

100 Jahre ÖBB – im Schatten der Railjets

Während die ÖBB ihr hundertjähriges Jubiläum feiern, fristen die Nebenbahnen vielerorts ein Schattendasein. Zwar zeichnet sich insgesamt eine Trendwende ab, Strecken wie die oststeirische Thermenbahn müssen aber weiter um ihre Zukunft bangen.

Von Raffael Reithofer
und Julian Kern

In Fürstenfeld, der dank eines gleichnamigen STS-Lieds wahrscheinlich berühmtesten Kleinstadt der Steiermark, gibt es einen Bahnhof. Aber dieser Bahnhof ist bescheiden. Die beiden Bahnsteige sind kaum breiter als eineinhalb Meter, eine Unterführung sucht man hier vergeblich, man muss über die Gleise gehen, um zum Zug zu gelangen. Da hier allerdings nur selten ein solcher fährt, ist das nur halb so gefährlich. Immerhin: Es gibt ein WC. Im Herrenklo hat jemand einen Sticker mit der Aufschrift „Ich halte die globale Erwärmung für weniger gefährlich als die globale Verblödung“ auf die Tür geklebt, jemand anderer hat mit einem Filzstift „Schwurbler!“ dazugeschrieben. Darüber pickt ein Aufkleber mit dem Text „Landwirtin und stolz drauf“.

Das Bahnhofsgebäude wurde in den Farben der ÖBB in Rot und Grau gestrichen. Abgesehen von etwas frischer Farbe hat sich hier jedoch seit den 1980er Jahren offenbar kaum etwas verändert. Sogar eine Steckdose, um sein Handy aufzuladen, sucht man im Warteraum vergeblich. Am Ort des früheren Fahrkartenschalters findet sich mittlerweile ein Postbus-Kundenbüro, das wochentags für ein paar Stunden geöffnet hat – wahrscheinlich wollte man den Platz des aufgelassenen ÖBB-Schalters sinnvoll nutzen.

Doch dort klebt ein Zettel, auf dem in roter Schrift betont wird, dass man hier das Klimaticket nicht kaufen kann, auf einem weiteren Zettel ist der Weg zum Ticketautomaten, zum Fahrplan-ausgang und zu den Toiletten aufgezeichnet – nicht, dass noch jemand auf die Idee kommt, am Schalter danach zu fragen. Was den Bahnhof Fürstenfeld beziehungsweise die sogenannte Thermenbahn, an dem dieser gelegen ist, aber besonders auszeichnet, ist, dass hier unter der Woche nur achtmal am Tag ein Zug fährt. Wer hier mit der Bahn fährt, muss ein Idealist sein.

Fehlendes Marketing-Konzept

Betrieben wird die Thermenbahn wie eine typische Nebenbahn, noch dazu wie eine völlig unattraktive. Und angesichts der Tatsache, dass es am Wochenende und an Feiertagen, also an Tagen, an denen besonders viele Leute in die Therme gehen, überhaupt nur fünf Züge sind, die von den thermennahen Bahnhöfen Bad Waltersdorf, Bad Blumau und Bad Loipersdorf nach Wiener Neustadt beziehungsweise Fehring unterwegs sind, wirkt der Markenname Thermenbahn fast wie ein Hohn. Auch fehlt ein professionelles Marketing-Konzept, das laut Gunter Mackinger, dem ehemaligen Verkehrsdirektor der Salzburg AG, etwa Kombitickets für



WZ-Illustration: Irma Tulok

Bahn und Therme inkludieren sollte. In Ermangelung dessen sind es derzeit bloß circa zehn Übernachtungsgäste pro Woche, die laut telefonischer Auskunft der Therme Bad Waltersdorf mit der Thermenbahn in die Therme fahren beziehungsweise durchschnittlich 45 Thermengäste, die das laut Auskunft der Therme Bad Blumau tun.

Die „Wiener Zeitung“ hat Glück und trifft beim Lokalausgang im Thermenbahnzug ein junges Pärchen, das mit dem Zug nach Bad Waltersdorf gefahren ist und nach einem tiefenentspannten langen Wochenende wieder zurück nach Wien unterwegs ist. „Wir haben beide das Klimaticket. Dementsprechend hat uns die Fahrt nichts zusätzlich gekostet. Und wir haben uns gedacht: Warum sollten wir da das Auto nehmen, wenn es eh einen Zug gibt?“, erklärt der 28-jährige Markus. Und seine 25-jährige Freundin Michelle ergänzt: „Wir haben den Zug genutzt, um Spiele zu spielen und zu tratschen.“ Da vergehe die Zeit dann ohnehin schnell, meint Markus, der ebenso wie seine Freundin in Wien studiert.

Die 183 Kilometer lange Gesamtstrecke aus Thermenbahn, Wechselbahn und Aspangbahn zwischen Fehring und Wien macht etwa 3,5 Prozent des insgesamt rund 5.000 Kilometer langen Schienennetzes der ÖBB aus. Sowohl die Aspangbahn als auch die Thermenbahn wurden im 19. Jahrhundert von privaten Eisenbahnunternehmen errichtet.

Da viele dieser privaten Eisenbahngesellschaften wie etwa in den 1930ern die kaiserliche und königliche (k. u. k.)

privilegierte Eisenbahn Wien-Aspang in Zahlungsschwierigkeiten gerieten, sind die Österreichischen Bundesbahnen auch als staatlicher Rettungsanker für als private Unternehmen gescheiterte Eisenbahnen entstanden. Mackinger, selbst Vorstand einer der wenigen verbleibenden unabhängigen Eisenbahnunternehmen, nämlich der Lokalbahn Vorchdorf-Eggenberg in Oberösterreich, sieht das aber durchaus kritisch: „Die Bundesbahnen tun sich als zentral geführtes Unternehmen schwer damit, lokale Entscheidungen in die Region vor Ort zu verlagern.“

Mackinger weiß, wovon er spricht, denn er hat 2008 noch als Verkehrsleiter der Salzburg AG die Übernahme der schmalspurigen Pinzgaubahn von Zell am See nach Krimml von den ÖBB an das Land Salzburg mitverantwortet: „Eines der ersten Dinge, die wir verändern haben, war, dass wir da einen gemeinsamen Beirat mit Lokalpolitikern, Fahrgastvertretern und Touristikern eingerichtet haben“, erinnert er sich. Die Veränderung der Lokalbahn und die Einbindung der Region erwiesen sich als sehr erfolgreich: So haben sich die Fahrgastzahlen seit der Übernahme in zwölf Jahren auf eine Million pro Jahr vervielfacht.

Schienennetz geschrumpft

Anderswo wurden viele dieser ländlichen Bahnstrecken im 21. Jahrhundert eingestellt. Zahlenmäßig schlägt sich das auch im Schienennetz nieder: Laut VCÖ ist dieses zwischen den Jahren 2000 und 2020 um insgesamt 535 Kilometer geschrumpft. Das hundertjährige Jubiläum der ÖBB geht also auch mit einer Schattenseite einher: Als Beiwerk zu den modernen Haupt- und S-Bahn-Strecken fristen die Nebenbahnen auf dem Land häufig ein kümmerliches Nischendasein, so sie denn überhaupt noch existieren.

Das soll sich künftig ändern, wenn es nach ÖBB-Chef Andreas Matthä geht: „Die Nebenbahnen werden in Zukunft deutlich mehr an Bedeutung gewinnen, als sie heute oder vor zehn bis zwanzig Jahren hatten, wo sehr viel auf das Auto gesetzt wurde und die Regionalbahnen in eine schwierige Situation gekommen sind. Dieses Blatt hat sich mittlerweile gewendet, wir können Strecken elektrifizieren, damit attraktiver und schneller machen, und ich denke, es wird in zehn bis zwanzig Jahren gut und wichtig sein, dass wir Regionalbahnstrecken haben“, sagt Matthä

zur „Wiener Zeitung“. Nicht zuletzt wegen der menschengemachten Erderhitzung und der deshalb notwendigen Mobilitätswende sollen die ÖBB künftig auch abseits der Hauptverkehrsadern eine bedeutendere Rolle spielen. Eine solche hatten sie im Laufe ihrer hundertjährigen Geschichte immer wieder.

Bewegte Geschichte der ÖBB

Im Juli 1923 als Österreichischen Bundesbahnen – damals noch unter dem Kürzel BBÖ – gegründet, hatte die Staatsbahn bereits in den wenigen Jahren nach dem Ersten Weltkrieg und vor der Weltwirtschaftskrise 1929 maßgeblichen Anteil am Erfolg des Tourismus in der Zwischenkriegszeit. Das Unternehmen stimmte seinerzeit nicht nur die Fahrpläne auf die touristische Nachfrage ab, sondern beteiligte sich auch an der österreichischen Tourismuswerbung im Ausland. Profitiert davon haben vor allem Fremdenverkehrs-orte mit Bahnanschluss, wie zum Beispiel der Semmering. Es sollte allerdings nur wenige Jahre dauern, bis die Bundesbahnen ihr dunkelstes Kapitel im 20. Jahrhundert erlebten.

Nach rund fünf Jahren Austrofaschismus folgte im Jahr 1938 der „Anschluss“ an Nazi-Deutschland. Im Zuge dessen wurden die Österreichischen Bundesbahnen von der Deutschen Reichsbahn übernommen, und es dauerte nicht lange, bis jüdische Eisenbahner aus dem Dienst gedrängt wurden. Auch die Infrastruktur spielte eine entscheidende Rolle in den Plänen Adolf Hitlers: Das Streckennetz und die Garnituren der früheren BBÖ hatten maßgeblichen Anteil an der Aufrechterhaltung der deutschen Kriegsl Logistik, auch Massendeportationen in Konzentrationslager wie Auschwitz wurden damit durchgeführt. Neben all dem menschlichen Leid zum Ende des Zweiten Weltkrieges war nach Ende des Nazi-Regimes zudem fast die Hälfte des damaligen Schienennetzes und der dazugehörigen Infrastruktur zerstört.

Bereits am 20. April 1945 nahmen die Bundesbahnen vorerst noch als Österreichische Staatsbahnen (ÖSTB) ihren Dienst wieder auf. Den Fokus legte man damals auf die Entnazifizierung des Personals sowie auf den Wiederaufbau zerstörter Infrastruktur. Das bis heute bekannte Kürzel ÖBB erhielten die Österreichischen Bundesbahnen dann im Jahr 1947.

Beim Wiederaufbau spielte die Bahn eine Doppelrolle. Einerseits organisier-

ten die sogenannten Besatzungszüge der Alliierten – die damals das Land verwalteten und beaufsichtigten – die Dinge des täglichen Bedarfs, von der Post über Pakete bis hin zu Versorgungsgütern. Andererseits war die Bahn auch das Hauptverkehrsmittel für Geflüchtete, Vertriebene und ehemalige Zwangsarbeiter, die sich damit auf die Reise in ihre Heimatländer machten. Als Spiegelbild dessen gab es auch Heimkehrer aus sowjetischen Gefangenenlagern, die zumeist am später im Südbahnhof und nun im Hauptbahnhof aufgefundenen Wiener Ostbahnhof und am Bahnhof Wiener Neustadt ihre alte Heimat erreichten. vielerorts warteten Angehörige jedoch auch vergeblich auf ihre – im Zweiten Weltkrieg umgekommenen – Ehemänner, Söhne, Brüder oder Väter.

Keine Elektrifizierung

Zusätzlich zum Wiederaufbau entstand auch Neues: In den 1950er Jahren wurden nicht nur neue Bahnhöfe wie der Wiener Westbahnhof gebaut sowie neue Bahnhofsgebäude in Linz, Graz, Villach oder Innsbruck errichtet – auch wichtige Streckenabschnitte auf der Weststrecke wurden elektrifiziert. Gänzlich elektrisch fahrend die Züge österreichweit aber auch 70 Jahre später nicht. Ein Beispiel für eine immer noch

dieselbetriebene Strecke ist nicht zuletzt die Thermenbahn. Für die Nebenbahnen zeichnet sich unterdessen langsam eine Trendwende ab. Denn in den kommenden Jahren sollen rund 1,8 Milliarden Euro in den Ausbau und die Modernisierung der Regionalbahnen investiert werden – das ist Teil des insgesamt 19 Milliarden Euro schweren ÖBB-Rahmenplans 2023 bis 2028. Etwa 50 Millionen Euro davon sollen auch in die Thermenbahn investiert werden, ihre Elektrifizierung ist dabei jedoch nicht vorgesehen; vielmehr geht es um die dringend notwendige Modernisierung der bestehenden Infrastruktur, und auch das nur auf dem nördlichen Abschnitt zwischen der steirischen niederösterreichischen Landesgrenze und dem oststeirischen Hartberg.

Im südlichen Abschnitt zwischen Hartberg, Fürstenfeld und Fehring bleibt hingegen vorerst alles beim Alten. Und nicht nur das: Der Personenverkehr könnte ab 2025 sogar eingestellt werden, befürchtet zumindest der Fürstenfelder Bürgermeister Franz Jost (ÖVP) gegenüber der „Kleinen Zeitung“. Die 25-jährige Simone, die in Wien Politikwissenschaften studiert und am besagten Dienstag im Mai nach einem Heimatbesuch mit dem Zug zurück in die Bundeshauptstadt fährt, würde das jedenfalls „extrem schade

finden“. Sie hält den Zug trotz des schlechten Ausbaus der Strecke für durchaus konkurrenzfähig: „Wenn man direkt in der Nähe eines Bahnhofs wohnt, ist der Zug eine tolle Alternative.“

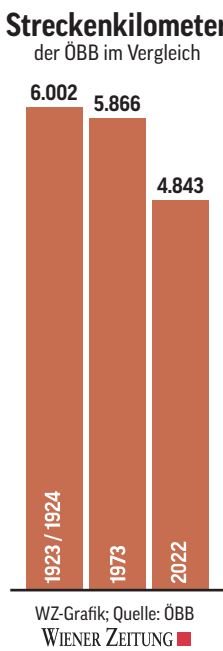
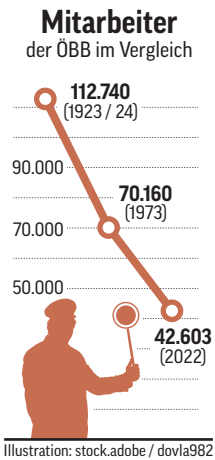
Eine Idee, wie man die Thermenbahn attraktiver machen könnte, hat sie auch: „Ich glaube, es würden hier viel mehr Menschen mit dem Zug fahren, wenn es mehr Direktverbindungen bis nach Wien gäbe.“ Laut dem Verkehrsministerium ist derzeit übrigens „keine Einstellung des Personenverkehrs auf dem Abschnitt Hartberg-Fehring geplant“. Es herrsche jedoch „ein sehr geringes Fahrgastaufkommen“, deshalb werde bald eine Untersuchung zu möglichen Verbesserungen stattfinden.

Investitionen und Stilllegungen

Wie auch immer es mit der südlichen Thermenbahn weitergeht, mit der Klimakrise im Genick scheinen die verantwortlichen Politiker und Bahnmanager auch in puncto Nebenbahnen langsam umzudenken. So lässt sich, seit Leonore Gewessler als erste grüne Verkehrsministerin im Amt ist, beobachten, dass mehr in Nebenbahnen investiert wird. Zusätzlich zu den bereits erwähnten 1,8 Milliarden Euro machte Gewessler im Jahr 2021 bundesweit noch einmal 482 Millionen Euro für Lokalbahn locker.

Es werden jedoch auch weiterhin Nebenbahnen eingestellt, zuletzt wurde etwa 2019 im niederösterreichischen Weinviertel auf dem verbliebenen Teilstück zwischen Oberstorf und Groß-Schweinbarth der Personenverkehr stillgelegt. Überhaupt hat Niederösterreich einen großen Teil seines einst sehr umfangreichen Lokalbahnnetzes stillgelegt. Von 630 Kilometern des teils jedoch nicht mehr in Betrieb befindlichen Bahnnetzes, die das Land Niederösterreich im Jahr 2010 von den ÖBB übernommen hat, wurden bloß 90 Kilometer vom Land weiterbetrieben. Der Rest wurde beispielsweise zu Radwegen umgebaut.

Der von Fürstenfeld kommende Diesellokomotive kann unterdessen nach zwei Stunden Fahrtzeit gegen 21 Uhr planmäßig Wiener Neustadt erreicht. Der Kontrast zum anschließenden InterCity könnte größer nicht sein, braucht dieser doch nur rund 30 Minuten bis zum Wiener Hauptbahnhof. Ein paar Tage später trifft die „Wiener Zeitung“ ebendort ÖBB-Chef Matthä. Im-



Noch fahren die Railjets über den Semmering und nicht im Tunnel durch den Berg. Foto: stock.adobe.com / cagala



Eine Unterführung sucht man am Bahnhof Fürstenfeld vergebens. Foto: Reithofer