

13. Februar 2013
Die Presse

Himmelstreppe und Reblausexpress: Wenn ein Land Bahn macht

Anfang 2011 hat das Land 28 Nebenbahnen von den ÖBB übernommen. Nur auf zweien davon herrscht weiter Vollverkehr.

"Nach der Nixhöhle ein paar Kilometer und dann links." Wer dieser Wegbeschreibung folgt, findet in einem Seitengraben am Ende des Pielachtales eines der ambitioniertesten – und teuersten – Verkehrsprojekte Niederösterreichs. Zwischen Wäldern, Wiesen und verstreuten Häusern erhebt sich hier, am Bahnhof Laubenbachmühle, ein hell erleuchtetes Monstrum aus Glas, Holz und Beton: das neue Betriebszentrum der Mariazellerbahn.

117 Millionen Euro pumpt das Land Niederösterreich derzeit in die Schmalspurbahn, die das 18.000 Einwohner starke Pielachtal mit St. Pölten verbindet. Ab Ende des Jahres sollen von hier aus neun neue, güldene Triebwagen, genannt „Himmelstreppe“, Mariazell-Touristen und Pendler zwischen Landeshauptstadt und Mariazell transportieren – ein neues Zeitalter für die derzeit 500.000 jährlichen Fahrgäste, vor allem Schüler, die derzeit in jahrzehntealten, zugigen Waggons die Bahn nutzen.

Die regelmäßigen Passagiere der Mariazellerbahn haben es gut erwischt – verglichen mit Bahnfreunden in anderen Teilen Niederösterreichs. Rund 630 Kilometer an Nebenstrecken hat das Land Anfang 2011 günstig von den ÖBB gekauft, ein Großteil davon war damals stillgelegt. Bei vielen lokalen Initiativen keimte damals Hoffnung, auch in der Peripherie schon bald wieder Zug fahren zu können; besonders, weil Landeshauptmann Erwin Pröll (ÖVP) damals versprach, „für Pendler ein deutlich besseres Angebot“ zu schaffen – zu diesem Zeitpunkt war übrigens nur die Rede von 45 Mio. Euro an Landesinvestitionen. Auch der damalige Verkehrslandesrat Johann Heuras erklärte, man habe „die Nebenbahnen ja nicht übernommen, um sie zuzusperren“.

Wachaubahn nur für Touristen

Eine Aussage, die ihm noch oft vorgehalten werden sollte – ebenso wie seine Aussendung „Die Wachaubahn ist gerettet“. Denn tatsächlich ließ das Land nicht nur die meisten stillgelegten Strecken ruhen (einige wurden inzwischen Anrainergemeinden übergeben, um anstelle der Gleistrassen etwa Radwege zu bauen), sondern sperrte noch zusätzlich bereits in Betrieb befindliche zu: Darunter die Ybbstalbahn ab Waidhofen oder den letzten noch betriebenen Rest der Thayatalbahn.

Auch die (von den ÖBB bis zum Verkauf nur noch stiefmütterlich betriebene) Wachaubahn wurde zu einer reinen Touristenbahn – drei Züge täglich, nur in den Sommermonaten – umgewandelt, ähnlich wie die Waldviertler Schmalspurbahn und der „Reblaus-Express“ zwischen Retz und Drosendorf. Alle drei sollen sich künftig – nach einer Startinvestition von 50 Millionen Euro durch das Land – kostenmäßig selbst tragen.

Heuras, von Opposition und Lokalpolitikern der betroffenen Regionen heftig unter Beschuss, überlebte diese Aktionen politisch nicht lange – im April 2011, kurz nach der Eröffnung der „Wachaubahn neu“, wurde er als Dritter Landtagspräsident aufs Abstellgleis geschoben, ihm folgte ÖVP-Verkehrssprecher Karl Wilfing.

Der sieht auch heute noch eine „gute und richtige Entscheidung“ in der Übernahme der Strecken. „Wäre das Land nicht rettend eingesprungen“, wären auch Mariazeller- und

Wachaubahn unter den ÖBB „komplett versandet“, heißt es aus seinem Büro – und die 23 bereits eingestellten Strecken würden weiterhin brachliegen.

Link zum Online-Artikel:

http://diepresse.com/home/politik/noewahl/1344509/Himmelstreppe-und-Reblausexpress_Wenn-ein-Land-Bahn-macht