

Interessensgemeinschaft - Feistritztalbahn

Konzept zur Fortführung der Feistritztalbahn als Museums- und Tourismusbahn mit geringem Budget.

Ausgangslage und Ziel: In ganz Österreich hat bis zum heutigen Tag keine betriebsfähige Schmalspurbahn die in Ausführung, Bauweise (Tunnel, Viadukte, Steigungen, Bahnhöfe usw.), die mit der Feistritztalbahn auch nur annähernd vergleichbar wäre überlebt. Nur der nachhaltigen Voraussicht verantwortungsvoller Regionalpolitiker und einer wechselnden Gruppe ehrenamtlicher Idealisten, welche den historischen Wert und das schlummernde touristische Potential dieser über 110 jährigen Bahnlinie erkannt haben, ist es zu verdanken, dass dieses architektonische Meisterwerk aus vergangenen Zeiten nicht wie andernorts dem Verfall oder kurzsichtiger materieller Grundstücksverwertung zum Opfer gefallen ist.



Die Bahnstrecke ist daher zum heutigen Zeitpunkt auch weniger als öffentliches Verkehrsmittel anzusehen (was sich in Zeiten zunehmender Energiekrisen zukünftig aber auch wieder ändern kann) sondern ein *einzigartiges historisches österreichisches Kulturgut*, wofür unbedingt der Schutz und die Erhaltungswürdigkeit für künftige Generationen sicherzustellen ist.

Die Bahnstrecke von Weiz nach Birkfeld (und einst weiter bis nach Ratten) existiert in nahezu unveränderter Form bis heute. Sie wurde, wie die meisten anderen Bahnstrecken in der Zeit der habsburgischen Doppelmonarchie von den Pionieren im Eisenbahnwesen geplant und in, aus heutiger Sicht unglaublicher nur 2 jähriger Bauzeit (!) tatsächlich mit Hammer, Hacke und Krampen in das damals weitgehend unzugängliche Gelände und in die Felsen geschlagen. Eine technische und menschliche Meisterleistung aller am Bau beteiligten, wie sie in heutiger Zeit nicht mehr vorstellbar ist. (Man bedenke, dass die Neutrassierung der ÖBB-Ostbahn zwischen Gleisdorf und Raaba in vergleichbaren 20km Länge und mit allen heutigen technischen Möglichkeiten seit über 17 Jahren fertiggeplant ist, die Umsetzung aber bis dato noch nicht möglich war.

Die noch vorhandene Trasse von Weiz bis nach Birkfeld diente in den letzten Jahrzehnten erfolgreich dem Tourismus- und Museumsbetrieb mit bis zu 20.000 Fahrgästen p. Jahr. Was zur langfristigen Absicherung des Betriebes fehlte, war ein schlüssiges, überparteiliches Gesamtkonzept aus touristischer Museumsbahn, mitwirkender regionaler Gastronomie am Abfahrts-Ankunfts- und Zwischenbahnhof in Anger. Als Beispiel kann hier die weststeirische Museumsbahn „*Flascherzug*“ dienen, welcher es mit ihrem zeitgemäßen Rundumkonzept bestehend aus Eisenbahn, perfekter Bewirtung durch einen regionalen Gastronomen sowie musikalischer Begleitung durch Harmonikaspieler, vor und während der Fahrt, und einem gelungenen Kinderprogramm, um tatsächlich die Herzen der Familien und der aus ganz Europa angereisten Eisenbahnfreunde höher schlagen zu lassen. Das Ergebnis sind mit bis zu 250 Fahrgästen voll ausgelastete Züge an den Wochenenden und vielen leuchtenden Kinderaugen am Ende der Reise. Damit steht die ganze Bahnlinie auch wirtschaftlich auf ihren eigenen gesunden Füßen. Nicht nur alle betroffenen Gemeinden sondern die ganze Weststeiermark bekennt sich zur Bahnlinie und ist stolz auf ihr touristisches Aushängeschild mit zehntausenden eigens Angereisten sowohl aus der Region als auch aus ganz Europa. Dabei steht die angesprochene Bahnstrecke des *Flascherzuges* ebenerdig durch eher

trostlose Maisäcker in keinem Verhältnis zur wild aufregenden Naturkulisse entlang des Feistritzflusses, durch historische Tunnels und über Schmalspurviadukte als österreichweit einzigartiges architektonisches Meisterwerk aus der Urzeit der Eisenbahngeschichte. Es kann daher auch nur als noch erhaltenes historisches „denkmalgeschütztes Gesamtkunstwerk“ in Verbindung mit dem ursprünglichen Zweck, nämlich eines Dampflokbahnbetriebes gesehen werden. Alles andere wäre eine nicht wieder gutzumachende Vernichtung oder Zweckentfremdung einzigartigen, österreichischen Kulturgutes.

Eine Demolierung der Strecke oder eine Umwidmung in einen Fahrradweg wäre vergleichbar mit dem Abriss des Grazer Uhrturms am Schlossberg und das Hinbauen eines Mc. Donalds, wenn das Uhrwerk eines Tages fehlerhaft wird und zu erneuern wäre, „weil solche Uhrwerke von Einigen heute nicht mehr als nötig und unzeitgemäß angesehen werden könnten“. Zweifellos muss die *Feistritzalbahn* ob seiner noch bestehenden Ausführung, Länge und naturnahen Streckenverlaufes, als in ganz Europa einzigartig und zu den wertvollsten noch existierenden Museumsbahnen auf Schmalspurgleisen überhaupt angesehen werden. In einem Atemzug mit der *Feistritzalbahn* können die Schmalspurbahnen 39km lange Bergstrecke *Bordschomi–Bakuriani* in Georgien durch die *Gudscharetsizgali-Schlucht*,



die 30km lange *Wassertalbahn* in Nordrumänien von *Viseu de Sus* ausgehend in die Karpaten bis nahe an die ukrainische Grenze oder die so genannte



„*Karpatki–Tramway*“ eine Waldeisenbahn mit touristischer Nutzung in der Westukraine bei *Worochta*.

Erfolgsbeispiele: Als touristisches Erfolgsbeispiel kann genau die oben erwähnte *Wassertalbahn* im historischen Siebenbürgen (heute *Transsylvanien*) genannt werden. Wie alle Schmalspurbahnlinien im einstigen großen Habsburgerreich Österreich-Ungarns wurde diese Strecke als *Waldeisenbahn* zum Abtransport von Rundholz aus den Karpatenwäldern auf 760mm *Bosnienspur* errichtet, aber erst Jahrzehnte nach Baubeginn, in rumänischer Zeit, fertig gestellt. Das habsburgische Österreich-Ungarn war eine der führenden Eisenbahnnationen weltweit. Die meisten Länder Osteuropas profitieren heute noch davon, dass das K&K. Eisenbahnministerium in Wien alle Kronländer des damals riesigen Reiches mit Eisenbahnlinien durchzog, um die Wirtschaft, den Tourismus und den Personenverkehr anzukurbeln. Auch das erst 1909 ins Habsburgerreich aufgenommene Bosnien wurde mit Eisenbahnen ausgestattet. Aus Kostengründen jedoch in einheitlicher K&K. Schmalspurausführung, daher der Name „*Bosnienspurweite*“. Die *Wassertalbahn* war in den 2000er Jahren jedoch durch Vernachlässigung soweit desolat, dass eine Stilllegung mit gleichzeitigem Straßenausbau geplant war. Nur durch Zufall entdeckte der Schweizer Verein der Eisenbahnfreunde den historischen und touristischen Wert dieser verfallenen Strecke und animierte die Besitzer dazu, am Ende eines Holzzuges Personenwaggons

anzuhängen. Diese touristische Transportmöglichkeit sprach sich bald herum und wurde über die Jahre so erfolgreich, durch eine perfekt aufgezeichnetes Marketingkonzept, dass heute während Tourismus-



Saison Fahrkarten um 20,- (incl. Jause) bereits 2 Wochen im Vorhinein über Internet gebucht werden müssen, und in dieser Zeit nur mehr 1 Holzzug in der Früh gefahren werden kann, während bis zu 5 Nostalgiezüge(!) mit Dampflokbetrieb und jeweils 300 Fahrgästen pro Zug in Betrieb gesetzt werden, um den anströmenden Tourismus aus ganz Europa aufnehmen zu können. Auch hier gilt, wie bei dem nicht vergleichbaren weststeirischen *Flascherzug*: gibt es ein stimmiges Gesamtkonzept aus regionaler Bewirtung und Musik sowie einem professionellen touristischen Marketing, sind diese weltweit selten gewordenen technischen und architektonischen Juwelen auch wirtschaftlich ein voller Erfolgs - und kein „Kostenfaktor“ für den Betreiber.

Nicht nur Maschinenbau- oder Eisenbahntechnikstudenten haben hier im originalen Fahrbetrieb noch die seltene Möglichkeit, geschichtliche Anfänge der Pioniere des Eisenbahnbaues und Betriebes als „*Angreif-Objekt*“ hautnah zu studieren, auch für Touristengruppen, Familien und nicht zuletzt das riesige Reservoir an Eisenbahnfreunden aus aller Welt *muss* dieses historisch-technische Meisterwerk für nachfolgende Generationen zugänglich bleiben.

Wenn es vor über 100 Jahren möglich war, mit den bloßen Händen, Hacken und Hämmern in wenigen Monaten eine solche Eisenbahntrasse zu bauen, wäre es im 21. Jhdt. und mit den heutigen Maschinen und Geräten eine Schande zu behaupten es wäre nicht möglich, einen einfachen Radfahrweg auf einem selbständigen Korridor dort wo er noch fehlt zu bauen. Alles andere wäre nicht nur eine Respektlosigkeit gegenüber unseren Großvätern und Urgroßvätern denen wir dieses Kulturerbe verdanken sondern auch eine Blamage für das ganze heutige österreichische Bauwesen.

Konkrete Maßnahmen: Um den touristisch und damit wirtschaftlichen Erfolg der *Feistritzalbahn* für nachfolgende Generationen sicher zu stellen, bedarf es nur weniger, aber rasch umgesetzter Maßnahmen. Der Bezirk und die Anrainergemeinden müssen ein Bekenntnis zum Erhalt dieser historisch einzigartigen Bahnstrecke abgeben. Jene, durch den langen Stillstand des Fahrbetriebes von Dritten beschädigten Objekte müssen von den Verursachern der Schäden wieder hergestellt werden. Das wären allem voran, die Strassenübergänge, bei welchem im Winter durch Schneepflugfahrten die Gleiskörper um einige Millimeter verschoben wurden. Im landes- oder bezirksweiten Budget zur Straßenerhaltung der Landesstraßenverwaltung stellt dies kostenmäßig einen völlig vernachlässigbaren Aufwand dar. Ebenso sind die im Zuge der Umfahrung Weiz entfernten Gleisanlagen von jenen, für die Entfernung verantwortliche Stellen wieder zu verlegen, (oder die dafür budgetierten Geldmittel dem Verein zur Eigenleistung zu überlassen) sodass ein uneingeschränkter Fahrbetrieb von Birkfeld bis Weiz wieder ohne weiteres möglich ist. Für Übrige, kleinere Ausbesserungen an der Trasse sind dem Verein die relativ geringen Geldmittel als Starthilfe zur Verfügung zu stellen, um diese wie gehabt in Eigenregie wieder in Ordnung bringen zu können.

Fahrzeuge: Die derzeit als einzige betriebsbereite Dampflokomotive ist nur für eine Last 4-5 Waggons und damit etwa 120 Fahrgäste ausgelegt. Um die größere Dampflokomotive fahrbereit zu machen, erfordert es Reparaturen am Kessel. Diese sind jedoch nicht in den teuersten Werkstätten in Deutschland auszuführen sondern, in einer der darauf spezialisierten Betriebe Osteuropas, wo diese Arbeiten um einen Bruchteil der Geldmittel erledigt werden. Damit könnten wieder über 250 Personen und Zug transportiert werden, was bei einem Preis von 20,- pro Person an die 5000,- Einnahmen „pro Zug“ ermöglichen würde. Um diesen, in einige zehntausend Euro gehenden Betrag für den Kessel zu

stemmen, ist eine mediale Hilfs- und Spendenaktion an die großen Betriebe des Bezirkes aufzustellen. Mit gutem Marketing ist das leicht zu bewerkstelligen. Als Anreiz wird die Lokomotive künftig den Namen des größten Spenders auf seiner Außenseite tragen. Alle anderen Spender werden auf einer Tafel im Bahnhofsbereich verewigt.

Mannschaft: Den allesamt ehrenamtlichen Mitarbeitern der *Feistritzalbahn* muss höchstes Lob für ihren unermüdlichen Einsatz und Zeit und privaten Mittel ausgesprochen werden. Es sind hier ausschließlich technische Fachleute, wir pensionierte HTL-Ingenieure, aktive Lokomotivführer, Dampflok- und Eisenbahntechnikspezialisten aus ganz Österreich am Werk. Ohne sie wäre jeglicher Bahnbetrieb undenkbar. Ein Vorschlag zur weiteren Motivation dieser unersetzlichen Fachleute wäre in diesem Zusammenhang, wenigstens die Verköstigung und der Mitarbeiter nach einem Arbeitstag in Form von Gutscheinen regionaler Gastbetriebe sowie einen für die Gemeinde unerheblichen Zuschuss zu den wöchentlichen Anfahrtskosten als Anerkennung ihrer Arbeiten zu leisten.

Rahmenprogramm: Wie erwähnt, ist ein touristisch-gastronomisches Rahmenprogramm für einen erfolgreichen Betrieb unerlässlich. Dafür gilt es, nach weststeirischen Vorbild (und deren Beratung) einen regionalen Gastronomen für die gesellige Verpflegung der Fahrgäste zu gewinnen. Diesbezügliche Gespräche haben ergeben, dass ein solcher Betrieb bereits ab dem 1. Jahr *gewinnbringend* abgewickelt werden kann. Es bedarf auch einer steiermarkweiten gut aufgelegten Webseite aller Museums- und Nostalgiebahnen, um es ausländischen Besuchergruppen an Eisenbahnfreuden zu erleichtern zielgerichtet anzureisen und ihre Aufenthalte zu buchen. Neben der *Feistritzalbahn*, die *Erzbergbahn*, der *Flascherzug*, die *Strecke Mixnitz–St. Erhart* auf welcher mehrmals im Jahr Nostalgiefahrten angeboten werden sowie die ebenfalls top renovierte *Höllentalbahn* von Payerbach nach Hirschwang, welche hart an der steirischen Grenze entlangfährt. An öffentlichen Bahnlinien, welche aber auch einen hohen eisenbahnhistorischen Nostalgiewert haben, wären die *Gleichenbergerbahn*, die *Murtalbahn* sowie die *Ostbahn* Fehring-Friedberg-Wr. Neustadt hinzuzunehmen. Die Website <https://www.bahnerlebnis.at> ist ein gutes privates Beispiel, aber leider kaum bekannt und findet im Marketing des Tourismus Steiermark keinerlei Erwähnung.

EU-Mittel abholen: Ab dem vorigen Jahr (2021) verkehrt nach 20 Jahren wieder am ungarischen Plattensee die Schmalspurbahn *Balatonfenyves*. Diese war im Jahr 2000 stillgelegt worden und in der Zwischenzeit völlig zugewachsen, so dass sie über einige Kilometer sogar neu verlegt werden musste. Da Ungarn bekanntermaßen Weltmeister im lukrieren von EU-Geldern ist, wurde die Renovierung dieser Tourismusbahn auch zum Großteil aus EU-Mitteln finanziert. Nach dem Gleichheitsprinzip stehen diese Mittel auch der Feistritzalbahn zu Verfügung. Details für ein Ansuchen sind von unseren EU-Parlamentariern zu erfragen.

Funktionierender Tourismus braucht Eisenbahn und Fahrrad gemeinsam!

Teil des Konzeptes ist es, Bahn und Rad zu kombinieren! Familien mit Kindern, älteren Menschen und Nicht-Radprofis wird es kaum möglich sein, auf dem Radweg von Gleisdorf oder auch nur von Weiz bis Birkfeld *hinauf* zu fahren, um dann ev. noch weiter bis Ratten oder zurück nach Weiz zu strampeln. Es ist jedoch für Alle möglich, mit ihren Fahrrädern ggf. bereits in Gleisdorf zuzusteigen (Fahrradtransport auf der Strecke Weiz–Gleisdorf ist bereits kostenlos), in Weiz auf die *Museumsbahn* umzusteigen, beim zukünftig regionalen Gastronomen am Bahnhof Weiz Getränke und Jause zu konsumieren und im mitgeführten Gepäckwaggon ihre Räder bis *Birkfeld* ebenfalls kostenlos mit zu transportieren. Um von dort entweder mit Familie und Kindern nach Ratten oder nach einem Besuch des Ortes Birkfeld *bergab* zurück nach Weiz (Gleisdorf) per Rad zu kommen. So ist auch Nicht-Radprofis und Familien ein Besuch mitsamt Fahrrad in Birkfeld möglich. Die Stadt Weiz verfügt über ausleihbare E-Bikes, die am Bahnhof gemietet werden könnten. Alle diese Aufwendungen sind mit minimalstem Budget möglich und erlauben eine laufende Streckensanierung „step-by step“ - durch die laufenden eigenen Einnahmen.

Konzeptkoordination und Fotos: Patrik Ehnsperg/Sprecher-IG-Feistritzalbahn/ Reisebuchautor