

Semmeringebahn (785)

Entscheidung: StF 22COM VIII B.1 (1998) idF 38COM 8E (2014)

Kommentierte Arbeitsübersetzung

Kurzbeschreibung

Die Semmeringebahn, die zwischen 1848 und 1854 auf einer Strecke von 41 Kilometern durch das Hochgebirge errichtet wurde, stellt eine der größten bautechnischen Leistungen der Pionierphase des Eisenbahnbaus dar. In einer spektakulären Berglandschaft gelegen, ist die Bahnstrecke dank der Qualität ihrer Tunnel, Viadukte und anderer Bauwerke bis heute in Betrieb und hat zum Bau vieler der Erholung dienender Gebäude entlang ihrer Gleise geführt.

Die Stätte „Semmeringebahn“ beginnt am Bahnhof Gloggnitz auf 436 Meter Höhe, erreicht ihren höchsten Punkt nach 29 Kilometern über den Pass auf 895¹ Meter Seehöhe und endet 12 Kilometer weiter beim auf 677² Meter Seehöhe gelegenen Bahnhof Mürzzuschlag.

Die Strecke kann in vier³ Abschnitte unterteilt werden. Der erste führt von Gloggnitz zur Station Payerbach und folgt den linken Hängen des Schwarzatales; der nächste Abschnitt überquert das Tal über das Schwarza-Viadukt bis zur Station Eichberg, der dritte Abschnitt führt in das Auebachtal⁴ und weiter durch dichten Wald bis zur Station Klamm-Schottwien. Nach Durchquerung des Klamm-Tunnels erreicht die Bahn den Adlitzgraben und das Alpengebiet selbst. Nach einer Reihe von Tunneln und Viadukten fahren die Züge durch die Weinzettelwand, die Krauselklause und die Polleroswand und durchqueren mehrere Tunnelabschnitte. Im letzten⁵ und spektakulärsten Abschnitt der gesamten Strecke führt das zweigeschossige, in einem Gleisbogen liegende Viadukt über die Kalte Rinne, und trifft nach dem Wolfsberg und dem Kartnerkogel nach Durchquerung des 1.431⁶ Meter langen Semmeringtunnels in der Station Semmering ein. Danach geht es stetig fallend entlang der rechten Seite des Roschnitztals⁷ durch Stienhaus⁸ und Spital am Semmering bergab, bevor die Bahn in Mürzzuschlag ankommt⁹.

¹ 896m lt. Managementplan (2010); der höchste Punkt der Strecke liegt auf 898m.

² 681m lt. Tafel am Bahnhof Mürzzuschlag.

³ Fünf Abschnitte, die Strecke Semmeringtunnel-Mürzzuschlag muss auch als eigener Abschnitt mitgezählt werden.

⁴ Korrekt: Auebach-Tal.

⁵ Eigentlich: nächsten.

⁶ Lt. anderen Angaben 1.434m (Kubinsky 1992); 1428,3m (Ghega 1854).

⁷ Korrekt: Fröschnitztal.

⁸ Korrekt: Steinhaus.

⁹ Müsste korrekt lauten: Im nächsten und spektakulärsten Abschnitt der gesamten Strecke führt das zweigeschossige, in einem Gleisbogen liegende Viadukt über die Kalte Rinne, und trifft nach dem

Die vierzehn Tunnel haben eine Gesamtlänge von 1.477 Metern¹⁰, was beinahe ein Zehntel der gesamten Strecke ausmacht; zufälligerweise sind die sechzehn großen Viadukte insgesamt ebenfalls 1.477¹¹ Meter lang¹². Es gibt 118 kleinere gewölbte Steinbrücken und 11 Eisenbrücken. Die meisten Portale der Tunnel sind einfach, aber monumental gestaltet und weisen verschiedene Arten von Verzierungen auf. Die Tragkonstruktionen sind größtenteils aus Stein, doch für die Bögen der Viadukte und Tunnelverkleidungen wurden Ziegel verwendet. Die 57¹³ zweistöckigen Bahnwärterhäuser im Abstand von ca. 700 Metern sind ein sehr charakteristisches Merkmal der Semmering-Strecke und wurden in unverputztem¹⁴ Bruchsteinmauerwerk mit Ziegeleinfassungen¹⁵ ausgeführt. Von den ursprünglichen Stationen, die bloß als Stellwerke und Wasserreservoirs geplant waren, später aber mit zunehmendem Touristenverkehr in imposantere Bauten umgewandelt wurden, sind nur noch wenige Reste erhalten.

Das Erscheinungsbild der gesamten Strecke änderte sich zwischen 1957 und 1959 bedeutend, als Fahrleitungsmaste aufgestellt wurden, um die für Elektrolokomotiven notwendigen Leitungen anzubringen. Der Semmering-Pass selbst ist bekannt für die "Sommerarchitektur" der Villen und Hotels, denn er wurde in den Jahrzehnten nach der Eröffnung der Bahnstrecke zu einem der ersten speziell errichteten Alpenresorts.

Kriterium II

Die Semmeringebahn steht für eine herausragende technische Lösung eines physikalischen Problems in der Konstruktion von frühen Eisenbahnen.

Kriterium IV

Mit der Errichtung der Semmeringebahn wurden Gebiete von großer Naturschönheit leichter zugänglich und für Wohnbau und Erholung erschlossen; dies führte zur Schaffung einer neuen Landschaftsform.

Wolfsberg und dem Kartnerkogel in der Station Semmering ein. Nach Durchquerung des 1.434 Meter langen Semmeringtunnels geht es stetig fallend entlang der rechten Seite des Fröschnitztals durch Steinhaus und Spital am Semmering bergab, bevor die Bahn in Mürzzuschlag ankommt.

¹⁰ Die Gesamtlänge der Tunnel (ohne neuen Haupttunnel) beträgt ca. 4.274,8 (nach Ghega) bzw. 4.526m (nach Kubinzky), die falsche Längenangabe von 1.477m findet sich bereits im Nominierungsdossier.

¹¹ 1.481,1 m (nach Ghega), 1.607m (nach Kubitzky).

¹² Zumal die Gesamtlängen der Tunnel und Viadukte nicht übereinstimmen, ist die zweite Hälfte des Satzes in der Bezugnahme auf das Vorangegangene obsolet (s. Fußnote 6).

¹³ Von den ursprünglich 55 Bahnwärterhäusern sind 47 erhalten.

¹⁴ Korrekt: weitestgehend unverputztem.

¹⁵ Anm.: Ziegeleinfassungen befinden sich nur bei den Überlagern der Fenster und den ursprünglich runden Giebelfenstern.

Integrität

Die eingetragene Stätte hat eine Fläche von 156 Hektar mit einer Pufferzone von 8.581 Hektar und erfüllt alle Kriterien, um ihren außergewöhnlichen universellen Wert zu vermitteln. Die Eisenbahnstrecke selbst und die Ingenieurbauwerke sind seit 1854 durchgehend in Betrieb und die funktionelle Integrität der Stätte ist somit erhalten. Der kontinuierliche Betrieb der Strecke ist ein aussagekräftiger Beweis für die geniale Leistung des Erbauers Carl von Ghega, dem Projektgenieur. Die Stätte erhält ihr Erscheinungsbild auch durch die Villen und Hotels, die in unmittelbarer Nähe im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert erbaut wurden und die Auswirkungen der Eisenbahnlinie auf die umgebende Landschaft bezeugen. Die Architektur der Jahrhundertwende, die sich harmonisch in die schroffe alpine Landschaft einfügt, hat ihre Integrität ebenfalls bewahrt.

Authentizität

Die Authentizität der Route selbst und die bemerkenswerte Ingenieursleistung, die dieses Projekt ermöglicht haben, sind unbestritten. Obwohl sich das Erscheinungsbild der Strecke vor allem seit ihrer Elektrifizierung in den 1950er Jahren verändert hat, bleibt ihre Gesamtwirkung auf die Landschaft authentisch. Da die Eisenbahnstrecke seit ihrer Eröffnung 1854 kontinuierlich in Betrieb ist, sind bestimmte Teile verschlissen und mussten ersetzt werden. Auch die Methoden für die Organisation und den Betrieb wurden den veränderten Bedingungen angepasst. Da aber Eisenbahnstrecken ihrem Wesen nach und seit jeher als sich weiterentwickelnde soziotechnische Systeme gelten, stellt Kontinuität durch Veränderung einen wesentlichen Teil ihrer Identität dar, und diese Prinzipien wurden angewandt, um die Authentizität der Stätte zu bewahren.