

Der Ansturm von Reisenden an den langen Wochenenden gab einen Vorgeschmack auf den Sommer in vollen Zügen. Die Überlastung zeigt, dass einige Weichen für die Bahn nicht auf Grün stehen. Das gilt nicht nur für Nebenbahnen und Regionalbahnhöfe, sondern auch beim Ticketkauf für den internationalen Zugverkehr.

Redaktion:
Wolfgang Machreich
und Martin Tauss

Von Wolfgang Machreich

Wer vor der „310er“ Dampflokomotive im Heizhaus Strasshof steht, braucht nicht viel Fantasie, um sich den anfänglichen Schrecken und die anschließende Begeisterung der Menschen vor mehr als hundert Jahren angesichts dieser stählerne Kolosse vorstellen zu können. Mit ihrem hünenhaften Radurchmesser von 2,14 Metern ist die betriebsfähige Schnellzuglok 310.23 das Prunkstück des Eisenbahnmuseums an der Nordbahn. „Das war sozusagen der Railjet der k. k. Staatsbahn“, vergleicht Museumskurator Rupert Gansterer die damalige Vorzeigelok mit dem heutigen Spitzenzug der österreichischen Bundesbahn. 

Monarchie war Netzmeister

Diese Gegenüberstellung lässt sich für alle Museumsstücke auf den Abstellgleisen im seinerzeitigen zentralen Weinviertler Verschiebezentrum Strasshof anwenden: Was hier steht und dank des Einsatzes von Gansterer und seinem ehrenamtlichen Museumsteam nicht vor sich hin rostet, waren einmal die modernsten Exponate am Zugmarkt. Der Kurator sieht dieses Best-of-Eisenbahn in seinem Museum nicht nur auf die Hardware, die Lokomotiven und Waggon, „die ja teilweise wie verlängerte Wohnzimmer eingerichtet waren“, beschränkt: „In der Monarchie hat man beim Streckenausbau auch mit Regional- und Schmalspurbahnen viel vernetzt gedacht“, blickt Gansterer zurück: „Heute bleibt das Netzdenken auf die Hauptverkehrsadern beschränkt. Faktum ist, dass sich die ÖBB aus der Fläche zurückziehen. Für ein Umdenken müsste man nur wieder alte Konzepte aus den Zeiten der Monarchie herausholen.“

Sie treffen den Nerv der Zeit: Laut einer repräsentativen Umfrage im Auftrag des Verkehrsclubs Österreich (VCO) wollen 57 Prozent der in Österreich lebenden Menschen, dass das Schienennetz für den Nah- und Regionalverkehr „sehr stark“ – und weitere 37 Prozent, dass es „ziemlich stark“ – ausgebaut wird. 41 Prozent sind mit



Monarchie-Railjet

Die Schnellzuglok 310.23 war das k. k. Vorzeigemodell und ist heute das – nicht mehr klimataugliche – Prunkstück im Eisenbahnmuseum Strasshof.

Foto: Wolfgang Machreich

Österreich ist Spitze beim Bahnausbau, das garantiert aber keine spitzenmäßige Anbindung ans Schienennetz. Besuch im Heizhaus für eine Lehrstunde in vernetztem Mobilitätsdenken.

Mit Klima-Turbo vom Abstellgleis

dem Angebot an regionalen Bahnverbindungen unzufrieden, und 39 Prozent möchten eine bessere Abstimmung der Busse und Züge.

Eine Bahnpendlerin, die alle diese Forderungen nach mehr Eisenbahn in der Fläche unterstützt, ist Monika Schöner. „Ich pendle nur mehr mit den Öffis, weil ich so stur bin“, sagt die Pastoralreferentin im Pfarrverband Hönigsberg-Mürzzuschlag-Spital: „Eigentlich ist es für mich unzumutbar. Bis Dezember vorigen Jahres hatte ich 35 Minuten Fahrzeit, jetzt brauche ich bis zu zwei Stunden. Am Wochenende gibt's Löcher im Fahrplan von über vier Stunden.“ Der aktuelle Grund dafür, dass Schöners „Ich fahre Öffi“-Sturheit an die Grenzen ihrer Belastbarkeit getrieben wird, ist die Schließung des Bahnhofs Hönigsberg im Mürztal. Alle Hönigsberger haben eine Petition gegen dieses Aussperren vom steirischen Eisenbahnnetz un-

terschrieben und eine Delegation der Bürgerinitiative damit ins Verkehrsministerium geschickt. Für die im Pfarrverband pendelnde Pastoralreferentin ist die Schließung der Haltestelle Hönigsberg „nur die Spitze des Eisbergs“, an dem der öffentliche Verkehr in der Region immer mehr zu zerbrechen droht: Die Verbindungen ins obere Mürztal würden seit Jahrzehnten immer schlechter, und die auf das Alpi, die Schanz und den Pfaffenstättl seien bereits eingestellt. „Wir Hönigsberger wollen im Dialog mit den Verantwortlichen bleiben“, beschreibt Schöner den Spielstand im Zugmatch Region vs. Zentrale. Noch dazu, wo man in der Bürgerinitiative den Eindruck hat, auch die ÖBB wäre „durchaus für die Erhaltung der Haltestelle, und es scheitert nur an den sogenannten Sachzwängen“. Diese hängen mit einem österreichweit integrierten Taktfahrplan im Gefolge der Umstellung des Bahnbetriebs nach

Eröffnung des Semmering-Basistunnels und der Koralmbahn zusammen. Nachdem sich die Fertigstellung des Tunnels durch den Semmering aber zumindest bis 2030 verschiebt, hoffen die Hönigsberger auf eine Pause für die Sachzwänge und einen neuerlichen Halt der Züge in ihrem Bahnhof.

„Der Wilde mit seiner Maschin“

Das Beispiel zeigt, dass Österreichs internationale Spitzenposition beim Bahnausbau noch lange keine spitzenmäßige Anbindung für alle an das Schienennetz garantiert. In Österreich liegt die Pro-Kopf-Investition für die Erhaltung und den Ausbau von Bahnstrecken, die Modernisierung von Bahnhöfen und Zugmaterial bei rund 250 Euro im Jahr. Das wird EU-weit nur vom Nachbarland Luxemburg (560 Euro) übertroffen. Und auch Nachbar Schweiz spielt mit Bahninvestitionen von 440 Euro pro Kopf in einer anderen Liga. Deutschland war in den vergangenen Jahren bei lediglich 50 bis 60 Euro an Pro-Kopf-Investitionen dahingedümpelt und hat mittlerweile auf knapp 100 Euro erhöht. Die Negativschlagzeilen der Deutschen Bahn bestä-

tigen allerdings die Schlussrechnung: Was nichts kostet, ist nichts oder nur wenig wert.

Gleichzeitig garantiert das Füllhorn für den Bahnausbau keineswegs freie Bahn für alle. „Wer hat, dem wird gegeben. Wer nicht hat, dem wird auch noch genommen, was er hat.“ Das Bibelzitat beschreibt den Ent-Zug, an dem die Hönigsberger Pastoralreferentin und ihre Gemeindemitglieder leiden. Ein Großteil der Steuergelder fließt in den Ausbau der Hauptverkehrsadern, während die Verästelungen des Schienennetzes ausgedünnt werden und veröden beziehungsweise irgendwann ganz eingestellt werden. Und Monika Schöner ergeht es auf ihrer Pastortour ähnlich wie Gerhard Bronners „Der Wilde mit seiner Maschin“: „Jetzt kann ich zwar schneller fahren, dafür brauche ich viel länger. Denn statt der Schnellbahn muss ich jetzt zum Pendeln in den Railjet steigen – wofür der eigentlich nicht gedacht ist –, damit ich dann mit dem Bus wieder zurück an mein Ziel fahren kann, falls ich den Anschluss erwische.“

Diese Anschlussfrage gilt gleichermaßen für den Güterverkehr,

„Das Netzdenken bleibt auf Hauptverkehrsadern beschränkt. Faktum ist, dass sich die ÖBB aus der Fläche zurückziehen.“ 



Gerhard Roth beschreibt im Text „Unterwegs“ (20.12.1979) auf furche.at eine Eisenbahnfahrt in seiner Kindheit.

