

Aufs Abstellgleis

Verkehr. Das Land Niederösterreich will die meisten der erst heuer von den ÖBB gekauften Nebenbahnen endgültig stilllegen und durch Busse ersetzen.

Von Otmar Lahodynsky

Der Vertrag wurde als „historisch“ gefeiert. Bei der Unterzeichnung der „Grundsatzvereinbarung“ durch Verkehrsministerin Doris Bures, den später abgelösten ÖBB-Chef Peter Klugar und Niederösterreichs Landeshauptmann Erwin Pröll im Jänner 2010 gab es nur freundliche Worte. Durch die Übernahme von über 640 Kilometern an Nebenbahnstrecken von den ÖBB sei man wieder „Herr im eigenen Haus“, lobte Pröll den Deal. In den Ausbau der Strecken würden 140 Millionen Euro von Bund, Land und ÖBB investiert werden. Der Schienennahverkehr in Niederösterreich sei „auf hohem Niveau abgesichert“, meinte Bures.

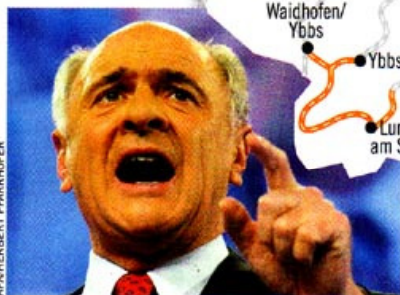
Sieben Monate später sieht die Realität anders aus. Anstelle der Züge werden bald überwiegend Busse verkehren. Das Land wird von den insgesamt 29 bis Jahres-

ende zu übernehmenden Strecken – von denen freilich mehr als die Hälfte schon lange nicht mehr befahren wurde – nur wenige mit insgesamt 35 Kilometern weiter im täglichen „Regelverkehr“ betreiben. Dazu gehört vor allem das Prestigeprojekt Mariazellerbahn, die durch neue Zugsmatrizen sowie kürzere Fahrtzeiten und Intervalle attraktiver werden soll. Die Stilllegung der idyllischen Schmalspurbahn durch das Ybbstal ist – bis auf eine kurze Strecke von Lunz nach Gaming – hingegen beschlossene Sache. Auf den Gleisen soll ein Radweg entstehen. Die Donauuferbahn von Krems durch die Wachau bis nach Oberösterreich wird – wie die Schmalspurbahnen im Waldviertel – nur mehr an Wochenenden für Touristen verkehren. Neue Endstation wäre Emmers-

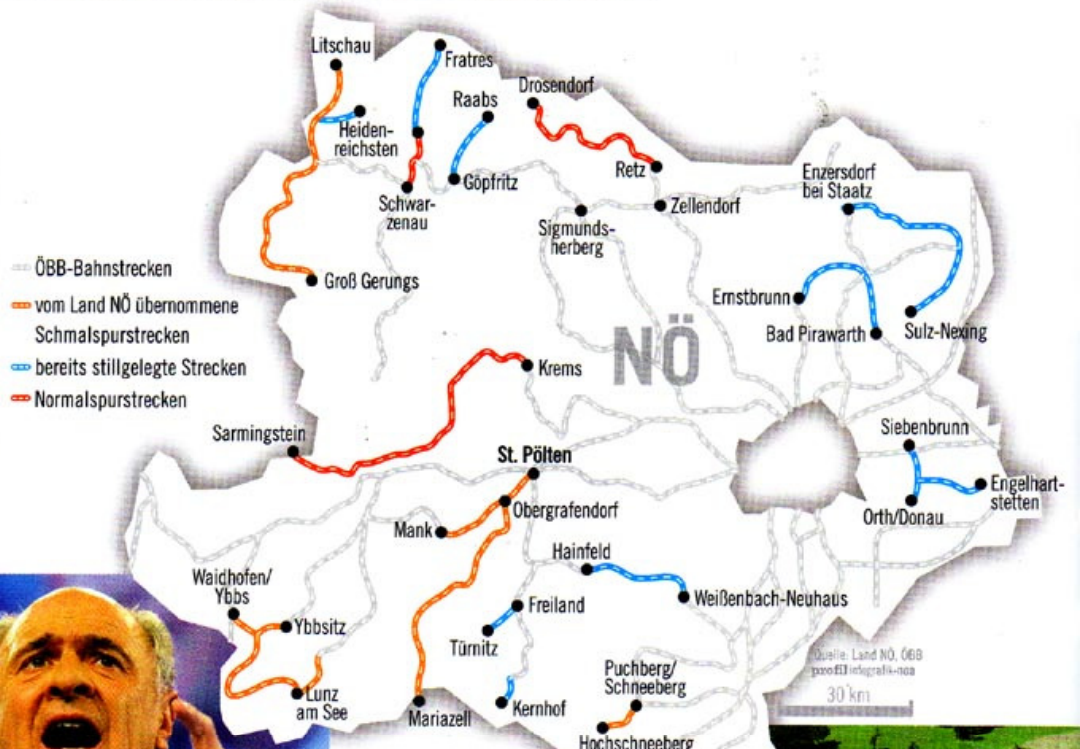
dorf. Dass die Gemeinden weiter stromaufwärts mehrheitlich rote Bürgermeister haben, soll bei der Fahrplanerstellung eine Rolle gespielt haben, vermuten Insider.

Auch die mit der tschechischen Republik vereinbarte Wiederanbindung der Thayatalbahn über die Grenze an die neu ausgebaut tschechische Bahnlinie wurde fallen gelassen. Die Verhandlungen darüber waren aber schon unter Verkehrsminister Werner Faymann gescheitert.

Bahngründe. Warum das Land Niederösterreich überhaupt Nebenbahnen um 15 Millionen Euro gekauft hat, wenn es die meisten ohnehin nicht mehr betreiben will, wird im Büro von Verkehrslandesrat Johann Heuras von dessen Sprecher Markus Hammer so erklärt: „Die ÖBB haben die Ne-



Landeshauptmann Erwin Pröll Bahn-
ausbaupläne nur noch auf Schmalspur



Bus statt Bahn

Im Jänner 2010 kaufte das Land Niederösterreich 620 Schienen-Kilometer von den ÖBB, darunter viele aufgelassene Strecken samt Gebäuden und Grundflächen. Nun sollen nur mehr 35 Kilometer täglich betrieben werden. Dafür werden im Most-, Wald- und Weinviertel neue Busnetze eingerichtet.



Ybbstalbahn Auf den Gleistrassen soll bald ein Radweg entstehen

benbahnen so heruntergewirtschaftet, dass sich auf diesen Strecken oft nur mehr ein touristischer Betrieb am Wochenende rechnet.“ Auf manchen Strecken könnten jetzt immerhin Radwege oder ein Draisinenbetrieb entstehen. Gemeinden könnten nun leer stehende Bahnhöfe nach ihren Wünschen nützen.

Der Geschäftsführer der Niederösterreichischen Verkehrsorganisationsgesellschaft NÖVOG, Gerhard Stindl, verweist auf die mitgekauften Grundstücke der Eisenbahn im Ausmaß von über

zehn Millionen Quadratmetern. „Der Wert dieser Liegenschaften ist mit Sicherheit höher als der Verkaufspreis von 1,5 Euro pro Quadratmeter erworbene Fläche.“

Der Chef-Verkehrsplaner Niederösterreichs, Friedrich Zibuschka, sitzt zwar im Aufsichtsrat der ÖBB, setzt aber dennoch auf den Aufbau eines modernen Busnetzes. So ist in der Wachau ein Rundkurs mit Bussen geplant, der auch das Südufer der Donau bedienen soll. Im Ybbstal werden ab September statt der Eisenbahn,

die seit dem Hochwasser von 2009 nicht mehr verkehrt, neue Busse eingesetzt werden.

Neuer Fahrplan. „Busse fahren und halten im Gegensatz zur Bahn auch wirklich dort, wo die Leute wohnen“, betont der Sprecher von Landesrat Heuras. Niederösterreichs Grüne warnen dagegen eindringlich vor einem weiteren Abbau der Regionalbahnen. „Pröll und Heuras bevorzugen eindeutig den Ausbau des Straßennetzes zulasten der umweltfreundlicheren Bahn“, so die grüne Verkehrsexpertin Amrita Enzinger. Dies sei schon an den Budgets ablesbar: Für den Bahnausbau werden jährlich nur 17 Millionen Euro ausgegeben, allein für den Bau von 140 Kilometer Umfahrungsstraßen aber 870 Millionen. „Die Methode ist immer gleich. Zuerst werden Fahrgäste mit alten Zügen, Langsamfahrstrecken und unattraktiven Fahrplänen vertrie-



ben, dann heißt es, dass mit den Regionalbahnen eh kaum jemand fahren möchte“, ärgert sich Enzinger. Doch auch im regulären ÖBB-Schiennetz kam es vergangene Woche mit Einführung des Sommerfahrplans zur Streichung von 38 Zügen pro Tag. Proteste von Pendlern und ein politisches Hickhack waren die Folge.

Verkehrslandesrat Heuras schob die Schuld auf die ÖBB. Die Streichung von Zügen sei nicht mit dem Land abgesprochen worden. Was so nicht stimmt. Die geringeren Frequenzen stehen sehr wohl in der Grundsatzvereinbarung, betont ein ÖBB-Sprecher. Da das Land nicht alle von den ÖBB betriebenen Züge im Nahverkehr mitfinanzieren wollte, habe man sich auf die Streichung von Zügen geeinigt. Wegen der Gemeinderatswahlen im März waren die Fahrplanänderungen aber auf den Sommer verschoben worden.

Von weiterer Ausdünnung im Fahrplan sind auch bisher gut fre-

quentierte Strecken wie Krems-Wien oder die Regionalbahn im Traisental bedroht.

Insider weisen darauf hin, dass das Land Niederösterreich bei den Verhandlungen mit den ÖBB und dem Verkehrsministerium nicht so vorteilhaft, wie offiziell behauptet, ausgestiegen sei. Die ÖBB verkauften dem Land samt Altlasten schlecht frequentierte Bahnstrecken, auf denen teilweise schon seit Jahrzehnten kein Zug mehr gerollt war, um 15 Millionen Euro. Dazu erklärte sich das Land auch bereit, der ÖBB-Personenverkehrs AG um acht Millionen Euro mehr als bisher für den Nahverkehr zu bezahlen: knapp 27 Millionen Euro pro Jahr.

„Bei den ÖBB haben bei Vertragsabschluss die Sektorken geknallt“, spottet der niederösterreichische Landesvorsitzende der Verkehrs- und Dienstleistungsgewerkschaft VIDA, Horst Pammer. „Das Land wurde voll über den Tisch gezogen.“

Eine völlige Einstellung der Nebenbahnen hätte auch finanzielle Folgen. Der Bund würde dann die zugesagten 45 Millionen Euro an Investitionsbeiträgen bis zum Jahr 2023 kürzen. Ebenso würden die ÖBB zugesagte Mittel für den Ausbau der Strecken zurückhalten.

In Niederösterreich will nun NÖVOG-Chef Stindl, nebenbei Chef der Zahnradbahn auf den Schneeberg, auf dem er um vier Millionen Euro einen protzigen Bergbahnhof bauen ließ, wenigstens auf der Mariazellerbahn beweisen, dass das Land besser als die ÖBB wirtschaften kann. Doch dort kam es bereits zu ernsthaften Problemen. Stindl, vor zehn Jahren kurze Zeit ÖBB-Vorstandsdirektor für den Personenverkehr, wollte die bisherigen ÖBB-Bediensteten der Schmalspurbahn zum Umstieg auf ungünstigere Verträge bewegen. Vorerst ohne Erfolg: Ältere Lokführer und andere Bahnbedienstete flüchteten sofort in die Frühpension. Jüngere wollen sich nur zu gleichen Bedingungen von den ÖBB an die NÖVOG verleasen lassen. ■