

Wachau Routes —

Perspektiven kunstbasierter Forschung

Ein Projekt des Instituts für Landschaftsarchitektur der Universität für Bodenkultur Wien: Roland Tusch, Daniela Lehner, Dominik Rosner und der Abteilung Künstlerische Praxis an der Kunstuniversität Linz: Hubert Lobnig, Iris Andraschek

Gefördert durch den Österreichischen Wissenschaftsfond FWF [AR 762-G], unterstützt durch Kunst im öffentlichen Raum Niederösterreich.

Quellen: Originalplan der Wachaubahn: Normalspurige Lokalbahn von Krems nach Grein, Detailprojekt. 1904. ÖStA, AdR: Planarchiv der Gen. Insp. d. Ö. Eisenbahnen u. d. Verkehrsministerien 31.385 42ad 3, 31.385 42ad 14
Poster Fotos: Iris Andraschek
Screenshots und Zitate aus unten angeführten Videos: Iris Andraschek, Hubert Lobnig
Gestaltung: Karin Holzfeind

View From an Engine Front

Geisterhafte Fahrten

Iris Andraschek und Hubert Lobnig entwickelten im zweiten Jahr des Forschungsprojektes eine Reihe von künstlerischen Arbeiten, Beobachtungen und Filmen. Wie schon im ersten Jahr wird Landschaft – Zeit und Weg mit unterschiedlichen Kameras vermessen. Das bewegliche Element und gleichzeitig Beobachtungsgegenstand war diesmal die Eisenbahn.

Hubert Lobnig, *Map*, 2024

Der Originalplan der Wachaubahn liegt im Maßstab in voller Länge von Krems bis Grein im österreichischen Staatsarchiv auf. Seine Segmente sind jeweils ca. sieben Meter lang. Man kann durch seine spezielle Faltung, den maßstabsgerechten Verlauf mit allen Kurven und Geraden auffalten. Der Film zeigt eine kontinuierliche Kamerafahrt auf den Plansegmenten der gesamten Strecke von Krems nach Emmersdorf, aufgenommen durch einen Phantom Ride auf einem Modellzug.

Hubert Lobnig, *Tracks*, 2024

Das Video, *Tracks*, 2024 zeigt eine vom Führerstand aus gefilmte Fahrt von Emmersdorf nach Krems und zurück. An markanten Stellen wechselt die Kameraperspektive und zeigt den Zug bei der Durchfahrt von außen.

Hubert Lobnig, *View From an Engine Front*, 2024

Das Video zeigt einen Phantom Ride der Wachaubahn auf der Modellbahnanlage der IGM Wachau. (Interessens-Gemeinschaft-Modellbau Wachau)

Iris Andraschek, Hubert Lobnig, *O.T.*, 2024

Zentrum und ruhiges Moment im Video ist ein Gespräch mit Johannes Schendl. Zwischen den Interviewteilen sind filmische Aufnahmen zu sehen, die Iris Andraschek mit Spezial- und Weitwinkellinsen und handgefertigten Filtern in der Wachaubahn über einen längeren Zeitraum hergestellt hat. In den stark verfremdeten Aufnahmen erscheint der Innenraum als Kapsel, der Außenraum als sich drehende Kugel – beide in einer kontinuierlichen Bewegung nebeneinander her und aneinander vorbei.

www.wachauroutes.at

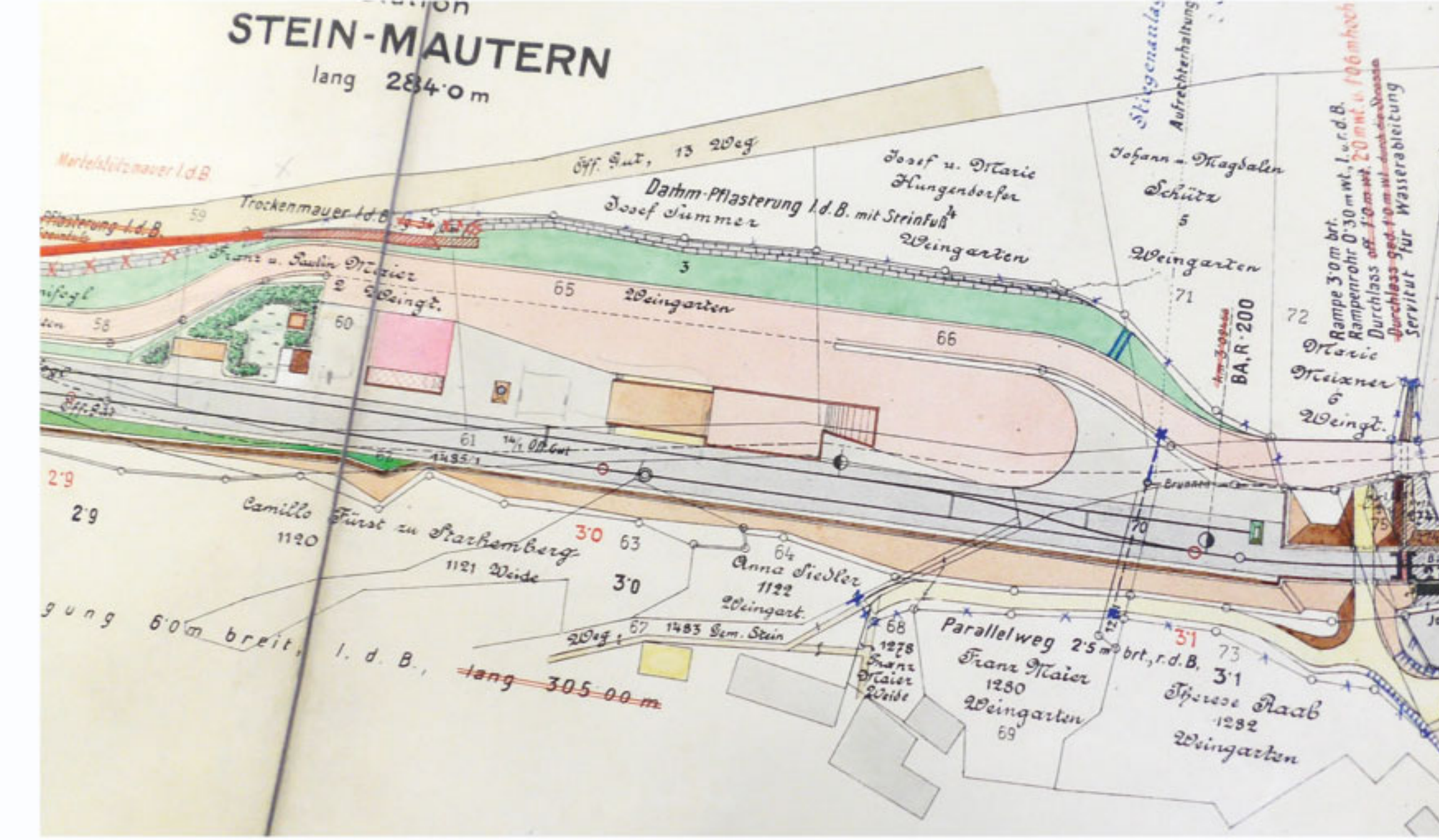


Foto: Iris Andraschek

View From an Engine Front

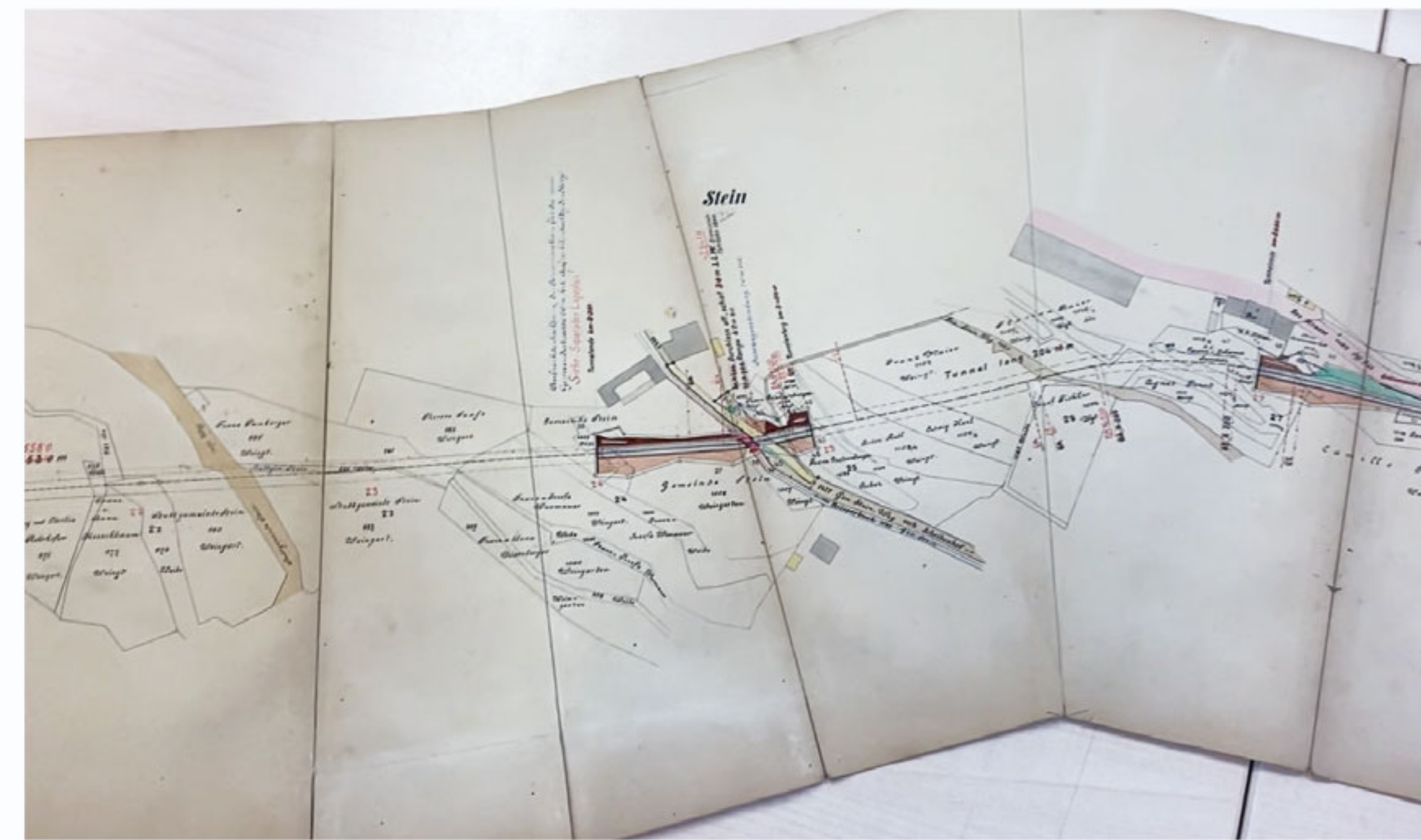


Auszug aus einem Interview mit Johannes Schendl. Er ist Leiter der Infrastruktur Betriebsführung bei den Niederösterreich Bahnen. Er stammt aus Dürnstein, ist begeisterter Eisenbahner und verfügt über ein fundiertes Wissen zur Geschichte der Wachaubahn. Das Gespräch mit ihm fand am 30. August 2024 im Café Wachau in Krems statt.



Dann kam der Erste Weltkrieg und hat eigentlich alles zunichte gemacht, aber die Wachaubahn in ihrer Gesamtheit hat den Krieg unbeschadet überstanden. Sie war in den letzten Kriegstagen noch eine wichtige Ausweichstrecke, weil die Westbahn schon gesprengt war oder zerstört war.

Die Wachaubahn wurde im Dezember 1909 eröffnet. Und bevor die Bahnstrecke eröffnet worden ist, waren umfangreiche Vorarbeiten in der Region notwendig. Man musste die Bahn planen. Wie kann man hier eine Bahntrasse durch diese Landschaftsregion legen?



Es gab dann in den Jahren 1991/1992 verschiedene Fahrplanverdichtungen und man hat hier eigentlich auf der Wachaubahn den täglichen Schüler, Pendler, Einkaufsverkehr oder Ausflugsverkehr mit Fahrzeugen abgewickelt.

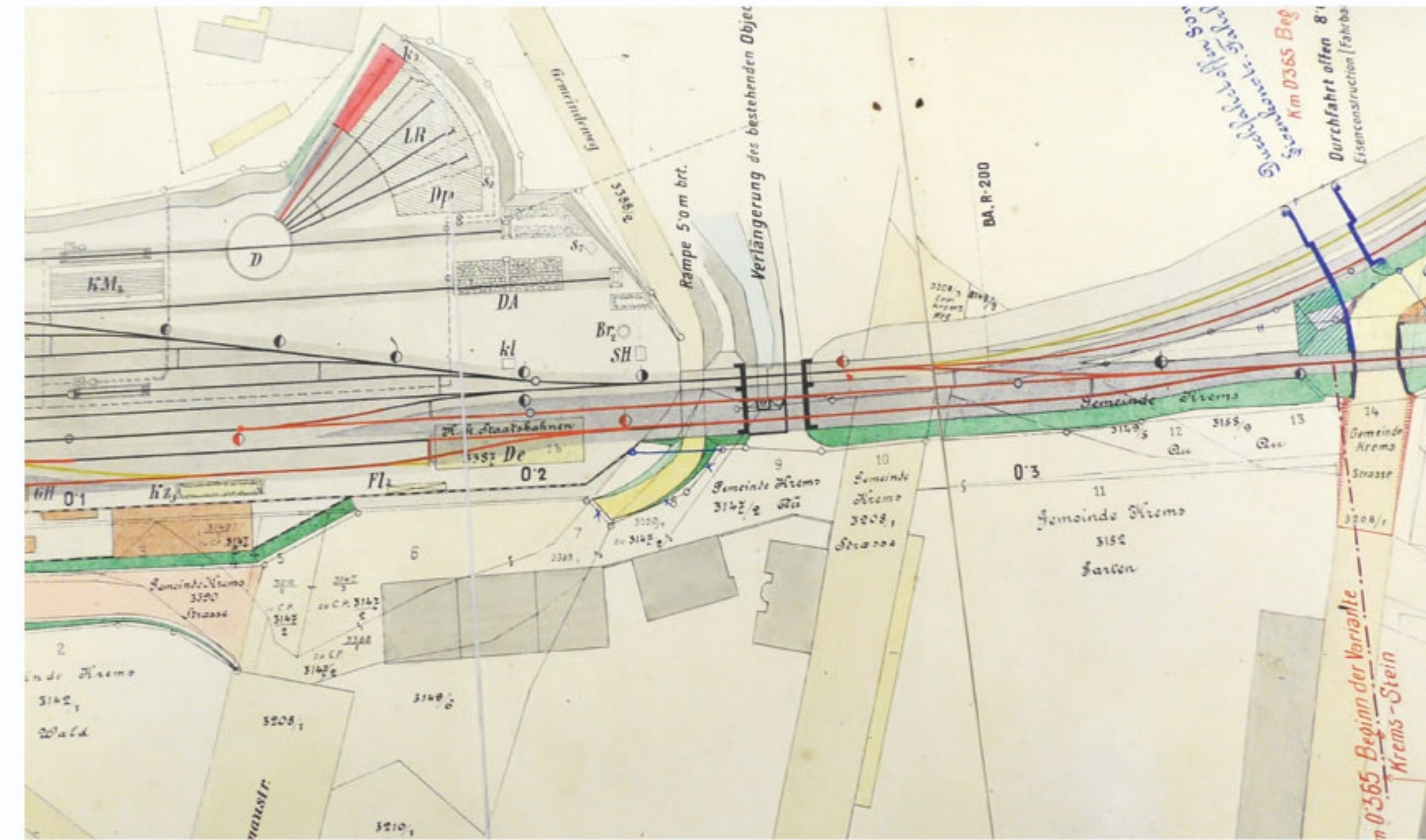


Die Bahn zwischen Krems und Grein wurde im Jahr 1909 in Betrieb genommen und bis zum Ersten Weltkrieg gab es auch weitere Projekte, wohin man die Bahn noch entwickeln wollte. Man wollte im Bereich Emmersdorf, Weitenegg eine Strecke hinauf ins Waldviertel über Pögstall, Martinsberg, Gutenbrunn, die Linie nach Zwettl errichten.



Ende der 1990er Jahre war es dann sehr schwierig mit der Wachaubahn – wie geht es weiter, vor allem der Abschnitt zwischen Emmersdorf und Grein, weil hier die Nachfrageströme über die Donau waren und nicht entlang der Donau.

Es gab ein Projekt einer sogenannten Hinterlandstrecke von Spitz über Mühlendorf. Weitere Projekte von Marbach, Maria Taferl, eine Zahnradbahn hinauf nach Maria Taferl. Man versuchte hier die Bahn weiterzuentwickeln, von Krems nach Gföhl gab es ein Bahnprojekt.



Es gab dort noch Güterverkehr, aber nur mehr sehr, sehr schwachen Personenverkehr, dann hat man sich im Jahr 2010 entschieden, dass man nur mehr den Teil der Wachaubahn weiter betreibt zwischen Krems und Emmersdorf, Weitenegg und den Abschnitt dazwischen nicht mehr weiter in Betrieb hält, weil hier nicht ausreichend Nachfrage gegeben ist.





Die Bahn ist seitdem auf der Wachau-
strecke für Touristen unterwegs. In den
Sommermonaten werden heute rund
50–60.000 Fahrgäste in den touristi-
schen Zügen befördert, und sie hat
einen ganz wesentlichen Platz im Welt-
kulturerbe mit eingenommen.



Holz, das vom Waldviertel herunter-
gekommen ist, wurde auf die Bahn
verladen und verschiedene andere
Baustoffe, die im Güterverkehr trans-
portiert wurden.

Man hat eigentlich, wenn man so im Zug
mitfährt, besondere, erhöhte Blickwinkel
von der Bahn. Die Straße ist immer tiefer
gelegen, ja die Bahn ist erhöht. Man hat
durch den erhöhten Blickwinkel ganz viele
Einblicke in die Donau, in die Natur, in die
Hinterhöfe, in die Bauten, und kann eigent-
lich aus einem ganz anderen Blickwinkel
die Region betrachten, als man das am
Radweg oder auf der Straße macht.



Grundsätzlich ist es so, die Bahn war ja
bis 2010 im Regelbetrieb, tagtäglich im
Einsatz von 5 Uhr früh bis 20 Uhr abends,
ja, dort gab es dementsprechend eine
Mischnutzung durch Touristen, Anrainer,
Bürger, Schüler.



Sie ist dadurch auch ein hochwasser-
sicheres Verkehrsmittel, wenn die
Bundesstraße überschwemmt ist, kann
die Bahn weiterhin fahren und dient hier
sozusagen als alternatives Verkehrs-
mittel.



Mit der Umstellung auf den touristi-
schen Verkehr hat sich das ein bisschen
gewandelt, das heißt der klassische
Pendler und Schüler ist heute mit dem
Autobus unterwegs Richtung Krems, die
Touristen nutzen die Wachaubahn, aber
natürlich auch ergänzend dazu den Bus.

Die Bahn hat eher den regionalen Verkehr
abgedeckt, also von Krems nach Spitz, bis
nach Grein. Es gab ja auch Steinbrüche
entlang der Bahn, ob Loja oder auch in
Spitz, dort gab es eigene Anschlussgleise,
wo Steine transportiert wurden, und
Schotter.



..., grundsätzlich wurden in Niederöster-
reich damals möglichst einheitliche
Gebäude, Stationsgebäude errichtet, die
dann modular verändert worden sind.
Und man sieht hier, dass man zwischen
Krems und Spitz die Bahnhöfe sehr
filigran, sehr zart an das Umfeld ange-
passt hat. Sie wurden verziert, es wurden
schöne Dächer errichtet, in diesem Gelb
und Grün.





Man sieht enge Ortsdurchfahrten in Stein, man sieht enge Ortsdurchfahrten in Weißenkirchen, in Spitz. Selbst in Aggsbach Markt geht die Bahn mitten durch den Ort und in Emmersdorf wurde dann ein sehr großes Viadukt errichtet, damit die Bahn hier auf einem Viadukt sozusagen den ganzen Ort überquert. Das bietet heute einen wunderschönen Ausblick Richtung Melk hinüber.



Was ich vielleicht noch vergessen habe in der geschichtlichen Erwähnung, auch wenn es jetzt schon nicht mehr ganz dazu passt, dass die Wachaubahn damals auch eine wichtige Umleitungstrecke war. Wenn auf der Westbahn zwischen Wien, St. Pölten, Linz Störungen waren, dann wurden Züge über die Wachaubahn umgeleitet.

Aber das Besondere war wirklich damals diese Bahn mit sehr viel Gefühl in diese Kulturlandschaft einzufügen und mit Bögen und planerischen Aspekten hier die Kulturlandschaft nicht zu zerstören, sondern anzulegen.



Auch internationale Züge, Schnellzüge etc. wurden hier über die Wachaubahn umgeleitet.



Und Willendorf spielt natürlich eine ganz besondere Rolle für die Wachaubahn, denn die weltbekannte Venus von Willendorf wurde beim Bahnbau gefunden. Bahnarbeiter haben hier diese kleine Statuette – heute im Museum in Wien – bei Grabungen gefunden. Man hat damals zum Glück die richtigen Leute vor Ort gehabt, die dieses Kunstwerk erkannt haben ...



Und das Leben am Bahnhof war ja damals viel intensiver. Heute wird viel ferngesteuert von einer Zentrale. Damals gab es einen Fahrdienstleiter, einen Assistenten, einen Weichenwärter, einen Magazineur und Lampisten, die viele unterschiedliche Tätigkeiten auf dem Bahnhof wahrgenommen haben, damit der Bahnbetrieb funktionieren konnte,

Nein, es gab nie eine Elektrifizierung, eine Oberleitung, einerseits aus landschaftschonenden Gründen, andererseits auch wegen der Tunnelanlagen. Es gab zuerst Dampftrieb und dann Dieseltrieb. Und wer weiß, was die Zukunft bringt. Vielleicht gibt es dann einmal Akkuzüge oder Wasserstoffzüge, alternative Antriebstechnologien, das ist in der Zukunft alles offen.



bis hin dann zu den Gleisarbeitern, die die Instandhaltung durchgeführt haben, der sogenannte Streckengeher, der das Gleisband regelmäßig abgegangen ist und auf Schäden überprüft hat. Also es war hier ein viel intensiverer Personaleinsatz damals bei der Bahn erforderlich, den es heute aufgrund der Maschinen und der Technik nicht mehr gibt.



