

Konstruktive Verkehrspolitik mit neuen Regionalbahnen

Vor ungefähr 5 Jahren hat es im Aktionsradius Augarten in Wien einen großen Eisenbahn-Schwerpunkt mit mehreren Veranstaltungen gegeben.

1 davon – und die aus meiner Sicht interessanteste – war ein Vortrag vom Professor Knoflacher mit anschließender Diskussionsrunde.

Aus einer Vielzahl von interessanten Punkten, über die er gesprochen hat, ist einer darunter, der in meiner Erinnerung bis heute besonders heraus ragt:

Sein Plädoyer für Ringnetze statt Sternnetzen in der Konzeption von Verkehrs-Infrastruktur.

Da das Vorhandensein attraktiver Verkehrslinien, bei Eisenbahn wie Auto, eine Aufwertung einer Gegend darstellen und wie ein Magnet auf Unternehmen, Organisationen und Privatpersonen wirken, so kommt der Gestaltung von Verkehrsnetzen eben entscheidende Bedeutung zu.

Analyse des Status Quo

Wien ist nicht nur die Bundeshauptstadt Österreichs, sie ist auch die mit Abstand größte Stadt Österreichs. Mit derzeit ca. 1,75 Millionen Einwohnern ist sie rund 6 Mal so groß, wie die zweitgrößte Stadt unseres Landes, Graz.

Sie hat auch den Spitznamen „Wasserkopf im Osten“. Dieser rührt daher, dass Wien die Größe hat, die derjenigen einer Hauptstadt der österreichischen Hälfte des alten Kaiserreichs entspricht.

Und so wie in einem großen, zentralistischen Reich sind auch heute noch fast alle Verkehrslinien auf Wien ausgerichtet. Das Verkehrsnetz in Ost-Österreich ist in absoluter extremer Sternform gestaltet und Wien ist der Zentrum des Sterns.

Einzig St. Pölten ist in der Ostregion eine weiterer, kleiner Stern, der diesen Namen verdient und mehr ist, als ein einfacher Umsteigepunkt. Aber von den Dimensionen her ist selbst St. Pölten um mehrere Quantensprünge kleiner dimensioniert als Wien.

Folgende 3 Punkte sind wesentlich, um im Interesse einer positiven Zukunft aller in Österreich die richtigen Schlüsse zu ziehen:

1. Die Bedeutung von Infrastruktur, besonders von Verkehrsinfrastruktur, ist für alle Regionen zumindest groß, wenn nicht sogar entscheidend.
Daher ist die Planung der Verkehrsnetze extrem wichtig und kann wichtige Impulse in die eine oder andere Richtung setzen.
2. Ballungszentren wachsen. Wien als das mit Abstand größte Ballungszentrum Österreichs, wächst auch noch besonders stark und ist derzeit auf dem Weg, um an seinem Wachstum zu „ersticken“. So ist z.B. die Situation in Wien auf dem Wohnungs- und Arbeitsmarkt schon heute angespannt. Viertel mit bisher dörflichem Charakter werden dicht verbaut. Und auch die Verkehrswege in und aus der Stadt nähern sich unaufhaltsam ihrem Limit.
3. Auf der anderen Seite schrumpfen die ländlichen Regionen an der Peripherie unseres Landes ebenso stetig und bisher auch unaufhaltsam. Landflucht ist das Phänomen, das die Länder schrumpfen und die Städte wachsen lässt und zu den Problemen führt, die wir haben. Und anstatt diesem Prozess zumindest durch die Beibehaltung der bestehenden Einrichtungen zu bremsen, so wird er durch die Vernichtung von ländlicher Infrastruktur auch noch beschleunigt.

Konstruktiver Lösungsansatz Ringnetze

Bezugnehmend auf die Problemanalyse des Status Quo und den Überlegungen vom Professor Knoflacher kann es daher realistisch nur 1 Lösungsansatz geben: Ringlinien zu schaffen.

Ziel einer konstruktiven Verkehrspolitik muss es daher sein, - ergänzend zum bisherigen Netz, bei dem fast alle Linien über die Bundeshauptstadt führen – das Verkehrsnetz um neue Linien zu erweitern, die Wien umgehen und bisher periphere Orte und Regionen direkt miteinander verbinden.

Die wenigsten dieser neuen Linien werden echte Ringlinien sein, jedoch in jedem Fall mehrere, kleinere Verkehrsknoten ausserhalb Wiens schaffen.

Und zumindest 2 konkrete Linien (wenn auch eben keine klassischen Ringe), die eine höchste sinnvolle Ergänzung der bisherigen Sternlinien darstellen, skizziere ich nachfolgend:

1. Eine neue, nach Norden wie nach Süden erweiterte Thayatalbahn.
2. Eine „Trans-Weinviertelbahn“, die mit Gänserndorf, Mistelbach und Hollabrunn 3 wichtige Bezirkshauptstädte des Weinviertels verbindet.

Ad 1. Thayatalbahn

Die 1. Linie, die genau in dieses Schema passt, ist die neue, nach Norden und nach Süden verlängerte Thayatalbahn. Die neue Thayatalbahn schafft eine Nord-Süd-Achse von Telc nach Krems direkt durch das Waldviertel.

Mit dieser gibt es 3 wichtige Anbindungen:

1. Im Norden an eine wichtige, durch Tschechien führende internationale Bahnlinie.
2. Im Süden an Bahnlinien, die von Krems nach Wien, St. Pölten und hoffentlich auch wieder ins südliche Mühlviertel führen.
3. In der Mitte an die Franz-Josefs-Bahn, welche zusätzlich zur Anbindung nach Wien hoffentlich nach Nordwesten, also nach Tschechien und Ost-Deutschland, ebenso Bedeutung bekommt wie nach Osten ins Weinviertel.

Ad 2. Trans-Weinviertelbahn

„Nach Osten ins Weinviertel“ ist gleich die perfekte Überleitung zum nächsten Projekt. Denn während es von allen weinviertler Bezirkshauptstädten eine gute Anbindung nach Wien gibt, so sieht es mit Direktverbindungen zwischen einzelnen Bezirkshauptstädten schlecht aus.

Daher ist es hoch an der Zeit, eine neue Regionalbahn-Linie zu schaffen, die mit Gänserndorf, Mistelbach und Hollabrunn 3 der wichtigsten Bezirkshauptstädte des Weinviertels miteinander verbindet.

Und über Hollabrunn hinaus gehört diese Linie auch mit der Franz-Josefs-Bahn verbunden.

Eine Trans-Weinviertel-Bahn würde natürlich in 1. Linie dem Weinviertel nutzen und eine Belebung dieser Region ermöglichen.

In 2. Linie hätte aber auch das Waldviertel einen Nutzen davon, da dann wichtige Städte des Weinviertels mit einem Schlag gut per Bahn erreichbar wären. Sowohl Wegstrecke als auch Fahrzeit wären dann erheblich kürzer, als wenn man den Umweg über den Stern-Mittelpunkt Wien nehmen muss.

Probleme und Lösungen für Ringnetze mit neuen Regionalbahnen

Führe ich bei Konsens genauer aus.