogar

Das achtböjige Viadukt über den unteren Adlitzgraben musste nachträglich mit Stützen versehen werden.





bereits jetzt zu blühen beginnt. Auf den sonnigen Plätzen der bewaldeten Hänge sehe ich auch Schneerosen.

Kurz vor dem zweistöckigen Kalte-Rinne-Viadukt, dem mächtigsten Bauwerk entlang der gesamten Strecke, erreiche ich das Ghega-Museum, das in den Wintermonaten geschlossen ist. Die völlig vereiste Stiege vom Museum hinunter zu einer Forststraße wird mir beinahe zum Verhängnis. Ich komme zu Sturz, und nur mit Mühe kann ich mich am Handlauf festhalten. Glücklicherweise bleibe ich unverletzt.

Kurz nach dem Viadukt über die Kalte Rinne bekomme ich auch das Krausel-Viadukt aus nächster Nähe zu Gesicht. Ich habe es bereits vom „20-Schilling-Blick“ aus bewundert. Dann erreiche ich die Streusiedlung Breitenstein am Semmering. Der nächste Regionalzug, der hier hält, bringt mich zurück zum Bahnhof Semmering, wo ich kurz darauf in einen Schnellzug steige, der mich in nur 75 Minuten von dieser UNESCO-Weltkulturerbestätte zurück nach Wien bringt.

Während der Fahrt versuche ich mir die Dimensionen der Semmeringbahn, die mir häppchenweise auf zahlreichen Informationstafeln entlang des Bahnwanderweges vermittelt wurden, noch einmal vor Augen zu führen. Die wachsende Bedeutung der Eisenbahn wurde in Österreich bereits um 1830 erkannt, und schon damals dachte man über eine Bahnverbindung von der Hauptstadt

der Bahnhof Breitenstein, wo in diesem Moment ein Zug durchfährt, ist mit freiem Auge gut zu erkennen. Er ist in den Farben des KlimaTickets foliert. Noch kann ich nicht wissen, dass mich genau dieser Zug, der jetzt nach Graz unterwegs ist, am frühen Abend nach Wien zurückbringen wird.

Die weiteren Highlights meiner Wanderung sind rasch aufgezählt: Ich komme am Unteren-Adlitzgraben-Viadukt vorbei, danach geht es über einen Wurzelsteig steil hinauf. Links und rechts des schmalen Pfades blüht bereits das Heidekraut, auch Erika genannt. Ich bin überrascht, dass diese hübsche Pflanze auf dem eiskalten Boden

Das zweistöckige Viadukt über die Krauselklause



Der „20-Schilling-Blick“ ist das Wahrzeichen der Semmeringbahn.



Ein ÖBB-Cityjet auf dem zweistöckigen Viadukt über die Krauselklause

Wien in die damals österreichische Hafenstadt Triest nach. Da eine Streckenführung über Ungarn politisch zu riskant erschien, fiel 1841 die Entscheidung, die Südstrecke über den Semmering zu bauen. Obwohl viele Schluchten und Bergrücken die Verlegung der Schienenstränge erschwerten, konnten die Baupläne des genialen Eisenbahningenieurs Carl Ritter von Ghega bereits im Revolutionsjahr 1848 genehmigt werden. Beim Bau der Semmeringbahn gab es weder Bohrmaschinen noch Dynamit, alle Tunnel mussten in schweißtreibender Handarbeit nur mithilfe von Schwarzpulver gegraben werden. Bis zu 20 000 Arbeiter waren mit dem Bau beschäftigt, mehr als tausend verloren dabei ihr Leben, weniger durch Unfälle als durch Krankheiten wie Typhus und Cholera. Bereits 1854 konnte die Semmeringbahn dem Verkehr übergeben werden, einige Jahre früher als die Kaiserin-Elisabeth-Bahn, die heutige Westbahn.

1998 wurde die Semmeringbahn als bislang einzige Bahnstrecke zum Weltkulturerbe der UNESCO ernannt, denn diese Strecke ist bis heute nahezu unverändert in Betrieb – ein Paradebeispiel für Nachhaltigkeit.

Bei der Einfahrt nach Wien schimmert der metallische Glanz der markanten Dachkonstruktion des Hauptbahnhofs geheimnisvoll in der Abenddämmerung. Es war schön, kurz weg zu sein, aber es ist ebenso schön, wieder nach Hause zu kommen, vor allem, wenn die Reise an einem so beeindruckenden Bauwerk wie dem Hauptbahnhof Wien zu Ende geht. Viel Neues habe ich beim heutigen Ausflug erfahren, doch eine Frage blieb außen vor: Was ist eigentlich aus dem Projekt „Semmering-Basistunnel“ geworden, an dem schon seit 2012 gegraben wird?

Wenn von nun an alles nach Plan läuft, sollten die Bauarbeiten im Jahr 2028 endlich abgeschlossen sein. Dann werden die meisten Züge zwischen Gloggnitz und