

Weinviertler (NÖ) Regionalbahn soll eingestellt werden. Die Pendler gehen auf die Barrikaden.

Es fährt kein Zug nach Großengersdorf

Der teils mehr als 110 Jahre alten Weinviertler (NÖ) Regionalbahn „Schweinbarther Kreuz“ (R 18) droht das Aus. Zu wenige Fahrgäste machen den Betrieb zwischen Obersdorf, Gänserndorf und

Da heißt es immer, ‚weg vom Auto auf die Bahn‘, und dann wird so ein wichtiger Zubringer eingestellt“, lässt die 80jährige Pensionistin Brigitta Denk aus Großengersdorf im Bezirk Mistelbach (NÖ) ihrem Ärger freien Lauf. Denn der Regionalbahnlinie 18, die sie nutzt, um in umliegende Ortschaften zu gelangen, droht mit 15. Dezember das Abstellgleis.

Bis dahin verkehrt die Regionalbahn „Schweinbarther Kreuz“ zwischen Bad Pirawarth im Bezirk Gänserndorf (NÖ) und Obersdorf (Mistelbach). Zudem können Fahrgäste in Groß Schweinbarth Richtung Gänserndorf umsteigen. Die rund 13 Kilometer lange Fahrt von Bad Pirawarth nach Gänserndorf kostet 5,80 Euro. Hier und in Obersdorf fährt die Schnellbahn nach Wien. Teile der 35 Kilometer langen Strecke wurden bereits heuer 110 Jahre alt. Einziger Lichtblick ist ein Investor, der Interesse an der Strecke zeigt.

Für die Aktionsgruppe „RegionalbahnstattBus“ ist der Zug daher noch lange nicht abgefahren. „Das Schweinbarther Kreuz ist für uns

eine Lebensader des südlichen Weinviertels, die Schüler und Pendler schnell, sicher und zuverlässig von A nach B bringt. Zudem haben wir das Problem, dass zu wenige Menschen zu uns kommen, obwohl wir nahe bei Wien liegen und viele Heurigen und

schen würden es zudem nicht mehr pünktlich zur Schnellbahn schaffen, weil sich die Busse durch den Verkehr kämpfen müssen. Jahreskartenbesitzer müssten obendrein rund 400 Euro mehr zahlen.

Für den 22jährigen Studenten Alexander Mark aus Großengersdorf steht fest: „Ich fahre sicher nicht mit dem Bus, sondern mit dem Auto bis zur Schnellbahn.“ Und auch die 19jährige Schülerin Magdalena Tropa ist sicher, „unser Zug ist schneller als Auto oder Bus.“

Laut den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) besteht für die Strecke jedoch ein Investitionsbedarf von 115 Millionen

Euro, wenngleich das Schweinbarther Kreuz mit 700 Fahrgästen pro Tag nicht ausgelastet ist. „Laut den Vorgaben des Bundes braucht es pro Zugstrecke täglich mindestens 2.000 Passagiere. Andere Verkehrsmittel sind effizienter und umweltfreundlicher“, erklärt Sprecher Karl Leitner.

Die ÖBB möchte das 5.800 Kilometer lange heimische Schienennetz laut Strategieplan „Zielnetz 2025+“ modernisieren und ausbauen, jedoch



Brigitta Denk, 80, und Magdalena Tropa, 19, wollen auch weiterhin nicht auf ihre Regionalbahn verzichten.

Radwege haben“, erklärt der Initiator Gerhard Mayer. Er fordert eine Modernisierung und Elektrifizierung der mit Diesel-Loks betriebenen Strecke.

Mit dem Schienenersatzverkehr in Form von 74 Bussen, die seit Anfang September zur Verfügung stehen, will sich Mayer nicht zufriedengeben. „Sie belasten die Umwelt, zumal viele Busse leer durch unsere Ortschaften fahren und Pendler wieder auf das Auto umsteigen.“ Viele Men-



Die Pendler wehren sich gegen die Stilllegung der Bahnlinie.



Bad Pirawarth für die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) unrentabel. Der erzwungene Umstieg auf Busse sorgt für Unmut bei den Pendlern. Sie proben den Aufstand.

nur dort, wo es genug Fahrgäste gibt.

Das Land Niederösterreich will das Schweinbarther Kreuz, also die 35 Kilometer lange Strecke, bis 2021 zur Elektrobus-Modellregion umgestalten. „Bereits jetzt können mit Dieselsbussen 170 Tonnen CO₂ pro Jahr eingespart werden, mit der Umstellung auf elektrische Busse sollen es 830 Tonnen werden. Die Einsparungen entsprechen etwa dem Effekt des Umstiegs von 415 Benzin- auf Elektro-Autos“, erklärt der ÖVP-Mobilitäts-Landesrat Ludwig Schleritzko.

Gerhard Mayer zweifelt jedoch an der Verfügbarkeit der E-Busse. Er befürchtet, dass die Dieselsbusse bis 2021 ohnehin reduziert werden, um dann auch vor der Anschaffung teurerer E-Busse kehrtzumachen.

Der Verkehrsplaner und WOCHE-Kolumnist Prof. Helmut Knoflacher ist überzeugt. „Bahninfrastruktur durch Busse zu ersetzen, führt immer zu Fahrgastverlusten.“ Stattdessen sollte angesichts des Klimawandels die Modernisierung und Elektrifizierung aller Regionalbahnen vorgenommen werden. „Die Pinzgauer Lokalbahn in Salzburg, die Mittenwaldbahn in Tirol und Bayern (D)

sowie die Vinschgaubahn in Südtirol (I) prägen heute noch das umweltfreundliche Mobilitätsprofil der jeweiligen Region.“

Enttäuscht über die Stilllegung der Regionalbahn Schweinbarther Kreuz zeigt sich auch die niederösterreichische SPÖ-Landtags-Präsidentin Karin Renner. „Nach Polizeiposten, Post, Banken und Bahnkassen wird nun die gesamte Bahninfrastruktur stillgelegt.“ Sie sieht ÖVP-Landeshauptfrau Johanna Mikl-Leitner in der Pflicht, die Pendler zu entlasten. Die hält sich jedoch trotz 5.000 gesammelter Unterschriften bedeckt.

Indes hat die „Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb“ (GKB) Interesse an der Regionalbahn bekundet. „Sollten das Land Niederösterreich und der Verkehrsverbund Ostregion (VOR) die strukturellen und finanziellen Voraussetzungen schaffen und die GKB einbinden, könnten wir uns eine Beteiligung vorstellen“, sagt der Geschäftsführer Franz Weintögl.

Welchen Stellenwert das Zugfahren hierzulande hat, zeigt eine Studie des Vereins Mobilität mit Zukunft (VCÖ), derzufolge unser Land in der EU Spitzenreiter bei der Schienen-

verkehrsnutzung ist. Durchschnittlich fahren wir 2.255 Kilometer im Jahr mit dem Zug, mit Straßen- und U-Bahnen. Der EU-Schnitt liegt bei 1.090 Kilometern. Innerhalb Europas sind nur die Schweizer mit 2.610 Kilometern öfter auf Schienen unterwegs.

Eine der bekanntesten Schweizer Bahnen ist der Glacier Express. Er schlängelt sich in acht Stunden vom idyllischen Bergdorf Zermatt am Fuße des Matterhorns (4.478 Meter) bis ins mondäne St. Moritz auf einer bis zu 2.000 Meter hohen Bergstrecke durch die Alpen. Die Bahn kämpfte mit sinkenden Fahrgastzahlen, zudem strich die Schweiz vor einigen Jahren die Subventionen. Dennoch fährt der Zug rentabel. Die Betreiber setzen dabei auf Luxus, der entsprechend etwas kostet. Für eine Fahrt sind rund 140 Euro zu berappen. Mit Blick auf das 90-Jahr-Jubiläum im kommenden Jahr warten

zudem neue Luxuswaggons mit Panorafenstern auf die Fahrgäste. *rb*

„Regionalbahn statt Bus“-Initiator Gerhard Mayer.