



Die Auswirkungen vom Rückgang des Schienenverkehrs in Niederösterreich

Wie die Lebensqualität in
Niederösterreich aufgrund
der Verkehrspolitik
beeinträchtigt wird

Ferdinand Proidl

8B – 2017/18

Mag^a. MELCHERT Friederike

Name der Betreuungsperson

14. Februar 2018

Abgabedatum

GOETHE

GYMNASIUM

www.goethegymnasium.at
Astgasse 3, 1140 Wien, Österreich

Abstract

Österreich gilt als Vorreiter im Schienenverkehr innerhalb der Europäischen Union. Hier zu Lande fahren mehr Menschen mit der Bahn als anderswo in der EU. Auch beim Güterverkehr liegt Österreich im europäischen Spitzenfeld. Damit trägt die Alpenrepublik maßgeblich dazu bei, Umwelt- und Klimaschutzmaßnahmen im Bereich Verkehr umzusetzen.

Dieses Potential könnte jedoch noch besser ausgeschöpft werden, wenn auch das flächengrößte Bundesland Österreichs den Schienenverkehr klar bevorzugen würde. Doch Niederösterreich setzt schon seit Jahren auf den Straßenverkehr als Mobilitätsrückgrat. Die zweithöchste PKW-Dichte, die meisten eingestellten Nebenbahnen und die verhältnismäßig geringste Ausgabenquote für den öffentlichen Verkehr finden sich in Niederösterreich. Auch der Schienengüterverkehrsanteil liegt unter dem österreichischen Durchschnitt.

Im Rahmen dieser Literaturarbeit werden die Auswirkungen der niederösterreichischen Verkehrspolitik aufgezeigt. Darüber hinaus wird auf die konkreten Probleme ausgewählter Regionen genauer eingegangen. Für zurzeit ungenutzte, aber noch vorhandene Schieneninfrastruktur werden Konzepte aufgestellt. Ergänzt wird dieser produktive Arbeitsteil durch die genaue Beschreibung aller betroffenen Nebenbahnen, einen faktenbasierten Bundesländervergleich und genereller Information zum österreichischen Bahnsystem. Diese Kapitel beziehen sich auf bereits vorhandenes Wissen.

Vorwort

Umwelt- und Klimaschutz haben in den letzten Jahren immer mehr an Bedeutung gewonnen. Folglich setzen immer mehr Länder dieser Erde auf alternative Lebensweisen die unseren Lebensraum weniger belasten, auch im Verkehr. Vor allem der Schienenverkehr hat in den letzten Jahren stark zugenommen, da neben dem vergleichsweise niedrigen Energieverbrauch ein rein elektrischer Betrieb mittels Oberleitung möglich ist. Auch in Österreich wird bundesweit auf den Ausbau der Bahn gesetzt, sowohl auf den Hochleistungs- als auch auf den Regionalbahnstrecken. Allerdings schlug das Land Niederösterreich ab dem Jahr 2000 einen anderen Weg ein. Auf vielen Regionalbahnen wurde immer weniger Personenverkehr bestellt und schließlich gingen 660km Schiene von den ÖBB an das Land Niederösterreich, mit dem Versprechen, diese zu verbessern. Tatsächlich wurde auf diesen Strecken der Güterverkehr eingestellt und auf die Straße verlagert, auf manchen Strecken blieb ein Nostalgieverkehr, der Rest wurde eingestellt und zu einem Radweg umfunktioniert oder aufgelassen und die Grundstücke an Privatpersonen verkauft. Nur die Mariazellerbahn blieb für den öffentlichen Personenregelverkehr erhalten. Diese Maßnahmen sind meiner Meinung nach nicht zeitgemäß. In Zeiten in denen man versucht Klimaschutzabkommen wie das von Paris einzuhalten, ist es nicht zielführend, die Bedienung des Schienengüterverkehrs in der Fläche aufzugeben. Daher habe ich mich entschieden dieses Thema den Menschen in Niederösterreich näher zu bringen und diese Arbeit ist ein Teil davon. In diesem Sinne wünsche ich Ihnen viel Spaß beim Lesen dieser Arbeit und möglicherweise finden sie etwas Zeit, um sich in Ihrer Umgebung für einen besseren Schienenverkehr einzusetzen.

Inhaltsverzeichnis

Abstract.....	2
Vorwort	3
1 Einleitung	7
2 Allgemeine Informationen zum österreichischen Bahnsystem.....	8
3 Betroffene Strecken.....	10
3.1 Waldviertel.....	11
3.1.1 Lokalbahn Martinsberg – Schwarzenau – Waldkirchen a. d. Thaya.....	11
3.1.2 Lokalbahn Göpfritz – Raabs	12
3.1.3 Donauuferbahn.....	12
3.2 Mostviertel.....	13
3.2.1 Ybbstalbahn	13
3.2.2 Erlauftalbahn.....	14
3.2.3 Lokalbahn Freiland – Türnitz	14
3.2.4 Lokalbahn Ober-Grafendorf – Wieselburg – Gresten.....	15
3.3 Industrieviertel.....	16
3.3.1 Leobersdorfer Bahn	16
3.3.2 Lokalbahn Bruck a. d. Leitha – Petronell-Carnuntum.....	16
3.4 Weinviertel.....	17
3.4.1 Lokalbahn Sigmundsherberg – Zellerndorf	17
3.4.2 Lokalbahn Zellerndorf – Laa an der Thaya.....	17
3.4.3 Lokalbahn Retz – Drosendorf.....	18
3.4.4 Lokalbahn Enzersdorf – Dobermannsdorf.....	18
3.4.5 Lokalbahn Korneuburg – Mistelbach – Hohenau	18
3.4.6 Lokalbahn Bad Pirawarth – Mistelbach	19
3.4.7 Lokalbahn Bad Pirawarth – Dobermannsdorf	19

3.4.8	Lokalbahn Drösing – Zistersdorf	20
3.4.9	Lokalbahn Siebenbrunn – Engelhartstetten	20
4	Folgen für die betroffenen Regionen	20
4.1	Generelle Belastung in Niederösterreich.....	21
4.1.1	Verlagerung der Frachtströme	21
4.1.2	Verlagerung des Personenverkehrs.....	22
4.1.3	Forcierte Verkehrspolitik	22
4.1.4	Konsequenzen dieser Verkehrspolitik	22
4.2	Ortschaften entlang der Lokalbahn Martinsberg – Schwarzenau – Waldkirchen a. d. Thaya bzw. B36	24
4.3	Ortschaften entlang der Donauuferbahn bzw. B3.....	25
4.4	Ybbs- und Erlauftal (Erlauftalbahn/Ybbstalbahn bzw. B25/B31).....	27
4.5	Ortschaften entlang der B7	29
5	Vergleich der Bahn- und Verkehrssituation zu anderen Bundesländern.....	30
5.1	Abnahme von Schienenwegen.....	30
5.2	Finanzierung der Infrastruktur	31
5.3	PKW-Dichte	31
6	Mögliche Verbesserungen des Schienenverkehrs.....	31
6.1	Thayatalbahn.....	32
6.2	Donauuferbahn	32
6.2.1	Ausweichstrecke	32
6.2.2	Güterverkehr.....	32
6.2.3	Personen- und Tourismusverkehr	33
6.3	Lokalbahn Retz – Drosendorf.....	33
6.4	Lokalbahn Korneuburg – Mistelbach – Hohenau.....	34
7	Fazit.....	34

Literaturverzeichnis	36
Abbildungsverzeichnis	40
Selbstständigkeitserklärung.....	41

1 Einleitung

Am 14.1.2010 beschlossen die Niederösterreichische Landesregierung und die damalige Infrastrukturministerin Doris Bures die Übernahme von 660 Bahnkilometern durch das Land Niederösterreich. Der damalige Verkehrslandesrat Johann Heuras verkündete mit dem Satz

Wir haben Bahnen nicht übernommen um sie stillzulegen, das sei einmal ganz klar gesagt¹.

einen Aufbruch für die Nebenbahnen in Niederösterreich. Mit dem 12.12.2010 erfolgte schlussendlich die Übergabe. Dieser Übergabegegenstand bestand aus: Bahnen die bereits stillgelegt waren, Bahnen auf denen nur noch Güterverkehr und beziehungsweise oder Tourismusverkehr stattfand und Bahnen mit regulärem, öffentlichen Personenverkehr. Insgesamt handelte es sich um 28 Bahnstrecken.² Von diesen wurden nur 6 weitergeführt, nämlich die Mariazellerbahn, die Waldviertelbahn, die Lokalbahn Retz – Drosendorf, die Schneebergbahn, so wie ein Teil der Ybbstalbahn und ein Teil der Donauuferbahn, auch Wachaubahn genannt, wobei nur die Mariazellerbahn und der Teil der Ybbstalbahn dem regulären Personenverkehr dienen. Diese Strecken werden von der landeseigenen Betriebsgesellschaft NÖVOG (Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft) betrieben.³ Die restlichen Strecken unterlagen dem Einstellungsverfahren, insofern der Einstellungsbescheid nicht schon vor der Übernahme vorlag. Einige der Strecken wurden des Weiteren auch aufgelassen und die Grundstücke an Privatpersonen verkauft. Darüber hinaus kam es durch den neuen Verkehrsdienstvertrag zwischen dem Land Niederösterreich und den ÖBB zur Abbestellungen des Personenverkehrs auf Strecken die im Bundeseigentum blieben. Diese Strecken wurden entweder zu reinen Gütertransportstrecken umfunktioniert oder ebenfalls eingestellt.⁴

¹ (ORF-Report, 2011)

² vgl. (ORF-Report, 2011)

³ vgl. (NÖVOG, kein Datum)

⁴ vgl. (ORF-Niederösterreich, Regionale Schienen, 2010)

2 Allgemeine Informationen zum österreichischen Bahnsystem

Der Großteil des Personenverkehrs in Österreich ist nicht wirtschaftlich realisierbar. Dies trifft vor allem den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Um eine positive Bilanz gewährleisten zu können, müssten die Fahrpreise um ein Vielfaches höher sein, was wiederum zu Fahrgasteinbrüchen führen würde, da der Individualverkehr in so einem Fall billiger wäre. Da der öffentliche Personenverkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr allerdings viele Vorteile aufweist, wird dieser durch das Bestellen von Verkehrsleistungen gefördert. Zuständig dafür sind die Bundesländer, bei bundesländerübergreifenden Strecken ist der Bund verantwortlich. Die Bestellung von Verkehrsdienstleistungen erfolgt folgendermaßen: Das Land bestellt auf einer gewissen Eisenbahnstrecke Verkehrsleistungen in Form von Zugfahrten. Zur Veranschaulichung ein frei erfundenes Beispiel: Das Land Niederösterreich bestellt auf der Erlaufalbahn einen Zug, der um 10:00 in Pöchlarn abfährt und um 10:41 in Scheibbs ankommt und dabei in allen Stationen hält. Die Fahrzeiten ergeben sich durch die Absprache mit den ÖBB, da man sich logischerweise an die technischen Gegebenheiten anpassen muss und nicht irgendwelche Zeiten erfinden kann. Ob allerdings der nächste Zug um 11:00 oder um 12:00 von Pöchlarn abfährt, unterliegt der Entscheidung des Landes Niederösterreichs. Denn mit dieser Bestellung verpflichtet sich das Land Niederösterreich die Defizite der bestellten Züge zu bezahlen. Diese Vorgangsweise wird im gesamten öffentlichen Verkehr angewendet. Darüber hinaus verkehren auch nicht bestellte Personenverkehrsleistungen, wie zum Beispiel rentable Fernzüge oder die Züge der WESTBahn Management GmbH.⁵ Für das Defizit, falls vorhanden, müssen hier private Investoren aufkommen. Der Güterverkehr hingegen erfolgt meist kostendeckend, in Einzelfällen, die vor allem bei kurzen Transportwegen mit kurzen Zügen auftreten, kann es zur Bestellung von Güterverkehrsleistungen durch die Länder kommen, um

⁵ vgl. (ÖBB, kein Datum)

nicht rentable Verbindungen aufrecht zu erhalten.⁶ Dies erfolgt meist zur Sicherstellung des Umweltschutzes in sensiblen Regionen. Die Sensibilität einer solchen Region kann unterschiedlichen Ursprungs sein. Ein solcher Ursprung ist zum Beispiel der Tourismus, welcher unter hohem Straßenverkehrsaufkommen Rückgänge in der Besucherzahl aufweisen würde. Ein anderer wäre die schlechte Luftqualität, welche durch die oben genannte Maßnahme verbessert werden könnte. Natürlich gibt es viele weitere Gründe, doch aufgrund der hohen Varietät gilt es die einzelnen Ursprünge in diesem Punkt zu vernachlässigen.

Zusammenfassend lässt sich sagen: Für den Personenverkehr sind, aufgrund der mangelnden Rentabilität, meist die Länder verantwortlich, für den Güterverkehr das Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Aussage vom ehemaligen Verkehrslandesrat Niederösterreichs, Johann Heuras, dass die ÖBB die Einstellung des Personenverkehrs auf den betroffenen Strecken zu verantworten hat, ist damit unzulässig.⁷

⁶ vgl. (WKO, kein Datum)

⁷ vgl. (ORF-Niederösterreich, Regionale Schienen, 2010)

3 Betroffene Strecken

In diesem Abschnitt werden die Strecken, auf denen der Schienenverkehr aufgrund der Übernahme durch das Land Niederösterreich oder der Verkehrsdienstverträge 2011 zurückgenommen wurden, näher betrachtet. Zur besseren Übersicht ist dieser Punkt nach den niederösterreichischen Vierteln unterteilt.













	Normalspur
	Schmalspur
	Nicht täglich: Ⓐ = Nur Mo.-Fr. wenn Werktag ⊗ = Nur Werktags Ⓐ = Nur außerhalb der Sommerschulferien © = Nur Sa., So., Feiertag (Nicht täglich betriebene Strecken ohne Angabe von Wochentagen haben sonstige, unregelmäßigere Festlegungen bezüglich Betriebstagen.)
	Nur 1 einzige Fahrt pro Betriebstag (beide Richtungen)
	Weiterführung einer Lokalbahn auf Straßenbahngleisen
	Museumsbahn (Saisonaler Betrieb, meist Sa., So., Feiertage während der Sommermonate)
	Museumsbahn, nur an einzelnen Tagen im Jahr
	Strecke ohne Personenverkehr, aber mit Güterverkehr
	Strecke ohne Personenverkehr und ohne Güterverkehr, befahrbar, derzeit nur Schienenfahrraddraisinen-Betrieb
	Strecke nicht mehr durch Züge befahrbar; Nurmehr Schienenfahrraddraisinen-Betrieb
	Nicht mehr befahrbare Strecke, Gleise aber noch vorhanden
	Ehemalige Strecke, existiert nicht mehr (abgebaut)

Abbildung 1: Legende für folgende Karten (Bahnwalter, 2017)

3.1 Waldviertel

Im Waldviertel sind 3 Strecken betroffen.

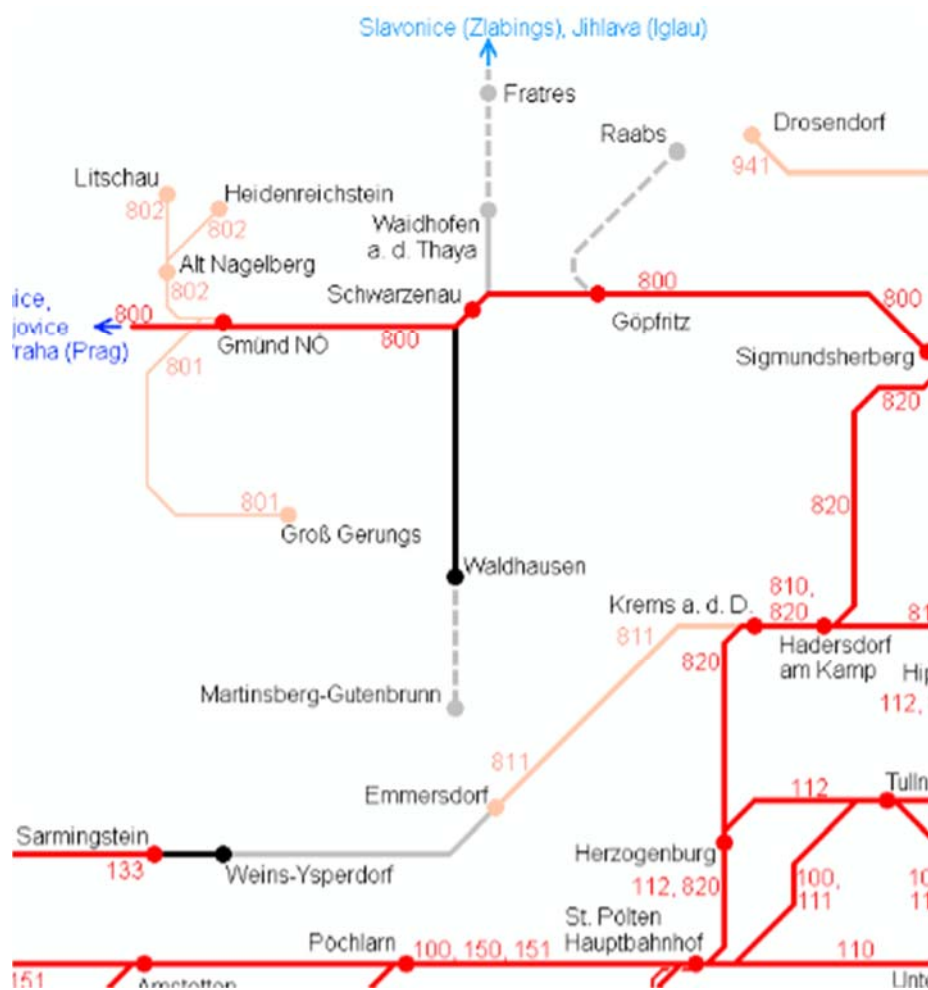


Abbildung 2: Streckennetz Waldviertel (Bahnwalter, 2017)

3.1.1 Lokalbahn Martinsberg – Schwarzenau – Waldkirchen a. d. Thaya

Diese normalspurige, nicht elektrifizierte Lokalbahn zweigt in Schwarzenau von der Franz-Josefs-Bahn ab. Der Südast verläuft über Zwettl nach Martinsberg⁸, der Nordast über Waidhofen a. d. Thaya nach Waldkirchen a. d. Thaya. Vor der Errichtung des Eisernen Vorhanges verlief die Strecke von dort über Slavonice weiter nach Tschechien.⁹ Bereits im Jahre 1986 kam es zur Einstellung des Personenverkehrs auf

⁸ vgl. (Matzka, 2010)

⁹ vgl. (Verkehrsforum-Waldviertel, 2014)

dem Abschnitt Martinsberg – Zwettl¹⁰ und Waidhofen – Waldkirchen. Der noch verbliebene Güterverkehr zwischen Waidhofen und Waldkirchen wurde aufgrund von Hochwasserschäden im Jahre 2003 eingestellt. Mit dem Fahrplanwechsel 2010/2011 folgte die Einstellung des Personenverkehrs auf der Gesamtstrecke¹¹ und des Güterverkehrs auf dem Abschnitt Martinsberg – Waldhausen.¹² Der Abschnitt zwischen Schwarzenau und der tschechischen Grenze, auch Thayatalbahn genannt, wurde vom Land Niederösterreich übernommen, welches kein Interesse für den Güterverkehr auf dem Abschnitt Schwarzenau – Waidhofen zeigte und damit diesen stilllegte. Auf der Trasse zwischen Waidhofen und Slavonice wurde ein Radweg errichtet.¹³

3.1.2 Lokalbahn Göpfritz – Raabs

Die normalspurige, nicht elektrifizierte Lokalbahn zweigt in Göpfritz von der Franz-Josefs-Bahn ab und führt nach Raabs. Die Einstellung des Personenverkehrs erfolgte 1986, des Güterverkehrs 2001. Mit der Übernahme durch das Land Niederösterreich kam es zur Errichtung eines Radweges auf der Strecke.¹⁴

3.1.3 Donauuferbahn

Der Niederösterreichische Teil der normalspurigen, nicht elektrifizierten Donauuferbahn verläuft zwischen Krems und Sarmingstein. Die Einstellung des durchgängigen Personenverkehrs erfolgte 2004, die Gesamteinstellung des Personen- und Güterverkehrs wurde mit der Übernahme durch das Land Niederösterreich realisiert.¹⁵ Seit 2011 verkehren auf der Strecke Krems – Emmersdorf in den Sommermonaten Touristikzüge.¹⁶ Der Abschnitt zwischen Sarmingstein und Weins-

¹⁰ vgl. (Matzka, 2010)

¹¹ vgl. (Verkehrsforum-Waldviertel, 2014)

¹² vgl. (Matzka, 2010)

¹³ vgl. (Verkehrsforum-Waldviertel, 2014)

¹⁴ vgl. (Deacademic, kein Datum)

¹⁵ vgl. (Verkehrswende-NÖ, kein Datum)

¹⁶ vgl. (NÖVOG, kein Datum)

Isperdorf wird seit 2013 wieder durch Holzzüge befahren.¹⁷ Zwischen Weins-Isperdorf und Lehen-Ebersdorf (nahe Emmersdorf) wurde die Auflassung der Trasse beantragt.¹⁸

3.2 Mostviertel

Im Mostviertel sind 4 Strecken betroffen.

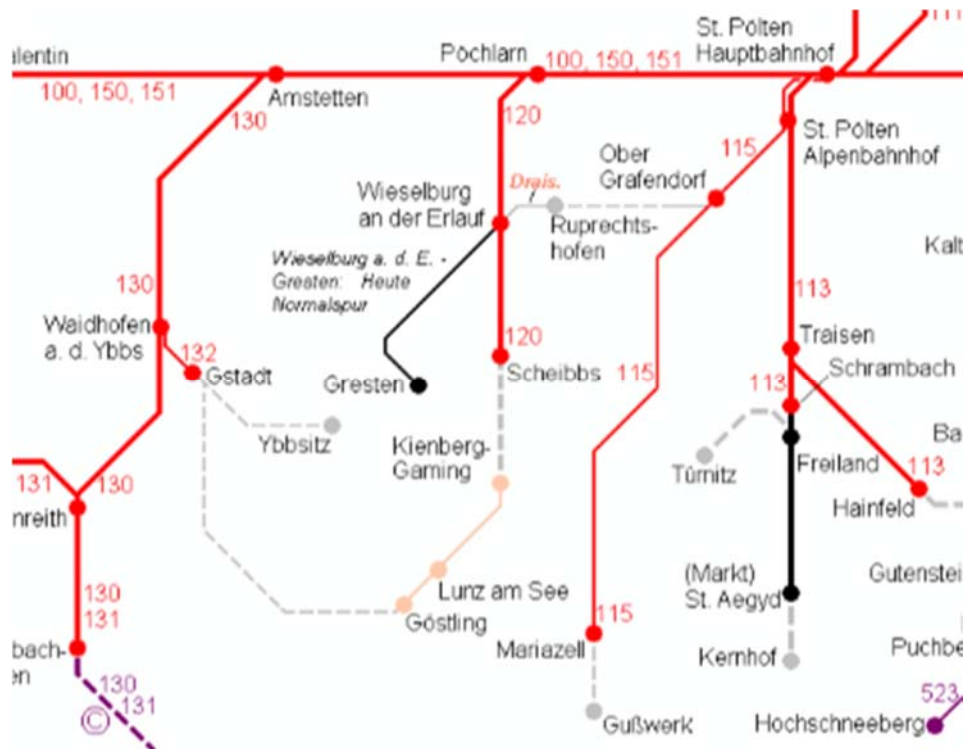


Abbildung 3: Streckennetz Mostviertel (Bahnwalter, 2017)

3.2.1 Ybbstalbahn

Die schmalspurige, nicht elektrifizierte Lokalbahn verläuft von Waidhofen a. d. Ybbs über Lunz am See nach Kienberg-Gaming. Eine rund 6 Kilometer lange Zweigstrecke zweigt im Bahnhof Gstadt bei Waidhofen nach Ybbsitz ab.¹⁹ Der Gesamtverkehr im

¹⁷ vgl. (Schienenweg, Streckenabschnitt Sarmingstein - Weins-Isperdorf der Donauuferbahn für GV reaktiviert!, 2013)

¹⁸ vgl. (Schreilechner, 2016)

¹⁹ vgl. (Teifl, Ybbstalbahn, kein Datum)

Abschnitt Lunz am See – Kienberg-Gaming wurde bereits 1988 eingestellt, jedoch kam es zur Wiederinbetriebnahme dieses Abschnittes im Jahre 1990 durch die Österreichische Gesellschaft für Lokalbahnen für touristische Zwecke.²⁰ Der Gesamtverkehr musste aufgrund des Ybbs-Hochwassers 2009 zwischen Gstadt und Lunz am See beziehungsweise Gstadt und Ybbsitz eingestellt werden. Nach der Übernahme der Schieneninfrastruktur durch das Land Niederösterreich kam es zu keiner Wiederinbetriebnahme, obwohl die Hochwasserschäden seitens der ÖBB bereits beseitigt waren.²¹ Im Jahre 2013 kam es zur Verlängerung des musealen Betriebes zwischen Kienberg und Lunz am See bis nach Göstling a. d. Ybbs.²² Die Gleisanlagen zwischen Göstling a. d. Ybbs und Gstadt wurden entfernt und durch einen Radweg ersetzt.²³ Zwischen Gstadt und Ybbsitz mussten die Gleise einer Bundesstraßenbegradigung weichen.²⁴ Seither verkehren regelmäßige Personenzüge nur mehr im Stadtgebiet von Waidhofen zwischen dem Hauptbahnhof und Gstadt.²⁵

3.2.2 Erlauftalbahn

Dieser Abschnitt behandelt nur das Teilstück dieser nicht elektrifizierten Lokalbahn zwischen Scheibbs und Kienberg-Gaming, da der Rest der Strecke sowohl im Personenverkehr als auch im Güterverkehr bedient wird. Der Personenverkehr wurde 2010 eingestellt, der Güterverkehr folgte ein Jahr darauf. 2015 wurden die Gleisanlagen schließlich abgetragen.²⁶

3.2.3 Lokalbahn Freiland – Türnitz

Die normalspurige, nicht elektrifizierte Lokalbahn zweigt in Freiland von der Traisentalbahn ab und führt nach Türnitz. Die Einstellung des Gesamtverkehrs erfolgte

²⁰ vgl. (Schiendl, 2017)

²¹ vgl. (ORF-Report, 2011)

²² vgl. (Hackl, 2012)

²³ vgl. (ORF-Niederösterreich, Ybbstal: Neuer Radweg auf alter Bahntrasse, 2017)

²⁴ vgl. (Kurier, 2013)

²⁵ vgl. (NÖVOG, kein Datum)

²⁶ vgl. (Teifl, Erlauftalbahn, kein Datum)

2001. Mit der Übernahme durch das Land Niederösterreich kam es zur Errichtung eines Radweges auf der Strecke.²⁷

3.2.4 Lokalbahn Ober-Grafendorf – Wieselburg – Gresten

Die schmalspurige beziehungsweise normalspurige Lokalbahn zweigt in Ober-Grafendorf von der Mariazellerbahn ab, kreuzt in Wieselburg die Erlauftalbahn und endet in Gresten. 1998 wurde aufgrund des rasch steigenden Güterverkehrs der Abschnitt Wieselburg – Gresten von Schmalspur auf Normalspur umgespurt und in Wieselburg an die Erlauftalbahn angeschlossen. Durch diese Maßnahme verlor der Abschnitt Ober-Grafendorf – Wieselburg stark an Bedeutung, vor allem im Güterverkehr. Im Jahre 2000 wurde der Gesamtverkehr zwischen Wieselburg und Ruprechtshofen eingestellt, 2003 folgte der Abschnitt Ruprechtshofen – Mank. Mit der Übernahme des Abschnitts Ober-Grafendorf – Wieselburg durch das Land Niederösterreich wurde der restliche Verkehr zwischen Mank und Ober-Grafendorf eingestellt. Seit 2011 wird der Abschnitt Wieselburg – Ruprechtshofen als Raddraisinenstrecke genutzt, diese wird durch das „Mostviertler Schienenradl“ betrieben. 2015 wurden zwischen Ruprechtshofen und Bischofstetten (nahe Ober-Grafendorf) die Gleisanlagen entfernt und die Grundstücke verkauft.²⁸

²⁷ vgl. (Populorum, 2014)

²⁸ vgl. (Teifl, Krumpe, kein Datum)

3.3 Industrieviertel

Im Industrieviertel sind 2 Strecken betroffen.



Abbildung 4: Streckennetz Industrieviertel (Bahnwalter, 2017)

3.3.1 Leobersdorfer Bahn

Die normalspurige, nicht elektrifizierte Lokalbahn zweigt in St. Pölten von der Westbahn ab und mündet in Leobersdorf in die Südbahn. Der Gesamtverkehr auf dem Abschnitt Hainfeld – Weißenbach wurde 2004 eingestellt, mit der Übernahme der Infrastruktur durch das Land Niederösterreich wurden die Gleisanlagen in diesem Abschnitt abgetragen. Der Rest der Leobersdorfer Bahn (St. Pölten – Hainfeld beziehungsweise Weißenbach – Leobersdorf) ist nach wie vor in Betrieb.²⁹

3.3.2 Lokalbahn Bruck a. d. Leitha – Petronell-Carnuntum

Die normalspurige, nicht elektrifizierte Lokalbahn zweigt in Bruck a. d. Leitha von der Ostbahn ab und mündet in Petronell-Carnuntum in die Pressburgerbahn. Die Einstellung des Personenverkehrs erfolgte bereits 1952, der Güterverkehr wurde mit der Übernahme durch das Land Niederösterreich beendet.³⁰

²⁹ vgl. (Bezirksblätter, 2016)

³⁰ vgl. (Railaustria, Ostbahn, kein Datum)

3.4 Weinviertel

Im Weinviertel sind 9 Strecken betroffen.

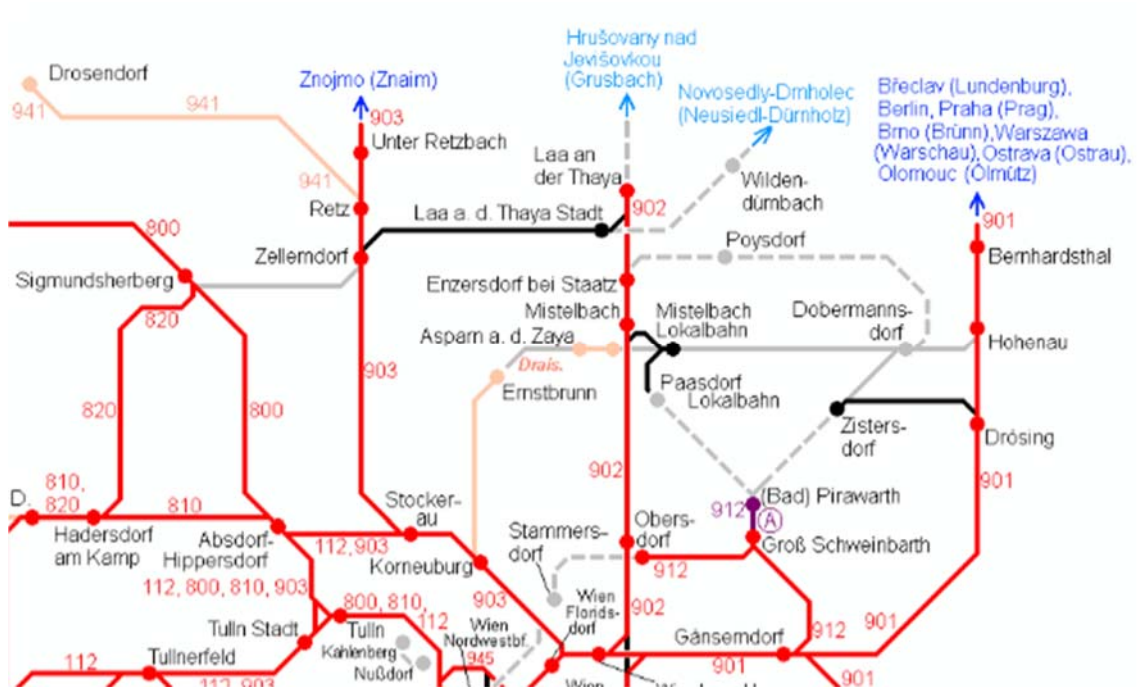


Abbildung 5: Streckennetz Weinviertel (Bahnwalter, 2017)

3.4.1 Lokalbahn Sigmundsherberg – Zellerndorf

Die normalspurige, nicht elektrifizierte Lokalbahn zweigt in Sigmundsherberg von der Franz-Josefs-Bahn ab und mündet in Zellerndorf in die Nordwestbahn. Der Personenverkehr wurde 1988 eingestellt, 1990 folgte der Güterverkehr.³¹ Bis zur Übernahme durch das Land Niederösterreich wurde die Strecke als Ausweichroute und Abstellplatz für nicht mehr benötigte Schienenfahrzeuge genutzt.³²

3.4.2 Lokalbahn Zellerndorf – Laa an der Thaya

Die normalspurige, nicht elektrifizierte Lokalbahn zweigt in Zellerndorf von der Nordwestbahn ab und führt nach Laa an der Thaya. Dort ist sie über einen

³¹ vgl. (Goll, ÖBB verkauften 20 km Nebenbahn, 2014)

³² vgl. (Pschill, 2006)

Verbindungsbogen mit der Laaer Ostbahn verbunden. Der Personenverkehr wurde 1988 eingestellt, seither dient sie als Ausweichstrecke. Bis Pernhofen-Wulzeshofen findet allerdings noch regelmäßiger Güterverkehr statt.³³

3.4.3 Lokalbahn Retz – Drosendorf

Die normalspurige, nicht elektrifizierte Lokalbahn zweigt in Retz von der Nordwestbahn ab und führt nach Drosendorf im Waldviertel. 2001 wurden der Personenverkehr auf der Gesamtstrecke und der Güterverkehr zwischen Weitersfeld und Drosendorf eingestellt. 2002 kam es zur Einführung eines Saisonalen Tourismusverkehrs in den Sommermonaten. Mit der Übernahme der Strecke durch das Land Niederösterreich blieb der Tourismusverkehr zwar erhalten, aber der restliche Güterverkehr (Retz – Weitersfeld) wurde eingestellt und wanderte auf die Straße ab.³⁴

3.4.4 Lokalbahn Enzersdorf – Dobermannsdorf

Die normalspurige, nicht elektrifizierte Lokalbahn zweigt in Enzersdorf von der Laaer Ostbahn ab und mündet in Dobermannsdorf in die Strecke Korneuburg - Hohenau. Der Gesamtverkehr zwischen Enzersdorf und Poysdorf wurde bereits 1977 aufgrund eines Gleisschadens eingestellt.³⁵ Der restliche Personenverkehr endete 1988. Die Einstellung des Güterverkehrs zwischen Poysdorf und Dobermannsdorf erfolgte im Jahre 2000. Nach Übernahme der Strecke durch das Land Niederösterreich wurde die Strecke im Jahre 2012 abgetragen.³⁶

3.4.5 Lokalbahn Korneuburg – Mistelbach – Hohenau

Die normalspurige, nicht elektrifizierte Lokalbahn zweigt in Korneuburg von der Nordwestbahn ab und führt über Mistelbach nach Hohenau an der Nordbahn. Bereits

³³ vgl. (Göll, Hat Pulkautalbahn eine Zukunft?, 2014)

³⁴ vgl. (Oesi, 2015)

³⁵ vgl. (Austria-Forum, Lokalbahn Enzersdorf bei Staatz–Poysdorf, kein Datum)

³⁶ vgl. (Austria-Forum, Bahnstrecke Dobermannsdorf–Poysdorf, kein Datum)

1988 wurde der Personenverkehr auf der Gesamtstrecke eingestellt. Im Jahre 2000 kam es zur Sperrung des Abschnitts Ernstbrunn – Mistelbach (Lokalbahnhof) aufgrund des schlechten Gleiszustandes. Der Abschnitt Korneuburg – Ernstbrunn wird bis heute für Güter- und Nostalgieverkehr genutzt. Zwischen Mistelbach und Hohenau verkehrten bis 2015 fallweise Güterzüge, seither dient sie nur noch als Ausweichstrecke. 2007 wurde zwischen Ernstbrunn und Asparn ein Raddraisinenverkehr und zwischen Asparn und Mistelbach (Lokalbahn) 2012 ein sogenanntes Schientaxi (motorisierte Draisine für den Personentransport) eingeführt, um den Abbau dieses Abschnittes zu verhindern. Der Abschnitt der Raddraisine und des Schientaxis befinden sich seit 2010 im Eigentum des Landes Niederösterreich.³⁷

3.4.6 Lokalbahn Bad Pirawarth – Mistelbach

Die normalspurige, nicht elektrifizierte Lokalbahn zweigt in Bad Pirawarth von der Weinviertler Landesbahn ab und mündet in Mistelbach in die Laaer Ostbahn. 1988 wurde der Gesamtverkehr zwischen Mistelbach und Gaweinstal eingestellt, 2004 folgte der Rest. Nach der Übernahme durch das Land Niederösterreich wurde die Strecke abgetragen.³⁸

3.4.7 Lokalbahn Bad Pirawarth – Dobermannsdorf

Die normalspurige, nicht elektrifizierte Lokalbahn zweigt in Bad Pirawarth von der Weinviertler Landesbahn ab und führt über Zistersdorf nach Dobermannsdorf an der Strecke Korneuburg - Hohenau. 1988 erfolgte die Einstellung des Personenverkehrs zwischen Hohenruppersdorf und Dobermannsdorf. 2004 wurde der Personenverkehr zwischen Hohenruppersdorf und Sulz-Nexing wieder aufgenommen. 2010 erfolgte schlussendlich die Einstellung des Gesamtverkehrs zwischen Bad Pirawarth und Dobermannsdorf, wobei der Bahnhof Zisterdorf von dieser Maßnahme nicht betroffen war, weil die Bedienung mit Gütern über die Zweigstrecke Drösing – Zistersdorf nach

³⁷ vgl. (Austria-Forum, Lokalbahn Korneuburg–Hohenau, kein Datum)

³⁸ vgl. (Railaustria, Lokalbahn Gänserndorf–Mistelbach, kein Datum)

wie vor erfolgt. Mit der Übernahme der Streckenabschnitte Sulz-Nexing – Zistersdorf und Zistersdorf – Dobermannsdorf durch das Land Niederösterreich, wurden diese abgetragen.³⁹

3.4.8 Lokalbahn Drösing – Zistersdorf

Die normalspurige, nicht elektrifizierte Lokalbahn zweigt in Drösing von der Nordbahn ab und mündet in Zistersdorf in die Lokalbahn Bad Pirawarth – Dobermannsdorf. Der Personenverkehr endete 2001, allerdings verkehren noch Güterzüge zur Müllverbrennungsanlage in Zistersdorf.⁴⁰

3.4.9 Lokalbahn Siebenbrunn – Engelhartstetten

Die normalspurige, nicht elektrifizierte Lokalbahn zweigt in Siebenbrunn von der Marchegger Ostbahn ab und führt nach Engelhartstetten. In Breitstetten zweigt eine 5km Lange Stichbahn nach Orth ab. Auf dieser wird seit 1998 kein Verkehr mehr abgewickelt. Auf der Hauptstrecke endete der Personenverkehr 2002, der Güterverkehr folgte Ende 2003. Mit der Übernahme der Strecke durch das Land Niederösterreich wurde der Gleiskörper abgetragen.⁴¹

4 Folgen für die betroffenen Regionen

Dieses Kapitel behandelt die negativen Auswirkungen der Niederösterreichischen Verkehrspolitik auf die einzelnen Regionen. Da die Belastung sowohl mit dem Rückgang des Schienenverkehrs, als auch mit der Zunahme des Straßenverkehrs zusammenhängt, erfolgt die Gliederung der Kapitel nach den Schienenwegen und der dazu parallel verlaufenden Straße beziehungsweise Straßen.

³⁹ vgl. (Railaustria, Stammersdorfer Lokalbahn, kein Datum)

⁴⁰ vgl. (Austria-Forum, Lokalbahn Drösing–Zistersdorf, kein Datum)

⁴¹ vgl. (Austria-Forum, Lokalbahn Siebenbrunn–Engelhartstetten, kein Datum)

4.1 Generelle Belastung in Niederösterreich

Dieses Unterkapitel beschäftigt sich mit den Belastungen die aufgrund der Verkehrspolitik in ganz Niederösterreich vorherrschen. Eine auf Fakten basierte Darstellung dieser Problematik ist allerdings nur durch den Vergleich mit den anderen österreichischen Bundesländern möglich. Um eine übersichtlichere Schilderung der Problematik zu gewährleisten, erfolgt die Nennung und Behandlung der genauen Daten und Fakten zu den Ländervergleichen in Kapitel 5.

Das Niederösterreichische Schienennetz weist seit den Streckeneinstellungen zwischen 2007 und 2013 große Lücken auf. Dadurch wird das Angebot an flächendeckenden Schienenverkehrsleistungen stark eingeschränkt. Dies führt wiederum dazu, dass die Abwicklung der Fracht- und Personenströme über die Straße erfolgen muss, damit es nicht zum kompletten Ausfall jener kommt.

4.1.1 Verlagerung der Frachtströme

Im Falle der Frachtströme bewirkt die Ausdünnung des Schienennetzes häufig eine Verlagerung des gesamten Transportweges auf die Straße. Zur Veranschaulichung ein Beispiel: In einem Gebiet mit dichter Eisenbahninfrastruktur können Landwirte ihre Zuckerrüben direkt mit dem Traktor zu einem Bahnhof mit Verladeplatz bringen. Diese werden dann per Schiene zur Zuckerfabrik gebracht. Kommt es jedoch zur Reduzierung von Eisenbahnstrecken und somit zur Einstellung des Betriebs auf der Strecke, wo der Landwirt seine Rüben direkt hin lieferte, muss der Landwirt einen LKW bestellen. Dieser muss die Rüben vom Hof des Landwirtes abholen und zum nächstgelegenen Bahnhof transportieren. Dies geschieht in den meisten Fällen allerdings nicht, da aufgrund der Tatsache, dass der LKW so oder so, wegen des fehlenden Verladebahnhofs in der Nähe, bestellt werden muss, der direkte Transport bis zur Zuckerfabrik mit jenem LKW billiger ist. Dies resultiert aus den Fixkosten für den LKW und dem Wegfall des Verladens im entfernteren Bahnhof. Zusammengefasst bedeutet dies: Die Reduktion von Nebenbahnen, die für die Bedienung der Fläche zuständig sind, bringt auch eine Reduktion der Transportleistungen auf Hauptstrecken. Der Vergleich mit einem Fluss kann diese Problematik weiter veranschaulichen: Werden

die Seitenäste des Flusses trockengelegt, trocknet der Fluss ebenfalls fast aus. Das einzige, was ihn dann noch speist, sind die lokalen Quellen, die sich direkt am Ufer befinden.

4.1.2 Verlagerung des Personenverkehrs

Die Situation im Personenverkehr ist ziemlich ähnlich zu der im Güterverkehr, mit dem Unterschied, dass das alternative Transportmittel zur Bahn, meist in Form eines PKW dem Transportleistungsnutzer gehört. Aufgrund des fehlenden Angebots im öffentlichen Verkehr, kaufen betroffene Menschen einen PKW. Dies führt zu einer hohen PKW-Dichte, welche in Niederösterreich vergleichsweise hoch ist. Diese hohe PKW-Dichte führt wiederum zu mehr Bodenversiegelung, da die PKWs einen Abstellplatz benötigen. Jene Bodenversiegelung führt schließlich weiter zu Effekten wie eine höhere Neigung zu Überschwemmungen, wegen fehlender Wasseraufnahmemöglichkeiten.

4.1.3 Forcierte Verkehrspolitik

Der Grund weshalb diese oben genannten Effekte überhaupt erst ermöglicht werden, ist eine, aus der Sicht des Umweltschutzes und der Wirtschaftlichkeit, verkehrt gestaltete Verkehrspolitik.

4.1.4 Konsequenzen dieser Verkehrspolitik

Aus dieser verkehrt gestalteten Verkehrspolitik folgen schließlich mehrere Konsequenzen.

4.1.4.1 Standortqualität

Eine von ihnen ist der Verlust an Standortqualität für Unternehmen mit hohem Frachtaufkommen, zum Beispiel Logistikunternehmen. Vor allem bei großen Warenmengen bietet der Schienenweg einen wirtschaftlichen Vorteil. Darüber hinaus achten solche Unternehmen heutzutage vermehrt auf Möglichkeiten zum umweltfreundlichen Transport ihrer Ware, meist aus eigener Überzeugung aber auch

aus Imagegründen, denn verantwortungsvolles Handeln ist zu einem Trend geworden. Daher wird der Standort Niederösterreich für solche Unternehmen unattraktiver.

4.1.4.2 Bevölkerungsabnahme

Eine weitere Konsequenz ist die Verstärkung der Bevölkerungsabnahme. Für jene gibt es mehrere Ursachen. Eine von ihnen ist die schlechtere Erreichbarkeit von Ortschaften mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Da dies vor allem die nicht erwachsene Bevölkerung trifft, fühlen sich neu gegründete Familien, die die Region verlassen, in ihrer Entscheidung dadurch verstärkt. Die Idee dahinter ist, der zukünftigen Generation eine öffentliche Mobilität anbieten zu können. Eine andere Art der Abwanderung ist, dass die Jugendlichen nach der Verselbstständigung unter anderem aufgrund des schlechten öffentlichen Verkehrs das Gebiet verlassen. Hinzu kommt, dass aufgrund des sich verbreitenden negativen Bildes der betroffenen Region in diesem Thema, der Zuzug, vor allem durch Pendler, gedämpft wird. Dies lässt den ohnehin vorhandenen Abwanderungsprozess stärker zur Geltung kommen. Der bereits angesprochene, zunehmende Straßenverkehr kann auch die Entscheidung der Abwanderung begünstigen.

4.1.4.3 Luftverschmutzung

Die erhöhte Luftverschmutzung aufgrund des höheren Verkehrsaufkommens ist abseits der Ballungszentren nicht stark messbar aufgrund der generell guten Luftsituation in ländlichen Gebieten. In der Nähe der Straße, von der die zusätzliche Schadstoffbelastung ausgeht, ist die erhöhte Schadstoffkonzentration jedoch durchaus messbar. Aber nicht nur die Luftschadstoffe sind ein Problem, der Transport von Gefahrgütern auf der Straße kann ebenfalls negative Effekte auf die Ökosysteme haben. Denn der Transport auf der Straße ist unfallträchtiger als der auf der Schiene.⁴² Durch den Straßentransport wird das Risiko einer lokalen Umweltkatastrophe durch das Austreten von Gefahrgut bei Verkehrsunfällen gesteigert.

⁴² vgl. (WKO, kein Datum)

4.2 Ortschaften entlang der Lokalbahn Martinsberg – Schwarzenau – Waldkirchen a. d. Thaya bzw. B36

Die zum Großteil zur Lokalbahn parallel liegende B36 verläuft von Persenbeug an der Donau über Zwettl und Waidhofen an der Thaya nach Dobersberg, in der Nähe der Grenze zu Tschechien. Seit dem Rückgang des Schienengüterverkehrs ist der LKW Verkehr stark angestiegen. Der Holzverkehr, welcher durch den Import von Rundholz aus Tschechien durch die in Österreich ansässigen Holzverarbeitungsunternehmen entsteht, bildet den Großteil des Straßengüterverkehrs. Aber auch der Transport von inländischem Holz und sogenannte Mautflüchtlinge tragen zur starken Beanspruchung der Straße bei. Dies führt dazu, dass die Straße vor allem in den Ortszentren überlastet ist, da in vielen Fällen eine Verbreiterung nicht möglich ist.



Abbildung 6: Straßenengpass im Ortszentrum (Verkehrsforum-Waldviertel, 2014)

Daher müssen teure Umfahrungen errichtet werden. Die Umfahrung von Großhaslau kostete zum Beispiel 20 Millionen €. Um denselben Betrag hätte man die Hochwasserschäden auf der Thayatabahn im Abschnitt Waidhofen – Waldkirchen beseitigen und den Lückenschluss zum tschechischen Schienennetz realisieren können. Dieses Beispiel zeigt deutlich, dass trotz höherer Investitionskosten in den Straßenbau investiert wird. Denn neben der Umfahrung von Großhaslau müssen noch 3 weitere gebaut werden, um Fahrbahnengpässe endgültig zu beseitigen.

Darüber hinaus stellt das erhöhte LKW-Aufkommen ein großes Unfallrisiko dar. Denn auf der B36 sind aufgrund der geographischen Lage relativ viele Landmaschinen mit meist niedriger Geschwindigkeit unterwegs. Die teilweise mit Anhänger verkehrenden LKW überholen deswegen die Landmaschinen. Da solch ein Überholmanöver etwas länger dauert, kommt es vermehrt zu Unfällen, da die Straße stark befahren ist. Um dieses Unfallrisiko zu senken müssen weitere Fahrspuren für Landmaschinen errichtet werden, was die Kosten weiter in die Höhe treibt. Hinzu kommt noch, dass aufgrund noch höherer Geschwindigkeiten, PKWs die LKWs überholen, was die Situation noch verschärft.⁴³



Abbildung 7: Überholmanöver der Holz-LKWs (Verkehrsforum-Waldviertel, 2014)

4.3 Ortschaften entlang der Donauuferbahn bzw. B3

Die B3 verläuft von Krems nach Linz über das nördliche Donauufer, parallel zur Donauuferbahn. Das Frachtaufkommen nach der Einstellung der Donauuferbahn stieg aufgrund mehrerer Faktoren jedoch nur auf Teilabschnitten. Einer von diesen Faktoren ist das Fahrverbot für Kraftfahrzeuge über 3,5 Tonnen. Dies gilt zwischen Krems und Emmersdorf beziehungsweise Weitenegg und Persenbeug.⁴⁴ Der Abschnitt zwischen Emmersdorf und Weitenegg weist eine hohe Frequenz an LKWs auf, die allerdings

⁴³ vgl. (Verkehrsforum-Waldviertel, 2014)

⁴⁴ vgl. (Land-Niederösterreich, LKW Durchfahrtsverbote - Detailinformationen, kein Datum)

nicht auf die Einstellung der Donauuferbahn zurückzuführen ist, da es sich meist um Transitfahrten handelt, welche von der A1 kommend über die B3 und L216 zur B36 fahren. Der Abschnitt westlich von Persenbeug ist allerdings maßgeblich aufgrund der Bahneinstellung betroffen. Eine der Verkehrsbelastungen stellt der Transport von regionalem Holz dar, welches bis zur Bahneinstellung auf der Schiene abgewickelt wurde. Diese Problematik wurde 2013 mit der Wiedereröffnung der Holzverladestelle in Weins-Isperdorf leicht eingedämmt. Eine weitaus größere Belastung wird von den Schotter-LKWs verursacht, welche vom Steinbruch Loja in Persenbeug dessen Erzeugnisse, hauptsächlich Eisenbahnschotter, zu einer Verladestelle an der Westbahn in Ybbs transportieren. Bei diesem Beispiel wird die klare Bevorzugung der Straße wieder deutlich. Denn der Steinbruch Loja muss trotz Vorhandenseins eines Gleisanschlusses an die Donauuferbahn den Gleisschotter auf LKWs verladen und diese müssen dann einen anderen Bahnhof, in dem Fall Ybbs, aufsuchen, um den Eisenbahnschotter in Güterwagen zu verladen, da er von dort direkt auf die Gleisbaustellen gestreut wird. Die weitaus sinnvollere Methode, die Güterwagen direkt im Werk zu beladen, wird hier völlig außer Acht gelassen.

Noch dazu kommt, dass der Individualverkehr nach der Einstellung des Personenverkehrs zugenommen hat. Dadurch wird die Errichtung von neuen Parkplätzen, welche wieder für mehr Bodenversiegelung sorgen, unumgänglich. Noch dazu zeigt die Einstellung des Personenverkehrs Auswirkungen auf den Tourismus. Das Vorhandensein eines öffentlichen Verkehrsmittels wird immer mehr zu einem entscheidenden Kriterium bei der Auswahl eines Reiseziels für Erholungszwecke. Noch dazu kommt, dass die Bahn selbst eine Touristenattraktion ist beziehungsweise war, da die Trassierung einzigartig ist. Von der Bahn aus hat man aufgrund der höheren Trassierung einen umfassenden Ausblick auf das gesamte Donautal.

Das Absurde an der ganzen Geschichte ist, dass die Donauuferbahn durchaus auch in Niederösterreich touristisch genutzt wird, jedoch nur Abschnittsweise. Bei genauer Betrachtung der unterschiedlichen Nutzungen fällt auf, dass nur 19km von 177km nicht genutzt werden und abgetragen werden sollen, was zusätzlich andere Folgen hat. Einerseits ist aufgrund der Unterbrechung eine durchgängige Erreichbarkeit der

Ballungsräume Krems und Linz von allen Orten entlang der Bahn nicht mehr gewährleistet und jene wird auch in Zukunft nicht mehr möglich sein, falls es zur Abtragung und Auflassung des 19km langen Abschnittes kommt.⁴⁵ Noch dazu macht die Unterbrechung der Strecke sie als Ausweichroute im Falle einer Störung auf der Westbahn unbrauchbar. Zwar ist die Wahrscheinlichkeit für einen Komplettausfall auf der viergleisigen Westbahn sehr gering, bei der Rheintalbahn in Deutschland hätte allerdings auch niemand damit gerechnet, dass diese bei Rastatt plötzlich einsinkt und unbefahrbar wird. Aufgrund des Nichtvorhandenseins von adäquaten Ausweichrouten und der 2 Monate langen Sperre auf der wichtigen Nord-Süd-Verbindung kam es zu einer massiven Verlagerung des Verkehrs auf die Straße.⁴⁶ Deswegen wäre es im Falle der Donauuferbahn ziemlich sinnlos, diesen Mehrwert nur wegen 16,2% der Strecke aufzugeben.

4.4 Ybbs- und Erlaufthal (Erlaufthalbahn/Ybbstalbahn bzw. B25/B31)

Der relevante Straßenbereich zwischen Purgstall im Erlaufthal und Waidhofen im Ybbstal wird im Bereich Purgstall – Göstling als B25 bezeichnet und zwischen Göstling und Waidhofen B31. Mit der Rücknahme aller Schienenverkehrsleistungen zwischen Scheibbs und Kienberg ist die Straßeninanspruchnahme stark angestiegen. Die größte Belastung stellt der Holztransport dar, welcher bis Ende 2010 ab Kienberg auf der Bahn erfolgte. Seit 2011 erfolgen die Holztransportleistungen auf der Schiene nur mehr ab dem Bahnhof Purgstall, welcher sich 17km nördlich von Scheibbs befindet. Dies bedeutet, dass die Holz-LKWs ihre Fracht nicht mehr in Kienberg, einem Bahnhof außerhalb des Ortes, abgeben können, sondern in Purgstall, einem Bahnhof im Ortszentrum. Dadurch ergeben sich längere Straßentransportwege und eine massive Belastung des Purgstaller Ortskerns. Dazu kommt allerdings noch, dass die Verladestelle in Purgstall, aufgrund der mangelnden Platzverhältnisse, nicht die

⁴⁵ vgl. (Schreilechner, 2016)

⁴⁶ vgl. (Schienenweg, [DE] Rheintalstrecke in Rastatt nach Gleissenkung für längere Zeit unterbrochen, kein Datum)

Verladekapazität von Kienberg aufweist. Dadurch kommt es auch zu einer erhöhten Verkehrsbelastung nördlich von Purgstall, da einfach keine Alternative zum Straßenverkehr zu Verfügung steht.

Zwischen Großhollenstein und Waidhofen im Ybbstal ist eine ähnliche Problematik vorhanden. Seit der Einstellung des Gesamtverkehrs auf der Ybbstalbahn ruhen auch die Holztransporte, was wiederum dazu führt, dass der Straßengüterverkehr auch hier angestiegen ist. Absurder ist die Situation auf der Flügelstrecke der Ybbstalbahn nach Ybbsitz. 2007 war noch von einer Umspurung auf Normalspur zwischen Waidhofen und Ybbsitz die Rede, um den stetig steigenden Transportmengen Herr zu werden und das Industriegebiet attraktiver für weitere Unternehmen zu gestalten.⁴⁷ Heute werden die Transporte aufgrund der nicht mehr vorhandenen Ybbstalbahn zur Gänze auf der Straße abgewickelt.

Die Situation, aufgrund der Einstellung des Personenverkehrs, ist im Erlauf- und Ybbstal ähnlich. Das Fehlen von Verkehrsleistungen macht die Region unattraktiv für Zuwanderer. Die Abhängigkeit vom PKW führen zu einer zwanghaften Verlagerung des Verkehrs auf die Straße. Dies ist im Ybbstal deutlich zu spüren, da im letzten Betriebsjahr 475.000 Fahrgäste die Ybbstalbahn benutzten⁴⁸.

Für den Tourismus war die Einstellung der Ybbstalbahn ein schwerer Verlust. Die weit über die österreichischen Landesgrenzen bekannte Bahn war ein Tourismusmagnet für Eisenbahnenthusiasten auf der ganzen Welt, welche durch zum Beispiel Nächtigungen die regionale Wirtschaft ankurbelten. Dass die Weiterführung der gesamten Ybbstalbahn sicherlich ein Erfolg gewesen wäre, zeigt der für den Museumsbetrieb erhaltene Abschnitt Kienberg – Göstling, der im Jahr 2012 9000 Fahrgäste auf dem Abschnitt Kienberg – Lunz beförderte.⁴⁹

⁴⁷ vgl. (Gemeinde-Ybbsitz, 2007)

⁴⁸ vgl. (ORF-Konkret, 2009)

⁴⁹ vgl. (Thier, 2017)

4.5 Ortschaften entlang der B7

Die B7 verläuft von Floridsdorf über Poysdorf zur tschechischen Grenze. Da zurzeit die Nordautobahn A5 Richtung Norden ausgebaut wird, hängt die Verkehrsbelastung mit dem Ausbaufortschritt der A5 zusammen. Desto weiter die Verkehrsfreigabe voranschreitet, desto mehr Orte werden umfahren und die durch jene laufende B7 wird entlastet. Zurzeit endet die B7 bei Schrick, einige Kilometer südlich von Poysdorf. Dies bedeutet, dass alle Kraftfahrzeuge die Autobahn auf jener Abfahrt verlassen und über eine einspurige Bundesstraße ihren Weg fortsetzen. Die LKW-Schlangen, welche sich dadurch im Ortszentrum von Poysdorf ergeben, sind von so großem Ausmaß, dass sie sogar deutlich von Google Maps aus zu sehen sind.⁵⁰



Abbildung 8: LKW-Schlange in Poysdorf (Google, 2018)

⁵⁰ vgl. (Google, 2018)

In diesem Fall wird ein weiteres, schwerwiegendes Problem in der Niederösterreichischen Verkehrspolitik sichtbar; nämlich, dass die Verlagerung des Verkehrs auf die Straße zwangsläufig mehr Straßen benötigt. Daher ist der einzige Ausweg, aufgrund eines stark reduzierten Eisenbahnnetzes im Weinviertel, eine höherrangige Straße zu errichten. In dem Fall ist es die A5, welche dringend benötigt wird um die Ortszentren, wie zum Beispiel das von Poysdorf, zu entlasten. Diese neue Straße beseitigt scheinbar, aufgrund der erhöhten Kapazität, die offensichtliche Notwendigkeit eines Schienenweges. Allerdings machen die höheren Kapazitäten die Straße auch attraktiver für neuen Verkehr, wodurch die Auslastung wiederum steigt und ein weiterer Ausbau irgendwann wieder unumgänglich wird. Dieser stetige Ausbau führt dann wiederum zu mehr Bodenversiegelung, welche die pflanzliche Kapazität einschränkt und die Wasserabsorptionsfläche reduziert, welches wiederum das Hochwasserrisiko steigen lässt.

Am 8. Dezember 2017 erfolgte die Verkehrsfreigabe des A5 Abschnitts Schrick – Poysbrunn wodurch das Verkehrsproblem zumindest in Poysdorf für die nächste Zeit gelöst ist.⁵¹

5 Vergleich der Bahn- und Verkehrssituation zu anderen Bundesländern

Niederösterreich weist im Vergleich zu den anderen österreichischen Bundesländern eine starke Ausprägung des Straßenverkehrs auf. Inwiefern sich jener zeigt, wird in diesem Kapitel erläutert.

5.1 Abnahme von Schienenwegen

Im Zeitraum von 2007 bis 2013 wurde ermittelt, wie viele Eisenbahnstrecken, nach Bundesländern aufgeschlüsselt, gemäß §28 des Eisenbahngesetzes eingestellt wurden.

⁵¹ vgl. (ORF-Niederösterreich, Nächster Abschnitt der A5 vor Verkehrsfreigabe, 2017)

In Wien, Burgenland, Salzburg, Tirol und Vorarlberg wurden keine Strecken eingestellt. Oberösterreich und Kärnten wiesen 2 Streckeneinstellungen auf und die Steiermark 3. In Niederösterreich wurden in diesem Zeitraum 25 Eisenbahnstrecken eingestellt. Dieser Vergleich zeigt deutlich, dass der Schienentrassenrückgang in Niederösterreich überdurchschnittlich hoch ist. Bei jenen 25 eingestellten Strecken handelt es sich fast ausschließlich um Nebenbahnen, welche zur lokalen Versorgung dienen und von rein regionaler Bedeutung sind.⁵²

5.2 Finanzierung der Infrastruktur

Der aktuelle niederösterreichische Budgetplan sieht vor, dass rund ein Drittel des Geldes, welches für die Infrastruktur zur Verfügung steht, dem öffentlichen Verkehr zu Gute kommt. Die restlichen zwei Drittel werden im Straßenbau Verwendung finden.⁵³ In anderen Bundesländern wird mittlerweile bereits mehr in den öffentlichen Verkehr investiert als in den Straßenbau, wie zum Beispiel in Oberösterreich.⁵⁴

5.3 PKW-Dichte

Mit 633 PKW pro 1000 Einwohnern weist Niederösterreich die zweithöchste PKW-Dichte in Österreich nach dem Burgenland mit 649 PKW/1000 Ew auf. Generell verzeichnen alle Bundesländer einen Zuwachs der PKW-Dichte während der letzten 11 Jahre. Die einzige Ausnahme ist Wien. Hier sind die Zahlen seit 2004 rückläufig.⁵⁵

6 Mögliche Verbesserungen des Schienenverkehrs

In diesem Kapitel werden die Maßnahmen zur Verbesserung des Schienenverkehrs behandelt, die auf noch vorhandener Schieneninfrastruktur getätigt werden können.

⁵² vgl. (Glaser, 2013)

⁵³ vgl. (Land-Niederösterreich, Niederösterreichisches Verkehrskonzept, 2017)

⁵⁴ vgl. (Haimbuchner, 2017)

⁵⁵ vgl. (Statistik-Austria, 2017)

6.1 Thayatalbahn

Wie in Kapitel 1 bereits erwähnt, ist die Schieneninfrastruktur zwischen Schwarzenau und Waidhofen a. d. Thaya noch vorhanden. Daher liegt es im Bereich des Möglichen den Güterverkehr in diesem Abschnitt, vor allem für den Holzverkehr, zu reaktivieren. Dies würde zu einer Entlastung der B36 führen, die aufgrund der vielen Holz-LKWs dringend notwendig wäre. Darüber hinaus wäre die Wiedereinführung des Personenverkehrs für Waidhofen a. d. Thaya von großer Bedeutung. Mithilfe einer durchgehenden Zuglinie von Waidhofen a. d. Thaya über Schwarzenau nach Zwettl könnte diese Region, die von der Abwanderung betroffen ist, attraktiver gestaltet werden und die Abwanderung würde zurückgehen.

6.2 Donauuferbahn

Da der Erhalt der durchgängigen Donauuferbahn in vielerlei Hinsichten von Bedeutung ist, ist dieser Punkt in mehrere Unterpunkte unterteilt.

6.2.1 Ausweichstrecke

Die Donauuferbahn stellt eine Ausweichroute für die Westbahn dar, falls es zu einer Sperrung dieser kommen sollte. Die Westbahn ist zwar mittlerweile im Abschnitt Wien-Linz viergleisig ausgebaut, aber es gibt Stellen, wo alle vier Gleise neben einander verlaufen. Wenn es zu einem unerwarteten Ereignis kommt, welches eine Streckensperre mit sich zieht, wie es zurzeit in Deutschland auf der Rheintalbahn der Fall ist, müssten die Züge großräumig über die Steiermark ausweichen. Außerdem hätte diese Strecke gar nicht die Kapazität um vor allem die vielen Güterzüge aufzunehmen. Daher wäre in solch einem Fall die Donauuferbahn eine Ausweichroute von großer Bedeutung, um zusätzliche Kapazitäten zu schaffen.

6.2.2 Güterverkehr

Eine Reaktivierung des Schienengüterverkehrs auf dem niederösterreichischen Abschnitt wäre dringend notwendig, da die LKW Belastung auf der parallel laufenden

B3 stark zugenommen hat. Einer der größten Verursacher dieser sind die Schotter LKWs die seit 2010 die Erzeugnisse des Hartsteinwerks Loja in Persenbeug zur Westbahn transportieren. Diese Belastung wäre leicht zu umgehen, da das Loja-Hartsteinwerk eine Verladeanlage an der Donauuferbahn besitzt, welche sich neben dem Werksgelände befindet. Darüber hinaus könnten die Ladegleise in den Bahnhöfen zur Holzverladung genutzt werden, dies würde den Holztransport auf der B3 stark reduzieren.

6.2.3 Personen- und Tourismusverkehr

Eine Ausweitung des touristischen Verkehrs auf die ganze Donauuferbahn würde den Tourismus in der Region Nibelungengau stärken. Durch eine öffentliche Erreichbarkeit der Region würden die Besucherzahlen ansteigen, vor allem in der Gastronomie.

6.3 Lokalbahn Retz – Drosendorf

Vor der Übernahme durch das Land Niederösterreich verkehrten neben dem Tourismusverkehr auch Güterzüge auf dieser Strecke. Diese transportierten hauptsächlich Agrarerzeugnisse zwischen Retz und Weitersfeld. Mit der Übernahme durch das Land Niederösterreich wurden die Gütertransporte zur Gänze eingestellt. Dies bedeutete eine komplette Verlagerung der Transporte auf die Straße, was eine höhere Umweltbelastung zu Folge hat. Diese Transporte könnten allerdings jederzeit wieder aufgenommen werden, da die dazu benötigte Infrastruktur noch vorhanden ist.⁵⁶ Darüber hinaus würde eine Wiedereinführung des Schienengüterverkehrs bis zum Endbahnhof Drosendorf die Transportwege auf der Straße weiter reduzieren, da Agrarerzeugnisse aus der Region um Drosendorf nicht bis Weitersfeld transportiert werden müssten.

⁵⁶ vgl. (Oesi, 2015)

6.4 Lokalbahn Korneuburg – Mistelbach – Hohenau

Die Erhaltung des Abschnittes Mistelbach – Hohenau ist für den Schienenanschluss im Weinviertel von hoher Bedeutung, da die Schieneninfrastruktur im Weinviertel sehr stark reduziert wurde. Der Abschnitt befindet sich derzeit nicht in Nutzung, allerdings könnte er sowohl für den Personenverkehr, als auch für den Güterverkehr genutzt werden. Um einen kundenfreundlichen Personenverkehr, vor allem für Pendler nach Wien, anbieten zu können, bräuchte es eine durchgängig befahrbare Strecke von Korneuburg nach Hohenau. Der dazu zu sanierende Abschnitt Ernstbrunn – Mistelbach ist aufgrund des Draisinenverkehrs noch vorhanden. Durch eine Instandsetzung dieses Abschnittes wäre ein durchgängiger Personenverkehr Wien – Korneuburg – Mistelbach – Hohenau möglich, welcher die Region, aufgrund der dann besseren Erreichbarkeit, aufwerten würde. Noch dazu würde die PKW Belastung in Wien, die aufgrund der Pendler auftritt, reduziert werden, wegen der Erschließung des Gebiets durch den öffentlichen Personennahverkehr. Beim Güterverkehr könnte die Strecke vor allem für Rübentransporte genutzt werden, die zurzeit über die Straße nach Paasdorf zur Bahn gebracht werden müssen, wegen Mangel an weiteren Verladestationen. Durch den Betrieb mehrerer kleiner Verladeplätze entlang dieser Strecke könnte der Transport per LKW sogar vermieden werden, da die Rüben direkt mit dem Traktor angeliefert werden könnten. Dies würde die Inanspruchnahme der Straße reduzieren, was wiederum eine weitere Aufwertung der Region bedeuten würde.

7 Fazit

Niederösterreich liegt, was den Schienenverkehr angeht, innerhalb Österreichs an letzter Stelle, während die PKW-Dichte am höchsten ist. Hauptgründe dafür sind die starke Reduzierung der Regionalbahnen und die klare Bevorzugung des Straßenverkehrs.

Rechtliche Konsequenzen aufgrund dieser Verkehrspolitik sind in nächster Zeit nicht zu erwarten, da Österreich, trotz des verhältnismäßig niedrigen Schienengüterverkehrs in Niederösterreich, die von der EU verlangte Schienentransportquote erreichen wird.

Die Umwidmung und Umgestaltung von Schienenwegen hinterlässt einen Schaden, welcher in Zukunft nur mithilfe hoher Finanzmitteln rückgängig gemacht werden könnte. Dieser Schaden äußert sich in hoher Verkehrsbelastung, schlechter öffentlicher Erreichbarkeit von peripheren Regionen und Einbußen im Tourismus.

Daher wäre es längst an der Zeit, diese Verkehrspolitik zu ändern solange es noch möglich ist. Denn sobald auf aufgelassenen Schienenwegen Bauwerke errichtet werden, wird die Möglichkeit einer Reaktivierung fast vollständig genommen.

Eines steht jedenfalls fest. Falls es je zu einer Ölkrise in Österreich kommen sollte, wird es die niederösterreichische Peripherie am härtesten treffen.

Literaturverzeichnis

Austria-Forum. (kein Datum). *Bahnstrecke Dobermannsdorf–Poysdorf*. Abgerufen am 28. Jänner 2018 von Austria-Forum: https://austria-forum.org/af/AustriaWiki/Bahnstrecke_Dobermannsdorf%E2%80%93Poysdorf

Austria-Forum. (kein Datum). *Lokalbahn Drösing–Zistersdorf*. Abgerufen am 28. Jänner 2018 von Austria-Forum: https://austria-forum.org/af/AustriaWiki/Lokalbahn_Dr%C3%B6sing%E2%80%93Zistersdorf

Austria-Forum. (kein Datum). *Lokalbahn Enzersdorf bei Staatz–Poysdorf*. Abgerufen am 28. Jänner 2018 von Austria-Forum: https://austria-forum.org/af/AustriaWiki/Lokalbahn_Enzersdorf_bei_Staatz%E2%80%93Poysdorf

Austria-Forum. (kein Datum). *Lokalbahn Korneuburg–Hohenau*. Abgerufen am 28. Jänner 2018 von Austria-Forum: https://austria-forum.org/af/AustriaWiki/Lokalbahn_Korneuburg%E2%80%93Hohenau

Austria-Forum. (kein Datum). *Lokalbahn Siebenbrunn–Engelhartstetten*. Von Austria-Forum: https://austria-forum.org/af/AustriaWiki/Lokalbahn_Siebenbrunn%E2%80%93Engelhartstetten abgerufen

Bahnwalter. (1. Jänner 2017). *Aktueller Bahnnetzplan*. Abgerufen am 29. Jänner 2018 von Bahnnetz Österreich: <https://bahnnetz-at.jimdo.com/aktueller-bahnnetzplan-2018/>

Bezirksblätter. (25. Jänner 2016). *Die Triestingtalbahn*. Abgerufen am 27. Jänner 2018 von Bezirksblätter: <https://www.meinbezirk.at/triestingtal/lokales/die-triestingtalbahn-endstation-weissenbach-neuhaus-d1614923.html>

Deacademic. (kein Datum). *Lokalbahn Göpfritz-Raabs*. Abgerufen am 27. Jänner 2018 von Deacademic: <http://deacademic.com/dic.nsf/dewiki/875331>

Gemeinde-Ybbsitz. (2007). *Amtsblatt*. Ybbsitz: Gemeinde Ybbsitz.

- Glaser. (2013). *Anfragebeantwortung BMVIT*. Wien: Nationalrat.
- Goll, A. (13. Juni 2014). *Hat Pulkautalbahn eine Zukunft?* Abgerufen am 28. Dezember 2018 von Bezirksblätter: <https://www.meinbezirk.at/hollabrunn/lokales/hat-pulkautalbahn-eine-zukunft-d979678.html>
- Goll, A. (17. Juni 2014). *ÖBB verkauften 20 km Nebenbahn*. Abgerufen am 28. Jänner 2018 von Bezirksblätter: <https://www.meinbezirk.at/hollabrunn/lokales/oebb-verkauften-20-km-nebenbahn-d987351.html>
- Google. (14. Februar 2018). *Google Maps*. Von Google:
<https://www.google.at/maps/@48.6664421,16.6243217,15.71z?hl=de>
abgerufen
- Hackl, S. (Woche 13 2012). 40 Prozent der Ybbstalbahn. *NÖN*, S. 42.
- Haimbuchner, M. (5. Dezember 2017). *Manfred Haimbuchner*. Abgerufen am 31. Jänner 2018 von YouTube: <https://www.youtube.com/watch?v=Pa8oPMQleQg>
- Kurier. (18. Juli 2013). *Helle Aufregung um Bahn: Schienen abgetragen*. Abgerufen am 27. Jänner 2018 von Kurier:
<https://kurier.at/chronik/niederoesterreich/ybbstalbahn-helle-aufregung-um-bahn-schienen-abgetragen/19.643.388>
- Land-Niederösterreich. (2017). *Niederösterreichisches Verkehrskonzept*. St. Pölten: Land Niederösterreich.
- Land-Niederösterreich. (kein Datum). *LKW Durchfahrtsverbote - Detailinformationen*. Abgerufen am 01. Februar 2018 von Land Niederösterreich:
http://www.noegv.at/noe/LKW-Verkehr/Durchfahrtsverbote_Detailinformationen.html
- Matzka, K. (Herbst 2010). *Martinsberger Lokalbahn*. Abgerufen am 27. Jänner 2018 von Rettet die Lobau: http://www.lobau.org/pdf/Martinsberger_Lokalbahn.pdf
- NÖVOG. (kein Datum). *NÖVOG Startseite*. Abgerufen am 26. Jänner 2018 von NÖVOG:
<https://www.noevog.at/>

- ÖBB. (kein Datum). *Direktvergabe*. Abgerufen am 01. Februar 2018 von ÖBB:
<https://konzern.oebb.at/de/ueber-den-konzern/fakten/direktvergabe>
- Oesi, I. (31. März 2015). *Reblaus Express*. Abgerufen am 28. Jänner 2018 von YouTube:
https://www.youtube.com/watch?v=S5lrOye_stw
- ORF-Konkret. (27. April 2009). *Regionale Schienen*. Abgerufen am 01. Februar 2018 von YouTube: <https://www.youtube.com/watch?v=UvcUwe1ojFI>
- ORF-Niederösterreich. (11. Dezember 2010). *Regionale Schienen*. Abgerufen am 26. Jänner 2018 von YouTube: <https://www.youtube.com/watch?v=cc6WgSSDyDc>
- ORF-Niederösterreich. (15. November 2017). *Nächster Abschnitt der A5 vor Verkehrsfreigabe*. Abgerufen am 26. Jänner 2018 von ORF:
<http://noe.orf.at/news/stories/2878363/>
- ORF-Niederösterreich. (18. Juni 2017). *Ybbstal: Neuer Radweg auf alter Bahntrasse*. Abgerufen am 27. Jänner 2018 von ORF:
<http://noe.orf.at/news/stories/2849606/>
- ORF-Report. (01. März 2011). *Regionale Schienen*. Abgerufen am 26. Jänner 2018 von Youtube: <https://www.youtube.com/watch?v=uod5QEXbcZ4>
- Populorum, D. M. (13. August 2014). *Leobersdorfer Bahn*. Abgerufen am 27. Jänner 2018 von DEEF: http://www.dokumentationszentrum-eisenbahnforschung.org/leobersdorferbahn_freiland_tuernitz.htm
- Pschill, H. (22. April 2006). *4010er Schrott in Pulkau*. Abgerufen am 28. Jänner 2018 von Bahnbilder Warumdenn: <http://bahnbilder.warumdenn.net/2155.htm>
- Railaustria. (kein Datum). *Lokalbahn Gänserndorf–Mistelbach*. Abgerufen am 28. Jänner 2018 von Railaustria: <https://www.railaustria.at/strecken/lokalbahng%C3%A4nserndorf-mistelbach/>
- Railaustria. (kein Datum). *Ostbahn*. Abgerufen am 27. Jänner 2018 von Railaustria: <https://www.railaustria.at/strecken/ostbahn/>

- Railaustria. (kein Datum). *Stammersdorfer Lokalbahn*. Abgerufen am 28. Jänner 2018 von Railaustria: <https://www.railaustria.at/strecken/stammersdorfer-lokalbahn/>
- Schiendl, W. (2017). Die Schaffung unserer zweiten Historischen Bahn, der Bergstrecke Ybbsthalbahn 1990-1992. *Lokalbahn Express*(1/2017), S. 15.
- Schienenweg. (kein Datum). [DE] *Rheintalstrecke in Rastatt nach Gleissenkung für längere Zeit unterbrochen*. Abgerufen am 01. Februar 2018 von Schienenweg: <https://schienenweg.at/index.php?thread/33885-de-rheintalstrecke-in-rastatt-nach-gleissenkung-f%C3%BCr-l%C3%A4ngere-zeit-unterbrochen/&pageNo=1>
- Schienenweg. (14. Mai 2013). *Streckenabschnitt Sariningstein - Weins-Ysperdorf der Donauuferbahn für GV reaktiviert!* Abgerufen am 27. Jänner 2018 von Schienenweg: <https://schienenweg.at/index.php?thread/25285-streckenabschnitt-sariningstein-weins-ysperdorf-der-donauuferbahn-f%C3%BCr-gv-reaktivi/>
- Schreilechner, D.-I. M. (2016). *Auflassungsverfahren gemäß §29 EisbG*. Nibelungengau: Niederösterreich.
- Statistik-Austria. (2017). *PKW-Dichte nach Bundesländern*. WKO.
- Teifl, E. (kein Datum). *Erlauftalbahn*. Abgerufen am 27. Jänner 2018 von Fotografie Teifl Erich: <http://teifl.heimat.eu/seite10.html>
- Teifl, E. (kein Datum). *Krumpe*. Abgerufen am 27. Jänner 2018 von Fotografie Teifl Erich: <http://teifl.heimat.eu/seite13.html>
- Teifl, E. (kein Datum). *Ybbsthalbahn*. Abgerufen am 27. Jänner 2018 von Fotografie Teifl Erich: <http://teifl.heimat.eu/seite11.html>
- Thier, W. (2017). Zahlen & Fakten. *Lokalbahn Express*(1/2017), S. 13.
- Verkehrsforum-Waldviertel. (24. Februar 2014). *Verkehrsforum Waldviertel*. Abgerufen am 27. Jänner 2018 von YouTube: https://www.youtube.com/watch?v=4AaliDY9_Ng

Verkehrswende-NÖ. (kein Datum). *Donauuferbahn*. Abgerufen am 27. Jänner 2018 von
Verkehrswende Niederösterreich:

<http://www.verkehrswende.at/noe/donauuferbahn/>

WKO. (kein Datum). *Schienengüterverkehr*. Abgerufen am 08. Februar 2018 von WKO:

[https://www.wko.at/branchen/transport-
verkehr/schienenbahnen/Schienengueterverkehr.html](https://www.wko.at/branchen/transport-verkehr/schienenbahnen/Schienengueterverkehr.html)

Abbildungsverzeichnis

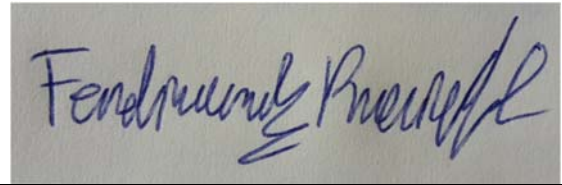
Abbildung 1: Legende für folgende Karten (Bahnwalter, 2017).....	10
Abbildung 2: Streckennetz Waldviertel (Bahnwalter, 2017)	11
Abbildung 3: Streckennetz Mostviertel (Bahnwalter, 2017)	13
Abbildung 4: Streckennetz Industrieviertel (Bahnwalter, 2017)	16
Abbildung 5: Streckennetz Weinviertel (Bahnwalter, 2017)	17
Abbildung 6: Straßenengpass im Ortszentrum (Verkehrsforum-Waldviertel, 2014).....	24
Abbildung 7: Überholmanöver der Holz-LKWs (Verkehrsforum-Waldviertel, 2014).....	25
Abbildung 8: LKW-Schlange in Poysdorf (Google, 2018)	29

Selbstständigkeitserklärung

Ich erkläre, dass ich diese vorwissenschaftliche Arbeit eigenständig angefertigt und nur die im Literaturverzeichnis angeführten Quellen und Hilfsmittel benutzt habe.

Wien, 14. Februar 2018

Ort, Datum



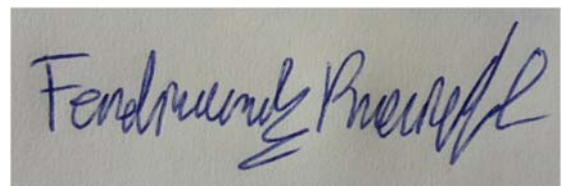
Unterschrift

Zustimmung zur Aufstellung in der Schulbibliothek

Ich gebe mein Einverständnis, dass ein Exemplar meiner vorwissenschaftlichen Arbeit in der Schulbibliothek meiner Schule aufgestellt wird.

Wien, 14. Februar 2018

Ort, Datum



Unterschrift