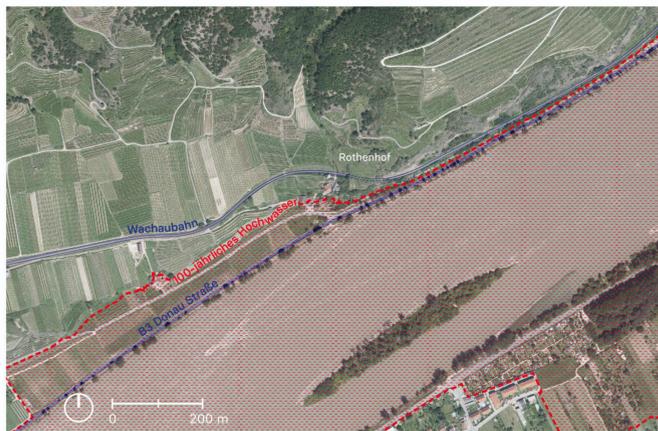


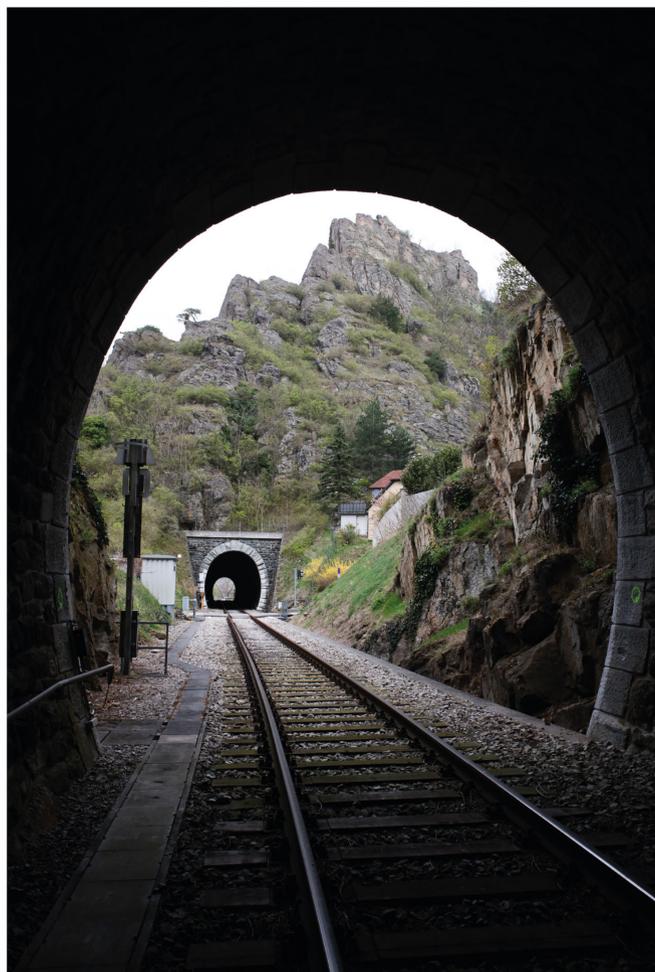
In den ersten Trassierungsvarianten um 1899 wurde für die Wachaubahn eine Streckenführung entlang des Donaufufers angestrebt. Nach der politischen Begehung 1904/05 verfolgte man jedoch eine bergseitige Trassierung, die vor Hochwasser sicher war.

Die Trasse geht durchaus im Donautale, aber nur in kurzen Strecken knapp am Ufer des Stromes, denn es wurde möglichst vermieden, auch nur den Fuß des Bahnkörpers den Hochwässern auszusetzen. Die neue Bahn schafft also ein Verkehrsmittel, das auch zu Zeiten der größten Donauhochwässer und des schwersten Eisganges in der Donau pünktliche Dienste leisten wird. (Dillinger, 1910, S.81)



Vorausschauende Entscheidungen zur Trassierung der Wachaubahn vor mehr als 100 Jahren, erlauben bis heute eine hochwassersichere Verbindung durch die Wachau. Planerstellung: Daniela Lehner, Datenquelle: Land Niederösterreich - data.noeg.viat

Infolge der prognostizierten Hochwasserlage in der Wachau wurde die B 3 mit Samstag, 14. September, gesperrt und der Regionalbusverkehr (Linie 715) am linken Donauufer eingestellt. Aufgrund der erhöhten, hochwassersicheren Trassierung springt in solchen Fällen die Wachaubahn als Ersatzverkehr ein und gewährleistet durch einen ausgeweiteten Hochwasserfahrplan die Mobilität in der Region. (Amt der NÖ Landesregierung, 2024)



Blick vom Schlossberg Tunnel auf den Dürrsteiner Tunnel
Foto: Dominik Rosner, 2024



Wachauer-Bahn. Spitzbach-Brücke und Spitzer-Tunnel-Eingang. Ansichtskarte 1910: Kunstverlag Johann Saska, Sammlung Tusch

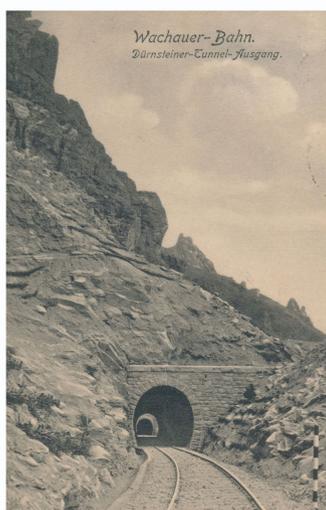
Auch wenn die Bahn heute wirkt, als wäre sie harmonisch in die Landschaft eingebettet, so war ihr Bau mit großen landschaftlichen Eingriffen verbunden. Die kurvenreiche Trassenführung der Wachaubahn an den Felshängen machte Sprengungen und Felseinschnitte nötig und brachte zahlreiche Kunstbauten wie Stützmauern, Tunnel, Viadukte und Brücken mit sich. Die Wachaubahn wird daher auch als **Gebirgsbahn im Flachland** (Wäginger, 2009, S.10) bezeichnet.

Die konstruktiven Ingenieurbauwerke sollten jedoch nicht nur dem Überwinden natürlich-topografischer und künstlicher Hindernisse dienen, sondern sich durch gestalterische Qualitäten in die Landschaft einfügen.



Wachauer-Bahn. Rothenhof-Tunnel. Ansichtskarte 1910: Kunstverlag Johann Saska, Sammlung Tusch

Das Ausbruchmaterial von Steiner Tunnel und Rothenhof Tunnel wurde zwischen Förthof und Stein für den Bau des Bahndammes verwendet (Kolndorffer, 1908).



Wachauer-Bahn. Dürrsteiner-Tunnel-Ausgang. Ansichtskarte 1910: Kunstverlag Johann Saska.



Wachauer-Bahn. St. Michael und Tunnel. Ansichtskarte 1910: Kunstverlag Johann Saska, Krens. Sammlung Tusch

Kurz nach der Eröffnung der Strecke sind die Eingriffe in den Felsen gut sichtbar. Die neu entstandenen und gestützten Hänge sind noch frei von Vegetation.



Fig. 17 Spitz, Teufelsmauer mit Torbogen

Pichler, 1910, S.22

Neuralgische Punkte wie die Teufelsmauer, gaben in der Planungsphase Anlass für Diskussionen rund um die landschaftlichen Auswirkungen der bergseitigen Streckenführung:

Vereinten Bemühungen der Z. K. [k.k. Zentralkommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale; Anm.] und anderer Faktoren gelang es, daß hier ein allseits befriedigender Ausweg gesucht und gefunden wurde, indem man von einer teilweisen Sprengung der Teufelsmauer absah und den Schienenstrang durch einen in diesen Felsen geschickt hergestellten Torbogen ... führte. (Pichler, 1910, S.20)

Quellen:

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Landesamtsdirektion/Öffentlichkeitsarbeit (2024): Wachaubahn: Hochwasserverkehr sicherte Mobilität in der Welterberegion. St. Pölten: Niederösterreichische Landeskorrespondenz vom 20.09.2024.

Dillinger, Andreas (Hg.): Die Wachauer Bahn. In: Dillinger's Reiseführer: Illustrierte Zeitschrift für internationalen Reise- und Fremdenverkehr, XXI. Jahrgang, Nr. 6., Ausgabe vom 01.05.1910: S.81-82. ANNO/Österreichische Nationalbibliothek

Kolndorffer, C. (Hg.): Oberösterreichische Bauzeitung. Zeitschrift für Bauwesen, XII. Jahrgang 1908, Nr. 6. Linz: C. Kolndorffer. S.45

Pichler, Rudolf (1910): Der Bau der Bahn Krems-Grein vom Standpunkte der Denkmalpflege, mit besonderer Berücksichtigung der Wachau. In: Mitteilungen der K.K. Zentral-Kommission zur Erforschung und Erhaltung der Kunst- und Historischen Denkmale, Bd. IX, Nr. 1.

Wäginger, Christa (2009): 100 Jahre Wachaubahn: Landschaft – Mensch – Technik. In: Marktgemeinde Spitz / Donau (Hrsg.) Die Wachaubahn: 100 Jahre Schienenverkehr im Donautal. S.5–31.

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 der Kunstuniversität Linz: Hubert Lobnig, Iris Andraschek. Gefördert durch den Österreichischen Wissenschaftsfonds FWF [AR 762-G]. Konzeption und Gestaltung: Daniela Lehner, Roland Tusch



Blick aus der Wachaubahn auf Felswände mit skulpturalen Schutz- und Sicherungsbauten
Foto: Dominik Rosner, 2024

In der Wachau schneidet das Donautal durch die Südspitze der Böhmisches Masse. Obwohl diese aus hartem, witterungsbeständigen Gesteinen wie Graniten und Gneisen besteht, treten in dieser Region immer wieder Steinschlag und felsmechanische Instabilitäten auf (Müllegger, 2018). Besonders im Bereich der ehemaligen Steinbruchareale - Steinbruch Fehring bei Spitz und Steinbruch Biratalwand bei Dürnstein - kam es aufgrund falscher Abbauführung wiederholt zu Felsstürzen. Sprengungen, die im Zuge des Bahnbaus durchgeführt wurden, trugen zu einer weiteren Auflockerung bestehender tektonischer Instabilitäten bei. Die Bahnstrecke, aber auch die Bundesstraße B3 sowie der Radweg, wurden immer wieder verschüttet.

Zur Sicherstellung der Betriebs-, und Verkehrssicherheit der Böschungen entlang der Bahnstrecke wurden daher Maßnahmen zur Felsicherung und zum Steinschlagschutz erforderlich. Eine Reihe unterschiedlicher Schutz- und Sicherungsbauten kann identifiziert werden. Wie Skulpturen präsentieren sich die Schutzbauten neben der Wachaubahn. Als ästhetische Elemente fügen sie den bestehenden bahnbezogenen Kunstbauten wie Tunnel und Brücken eine neue Schicht hinzu.



Infolge eines regenreichen Sommers kam es 2002 beim ehemaligen Spitzer Steinbruch zu einem Felssturz. 2004 wurde zum Schutz der Bahn ein 130 m langer Erddamm errichtet. Zusätzlich wurde auf der Dammkrone ein Fangzaun mit Warnsystem installiert (Laimer & Müllegger, 2012).

ehemaliger Steinbruch bei Spitz
Foto: Dominik Rosner, 2024

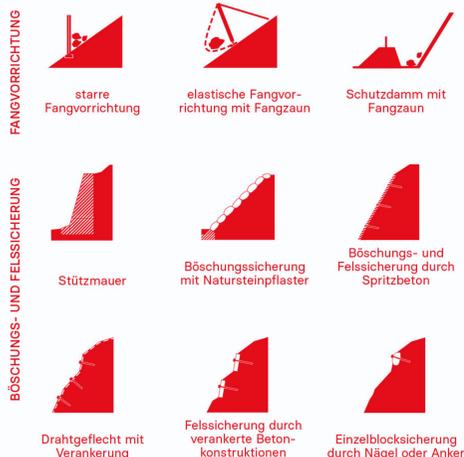
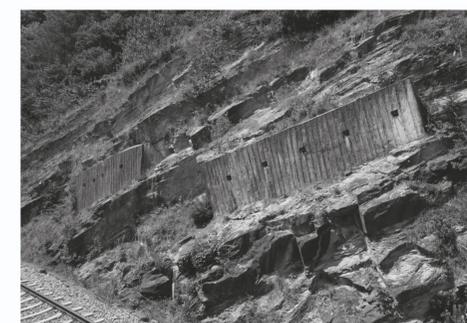
Nach einem Felssturz während der Bauarbeiten im Bereich des aufgelassenen Steinbruchs bei Dürnstein, wurde im Mai 1909 der Vogelberg gesprengt:

In Gegenwart des Thronfolgers Erzherzog Franz Ferdinand wurden drei Kammern, die mit 4000 kg Dynamit geladen waren, durch elektrische Zündung gleichzeitig zur Explosion gebracht. Der Erzherzog stellte selbst den Kontakt her, indem er, 500 m von der Sprengstelle entfernt, den Drücker der elektrischen Zündung in Bewegung setzte. In demselben Moment hob sich der Berg und in mächtigem Sturz glitt seine 120 m über dem Wasserspiegel der Donau liegende Kuppe zu beiden Seiten zu Tal. Rund 80.000 m³ Felsmassen wurden da mittels einer einzigen Zündung zum Absturz gebracht. (Dillinger, 1910, S.81)

2009 zerstörte ein Felssturz die Bahnstrecke. Aus dem Material des eingestürzten Felsmassivs wurde 2011 ein Schutzdamm errichtet (Laimer & Müllegger, 2012).



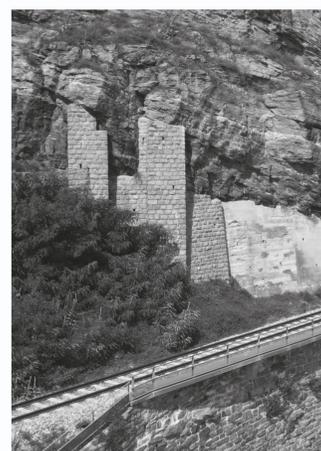
Schutzdamm bei Dürnstein
Foto: Dominik Rosner, 2024



Typologie der Schutzbauten entlang der Wachaubahn
Abb: Daniela Lehner



Schutzbauten
Fotos: Dominik Rosner, 2024



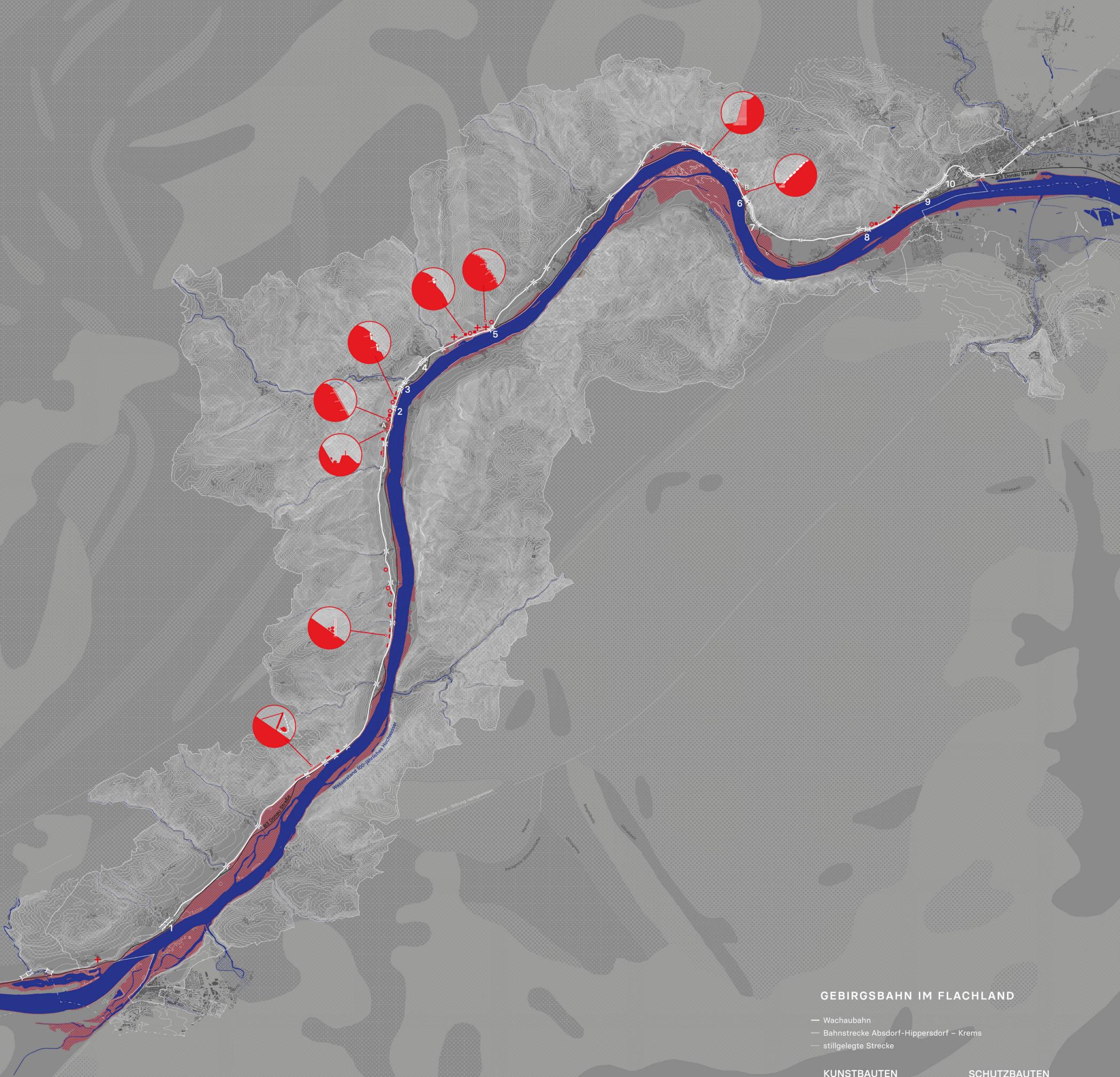
Wachau Routes – Perspektiven kunstbasierter Forschung

Ein Projekt des Instituts für Landschaftsarchitektur der Universität für Bodenkultur Wien: Roland Tusch, Daniela Lehner, Dominik Rosner und der Abteilung Künstlerische Praxis der Kunstuniversität Linz: Hubert Lobnig, Iris Andraschek. Gefördert durch den Österreichischen Wissenschaftsfonds FWF [AR 762-G]. Konzeption und Gestaltung: Daniela Lehner, Roland Tusch

Quellen:

Dillinger, Andreas (Hg.): Die Wachauer Bahn. In: Dillinger's Reiseführer: Illustrierte Zeitschrift für internationalen Reise- und Fremdenverkehr, XXI. Jahrgang, Nr. 6., Ausgabe vom 01.05.1910: S.81-82. ANNO/Österreichische Nationalbibliothek
Laimer, Hans & Müllegger, Martin (2012): Geomorphological and geotechnical causes of anthropogenically induced rock-mass falls in the wachau-danube valley (bohemian massif, lower austria). In: Geografiska Annaler: Series A, Physical Geography, 94:1, S. 157-174.
Müllegger, Martin (2018): Felsanierung der Biratalwand bei Dürnstein/Wachau. In: Berichte der Geologischen Bundesanstalt (125): 104–109.

GEBIRGSBAHN



GEBIRGSBAHN IM FLACHLAND

- Wachaubahn
- Bahnstrecke Absdorf-Hippersdorf – Krems
- stillgelegte Strecke

KUNSTBAUTEN

- ⌋ Viadukt
 - ⌋ Brücke
 - ⌋ Tunnel
- 1 Emmersdorfer Viadukt
 - 2 Teufelsmauer-Tunnel
 - 3 Spitzer Tunnel
 - 4 Viadukt Altes Rathaus in Spitz
 - 5 Sankt Michaeler Tunnel
 - 6 Dürnsteiner Tunnel
 - 7 Schlossberg-Tunnel
 - 8 Rothenhof-Tunnel
 - 9 Steiner Tunnel
 - 10 Goldberg-Tunnel

SCHUTZBAUTEN

- Verankerung
 - + Drahtgeflecht
 - Böschungssicherung durch Spritzbeton oder Stützmauer
 - starre Fangvorrichtung
 - elastische Fangvorrichtung
 - ▭ Schutzdamm
- A Spitzer Steinbruch bis 1997
 B Biratalwand Steinbruch bis 1903

Bearbeitung
Daniela Lehner

Datenquellen
Digitale Katastermappe, Höhenschichtlinien, UNESCO Welterberegion, Hochwasserabflussbereiche:
Land Niederösterreich - data.noe.gv.at
Geologische Einheiten und tektonische Linien: GeoSphere Austria – Bundesanstalt für Geologie,
Geophysik, Klimatologie und Meteorologie

