



## Dilemma „Eisenbahnen und Denkmalschutz“

Irgendwie muss man in Österreich den Eindruck gewinnen, Denkmalschutz orientiert sich nur nach der Lautstärke diverser politischer Zurufe. Das scheint bei der Achenseebahn in Tirol genau so stattzufinden, die von der Tiroler Landespolitik 2015 zum Tode verurteilt wurde, während sich die Welterbekommissionen der Unesco, Icomos und Europa Nostra, der Einzigartigkeit der Bahn verpflichtet sehen und sie damit unter die „7 meistgefährdeten Kulturerbestätten“ erhoben haben.

### Partikularinteressen der Tiroler Landespolitik ermöglichen Ignorieren des Denkmalschutzes und die Zerstörung der Achenseebahn

Nachdem die Tiroler Landespolitik von der Staatsanwaltschaft Innsbruck mit der Aktenzahl 8 UT 45/20p-1 einen Freibrief für strafbare Handlungen<sup>1</sup> erhalten hat, kann nun auch der Tiroler Denkmalschutz einen Freibrief für die Zerstörung der Achenseebahn aussprechen. Dazu soll die Bahn eliminiert werden und nur eine Zuggarnitur auf einen Sockel zur Überantwortung an die Verwitterung und damit der Vernichtung gestellt werden. In Tirol gibt die eisenbahnfeindliche Landesregierung den jeweiligen untergebenen Dienststellen (Staatsanwaltschaft und Denkmalschutz) die Marschroute zur Zerstörung der Achenseebahn vor, was in demokratischen Regionen Europas unverständlich und völlig undenkbar wäre.

Somit ist es leicht erklärlich, dass der Denkmalschutz in Tirol nicht zum Erhalt eines wertvollen Kulturerbes dient, sondern zur Pflege des Egos von Tiroler Landespolitikern. Damit ist klar, dass die Aktivitäten des Tiroler Denkmalschutzes, im Auftrag des Bundesdenkmalamtes, diametral den Zielen des weltweiten Schutzes von Weltkulturerbestätten der Unesco und den Welterbekommissionen Icomos und Europa Nostra widersprechen.

### Denkmalschutz ist in Österreich so gut wie gar nicht eindeutig geregelt

Die Zerstörung von Kulturdenkmälern, die im sog. „Privatbesitz“ sind, ist in Österreich völlig unkompliziert. Die Achenseebahn, als Aktiengesellschaft im Privatbesitz, darf jederzeit zerstört werden. Denkmalschutz trifft in Österreich nur auf Objekte in öffentlicher Hand des Bundes, der Länder und Gemeinden zu. Um das Problem leichter zu verstehen, kann man sich vorstellen, dass nur Objekte der Kirche, Schlösser und Burgen und andere, die vor über 500 Jahren schon Ritter gesehen haben, in den Genuss des Denkmalschutzes kommen. Industriedenkmäler und damit die Eisenbahnen haben keine Möglichkeit durch offiziellen Denkmalschutz der Nachwelt erhalten zu bleiben, es sei denn durch politische Partikular-Intervention.

### Eisenbahnen haben im Denkmalschutz keinen Platz

Vor über 40 Jahren war in den Anfängen des Lokalfernsehens im Landesstudio Salzburg eine Sendereihe „Plus-Minus“. In einer Sendung wurden die Bahnhöfe Friedburg-Lengau und Straßwalchen architektonisch verglichen. Am Bahnhof Friedburg-Lengau tat ein Fahrdienstleiter mit architektonischem Wissen Dienst, der dafür sorgte, das Bahnhofsgebäude fachgerecht zu sanieren. Sogar die Bahnhofsuhr wurde vom Hersteller Schauer als Replica extra mit römischen Ziffern hergestellt, vermutlich die erste dieser Art.

Der wenige Kilometer entfernte historisch wertvolle Bahnhof Straßwalchen „erstrahlte“ im morbiden Charme eines verfallenden Repräsentationsbaus der k.u.k. Monarchie. Die schönen geschnitzten Holzor-

<sup>1</sup> Anzeige an Wirtschafts- und Korruptionsstaatsanwaltschaft in Sachen Achenseebahn 25.05.2020

namente am Bahnsteig-Vordach fingen an herunterzufallen. Das Bahnhofsgebäude von Straßwalchen war ein sogenannter „Kaiserbau“, da der Bahnhof dem Kaiser Franz-Josef als Ausgangspunkt zu seinen Jagden in den Kobernaußerald diente. Darum hatte der Bahnhof, der über eine Geländekante gebaut war, eine fünf Meter breite Marmor-Prachtstiege, einen riesigen Empfangsraum für den Kaiser und seine Entourage und im Untergeschoß Stallungen für Pferde und Kutschen zur Fahrt in den benachbarten Kobernaußerald. Zuletzt wurden diese Stallungen zur Unterbringung für einen Lkw der Gemeinde und den Streusplit für den Winter genützt. Als die Idee aufkam, das repräsentative Gebäude des „Kaiserbahnhofes Straßwalchen“, das noch immer in einem hervorragenden baulichen Zustand war, als Heimatmuseum für Straßwalchen zu nützen, war es bei den ÖBB Schluss mit lustig. Einige Tage nach dem Fernsehbeitrag schlug irgendjemand mit einer Spitzhacke ein riesiges Loch in das Bahnhofsdach und schüttete dort Chlorkalk hinein. Beim nächsten Regen erledigte der Chlorkalk gründlich seine Arbeit und zerstörte das Gemäuer unwiederbringlich. Auf Anfrage des Salzburger APA-Redakteurs Alois Fuchs bei der damals zuständigen Bundesbahn-Direktion Linz bekam er zur Antwort, dass Eisenbahnbauten generell nicht dem Denkmalschutz unterstellt sind und der Bahnhof Straßwalchen abgerissen werden musste, weil er (angeblich) „einsturzgefährdet“ wäre. Zwischen der Fernsehsendung und dem Totalabriss des „Kaiserbahnhofes Straßwalchen“ vergingen nicht einmal 14 Tage!

### **Zerstörung von Kulturgut bei der Eisenbahn ist nichts neues!**

Mihály Kubinszky aus Ungarn, Eisenbahnkenner und Architekt beschrieb in einem seiner Bücher „Bahnhöfe in Österreich“ im Verlag J.O.Slezak die Architekturgeschichte der österreichischen Bahnhofsgebäude und hier, u.a., die Architektur der Bahnhöfe der „Kaiserin Elisabeth-Westbahn“ mit den charakteristischen Stuckbögen über den Fenstern. Man kann mittlerweile nur erahnen, wieviele Bahnhöfe entlang der Westbahn dieser oder weiteren Spitzhacken zum Opfer gefallen sind. Traurig genug ist die Tatsache, dass es für Eisenbahnbauten keinen Denkmalschutz gibt, bzw. im Bundesdenkmalamt die Bedeutung dieser Kulturdenkmäler offensichtlich nicht erkannt wird.

Bekanntlich gibt es zur Regel auch die Ausnahmen. Für die Bahnhofsbauten der k.k.priv.Südbahn-Gesellschaft in der Krajina (Krain) auf der heute slowenischen Wocheinerbahn wurden auf der Westbahn zwei „Musterbahnhöfe“ „Breitenschützing“ und „Timelkam“ in typisch südländischem Design gebaut. Es ist fast ein Wunder, dass, aufgrund des fehlenden Denkmalschutzes, diese Gebäude bis heute der Spitzhacke entgangen sind. Um noch einige „Überlebende“ ohne Denkmalschutz zu nennen, soll hier auf die Bahnhöfe „Seekirchen“ und „Neumarkt am Wallersee“ hingewiesen werden. Ein besonderes Highlight von Denkmalschutz, aufgrund von persönlichem „Engagement“ ist neben „Friedburg-Lengau“ der Bahnhof „Rekawinkel“ zu nennen! Die Positivliste ist durchaus hier nicht vollständig. Hier muss besonderes Lob allen Personen gezollt werden, die in Eigeninitiativen und auch in Vereinen der Nostalgie- und Museumsbahnen das Kulturgut Eisenbahn bewahren und am Leben erhalten.

So manche Denkmallok auf einem Sockel, wie vielfach im Wolfsegger Kohlenrevier, ist eigentlich nur der verzweifelte Versuch, etwas am Leben zu erhalten, das sonst den Weg allen alten Eisens gegangen wäre. **Eisenbahnen „leben“, indem sie fahren!** Wenn jemand sagt, „in Ampflwang“ steht viel Schrott herum“, hat er das Problem nicht verstanden. Die ÖGEG (Österr. Gesellschaft für Eisenbahngeschichte) hat teilweise „am Schrotngleis“ die allerletzten Vertreter ihrer Spezies stehen, die auf Renovierung durch die Mitglieder dieses rührigen Privatvereines warten! Vieles ist vorbildlich aufgearbeitet aber es wartet doch noch einiges. Vieles was in Ampflwang steht, hat nur zwei Alternativen, entweder verschrottet oder neu aufgearbeitet zu werden. Bei der ersten Variante verschwindet unwiederbringlich und endgültig industrielles Kulturgut. Wie es aussieht, wenn alles vorbildlich renoviert wird, kann man als Ergebnis auf der Museums-Tramway Mariazell sehen, wo schwerpunktmäßig das Thema „historischer Schienennahverkehr“ mit Straßenbahnen und Tramways erhalten geblieben ist, wiederum mit viel persönlichem jahrelangen Engagement!

Ein weiteres positives Beispiel ist das Engagement der Verantwortlichen eines Eisenbahn-Verkehrsunternehmens, das den Spruch gelebt hat „keine Zukunft ohne Herkunft“ und die jene historischen Fahrzeuge

der „Roten Elektrischen“, der „Grünen Elektrischen“ und der „Gelben Elektrischen“ auf der Salzburger Lokalbahn Salzburg – Lamprechtshausen sogar einige unter Denkmalschutz stellen konnten! Diese herausragende Einzelleistung ist genau der Lichtblick, dass das Bundesdenkmalamt erkennen möge, dass betriebsfähige historische Fahrzeuge die eleganteste Art von „lebendigem Denkmalschutz“ darstellen. Die Salzburger Lokalbahn hat die „Gelbe Elektrische“ und mehrere Fahrzeuge der Salzburger Dampftramway in Zusammenarbeit mit der Museumstramway Mariazell vorbildlich renoviert. Wer heute einen historischen Originalzug der SETG, der „Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft“ aus der Zeit um 1900 vorbildlich erneuert sehen und erleben will, sollte den Weg mit der Mariazellerbahn nach Mariazell suchen und dort mit der Salzburger Dampftramway fahren!

Das wirklich positive Beispiel im österreichischen Denkmalschutz ist die Tatsache, dass man dem Vorschlag der Unesco-Welterbekommission gefolgt ist, die Semmeringbahn, als eine der ersten Eisenbahnen weltweit überhaupt, zum Weltkulturerbe zu ernennen.

### **Die „Eisenbahnen“ als Lebensadern des Industriezeitalters**

Das System „Eisenbahn“, mit allen seinen Facetten bis zu Feld- und Industriebahnen, hat das „Industriezeitalter“ erst ermöglicht! Zur Jahrhundertwende zum 20. Jahrhundert entstanden viele architektonisch wertvolle Objekte aus Industrie und Eisenbahn, die entweder den beiden Weltkriegen oder Partikularinteressen kurzsichtiger Verantwortlicher und deren Spitzhacken zum „Opfer fielen“. Dabei stellt sich die Frage, welche „Opfer“ hier „dargebracht“ wurden. Manche nennen das „blinde Zerstörungswut“ der die Denkmalämter auf Bundesebene und in den Ländern so gut wie nichts entgegenzusetzen haben, bzw. auch nicht dürfen, wie die Achenseebahn schmerzlich aufzeigt! Der Großteil der musealen Erhaltung des Kulturgutes „Eisenbahn“ wird ohne den Denkmalschutz, oftmals unter Aufbietung der letzten privaten finanziellen Mittel realisiert. Das ist eines Staates, der sich „Kulturstaat“ nennt, nicht würdig. Wenn sogar die Politik bewusst eine Bahn, wie die Achenseebahn, zerstören will und nur gönnerhaft eine Zugleiche auf den Sockel stellen will, dann ist das unerträglich, bestenfalls zum Fremdschämen und ein klarer Hinweis auf fehlendes Kulturverständnis. Wenn ein Bundesland, wie Tirol, den Begriff „Kulturgut“ nicht versteht, muss unbedingt die Republik Österreich eingreifen und dem unseligen Treiben der Zerstörung der Achenseebahn ein Ende bereiten!

### **Fehlendes Fachwissen im Denkmalschutz gefährdet „Eisenbahnen“**

Die 1957, also vor 64 Jahren, als „Einstellung“ verharmloste Zerstörung der weltbekannten SKGLB, der „Salzkammergut Lokalbahn“, auch „Ischlerbahn“ genannt, hatte einen letzten Höhepunkt am 5. Mai 2014, als das letzte verbliebene Bauwerk der SKGLB in einem unvorstellbaren Barbarenakt, mangels Denkmalschutz, von einem Abbruchbagger niedergewalzt wurde, um Platz für einen lächerlichen Parkplatz eines Autohändlers zu machen. Hier wurde der fundamentalistische Glaubenskrieg „Auto gegen Eisenbahn“ sogar auf die Spitze getrieben! Das schmerzt jeden, der nur einen Funken an Kulturverständnis hat und der mangels funktionierendem Denkmalschutz nur den Kopf schütteln kann! Auf die Anfrage bei der Landeskonservatorin des Bundesdenkmalamtes wurde erklärt, man habe den Fall geprüft und „festgestellt, dass das Objekt keinerlei öffentliches Interesse genießt und keine Schutzwürdigkeit festgestellt werden konnte!“ Diese Aussagen muss man sich auf der Zunge zergehen lassen! Obwohl die Salzkammergut Lokalbahn seit 64 Jahren „eingestellt“, sprich „zerstört“ ist, gilt sie auch heute noch „... als die weltweit bekannteste Eisenbahn überhaupt ...“! Soweit zum Originalton eines englischen Vorstandsmitgliedes der FEDEC-Rail, dem europäischen Dachverband der Nostalgie- und Touristik-Bahnen. Da erkennt das Bundesdenkmalamt „... kein öffentliches Interesse ... und ...keine Schutzwürdigkeit“? Das Fazit von so viel Unwissenheit lässt nur einen Schluss zu, nämlich, dass es im Bundesdenkmalamt keinen Experten über das Eisenbahnwesen gibt. Jedem Modelleisenbahner in Österreich ist die „Ischlerbahn“ ein Begriff! Besonders sei noch auf den ÖMT-Verband Österreichischer Museums- und Touristikbahnen hingewiesen, der mit viel Fachkompetenz die Arbeit der vielen ehrenamtlichen Wähler des Kulturerbes Eisenbahn in Österreich koordiniert. Der ÖMT ist auch Teil der FEDEC-Rail.

## **Dringende Anpassung der Denkmalschutz-Gesetze bezüglich „Industriezeitalter & Eisenbahnen“**

Das „Trauerspiel Abriss SKGLB-Werkstatt“ und die fanatische Hetzjagd gegen die Achenseebahn zeigt ein grundlegendes Problem im österreichischen Denkmalschutz auf, nämlich die fehlende Fachkompetenz über den komplexen Bereich der vielfältigen Schienenbahnen. Hier ist für den Gesetzgeber auf Bundesebene dringender Handlungsbedarf gegeben. In die Denkmalschutzgesetze müssen dringend die „Industriedenkmäler“ und hier speziell die, die Kulturdenkmäler des „Eisenbahnwesens“ in allen Facetten bis hin zu Straßenbahnen sowie Feld- Wald- und Industriebahnen, ins Gesetz mit aufgenommen werden. Bei den Industriebahnen ist exemplarisch die Grubenbahn im Halleiner Salzbergwerk zu nennen, wo zeitgleich zur Zerstörung der SKGLB-Werkstätte die jahrhundertalte Wolfdietrich-Stollen-Bahn in Hallein eliminiert wurde!

Bei der Gesetzesanpassung in den Denkmalschutz-Gesetzen drängt die Zeit, denn je länger man wartet, umso mehr verschwindet unwiederbringlich wertvolles Kulturgut! In diese Gesetzesfindung müssen unbedingt die Experten der Österreichischen Unesco-Kommission, die österreichische ICOMOS, Europa Nostra und die Österreichische Welterbekonferenz eingebunden werden. Sie sind die einzigen Fachleute, die die Bedeutung der Achenseebahn als lebendiges Weltkulturerbe im Vollbetrieb und nicht als am Betonsockel affizierte Technik-Leiche erkannt haben.

### **Österreich ist ein Eisenbahnland ohne definiertem Denkmalschutz**

Die Festlegung der ACHENSEEBAHN als erste der „7 meistgefährdeten Kulturerbestätten Europas“ ist eine veritable „Kulturschande“ in einem Land aus dem berühmte Künstler, Konstrukteure und Architekten wie Mozart, Makart, Schiele, Klimt, Otto Wagner, Alois Negrelli, Franz-Anton Gerstner, Karl Ritter von Ghenga, Moriz Gelinek und Carl Gölsdorf stammen, wofür sich Österreich gerne als „Kulturstaat“ selbst betitelt. Bei den letzten sechs berühmten Österreichern handelt es sich um geniale Menschen aus dem Bereich der Eisenbahn, die alle Weltruhm erlangt haben und den Namen Österreich in die Welt tragen! Österreich ist ein ausgeprägtes Eisenbahnland, das heute mehr den je für Tunnelbau, Gleisbau bzw. Schienenfahrzeugbau bekannt ist und es ist sogar mehrfach unlogisch, wenn die Eisenbahnen im Denkmalschutz keinen Niederschlag finden!

### **Die Rettung der ACHENSEEBAHN vor der Zerstörung (Lokleiche am Sockel) ist oberstes Ziel**

#### **Das ist ein gewaltiger Aufschrei und Hilferuf!**

Die Aufnahme der ACHENSEEBAHN in die Liste der „7 meistgefährdeten Kulturerbestätten Europas“ ist, angesichts der eisenbahnfeindlichen Landespolitik in Tirol ein gewaltiger Aufschrei und Hilferuf an alle vernunftbegabten Menschen, um die Achenseebahn wieder, im wahrsten Sinne des Wortes, in geordnete Bahnen zu lenken!

### **Aufruf zur Mitteilung von historisch bedeutenden Eisenbahnanlagen in Österreich!**

Unsere Redaktion von [www.in-motion.me](http://www.in-motion.me) ruft alle engagierten Menschen auf, uns historisch bedeutenden denkmalschutzwürdige Bahnanlagen bekannt zu geben. Wir werden alle Hinweise sammeln und auf unserer Eisenbahn und Mobilitäts-Info-Plattform in-motion.me veröffentlichen. Vielleicht wird sogar einmal ein Atlas der historisch wertvollen Eisenbahnanlagen in Österreich daraus?

**RICHARD FUCHS e.h.**

Obmann Die Rote Elektrische  
Mobil-Telefon: 0664-4118223

**GREGOR WATZL e.h.**

Obmann Austria-In-Motion, Obmann-Stv. Die Rote Elektrische  
Telefon: 0676-4864864

Verein: Die Rote Elektrische | Obmann: Richard Fuchs | Vereinssitz: General-Keyes-Straße 23 | 5020 Salzburg  
Oberbank Salzburg | IBAN: AT72 1509 0001 1115 2799  
eMail: [office@roteelektrische.at](mailto:office@roteelektrische.at) | ZVR: 834509867 | [www.roteelektrische.at](http://www.roteelektrische.at) | [www.rsb.jetzt](http://www.rsb.jetzt)