

Eisenbahn

Das obere Waldviertel wird durch die Franz-Josefs-Bahn, die von Wien FJB über gut 160 km¹ bis Gmünd - mit Anschluss Richtung Tschechien – führt, erschlossen. Im oberen Streckenabschnitt Sigmundsherberg – Gmünd besteht grundsätzlich ein zweistündiges Taktgefüge mit Eilzügen in beiden Richtungen, ergänzt durch SchülerInnen-Züge und vor allem zusätzlichen Zügen für PendlerInnen in den jeweiligen Hauptverkehrszeiten.

Trotz der relativ grossen Distanzen (von/nach Wien gerechnet) wird die Bahn auch ab Sigmundsherberg noch von vielen TagespendlerInnen benützt. Zur Veranschaulichung: die Fahrzeit nach/ab Göpfritz, 123 km² vom Ausgangsbahnhof entfernt, beträgt zumeist knapp unter 100 Minuten, der schnellste Eilzug benötigt 87 Minuten.

Die für Eilzüge guten Fahr- bzw. Reisezeiten kommen durch hohe Geschwindigkeiten, die im gesamten Streckenverlauf möglich sind, durch Beschleunigung (=wenige Halte) im unteren Abschnitt und den mittels Auflassung von Haltestellen im oberen Streckenabschnitt erzielten grossen Abstand zwischen den Haltepunkten zustande.

Die von der Hauptachse abzweigenden Bahnstrecken sind hinsichtlich ihrer Zubringerfunktion für den überregionalen Personenverkehr nur mehr von marginaler Bedeutung.

Von Schwarzenau, dem mittlerweile wichtigsten Bahnhof im oberen Waldviertel, zwischen Göpfritz und Gmünd situiert, zweigen die Bahnlinien nach Waidhofen/Thaya sowie nach Zwettl/NÖ ab, beide sind in den erweiterten Taktverkehr der Hauptstrecke weitgehend eingebunden, d.h im Zeitfenster bis etwa 19.00 Uhr ist es zumeist möglich, mit kurzen Umsteigezeiten aus jeder möglichen Richtung in jede mögliche Richtung umzusteigen.

Beschilderung, Wegesystem und Lautsprecheransagen sind vorbildlich, was auch damit zusammenhängen mag, dass die FahrdienstleiterInnen des Bahnhofs mittlerweile kaum mehr Zeit dafür entbehren könnten, sich um verlorengegangene UmsteigerInnen zu kümmern, da ihr Arbeitsumfang durch Modernisierung und Rationalisierung beträchtlich zugenommen hat.

HauptkundInnen der von Schwarzenau nach Norden und Süden abzweigenden Bahnlinien sind in erster Linie SchülerInnen, dazu kommen regionale PendlerInnen, Reisende, die in der nächstgelegenen Bezirksstadt einkaufen oder sonstige Erledigungen vor sich haben, WochenpendlerInnen sowie „autolose“ Menschen jeglichen Alters, welche die Bahn auch abseits von Pendelbewegungen, Arbeit und klassischen Erledigungen als Fortbewegungs- bzw. Anreisemittel nützen.

^{1,2} Aufgrund von Baumaßnahmen stimmen die Angaben im Kursbuch nicht mehr mit der Kilometrierung entlang der Strecke überein (das ist nicht außergewöhnlich)

Busverbindungen

Die nördlich der Franz-Josefs-Bahn verkehrenden Busse respektive Kraftfahrlinien, werden großteils von der Postbus AG betrieben.

Die Kraftfahrlinie 1028/7603, von Litschau ausgehend, dient vorwiegend der Anbindung an Wien und bildet gemeinsam mit Kfl 1026 (Raabs – Göpfritz – Wien, deren weitgehend regionales Angebot durch Kurse nach Wien ergänzt wird) eine zweite überregionale öffentliche Verkehrsachse, deren Angebote teilweise eine kürzere Reisezeit als die Bahn aufweisen und zudem das umsteigefreie Erreichen nicht direkt an der FJB gelegener Orte – so auch Waidhofen/Thaya oder Litschau ermöglichen.

Beide Linien werden zudem über Horn, einen der „Hauptorte“ – am südlichen Rand – des Waldviertels, geführt.

Dazu kommen, mit Ausrichtung auf St. Pölten, die von der landeseigenen niederösterreichischen Verkehrsgesellschaft beauftragten Wieselbus-Linien E und F mit ihren Ausgangspunkten Gmünd und Waidhofen/Thaya, wobei die Orte Zwettl bzw. Göpfritz eingebunden sind. (Betreiber: Postbus AG und Fa. Frank)

Die den Bhf St. Pölten und das Regierungsviertel erschließenden Buslinien werden Montag bis Freitag mit jeweils 4 morgendlichen Kursen in Richtung sowie 4-5 Kursen in der Gegenrichtung (zwischen Mittag und Abend) bedient.

Interessantes Detail: Die von Waidhofen ausgehende Linie verläuft zwischen Horn und St. Pölten parallel zu bestehenden Bahnstrecken.

Im Regionalverkehr sind die Fahrpläne der Busunternehmen im wesentlichen auf deren Hauptklientel, also die SchülerInnen, dann noch auf den – spärlichen - Berufsverkehr und bereits mit großen Einschränkungen auf den Bedarfsverkehr hinsichtlich Besorgungen ausgerichtet.

Freizeitverkehr findet nur im vorgegebenen Rahmen Platz, müßig zu sagen, dass unter der Woche die letzten Busse von größeren Orten aus zumeist zwischen 17:30 und 18:30 abfahren, dass an Samstagen, sofern überhaupt noch Busse verkehren, ab Mittag Betriebsschluss ist, somit spätestens dann die auf den meisten Linien anzutreffende Wochenendsperre beginnt und in der schulfreien Zeit nur auf besser ausgelasteten Linien noch von einem Zustand, der „Angebot“ heißt, gesprochen werden kann.

In Zusammenhang mit der Hauptkundschaft der Postbusse, den SchülerInnen, dürfte es in der Zusammenarbeit zwischen Schulen und Busbetreiberin zumindest fallweise zu unnötigen Abstimmungsschwierigkeiten kommen, die nicht nur in Hinblick auf die beidseitige Angewiesenheit, sondern auch auf die Einstellung der SchülerInnen zum ÖV zu vermeiden wären.

Dabei geht es um ganz banale Dinge: Vorverlegung eines Kurses ab Karlstein um 10 Minuten, Folge: nunmehrige Überschneidung mit dem Ende des Unterrichts und SchülerInnen, die mehr als eine Stunde auf den nächsten Bus warten müssen. Zweites Beispiel: Am letzten Schultag vor Weihnachten wurden sämtliche SchülerInnen des Gymnasiums in Waidhofen zur gleichen Zeit nach Hause

Nördlich von Schwarzenau – ein Hörbild zur Verkehrssituation im oberen Waldviertel
01.10.2003

geschickt, womit die ansonsten praktizierte Aufteilung auf mehrere zur unterschiedlichen Zeit fahrende Busse hinfällig wurde: zuwenig Platz für alle, genervte Lenker und vor allem auch SchülerInnen sowie unnötige private Abholfahrten waren hier die Resultate fehlender Abstimmung.

Mögliche Ursachen: Unbeweglichkeit, Informationslücken, Mangel an Voraussicht, Umsicht, Bedachtnahme darauf, dass ein Verkehrsbetrieb nicht zu jeder Zeit unvorbereitet die nötigen Kapazitäten zur Verfügung stellen kann....

Um zu sparen, werden auch von der Postbus AG Leistungen an Dritte vergeben, so auch SchülerInnentransporte, vermutlich mit geringerer Auslastung. Der Clou dabei: Diese Leistungen werden an kleinere Unternehmen vergeben, die teilweise deswegen so günstig anbieten, weil sie PensionistInnen oder „geringfügige“ Arbeitskräfte beschäftigen

Wenn ich diesen Gedanken weiterspinne, komme ich zu jener Form der Liberalisierung und des Freien Marktes, bei der damit zu rechnen wäre, dass 70-jährige FahrdienstleiterInnen den Betriebsablauf entlang von Eisenbahnstrecken überwachen, auf denen Züge unterwegs sind, deren LokführerInnen in der Früh Zeitungen austragen, um ab ½ 8 Uhr für 4 Stunden im Führerstand zu sitzen und ab Mittag im Dritttjob schwarz auf einer Baustelle zu arbeiten.

„Schlechtes Angebot und mangelnde Nachfrage bedingen einander“ – fiel mir während der Vorbereitungen zu dieser Sendung ein, das trifft auf viele Gebiete Österreichs, nicht nur auf das obere Waldviertel zu.

Ob sich daran etwas ändern wird, wenn nicht eindeutig auf den Ausbau des ÖV gesetzt wird, wage ich zu bezweifeln.

Die Postbus AG in Gestalt Ihrer Regionalmanagerin stellt Überlegungen an, den maroden Busverkehr in Wald- und Weinviertel effizienter zu gestalten, ohne das Angebot noch weiter zu verringern, so ist beispielsweise an die Einführung eines Rufbussystems und an die bessere Vernetzung von Bus und Schiene gedacht.

Der Zubringerverkehr zur Hauptachse der Bahn wird derzeit hauptsächlich über Zufahrt mit Kfz abgewickelt.

Die Strassennetze im oberen Waldviertel, beispielsweise rings um Waidhofen/Thaya befinden sich in einem wesentlich besseren Gesamtzustand als die Fragmente einer Mobilität ohne Auto, die sich ÖV nennen.