

Schöne Schienen

Was einst vor allem zum Gütertransport gebaut wurde, zieht im Rahmen des Slow-Travel-Trends auch die touristische Aufmerksamkeit auf sich: Historische Zugstrecken haben ein Potenzial, das bisher nur wenig genutzt wird. FAKTUM ging auf Schiene.

TEXT: Martin Krake



Eine Szene wie aus „Harry Potter“: Der Jacobite Steam Train dampft über das Glenfinnan-Viadukt in Schottland

Das Zugfahren ist in den letzten Jahrzehnten viel schneller geworden – aber auch viel steriler. Wer heute mit dem Zug unterwegs ist, bekommt oft kaum mehr zu sehen als Lärmschutzwände oder die Dunkelheit der immer zahlreicher und länger werdenden Tunnels. Umso mehr rücken die schönsten Eisenbahnlinien Europas in den touristischen Fokus.

In historischen Zeiten war es insbesondere in Bergregionen eine gewaltige technische Herausforderung, eine Eisenbahnlinie zu bauen: Die ersten Gebirgsüberquerungen waren Megaprojekte, die Tausende von Arbeitern beschäftigten und Defizite in den Staatskassen verursachten. Die Rei-

segeschwindigkeit spielte kaum eine Rolle: Dampfloks fahren eh nicht besonders schnell, und den Pferdefuhrwerken und den Trägerkolonnen auf den Saumpfadern waren sie trotzdem weit überlegen. Daher nutzten die Eisenbahningenieure des 19. und frühen 20. Jahrhunderts die Gegebenheiten der Landschaft geschickt aus, um mit minimalem Aufwand an Brücken- und Tunnelkonstruktionen hinzukommen. Das Ergebnis sind Strecken mit zahllosen Kurven, die den Reisenden nahezu jede Minute neue Ausblicke bieten – und das Bahnfahren zu einem Erlebnis machen, das auf den modernen Schnellfahrstrecken nicht mehr vorstellbar ist.

Die schönsten Bahnstrecken Europas wurden zum größten Teil Ende des 19. Jahrhunderts innerhalb weniger Jahrzehnte gebaut. In einer Zeit, in der durch die Industrialisierung eine erste Globalisierungswelle stattfand, rechtfertigte der Gütertransport jeden Aufwand. Dafür konnte man auch schon einmal einige tausend Arbeiter für ein paar Jahre in die Berge schicken. Österreichs „Superstar“ unter den erlebnisreichen Bahnlinien ist die Semmeringbahn, die erste Bahnstrecke, die über die Alpen geführt wurde. Die von Eisenbahningenieur Carl von Ghega konstruierte und 1854 eröffnete Bahnlinie hat es als einzige Zugstrecke Österreichs auf die Liste des Weltkul-

Adobe Stock

turenbes der UNESCO geschaffen, die malerischen Viadukte zieren Gemälde und die alte 20-Schilling-Note. Das Erlebnis einer Bahnfahrt über den Semmering ist spektakulär, aber auch recht kurz: Nur rund 25 Minuten braucht der Railjet für den Kernbereich zwischen Payerbach-Reichenau und Bruck an der Mur. Ausflugsfahrten für Touristen gibt es bislang nicht.

Bahnland Schweiz

Das einzige Land, das seine Bahnstrecken in großem Umfang touristisch nutzen kann, ist die Schweiz. Als die landschaftlich beeindruckendste Bahnlinie Europas gilt die Berninabahn im Kanton Graubünden, die von St. Moritz im Engadin bis nach Tirano in Italien führt und dabei den 2253 Meter hohen Berninapass überquert. Der höchstgelegene Bahnhof und mit 7 Prozent die steilste Bahnstrecke Europas (wenn man von den diversen Zahnradbahnen absieht) – die Superlative dieser Strecke sind reichlich und beeindruckend. Über 55 Tunnels und 196 Viadukte windet sich die Berninabahn durch den südöstlichsten Zipfel der Schweiz, mit Haarnadelkurven wie auf einer Passstraße. Auf dem Weg liegen exzentrische Besonderheiten wie das weltweit einzigartige Spiralviadukt bei Brusio, technische Meisterleistungen der Bahnpioniere, die auch heute noch beeindrucken. Wie die Semmeringbahn ist auch die Berninabahn Weltkulturerbe. Für die 60 Kilometer lange Strecke brauchen die modernen Züge des Bernina Express, die mit großen Panoramafenstern ausgestattet sind, 2 Stunden und 14 Minuten, die einfache Fahrt von St. Moritz nach Tirano kostet in der zweiten Klasse rund 45 Euro.

In St. Moritz schließt sich an den Bernina Express der Glacier Express an, der als „langsamster Schnellzug der Welt“ auf einer seit 1930 bestehenden Strecke die Fahrt bis nach Zermatt fortsetzt. In rund acht Stunden kurvt er dabei durch 91 Tunnels und über 291 Viadukte – also im Schnitt genau eine Brücke pro Kilometer. Die bekannteste und meistfotografierte von ihnen ist das Landwasser-Viadukt bei Filisur, das als schönstes Viadukt der Schweiz gilt.



Die Semmeringbahn gilt als Österreichs schönste Bahnstrecke. Touristisch genutzt wird sie bislang nicht



Der Bernina-Express auf dem exzentrischen Spiralviadukt von Brusio

Mit 152 Franken plus 49 Franken für die obligatorische Reservierung ist man ab 201 Franken (rund 183 Euro) in der zweiten Klasse dabei. In der ersten Klasse werden 317 Franken (rund 290 Euro) fällig, also ziemlich genau ein Euro pro Kilometer.

Das lässt sich aber noch steigern. Gipfel des Schweizer Bahnluxus ist die seit 2019 verfügbare „Excellence Class“: Garantierter Fensterplatz (nur Einzelsit-

ze auf beiden Seiten des Ganges), regionales 5-Gänge-Menü inklusive Wein, dazu eine Bar und ein Concierge, die den Fahrgästen dieser Luxusklasse exklusiv zur Verfügung stehen. „Die neue Excellence Class setzt Maßstäbe, die so hoch sind wie die Berggipfel entlang der legendären Strecke“ – diese Eigenwerbung der Glacier Express AG darf man auch auf den Preis beziehen: 688 Franken, also rund 630 Euro, kostet der



FERNGLAS

DIE REPORTAGE

**Der Glacier Express bietet ein einmaliges Bahnerlebnis**

totale Eisenbahn-Luxus auf der Strecke zwischen Zermatt und St. Moritz. Freilich ist das nur die einfache Fahrt. 630 Euro für acht Stunden in einem Zug, der im Schnitt nicht einmal 40 km/h fährt – bei der Monetarisierung ihrer historischen Bahnstrecken macht den Schweizern keiner etwas vor!

Berninabahn und Glacier Express sind gerade wegen ihrer touristischen Nutzung für die Schweizer Bahngesellschaften ein einträgliches Geschäft. So haben verschiedene Reiseveranstalter Tagestouren auf der Berninabahn etwa von Mailand aus im Programm. Vom Switzerland Travel Centre, dem größten Reiseveranstalter der Schweiz, wird sogar eine „Grand Train Tour of Switzerland“ angeboten: Eine achttägige Zugreise durch die ganze Schweiz, die auf 1280 Kilometern die schönsten Bahnstrecken der Schweiz vereint (natürlich inklusive Berninabahn und Glacier Express) und als Pauschalreise buchbar ist.

Reisen wie Harry Potter

Die Höhepunkte jeder landschaftlich schönen Bahnlinie sind die Viadukte, die im Dampflokomotiv-Zeitalter noch mit zahllosen Bogenreihen aufgemauert wurden. Das visuell wohl bekann-

teste Viadukt der Welt befindet sich allerdings nicht in der Schweiz, sondern in Schottland: Das Glenfinnan-Viadukt auf der West Highland Line wurde weltweit bekannt, als 2001 der Hogwarts-Express im ersten Harry-Potter-Film darüber hinwegdampfte. Die 1901 fertiggestellte West Highland Line verbindet Schottlands Hauptstadt Edinburgh mit den Häfen Fort William und Mallaig an der Westküste und war anfangs vor allem für den Güterverkehr gedacht. Sie führt an diversen Lochs sowie am Ben Nevis, Großbritanniens höchstem Berg, vorbei und wird immer wieder mal als die schönste Bahnstrecke der Welt bezeichnet. Das bogenförmige Viadukt, das mit einer Länge von 380 Metern das Tal des River Finnan überspannt, ist tatsächlich ein außergewöhnlich schönes Bauwerk und sieht so „schottisch“ aus, wie man es sich nur wünschen kann. Dass die 21 Pfeiler nicht gemauert, sondern aus Beton gegossen wurden, kann man bei dieser Optik verschmerzen.

1960 wurde der reguläre Betrieb mit Dampfzügen auf dieser Strecke eingestellt. Das Bedauern darüber war so groß, dass schon 26 Jahre später, 1986, ein regelmäßiger Museumszug mit Dampflokomotiv auf dem Abschnitt zwischen Fort William und Mallaig eingesetzt wurde: der Jacobite Steam Train. Der „Jacobite“, der gerne als der origina-

le Hogwarts-Express angesehen wird, existierte also schon lange vor Harry Potter. Die Fahrt auf der rund 70 Kilometer langen Strecke dauert etwa zwei Stunden und wird im Sommer (Ende April bis Ende September) mindestens einmal täglich angeboten; inzwischen ist die Nachfrage so groß, dass manchmal zwei Züge täglich fahren. Auf dem Glenfinnan-Viadukt legt der Zug sogar einen kurzen Fotostopp ein. Der Preis für die Hin- und Rückfahrt liegt derzeit bei 49 Pfund (rund 57 Euro) in der zweiten Klasse. Für das originale Harry-Potter-Feeling empfiehlt sich das Abteil in der ersten Klasse. Deutlich billiger und auch etwas schneller sind die dreimal täglich auf der Strecke verkehrenden modernen Züge.

Eisenbahn-Abenteuer auf dem Balkan

Die Schweiz ist als Bahnland seit Langem bekannt. Aber Serbien und Montenegro? Darauf kommt man nicht so ohne Weiteres. Dabei gibt es auch hier eine spektakuläre Bahnstrecke: Von der serbischen Hauptstadt Belgrad in das montenegrinische Küstenstädtchen Bar überquert eine Zugstrecke drei Bergketten des Dinarischen Gebirges mit Passhöhen von bis zu 1000 Metern. Der zwischen 1968 und 1976 realisierte Bau war das teuerste Infrastrukturprojekt des sozialistischen Jugoslawiens. Der Hauptzweck war die Anbindung der serbischen Hauptstadt an die Adriaküste, um von dort aus Industrieerzeugnisse verschiffen zu können. Damals konnte man noch nicht ahnen, dass die Strecke 2006 durch eine Staatsgrenze zerteilt werden würde.

Der Bau dieser Strecke war besonders aufwendig, weil sie quer zu den Höhenzügen und Schluchten des Dinarischen Gebirges durch ein dünn besiedeltes und nur schwer zugängliches Gebiet führt. Auf der 476 Kilometer langen Strecke überquert der Zug zahlreiche kleine und große Schluchten. Eine der 435 Brücken, die dafür notwendig waren, ist das Mala-Rijeka-Viadukt, die mit 198 Metern höchste Eisenbahnbrücke Europas. 1969 bis 1973 wurde sie aus Betonpfeilern und einem Stahlgitterwerk errichtet und ist daher nicht ganz so malerisch wie das Glenfinnan-Viadukt in Schottland

oder das Landwasser-Viadukt in Graubünden. Die Fahrt dauert mit den Fernzügen von Belgrad nach Bar fast zwölf Stunden. Einen ähnlichen Komfort wie im Glacier-Express darf man hier nicht erwarten, dafür ist das Vergnügen aber auch deutlich billiger: Nur 21 Euro werden für die Strecke in der zweiten Klasse fällig, sogar die erste Klasse ist mit 31 Euro leistbar. Wer nicht ganz so viel Sitzfleisch hat, beschränkt sich auf den montenegrinischen Abschnitt zwischen Bar und Bijelo Polje, der mit einer Fahrzeit von gut drei Stunden und einem Preis von sieben Euro in der zweiten und zehn Euro in der ersten Klasse ein handliches Eisenbahn-Abenteuer verspricht.

Durch Schweden schaukeln

Dass es für ein spektakuläres Eisenbahn-Erlebnis nicht unbedingt ein Gebirge braucht, beweist die schwedische Inlandsbanan. Die „Binnenlandbahn“ (so die Übersetzung des Namens) ist eine rund 1300 Kilometer lange Strecke, die von Kristinehamn im Süden Schwedens bis nach Gällivare im Norden führt. Sie wurde von 1907 bis 1937 als Alternative zur bereits bestehenden Bahnlinie entlang der Ostküste gebaut, daher auch der Name. Ihr ursprünglicher Zweck war die Anbindung der Wirtschaftszentren Südschwedens an den rohstoffreichen Norden, vor allem an Europas größte Eisenerzgrube in Kiruna. Da die Strecke in Süd-Nord-Richtung verläuft, die Flüsse in Schweden aber großteils in West-Ost-Richtung, musste die Bahnlinie mit zahllosen Brücken und Kurven um die Bergrücken und Flusstäler herumgeführt werden. Dagegen gibt es nur einen einzigen, sehr kurzen Tunnel.

Ein einsamer Dieseltriebwagen, der durch die endlosen Weiten Schwedens rumpelt, bis über den Polarkreis hinaus – das ist Stoff für romantische Verklärung innerhalb Schwedens. Laut der Autorin Katarina Sandberg ist sie die Bahnlinie, „um die sich die meisten Erzählungen, Mythen, Hoffnungen und Träume ranken“. Dennoch war die Inlandsbanan in den letzten Jahrzehnten immer wieder von Stilllegungsplänen bedroht, weil der Personenfernverkehr in Mittel- und Nordschweden inzwi-



Das Landwasser-Viadukt ist das bekannteste Viadukt der Schweiz

schen fast ausschließlich mit Bussen abgewickelt wird. Erst seit 2016 wird die Strecke wieder durchgehend befahren, allerdings nur in den Sommermonaten zwischen Mitte Juni und Ende August. Diese Nutzung ist dezidiert auf den Tourismus ausgerichtet. Die Fahrt ist in zwei Abschnitte eingeteilt, die eine Fahrzeit von zehn bzw. 13 Stunden haben und je einmal täglich mit Abfahrt am frühen Morgen bedient werden. Die Linie verläuft durch ein weitgehend menschenleeres Gebiet, größere Städte gibt es kaum, einige Haltepunkte existieren nur für Ferienhaussiedlungen. Die Kurverei durch dünn besiedeltes, aber umso dichter bewaldetes Gebiet macht die Inlandsbanan zu einer der attraktivsten Zugstrecken Skandinaviens. Die lange Fahrzeit von zwei ganzen Tagen verlangt allerdings einiges Durchhaltevermögen, zumal Ausstattung und Sitzkomfort eher einfach gehalten sind. Die meisten Touristen fahren daher nicht die ganze Strecke am Stück, sondern teilen sie in eine Reihe kürzerer Tagesetappen ein. Daher gibt es neben den normalen Streckentickets eine Art Pauschalpreis: Die „Inlandsbanan Card“, die für zwei Wochen einen unbeschränkten Hop-on-Hop-off-Verkehr ermöglicht, kostet knapp 220 Euro. Der Betreiber bietet auch Packages an, die weitere Zugstrecken, Zug-Schiff-Kombinationen oder auch

echte Pauschalreisen mit Hotelarrangements enthalten. Darunter ist die sechstägige Reise „North to South“, die mit Zugticket (einfache Fahrt) und sechs Hotelübernachtungen knapp 800 Euro kostet.

Österreich-Rundfahrt

Von einer derart ausgefeilten touristischen Nutzung der historischen Bahnstrecken ist Österreich weit entfernt. Im Gegenteil: Immer mehr attraktive Bahnstrecken wurden in den letzten Jahrzehnten ganz oder zum größten Teil stillgelegt, wie etwa die Gesäusebahn oder die Wachaubahn, die nur noch am Wochenende befahren werden. Vielleicht sollte sich Österreich seines eisenbahntechnischen Erbes wieder mehr bewusst werden. FAKTUM hätte einen Vorschlag für eine einwöchige Österreich-Rundfahrt: Von Salzburg über Bad Gastein und durch den Tauerntunnel nach Klagenfurt, über den Semmering nach Wien, durch Wachau und Gesäuse nach Lienz und über Bischofshofen zurück nach Salzburg. Mit Pauschalarrangements und optionaler Anreise aus München könnte das eine Möglichkeit sein, Österreich auf eine ganz neue Art zu vermarkten.

A-dobe Stock