



universität
wien

DIPLOMARBEIT

Titel der Diplomarbeit

Das Infrastruktursystem des Waldviertels -

Anbindung einer peripheren Naturlandschaft?

Angestrebter akademischer Grad

Magister der Naturwissenschaften (Mag. rer. nat.)

Verfasser: Stefan Fuchs
Matrikelnummer: 0302797
Studienrichtung: A 190 406 456
Betreuer: Ao. Univ.-Prof. Mag. Dr. Karl Husa

Pöggstall, im Juni 2010

DANKSAGUNG

An dieser Stelle möchte ich mich recht herzlich bei Prof. Karl Husa für die professionelle Betreuung dieser Arbeit bedanken. Er nahm sich immer für meine Gespräche Zeit und unterstützte mich in all meinen Ideen und Vorschlägen.

Weiters möchte ich mich noch recht herzlich bei meinen StudienkollegInnen für die gute Zusammenarbeit und die angenehme Zeit, die wir während meiner Studienzzeit miteinander hatten, bedanken.

Mein spezieller Dank ergeht an meine Familie, die mich während meines Studiums immer tatkräftig unterstützt haben und mir mit ihrer finanziellen Unterstützung erst dieses sorgenfreie und reibungslose Studium ermöglicht haben. Ebenso danke ich meiner Schwester, Heidelinde, die meine Arbeit geduldig durchgelesen hat und mich auf etwaige Fehler aufmerksam gemacht hat.

Der größte Dank geht an meiner Lebenspartnerin Karin, die mich in letzter Zeit immer unterstützt hat und stets immer Verständnis für meine Arbeit hatte und immer für mich da war. Ihr gebührt, wie meiner Schwester Heidelinde, ein besonderer Dank für die kompetente Hilfe.

Zusätzlich will ich mich bei meinem Studienkollegen, Stephan Schmutzer, und meinen ehemaligen Hauptschullehrerinnen, Brigitte Gattermann und Theresia Mück, recht herzlich bedanken, die mir bei der Korrektur dieser Diplomarbeit hilfreich zur Seite gestanden sind.

Übernommene Zitate, Aufgaben, Statements etc. verschiedener AutorInnen, sowie Statements der befragten Bevölkerung wurden der aktuellen Rechtsschreibung angepasst.

INHALTSVERZEICHNIS

INHALTSVERZEICHNIS	3
1 EINFÜHRUNG	5
1.1 Allgemeines.....	5
1.2 Problembehandlung und Hauptaugenmerk der Infrastruktur.....	7
1.3 Aufbau der Arbeit	23
2 DAS UNTERSUCHUNGSGEBIET WALDVIERTEL	26
2.1 Allgemeine Bemerkungen	26
2.2 Abgrenzung des Gebietes.....	34
2.3 Bevölkerungsgeographische Merkmale dieser Region	61
2.3.1 <i>Räumliche Bevölkerungsverteilungen</i>	62
2.3.2 <i>Die Bevölkerungsstrukturen</i>	69
2.3.3 <i>Die Bevölkerungsveränderungen</i>	81
2.3.4 <i>Natürliche Bevölkerungsbewegungen</i>	87
2.4 Geomorphologische Untersuchungen für den Infrastrukturausbau	104
3 DAS AUTOBAHNNETZ	117
3.1 Die jetzige Situation	117
3.2 Mögliche Planungen für die Zukunft.....	133
3.3 . Die Rentabilität in diesem Gebiet?	140
3.4 Politische Sichtweisen.....	145
3.5 Statements und Meinungen der dort ansässigen Bevölkerung	156
3.6 Plädoyer.....	166
4 DAS EISENBAHNNETZ	168
4.1 Die jetzige Situation	168
4.2 Mögliche Planungen für die Zukunft.....	192
4.3 Die Rentabilität in diesem Gebiet?	204
4.4 Politische Sichtweisen.....	209
4.5 Statements und Meinungen der dort ansässigen Bevölkerung	223
4.6 Plädoyer.....	236

5	DER TRANSITVERKEHR	238
5.1	Allgemeine Bemerkungen	238
5.2	Die Verkehrspolitik Österreichs und der Transitvertrag	243
5.3	Der Transitverkehr in Österreich	258
5.4	Der Transitverkehr in Niederösterreich bzw. im Waldviertel.....	277
5.5	Transit Auswirkungen und Lösungsansätze	289
6	ZUSAMMENFASSUNG	297
7	QUELLENVERZEICHNIS	303
8	EXPERTENINTERVIEWS	312
9	ABBILDUNGSVERZEICHNIS	316
10	ANHANG	319
10.1	Ehrenwörtliche Erklärung	319
10.2	Lebenslauf.....	320

1 EINFÜHRUNG

1.1 Allgemeines

In dieser Diplomarbeit wird im Auftrag eines Projektes bzw. einer Untersuchung versucht, die aktuellen Probleme verschiedener infrastruktureller Einrichtungen der peripheren Naturlandschaft des Waldviertels zu erläutern und etwaige Lösungsansätze wiederzugeben. Immer wieder hört man in den Medien, aber auch von der städtischen und suburbanen Bevölkerung, dass das Gebiet im Waldviertel keine Infrastruktur und im weiteren Sinn keine Lebensräume aufweise. Vielmehr herrscht in diesem Raum das klassische Klischee des „Vergessenen“ oder des „Zurückgebliebenen“. Mit dieser Arbeit sollen genauere Details und Hintergründe über die Benutzung und Entwicklungspotenziale dieser Naturlandschaft gezeigt und deren Nützlichkeit hinterfragt werden. Dabei wird aber nicht nur aus politischer Sicht argumentiert, sondern es wird auch versucht, anhand von örtlichen Befragungen die Zufriedenheit der dort ansässigen Bevölkerung und deren Wünsche einzufangen, festzustellen und sie zu thematisieren.

Die Diplomarbeit ist in mehrere Themengebiete untergliedert und kann zu einem allgemeinen Gesamtprojekt der Infrastruktur zusammengefasst werden. Das Hauptaugenmerk liegt aber auf den verkehrsspezifischen Möglichkeiten dieser Region, welche sich sehr wesentlich von anderen Naturlandschaften und Räumen des Staates Österreich unterscheiden. Hierbei werden konzentriert die bestehenden und möglichen ausbaufähigen Verkehrsnetze analysiert und mittels geographischer Untersuchungen werden Modellierungen für relevante und sinnvolle Zukunftsprojekte vorgestellt und diskutiert. In diesem Fall wird hauptsächlich auf die Schwerpunkte der Autobahn- und der Eisenbahnnetze eingegangen. Weiters soll neben den bevölkerungsgeographischen Ansichten und Meinungen der Gesellschaft auch das Problem des Transitverkehrs in Betracht gezogen werden, welches mit dem Schengenabkommen und der damit verbundenen Öffnung der Grenze in die Tschechische Republik für das Grenzgebiet eine wesentliche Rolle spielt. Dieser Komplex beeinflusst natürlich die Benutzung von Landesstraßen in diesem Gebiet sehr und erweist sich demnach als zunehmende Plage für die dort lebenden Personen. Daher wird versucht, dieses Phänomen in die Beurteilungskriterien des möglichen Ausbaus der Infrastruktur hineinfließen zu lassen.

Die Zielsetzung dieser Diplomarbeit liegt demzufolge darin, eine komplette Analyse der Infrastruktur innerhalb des peripheren Raumes des Waldviertels zu konstruieren und weiterzuentwickeln. Es soll auch eine Kooperation mit der niederösterreichischen Landesregierung aufgebaut werden, wobei hier sämtliche Lösungsvorschläge und zukünftige Planungen der infrastrukturellen Einrichtungen diskutiert werden sollen. Vielleicht werden durch diese Untersuchungen der peripheren Naturlandschaft etliche Politiker darauf aufmerksam gemacht, welches Potential in der noch so unberührten Natur des Waldviertels liegt. Meiner Meinung nach ist der politische Aspekt ebenso ein großer Faktor zur Behandlung dieses Modells. Es sollten aber die naturräumlichen Vorteile sowie deren Nachhaltigkeit auf unsere Gesellschaft nicht in den Hintergrund gedrängt werden. Diese haben eine sehr wichtige Stellung in unserem ökologischen Gleichgewicht. In Verbindung mit der Österreichischen Bundesforste AG, in der mein Vater jahrelang berufstätig war und ich dadurch Zugang zu wichtigen Informationsmaterialien habe, soll trotz der möglichen Ausweitung der Infrastruktur auch die Natur berücksichtigt werden. Alles in allem soll ein Einklang zwischen Natur und Ausbau herrschen und dementsprechend auch erarbeitet werden.

Durch diese unterschiedlichen Ansichten ergeben sich deshalb weitere Probleme bezüglich der Infrastruktur, wobei sich folgende Fragestellungen ergeben haben:

„Ist das Verkehrsnetz den dort beginnenden Auslastungen gewachsen?“

„Haben neue Verkehrswege einen negativen Einfluss auf die idyllische Naturlandschaft?“

„Wie kommt die dort lebende Bevölkerung mit diesen Einrichtungen zurecht?“

„Wird das ökologische Gleichgewicht durch den Bau von umweltschädlichen Einrichtungen zerstört?“

„Wird durch den möglichen Ausbau der Transitstrecke in die Tschechische Republik die dortige Lebenssituation geändert?“

etc.

Auf diese und weitere Fragen soll in dieser Diplomarbeit eingegangen werden. Der Versuch, das Waldviertel an die weitaus stärker entwickelten Landschaften des

niederösterreichischen Landes bzw. deren Umgebungen anzubinden, soll hier in modellhafter Weise verifiziert werden. Doch es soll verhindert werden, gerade das Hauptaugenmerk bzw. das Wahrzeichen des Waldviertels, nämlich die so genannte „idyllische“ Landschaft, aus dem Gleichgewicht zu bringen um so das geprägte naturräumliche Gesamtbild nicht zu beeinflussen.

Warum ich gerade diese Naturlandschaft ausgewählt habe, ist im Prinzip einfach zu erklären. Da ich aus dieser Region stamme (mein Wohnort ist Pöggstall im politischen Bezirk Melk im südlichen Waldviertel), sind mir die dort vorhandenen naturräumlichen Gegebenheiten schon bekannt, und ich kann mir im Vorhinein schon ungefähr ein Bild machen, wo infrastrukturelle Einrichtungen benötigt werden, aber auch, wo diese nicht realisierbar sind. Außerdem ist meine Heimatgemeinde selbst von diesem Problem betroffen, da in jüngster Vergangenheit eine Transitstrecke von Pöchlarn in die Tschechische Republik geplant war. Diese Strecke wäre durch meine Ortschaft verlaufen, wobei eine schnellere Verbindung der Lastkraftwagen in unser Nachbarland möglich gewesen wäre. Doch aus kosten- und bautechnischen Gründen wurde dieses Projekt stillschweigend wieder auf Eis gelegt. In dieser Diplomarbeit will ich später noch näher auf dieses gescheiterte Projekt eingehen, da dieses gerade das Problem der Abgeschiedenheit der peripheren Naturlandschaft widerspiegelt. Aus diesem Grund habe ich dieses Diplomarbeitsthema gewählt, da ich selbst von diesen Ereignissen betroffen bin.

1.2 *Problembehandlung und Hauptaugenmerk der Infrastruktur*

Wie schon in der Einleitung erörtert, werden die charakteristischen Merkmale der infrastrukturellen Einrichtungen des Waldviertels analysiert und es wird auf mögliche Potentiale hingewiesen. Doch in diesem Kontext kristallisiert sich heraus, dass der Begriff „Infrastruktur“ eine sehr vage Bedeutung aufweist. In diesem Fall sind unter dem Begriff Infrastruktur mehrere unterschiedliche Definitionen feststellbar. Der Begriff stammt aus dem Französischen und widmet sich *„der Gesamtheit der Anlagen in einem bestimmten Bereich, die für die Durchführung besonderer einzelner Vorhaben erforderlich ist“* (SCHATZ, S.125). Der Ausdruck wurde erstmals in der NATO verwendet, wobei hier in der militärischen Umgangssprache die Bezeichnung von ortsfesten Anlagen, Kasernen, Ausbildungsplätzen, Radarstationen und

ähnlichen militärischen Verkehrseinrichtungen verstanden wurde. Anfangs wurden auch im Boden befindliche Leitungen so bezeichnet, wie z.B. Rohre und Kabel. Mittlerweile werden unter diesem Begriff auch Kennzeichnungen technischer Grundeinrichtungen im Unternehmerbereich, wie verwaltete Straßen, Gebäude und technische Dienste (Strom, Kommunikation,...) verstanden¹. Eine allgemein gültige einheitliche Definition fehlt bis heute noch, obwohl sich der Begriff Mitte der 1950er Jahre entwickelt hat. Jedoch hat R. JOCHIMSEN erst im Jahre 1966 versucht diesen Komplex einzugrenzen (FREY 1988, S.201).

Definition: „Die Infrastruktur ist die Summe der **materiellen, institutionellen und personalen** Einrichtungen und Gegebenheiten, die den Wirtschaftseinheiten zur Verfügung stehen und mit beitragen, den Ausgleich der Entgelte für gleiche Faktorbeiträge bei zweckmäßiger Allokation der Ressourcen, d.h. vollständige Integration und höchstmögliches Niveau der Wirtschaftstätigkeit, zu ermöglichen.“ (JOCHIMSEN 1966, S.100).

Es sei zudem noch erwähnt, dass diese Definition heute noch absolute Gültigkeit besitzt und auch der Begriff Infrastruktur als Unterbau (vom lateinischen infra: unten, unterhalb) bezeichnet werden kann, also die Darstellung und die gleichzeitige Gewährleistung der Volkswirtschaft als Fundament der eigentlichen wirtschaftlichen Tätigkeiten. Im Großen und Ganzen beinhaltet das die Beschreibung einer wachstums-, integrations- und versorgungsnotwendigen Basisfunktion einer Gesamtwirtschaft (JOCHIMSEN, GUSTAFSSON 1970, Sp.1318). Die materielle und personelle Infrastruktur ist mit Investitionen verbunden, d.h. für den Einkommensgewinn langfristig nutzbarer Güter müssen dementsprechende Leistungen in Kauf genommen werden. Auf Grund der kapitalintensiven Erstellung müssen die Finanzierungen aus staatlichen Mitteln erfolgen. Es können durch die Infrastruktur positive oder negative Auswirkungen entstehen. Während eine neu gebaute Straße von allen Personen befahren werden kann (positiver externer Effekt), sind die Anrainer dieser Straße durch den auftretenden Verkehr von Lärm und Abgasen betroffen (negativer externer Effekt)². Weiters werden die einzelnen Bedeutungen nach deren Merkmalen definiert.

¹ <http://de.wikipedia.org/wiki/Infrastruktur> (19.3.2009)

² <http://www.student-online.net/Publikationen/503/> (25.3.2009)

Definition: „Unter materieller Infrastruktur wird 1. die Gesamtheit aller Anlagen, Ausrüstungen und Betriebsmittel in einer Volkswirtschaft verstanden, die zur Energieversorgung, Verkehrsbedienung und Telekommunikation dienen; hinzu kommen 2. die Bauten usw. zur Konservierung der natürlichen Ressourcen und Verkehrswege im weitesten Sinne und 3. die Gebäude und Einrichtungen der staatlichen Verwaltung, des Erziehungs- und Forschungs- sowie des Gesundheits- und Fürsorgewesens.“ (JOCHIMSEN 1966, S.103).

Innerhalb der materiellen Infrastruktur wird noch detaillierter zwischen technischen, ökonomischen und institutionellen Merkmalen unterschieden, wobei manche Einrichtungen eine überschreitende Gemeinsamkeit aufweisen (STOHLER 1965, S.281). Wiederum können aber auch manche Merkmale bei einzelnen Infrastruktureinrichtungen ein unterschiedliches Ausmaß bewirken. Die technischen Merkmale der Infrastruktur sind unter anderem die weitgehende Unteilbarkeit, die lange Lebensdauer, die Interdependenz zwischen einzelnen Bestandteilen eines Bereiches, der Input der Leistungen und die geringe Importmöglichkeit auf Kosten der Qualität. Als ökonomische Merkmale werden folgende Punkte angeführt: die Kostenregression, die Sprungkosten, der hohe Fix- und Gemeinkostenanteil, der Kapitalkoeffizient, das Vorhandensein von externen Effekten sowie der große Umfang und das große Risiko der Investitionen. Charakteristisch für die institutionellen Merkmale sind vor allem das Fehlen von Marktpreisen, die defizitäre Betriebsführung sowie die zentrale Planung, Herstellung, Betriebsführung und Kontrolle (STOHLER 1965, S.281; ABEGG 2005, S.13).

Zur besseren Verständlichkeit kann man als materielle Infrastruktur alle Anlagen und Ausrüstungen einschließlich staatlicher Verwaltung, Ausbildung, Forschung, Gesundheits- und Fürsorgewesen sowie Kultur- und Sporteinrichtungen verstehen. Somit kann die materielle Infrastruktur in zwölf Hauptkategorien eingeteilt werden (BUSCH 1995, S.16):

- Verkehrsinfrastruktur
- Kommunikationsinfrastruktur
- Energieversorgungsinfrastruktur
- Wasserversorgungsinfrastruktur

- Umweltinfrastruktur
- Bildungseinrichtungsinfrastruktur
- Gesundheitswesen
- spezielle städtische Infrastruktur
- Sport- und Touristikeinrichtungen
- soziale Infrastruktur
- kulturelle Einrichtungen
- naturräumliche Ressourcen

Definition: *„Die institutionelle Infrastruktur umfasst die gewachsenen und gesetzten Normen, Einrichtungen und Verfahrensweisen in ihrer „Verfassungswirklichkeit“, insoweit sie den Grad der tatsächlichen Gleichbehandlung gleicher wirtschaftlicher Gegebenheiten unter Ausschluss von „metaökonomischen“ Einflüssen betrifft. Sie gibt den Rahmen ab, innerhalb dessen die Wirtschaftseinheiten eigene Wirtschaftspläne formulieren und in Zusammenarbeit mit anderen durchführen.“* (JOCHIMSEN 1966, S.117).

Genauer gesagt werden unter der institutionellen Infrastruktur solche Institutionen verstanden, welche auf die Rechts-, Wirtschafts- und Sozialordnung einen sehr positiven Einfluss haben. Ebenso zum Stammbaum der Infrastruktur gehört der Aspekt der geltenden Rechtsordnung (JELLINGHAUS 2006, S.5). Ein wichtiger Aufgabenbereich der institutionellen Infrastruktur beinhaltet die Bereitstellung und Erhaltung der materiellen Infrastruktur, wobei der Staat primär dort seine Tätigkeitsfelder besitzt. Für die Entwicklung eines Staates ist diese Einrichtung sehr entscheidend. Es treten innerhalb eines Staates überall dort Entwicklungshemmnisse auf, wo eine schwache institutionelle Infrastruktur vorzuweisen ist. Dieses Phänomen kann man empirisch beweisen. So wachsen Länder mit einer schwächeren institutionellen Infrastruktur weniger schnell und haben höhere Investitionen als Länder mit starker institutioneller Infrastruktur. Außerdem weisen sie stärkere Verzerrungen in den Staatsausgaben auf. Im privaten Sektor herrschen immer wieder unvorhersehbare Änderungen, welche durch markante Erkennungsmerkmale zum Vorschein kommen. Zum Beispiel herrscht Unsicherheit, ob die Eigentumsrechte weiterhin aufrecht bleiben oder durch Korruption überschattet werden. Dadurch wird Korruption als entwicklungspolitisches Phänomen sehr

bedeutsam und sollte kritisch betrachtet werden³. Die institutionelle Infrastruktur ist keinesfalls ein kurzfristiges Modell, sondern entwickelt sich als betriebswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Analyse über mehrere Jahrzehnte hinweg, wobei sie vielen Veränderungen ausgesetzt ist⁴.

Definition: „Die personelle Infrastruktur bezieht sich auf die Zahl und die Eigenschaften der Menschen der arbeitsteiligen Marktwirtschaft im Hinblick auf ihre Fähigkeit, die zur Erhöhung von Niveau und Integrationsgrad der Wirtschaftstätigkeit beitragen.“ (JOCHIMSEN 1966, S.133).

Mit anderen Worten umfasst der Begriff der personellen Infrastruktur den Umfang, die Fähigkeiten und das Wissen der Bevölkerung einer Region. Hier wird das geistige und handwerkliche Potential abgeschöpft, wie ausbildungsbezogene Faktoren, Motivation, Risikobereitschaft, Leistungswille und unternehmerische Fähigkeiten. Die personelle Infrastruktur zeigt ihre Effizienz eher auf langfristige Weise und hat eine große Bedeutung für die Entwicklung (JÜRGENSEN 1988, S.433). Somit kann eine enge Verbindung mit dem Begriff Humankapital hergestellt werden. Die personelle Infrastruktur ist das Vermögen der einzelnen Individuen, bestehend aus den einzelnen Faktoren Bildung, Erfahrung, Gesundheit und Forschung⁵. Es können daher drei Ansatzpunkte für die Bestimmung der Qualität der Werte der Wirtschaftssubjekte festgelegt werden (JOCHIMSEN 1966, S.137ff):

1. die Aufgaben der Menschen im Wirtschaftsprozess (unternehmerische Leitung, Lehrtätigkeit,...)
2. die Bedeutung für das Individuum (kurz- und langfristiger Konsum der Bildung)
3. die gesellschaftliche Bedeutung (Integrationseffekt der Bildung)

Wie man sieht, ist der Begriff der Infrastruktur sehr weit ausgedehnt. Die bis jetzt genannten Definitionen bzw. Abgrenzungen des Begriffes „Infrastruktur“ beziehen sich weitgehend auf die volkswirtschaftliche Infrastruktur. In diesem Bereich bezeichnet man Infrastruktur als Sammelbegriff für die benötigten Anlagen und

³ http://www.macro.vwl.uni-mainz.de/ls/ger/Dateien/9_Die_WirkungsLosigkeit_von_Entwicklungshilfe.pdf (25.3.2009)

⁴ <http://www.student-online.net/Publikationen/503/> (25.3.2009)

⁵ <http://www.student-online.net/Publikationen/503/> (25.3.2009)

Einrichtungen in der räumlichen Entwicklung. Zusätzlich wird der Begriff „Infrastruktur“ im städtebaulichen Kontext definiert und verwendet. In diesem Fall treten drei wichtige Teilbereiche auf, nämlich die technische Infrastruktur, die soziale Infrastruktur und die erwerbswirtschaftliche Infrastruktur, welche in nachfolgender Tabelle konkretisiert werden. Unter technischer und sozialer Infrastruktur kann demnach die Menge aller Staats- und Privateinrichtungen verstanden werden, welche für eine genügende Daseinsvorsorge und für die wirtschaftliche Entwicklung einer Region erforderlich ist⁶.

Die technische Infrastruktur beinhaltet also alle materiellen Einrichtungen, welche eine Vorleistung für die Produktion darstellen und die Funktionstüchtigkeit der einzelnen Produkte gewährleistet ist (z.B.: Verkehrsinfrastruktur: Straßen, Autobahnnetz; Kommunikationseinrichtungen: Internet; Ver- und Entsorgung: Wärme- und Wasserversorgung, Abfallentsorgung)⁷.

Unter sozialer Infrastruktur werden jene Einrichtungen verstanden, welche für die Benützung der menschlichen Daseinsfunktion in Anspruch genommen werden können. Dazu gehören unter anderem Gemeindebedarfseinrichtungen, Einrichtungen der Jugendpflege, der Sicherheit sowie kulturelle Einrichtungen etc. (KLÖCKNER 2008, S.2).

Nachfolgend befindet sich ein Tabellenentwurf, welcher die einzelnen Sparten der Infrastruktur durch die angeführten Beispiele widerspiegelt. Die rot gekennzeichneten Teilbereiche sind für die weitere Verwendung dieser Diplomarbeit sehr relevant⁸.

⁶ <http://www.isl.uni-karlsruhe.de/module/begriffe/infrastrukturbegriff/infrastrukturbegriff.html> (30.3.2009)

⁷ <http://www.comeniuscape.de/content/cont0406/artikel.htm> (30.3.2009)

⁸ <http://de.wikipedia.org/wiki/Infrastruktur> (19.3.2009)

Technische Infrastruktur	Soziale Infrastruktur	Erwerbswirtschaftliche Infrastruktur
<i>Ver- und Entsorgung:</i> Müllentsorgung, Abwasser, Gas, Fernwärme	<i>Bildungssystem:</i> Bibliotheken, FH, Universitäten, Schulen, Kindergärten	<i>Einzelhandel:</i>
<i>Kommunikation:</i> Rundfunk, Internet, Mobilfunk, Festnetztelephonie	<i>Dienstleistungen:</i> Pflegedienste, Kinderbetreuungseinrichtungen	<i>Handwerksbetriebe:</i>
Verkehr: Binnengewässer, Seeschifffahrt, Eisenbahnnetz, Luftverkehr, Straßen, Rad- und Gehwege	<i>Gesundheitssystem:</i> Krankenhäuser, Rettungsdienste	<i>Dienstleistungen:</i> Tankstelle, Gaststätte, Hotel, Kino, Apotheke, Arzt, Rechtsanwalt, Banken, Friseur,...
<i>Geodateninfrastruktur:</i>	<i>Kulturelle Einrichtungen:</i> Bibliotheken, Museen, Sehenswürdigkeiten, Tourismus	
	<i>Öffentliche Sicherheit:</i> Feuerwehr, Militär, Polizei	
	<i>Rechtssystem:</i> Gericht, Kanzlei	
	<i>Verwaltung:</i> Regierung, Stadtverwaltung, Landesverwaltung	
	<i>Kirchen:</i>	

Abbildung 1: Merkmale der städtebaulichen Infrastruktur (Quelle: eigener Entwurf (nach⁹))

Es ist ersichtlich, dass es keine eindeutige Abgrenzung der einzelnen Teilbereiche der Infrastruktur gibt, womit eine Parallele zur Begriffsdefinition gemacht werden kann. Viele dieser Sparten zählen nur stückweise zur Wissenschaft der Infrastruktur. Es wird aber der Teilbereich des Verkehrs ausnahmslos der Infrastruktur zugeordnet¹⁰. Hierzu erfolgte eine empirische Untersuchung durch TRUNZER im Jahre 1980. TRUNZER analysierte 36 deutschsprachige Literaturquellen auf die Zugehörigkeit einzelner Teilbereiche zur Infrastruktur, wobei nachfolgende Tabelle die obige These der Verkehrszugehörigkeit zur Infrastruktur weitgehend bestätigt (TRUNZER 1980, S.17).

⁹ <http://www.dvw.de/dvwextern/nrw/UserFiles/File/Vortrag/2008/2008koetter.pdf> (30.3.2009)

¹⁰ <http://www.infrastruktur-china.de/Infrastruktur.htm> (30.3.2009)

Sektor	Nennungen
Verkehr	36
Bildung	30
Gesundheit	29
Energie	26
Wasser	26
Wissenschaft	23
Nachrichten	19
Sport u. Erholung	16
Kultur	11
Verwaltung	11
Soziales	10
Wohnungsbau	10
Recht u. Ordnung	10
Kommunale Einrichtungen	8
Umweltschutz	8
Verteidigung	4

Abbildung 2: Nennungen der Infrastrukturbereiche (Quelle: TRUNZER 1980, S.17)

Auch ist in dieser Tabelle sehr deutlich erkennbar, dass es eine Unmenge an Sparten der Infrastruktur gibt. Es wird deshalb im Folgenden versucht, den Oberbegriff „Infrastruktur“ einzugrenzen und für unseren Verwendungszweck anzupassen. Nach TRUNZER kommt der Sektor Verkehr in den meisten Literaturangaben vor, mit insgesamt 36 Nennungen als Zugehörigkeit zum Infrastrukturbegriff.

In dieser Diplomarbeit ist vor allem der Aspekt der Verkehrsgeographie sehr bedeutsam. Wie schon im Kapitel 1.1 erörtert, spezialisiert sich diese Arbeit auf den Bestand und die Ausbaumöglichkeiten des Straßen- und Eisenbahnnetzes. Doch beschäftigt sich der Begriff „Verkehrsinfrastruktur“ auch mit anderen Einrichtungen, die zwar anfangs erwähnt, aber nachfolgend nicht mehr weiter beachtet werden.

Laut Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, unter der Führung von Bundesministerin Doris Bures, werden durch den Ausbau von leistungsfähiger Verkehrsinfrastruktur die Verbindungsmöglichkeiten verbessert, wodurch eine starke

Ausprägung und Stärkung des Wirtschaftswachstums die Folge ist. Hierzu sollten aber die wirtschaftlichen, sozialen und umweltpolitischen Merkmale nicht vernachlässigt werden. In Österreich werden folgende fünf Sparten zur Verkehrsinfrastruktur gezählt (BMVIT 2007, S.44ff):

- Straße
- Schiene
- Donau
- Intermodale Güterterminals
- Flugverkehr

Die beiden ersten hier angeführten Teilbereiche der Verkehrsinfrastruktur, nämlich das Straßennetz und das Eisenbahnnetz, sind die Hauptbestandteile dieser Diplomarbeit und werden in einzelnen Kapiteln später nochmals gesondert betrachtet und analysiert. Die restlichen drei - laut des Bundesministeriums für Verkehr - vorhandenen Infrastruktureinrichtungen werden im Folgenden ein wenig näher behandelt.

Die Wasserstraße Donau in Österreich:

Einen anderen Aspekt der Infrastruktur, außer Straße und Schiene, stellt die Flussschifffahrt dar. Sie zählt in Österreich, vor allem bei Gütertransporten, zu einer der bedeutendsten Infrastruktureinrichtungen. Viele Transportschiffe aus den östlichen Nachbarländern verwenden die Wasserstraße, um ihre Ladungen in die westlichen Länder zu exportieren oder von den westlichen Ländern zu importieren. Dabei ist bemerkenswert, dass Österreich nicht nur als so genanntes „Durchzugsland“ gilt, sondern auch Transporte (Importe/Exporte) verschiedener Sachgüter tätigt. Zudem bietet die Wasserstraße Donau auch die Möglichkeit des Personenschiffverkehrs, welcher auch grenzüberschreitend stattfindet. Als Beispiele sind hier der „Twin City Liner“ zwischen Wien und Bratislava und die anderen Donaukreuzfahrten entlang der schönsten Stätten Österreichs (z.B.: Wachau) erwähnt. Die Auslastung und die Nachfrage sind seit den letzten Jahren sehr hoch und finden bei der einheimischen Bevölkerung wie auch bei den ausländischen Gästen immer mehr Zustimmung.

Die Donau ist der zweitgrößte Fluss in Europa und hat eine Länge von 2.845 Kilometern, allein auf Österreich entfallen davon 350 Kilometer. Der Anteil der Donau auf österreichischem Staatsgebiet beträgt nur $\frac{1}{8}$, aber es steht kein Land so in Verbindung mit der Donau wie Österreich. Von den 350 Kilometern bilden 21 Kilometer die Grenze zu Deutschland, weitere 322 Kilometer sind die Binnenstrecke und 7 Kilometer bilden die Grenze mit der Slowakei. In Österreich sind 16 größere Häfen vorhanden, wobei die wichtigsten Häfen der Handelshafen und der Tankhafen Linz, der Hafen Enns, der Hafen Krems sowie die Wiener Donauhäfen (Hafen Albern, Freudenau und Lobau) sind. Außerdem befinden sich entlang der Donau neun Schleusen mit Staustufen. Diese sind in Aschach, Ottensheim, Abwinden, Wallsee, Persenbeug, Melk, Altenwörth, Greifenstein und Freudenau. Alle Häfen und Schleusen sind in nachfolgender Grafik eingezeichnet (BMVIT 2007, S.46).

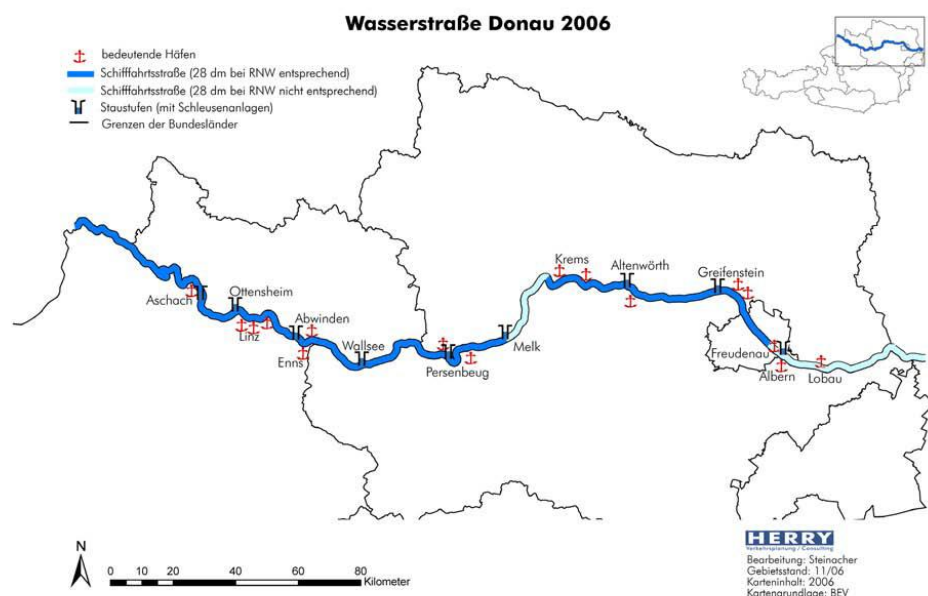


Abbildung 3: Wasserstraße Donau (Quelle: BMVIT 2007, S.58)

Nachfolgend sind noch einige Kennwerte der wichtigsten Häfen in Österreich in einer Tabelle zusammengefasst, auf welche hier nicht näher eingegangen wird und nur als Informationsmaterial dient.

	Fläche [m ²]	Wasserfläche [m ²]	Becken [Anzahl]	Wassertiefe [m]	zulässiger Tiefgang [m]	Anlegeplatz [Anzahl]	Winterhafen [ja/nein]	Schienen- anschluss Länge [km]	Straßenanschluss Distanz zur Straße [km]	Kfz-Parkfläche [m ²]	Passagier- terminal [ja/nein]
Linz	1.500.000	450.000	6	7,0	2,7	35	ja	27,0	2	3.000	nein
Linz Industriehafen	k.A.	2.000	1	8,0	k.A.	1	ja	0,1	2	0	nein
Enns-Ennsdorf	3.030.000	500.000	2	3,0	2,7	80	ja	1.420,0	1	ja	ja
Ybbs	60.000	325	1	5,0	3,8	1	ja	2,5	2	20.000	nein
Krems	250.000	70.000	2	8,0	5,0	8	ja	6,5	1	5.000	nein
Wien	3.500.000	665.000	3	2,5	1,5	150	ja	45,0	5	5.000	ja

Quelle: via danau, Manual on Danube Ports, 2003

HERRY 2006

Abbildung 4: Hafeninfrastruktur der österreichischen Donauhäfen 2003 (Quelle: BMVIT 2007, S.58)

Intermodale Güterterminals:

Der Begriff „intermodal“ bezeichnet im Verkehrswesen die Verwendung mehrerer Verkehrsmittel. So kann als „intermodaler Verkehr“ die Durchführung eines Transportvorganges mit mindestens zwei unterschiedlichen Verkehrsträgern (Bahn, LKW, Schiff, Flugzeug) bezeichnet werden. Es werden also solche Transporte angegeben, wo das Transportfahrzeug gewechselt wird und die Güter in Transporteinheiten bewegt werden. Beim Verladen zwischen verschiedenen Verkehrsträgern werden die Güter in geschlossenen Einheiten (Großbehälter oder Container) transportiert. Innerhalb des intermodalen Verkehrs wird noch zwischen begleitetem (Transport der LKW von Schiffen oder Zügen) und nicht begleitetem (Verladung der Güter ohne Motorfahrzeuge) Verkehr unterschieden. So genannte intermodale Güterterminals dienen also als Schnittstelle zwischen dem Straßen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehr und wickeln den Güterverkehr effizient ab¹¹.

Aus geographischen und wirtschaftlichen Gründen sowie den zunehmenden Anforderungen und Wünschen der Lieferanten und Kunden spielen die intermodalen Netzwerke eine immer größere Rolle. Der Einsatz verschiedenster Transportmöglichkeiten ist nicht mehr wegzudenken und daher treten Güterterminals immer mehr in das Rampenlicht unserer Wirtschaft. So wurden die letzten Terminals im Jahre 2003 in Graz (Werndorf) und Lambach wegen der Wichtigkeit des Transportwesens gegründet (BMVIT 2007, S.46).

Die wichtigsten Terminals sind in Hall, Salzburg, Wels, Linz, Krems, Wien, Graz und Villach. Nachfolgende Grafik veranschaulicht zudem alle vorhandenen Güterterminals in Österreich.

¹¹ http://de.wikipedia.org/wiki/Intermodaler_Verkehr (2.4.2009)

Intermodale Güterterminals in Österreich 2006

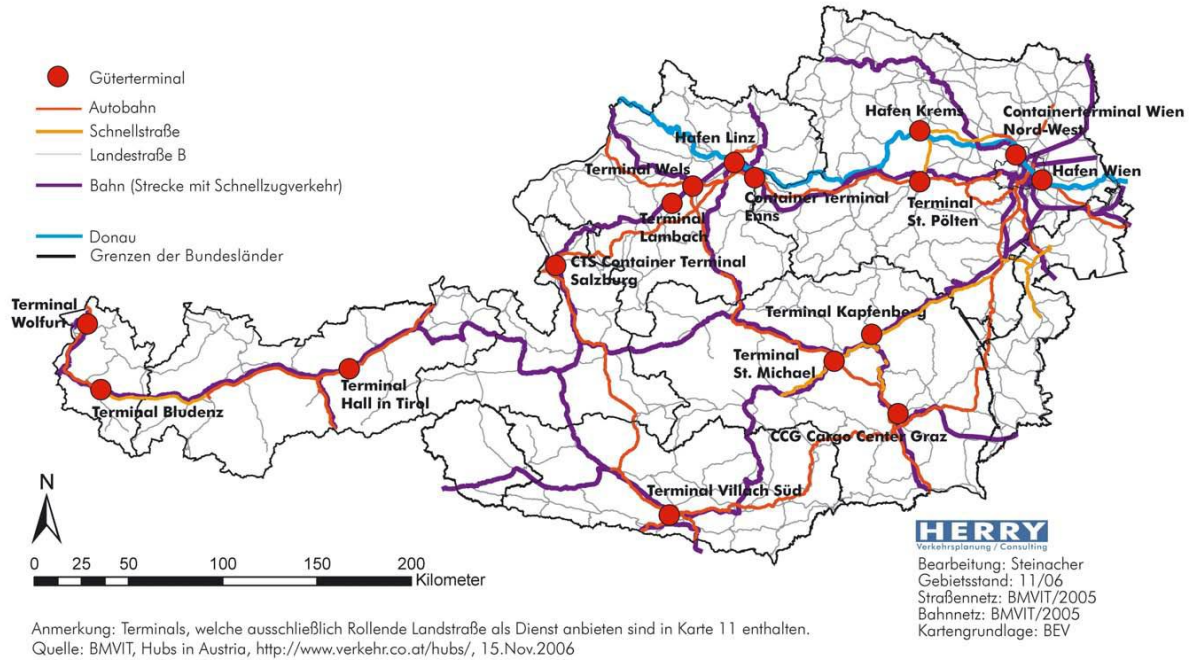


Abbildung 5: Intermodale Güterterminals in Österreich 2006 (Quelle: BMVIT 2007, S.60)

Nachfolgende Tabelle vergleicht die einzelnen Güterterminals in Österreich. Bemerkenswert ist, dass alle Terminals mit den Verkehrsträgern Straße und Schiene ausgestattet sind. Der Wasserweg ist nur bei einigen Terminals vorhanden.

	Allg. Information				Verkehrsträger			Straße, Schiene und Wasser				Dienste und umgeschlagene Produkte							
	Gründer im Jahre	Gesamtsäche [in 1.000 m ²]	Max. Gesamtumschlagkapazität [TEU/Tag]		Straße	Schiene	Wasser	Anzahl der Ladegleise	Maximale parallel abgefertigte Züge	Maximale Zuglänge in [m]	Länge der Landstraße in [m]	Anzahl der Piers	Commerziell/Commerzialdienste	Stützpunktumschlag	Schlingenumschlag	Schwergutumschlag	Getreide/ Agrarterminal	Rollende Landstraße im Betrieb (Stand: 10/2007)	Gefahrgutumschlag
CCG Cargo Center Graz	2003	650	900		✓	✓	X	8	4	700	780	-	✓	✓	X	✓	X	✓	✓
Containerterminal Enns	1994	3.030	600		✓	✓	✓	6	4	750	750	80	✓	✓	✓	✓	✓	X	✓
Containerterminal Wien Nord-West	1982	22	k.A.		✓	✓	X	8	2	550	350	-	✓	✓	✓	X	X	X	X
CTS Container Terminal Salzburg	1980	66	850		✓	✓	X	11	3	630	500	-	✓	✓	X	✓	X	X	✓
Hafen Kremis	1939	430	440		✓	✓	✓	11	11	650	k.A.	14	✓	✓	✓	✓	✓	X	✓
Hafen Linz	1939	1.500	1.000		✓	✓	✓	2	2	630	800	35	✓	✓	✓	X	✓	X	✓
Hafen Wien	1962	3.500	1.500		✓	✓	✓	k.A.	4	700	600	150	✓	✓	✓	✓	✓	X	✓
Terminal Bludenz	1981	11	k.A.		✓	✓	X	2	1	160	120	-	✓	X	X	X	X	X	X
Terminal Hall in Tirol	1996	30	200		✓	✓	X	3	1	600	200	-	✓	✓	X	✓	X	X	✓
Terminal Kapfenberg	1978	1	200		✓	✓	X	1	1	260	260	-	✓	✓	✓	X	X	X	X
Terminal Lambach	2003	180	480		✓	✓	X	3	2	550	k.A.	-	✓	✓	X	✓	X	X	✓
Terminal St. Michael	1992	10	k.A.		✓	✓	X	2	1	720	360	-	✓	X	X	X	X	X	X
Terminal St. Pölten	1975	3	160		✓	✓	X	2	2	400	226	-	✓	✓	X	✓	X	X	X
Terminal Villach Süd	1984	35	k.A.		✓	✓	X	4	2	600	350	-	✓	✓	✓	X	✓	✓	X
Terminal Wels	1985	100	k.A.		✓	✓	X	10	10	580	630	-	✓	✓	✓	X	X	✓	X
Terminal Wolfurt	1983	54	k.A.		✓	✓	X	6	2	550	250	-	✓	✓	✓	X	X	X	✓

Quelle: BMVIT, Hubs in Austria, http://www.verkehr.co.at/hubs/

k.A. ... keine Angabe
 - ... nicht zutreffend
 ✓ ... vorhanden
 X ... nicht vorhanden

Anmerkung: Terminals, welche ausschließlich Rollende Landstraße als Dienst anbieten sind in Tab. 48 enthalten.

Abbildung 6: Intermodale Güterterminals in Österreich 2006 (Quelle: BMVIT 2007, S.59)

Flugverkehr:

Ein weiteres wichtiges Instrument der heimischen Infrastruktur ist der Flugverkehr. Unter dem Luftverkehr wird die Gesamtheit aller Vorgänge verstanden, in denen Luftfahrzeuge, Flugzeuge und Helikopter Ortsveränderungen von Personen oder Gütern hervorrufen. Grundsätzlich gibt es drei Arten des Luftverkehrs, nämlich der zivile gewerbliche, der private und der militärische Luftverkehr. Auf Grund der Liberalisierung ist der Flugverkehr in den letzten Jahren sehr stark angestiegen und heute als Teil der Verkehrsinfrastruktur nicht mehr wegzudenken. Obwohl die Preise der einzelnen Fluglinien immer geringer werden, stellt der Luftverkehr das kostspieligste Transportmittel der Infrastruktur dar. Um die Sicherheit des Fliegens zu gewährleisten, ist der ganze Luftraum durchstrukturiert und der Verkehr wird von so genannten Fluglotsen geleitet. Generell bildet der Luftverkehr einen Motor der globalen Vernetzung. Weite Strecken können durch Langstreckenflugzeuge in kürzester Zeit überwunden werden, dadurch kann der internationale Handel deutlich erweitert werden. Einzig und allein die Umweltbeeinträchtigungen werfen einen großen Schatten auf diese gigantische Entwicklung des 20. Jahrhunderts¹².

Aus österreichischer Sicht ist der Personentransport das wesentliche Merkmal des Flugverkehrs und daher die häufigste Anwendung in diesem Bereich. Täglich benutzen tausende Passagiere die einzelnen Flugplätze, um entweder aus touristischer oder beruflicher Sicht eine Ortsveränderung von größerer Distanz in kurzer Zeit zu bewältigen. Diese Zahlen sind in den letzten Jahren immer wieder angestiegen und haben auch in naher Zukunft einen hohen Stellenwert in unserer Verkehrsinfrastruktur. Neben dem Personentransport ist auch die militärische Luftfahrt in Österreich sehr gut ausgeprägt. Der Einsatz dient der Landesverteidigung, der Sicherung des Friedens sowie eventuellen Not- und Rettungsdiensten (MENSEN 2007, S.13). Die wichtigsten militärischen Flugplätze in Österreich befinden sich in Langenlebarn, Zeltweg, Wiener Neustadt, Linz und Graz. Der Luftfrachtverkehr findet auf österreichischer Ebene nicht so häufig statt. Für diesen Zweck wird entweder der Transitverkehr, der Schiffsverkehr oder das Schienennetz herangezogen. Etliche Luftfrachtfluggesellschaften, wie z.B.: in Deutschland die Lufthansa Cargo, sehen einen großen Abwärtstrend des

¹² <http://de.wikipedia.org/wiki/Luftverkehr> (20.4.2009)

Frachtverkehrs. Auf Grund der niedrigen Nachfrage werden die Kapazitäten der Gesellschaften reduziert. In Österreich sind nur mehr zwei Luftfrachtgesellschaften vorhanden, nämlich die Außenstelle der Deutschen Lufthansa AG und das Grossmann Air Service Unternehmen. Wegen der geringen Nachfrage sieht die Zukunft der beiden Unternehmen eher düster aus.

Wie schon oben erwähnt ist der Personentransport das Charakteristikum der Luftfahrt. Für den Einsatz dieser Infrastruktur werden Flugplätze benötigt. In der Zivilluftfahrt wird im Allgemeinen zwischen öffentlichen und privaten Flugplätzen unterschieden. Alleine in Österreich befinden sich 6 Flughäfen (Wien, Innsbruck, Klagenfurt, Linz, Salzburg, Graz). Wien ist der größte Flughafen Österreichs und hat national demzufolge den höchsten Anteil am Flugverkehr. Wegen der geographisch zentralen Lage Österreichs und den vorhandenen großen Grenzstädten haben auch noch zwei weitere Flughäfen im Ausland einen großen Stellenwert. Einerseits hat der Flughafen St. Gallen in der Schweiz für das Bundesland Vorarlberg eine große Bedeutung. Diese Stadt befindet sich nur zehn Kilometer außerhalb der österreichischen Grenze und stellt somit eine gute Verbindungsmöglichkeit zwischen Vorarlberg und Wien dar. Andererseits gewinnt der Flughafen Bratislava in der Slowakei ebenfalls immer mehr an Bedeutung. Durch die Grenzlage zu Österreich können Bürger aus den östlichen Bundesländern diesen Flughafen benutzen, ohne großen Zeit- und Wegaufwand zu betreiben. Zudem versuchen die Staatsmänner der beiden Länder die Verbindung zwischen den beiden „Twin Citys“ ständig zu verbessern (siehe oben „Twin City Liner“ bei der Schifffahrt). Die wichtigste Fluglinie in Österreich ist die Austrian Airlines. Weiters besitzt Österreich noch 37 Zivillflugplätze, 38 Hubschrauberlandeplätze bei Krankenanstalten und 25 weitere Hubschrauberlandeplätze (BMVIT 2007, S.46).

Die nachfolgende Graphik veranschaulicht alle vorhandenen Flugplätze und Hubschrauberlandeplätze in Österreich. Aus der Graphik kann zudem noch entnommen werden, dass die Aufteilung der Flugplätze auf ganz Österreich gleichmäßig verteilt ist.

Flugplätze in Österreich 2005 (inklusive der Sektoren des oberen Luftraumes)

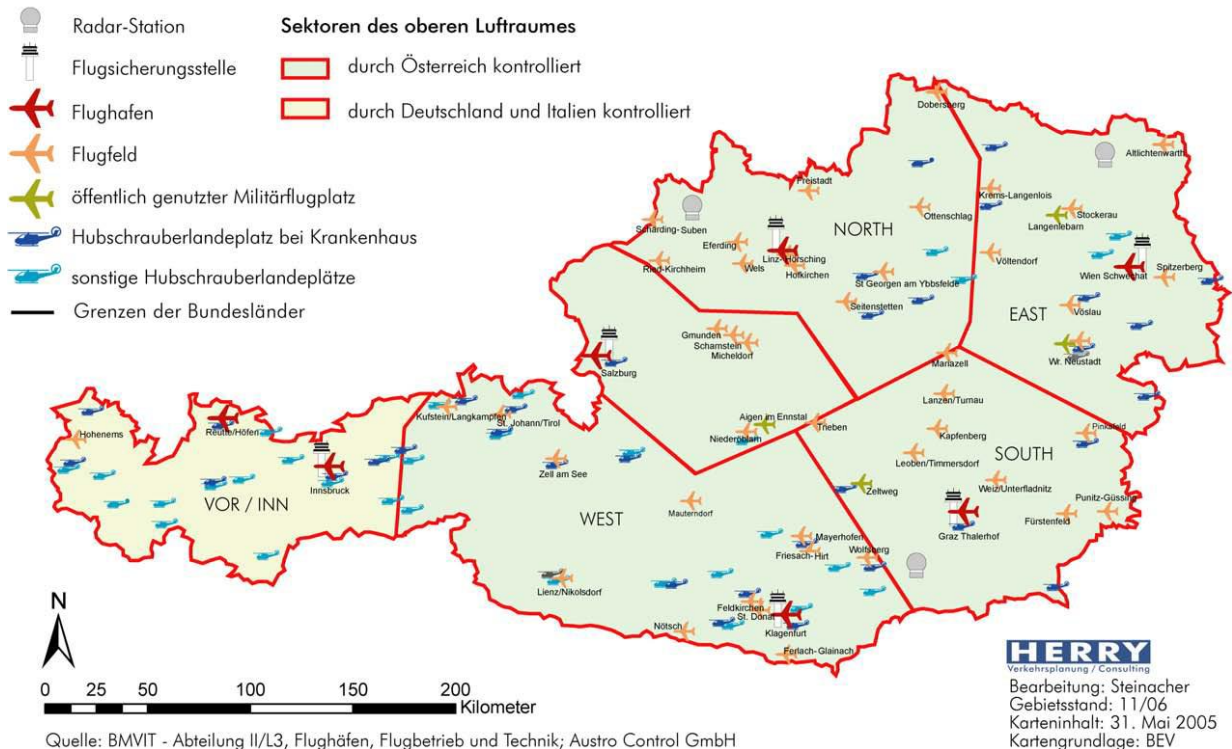


Abbildung 7: Flugplätze in Österreich 2005 (Quelle: BMVIT 2007, S.62)

Als Abschluss dieses Unterkapitels soll nun ein Bezug zwischen den drei Infrastruktureinrichtungen (Wasserstraße Donau, intermodale Güterterminals, Flugverkehr) und dem Untersuchungsgebiet Waldviertel hergestellt werden. Die genaue Abgrenzung des Gebietes wird erst im nächsten Kapitel vollzogen. Es kann aber schon vorweggenommen werden, dass das Waldviertel den nordwestlichen Teil von Niederösterreich einnimmt.

Die Wasserstraße Donau verläuft quer durch Österreich und bildet die südliche Grenze des Waldviertels. Für unser Untersuchungsgebiet hat die Donau einen großen Stellenwert. Der Donauhafen Krems liegt zentral entlang der Wasserstraße Donau und ist der ideale trimodale Logistikstandort. Außerdem ist der Hafen Krems der zentraleuropäische Umschlagknoten für Importe und Exporte für die Überseehäfen im Nordwesten Europas wie auch zum Schwarzen Meer¹³. Da sich die Stadt Krems, nördlich der Donau gelegen, noch in unserem Untersuchungsgebiet befindet, ist die Wasserstraße Donau sehr bedeutend für das Waldviertel und die dort vorhandenen Industriegebiete.

¹³ <http://www.mierka.at/> (20.4.2009)

Der intermodale Güterverkehr hat keine besonderen Auswirkungen auf das Waldviertel. Einzig der Hafen in Krems ist für die Disponenten und Spediteure von großer Bedeutung. Ansonsten bilden nur St. Pölten und Wien die wichtigsten Verkehrspunkte im nordöstlichen Österreich. In diesem Fall spielt das Waldviertel nur für den „Durchzugsverkehr“ eine wesentliche Rolle.

Auch der Flugverkehr im Waldviertel ist sehr gering. Es sind hier keine größeren Flugplätze vorhanden. In diesem Gebiet erscheinen nur drei kleine Flugfelder auf, die für den privaten Bereich verwendet werden können. Diese Anlagen befinden sich in Langenlois, Ottenschlag und Dobersberg und werden bevorzugt von Hobbysportfliegern und Familien benutzt. Ebenfalls ist das Angebot an Hubschrauberlandeplätzen sehr gering, so scheinen im Waldviertel nur vier Landeplätze auf, wobei drei Landevorrichtungen den Krankenhäusern Zwettl, Horn und Krems zugesprochen werden und nur medizinischen Zwecken vorbehalten sind. Nur der Truppenübungsplatz Allentsteig kann als einziger öffentlicher Landeplatz von Hubschraubern genutzt werden. Dieser ist aber nur für den militärischen Gebrauch zugelassen und kann nicht als infrastrukturelle Einrichtung angegeben werden. Nachfolgende Graphik zeigt die Hauptkorridore und -knoten von Österreich.

HAUPTKORRIDORE UND HAUPTKNOTEN

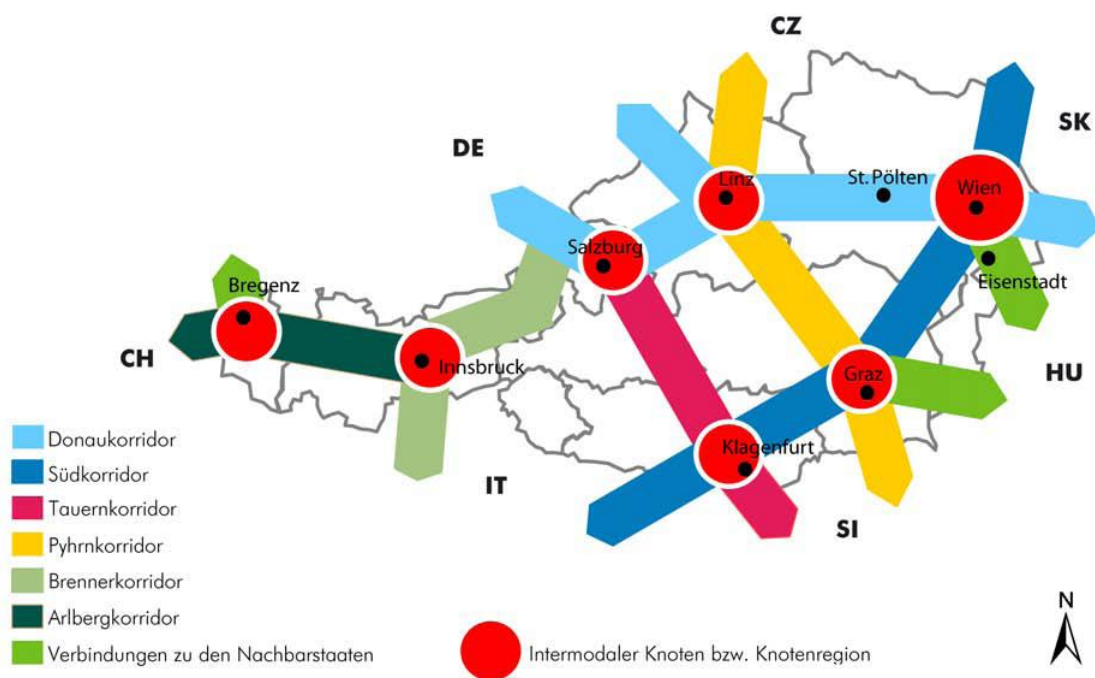


Abbildung 8: Hauptkorridore und Hauptknoten in Österreich 2002 (Quelle: BMVIT 2007, S.44)

In dieser Graphik werden die einzelnen infrastrukturellen Einrichtungen zu gemeinsamen Korridoren zusammengefasst und auf österreichischer Ebene visualisiert. Außerdem sind hier die wichtigsten Knotenpunkte unseres Landes eingezeichnet. Wenig verwunderlich nehmen die Landeshauptstädte eine zentrale Rolle ein. Vor allem der Stadt Wien ist hier eine Sonderstellung zuzuordnen. Sie repräsentiert nicht nur die zentrale Verkehrsverbindung nach Westen (Salzburg, Innsbruck), sondern sie stellt auch eine qualitativ gute Nord-Süd-Verbindung (Graz, Klagenfurt) dar. Charakterisiert wird diese Ausprägung durch die dort verlaufenden Eisenbahn- und Autobahnnetze. Die Südbahn und die Südbahn sind sehr wichtige Verkehrsträger zu den südlichen Gebieten. Die gute West-Ost-Verbindung wird nicht nur durch die Westautobahn und die Westbahn gekennzeichnet, sondern hier ist durch den Verlauf der Donau auch die Wasserstraße von wesentlicher Bedeutung. Der Schiffsverkehr auf der Donau ist sehr gut ausgeprägt und als infrastrukturelle Einrichtung in unserem Land nicht mehr wegzudenken.

Bezogen auf unser Untersuchungsgebiet Waldviertel verlaufen durch dieses Gebiet keine relevanten Korridore, wie in der Graphik ersichtlich ist. Entscheidend für das Fehlen diverser infrastruktureller Verkehrseinrichtungen sind die schwache Ausprägung und die periphere Lage dieses Gebiets. Es sind im Waldviertel keine zentralen Städte und Destinationen vorhanden, deswegen sind die verkehrstechnischen Möglichkeiten nur in einem kleinen Rahmen vorhanden. Wichtige Verkehrsverbindungen, wie Autobahn und Eisenbahn, fehlen und so ist es schwierig, eine gute Verkehrsanbindung zu den verschiedensten Orten des Waldviertels zu gewährleisten. Einzig und allein der immer mehr zunehmende Transitverkehr in die Tschechische Republik kann politische Entscheidungsträger dazu bewegen eventuell infrastrukturelle Erweiterungen zu realisieren. Diese und andere Gesichtspunkte (Ökologie und Meinungen der Betroffenen) werden in den weiteren Kapiteln spezifisch analysiert und diskutiert.

1.3 Aufbau der Arbeit

Diese Diplomarbeit ist im Wesentlichen in sechs Kapitel gegliedert, wobei davon vier Schwerpunkte enthalten sind. Während als Einstieg die allgemeinen Bestimmungen, theoretische Aspekte, Definitionen und Fragestellungen (siehe Kapitel 1.1 und 1.2)

verallgemeinert dargestellt werden, behandeln die nachfolgenden Kapitel unterschiedliche, spezifisch zu untersuchende Schwerpunkte, die speziell die Landschaft des Waldviertels in Bezug zur Infrastrukturausrichtung charakterisieren.

Das Großkapitel 2 beinhaltet den bevölkerungsgeographischen Schwerpunkt der Diplomarbeit. Vorab ist es von Nöten, das Untersuchungsgebiet des Waldviertels abzugrenzen, was hier als Erstes gemacht wird. Zudem werden die einzelnen betroffenen politischen Bezirke näher auf ihre geographischen Eigenschaften und Merkmale untersucht. Der Hauptteil dieses Kapitels stellt die umfassende Untersuchung der verschiedensten bevölkerungsgeographischen Kennzahlen, Konzepte und Modelle dar. Dabei wird versucht, die eventuelle Interaktion zwischen dem Lebensstandard der Menschen und den infrastrukturellen Möglichkeiten festzustellen und zu thematisieren. Dazu wird vor allem der Aspekt der so genannten „älteren“ Bevölkerung in Betracht gezogen. Zudem soll noch festgestellt werden, inwieweit die geomorphologischen Abhängigkeiten mit dem Bau infrastruktureller Einrichtungen in Verbindung stehen.

Im Kapitel 3 wird bevorzugt die erste technische, infrastrukturelle Einrichtung des Verkehrs unter die Lupe genommen. Dabei wird von der aktuellen Situation des Autobahn- bzw. allgemeinen Straßennetzes ausgegangen. Weiters sollen etwaige Möglichkeiten für den Ausbau oder Weiterbau von Autobahnen bzw. Schnellstraßen für zukünftige Projekte diskutiert werden, wobei auf die Rentabilität und Umweltfreundlichkeit besonderen Wert gelegt wird. Außerdem sollen neben den politischen Meinungen auch die Sichtweisen der Bürger bei diesen Planungen eingeholt werden. Durch diese empirischen Untersuchungen soll dann ein exakter Aufschluss über die Bedeutung des Themas in diesem Gebiet gegeben werden.

Das Kapitel 4 läuft in ähnlicher Art und Weise wie das vorige Kapitel ab. Nur werden hier statt den vorher behandelten Autobahnen bzw. Straßen die spärlich vorhandenen Eisenbahnnetze untersucht und nach den gleichen Kriterien analysiert bzw. thematisiert. Es werden nicht nur die „normalen“ Eisenbahnlinien auf deren Wichtigkeit überprüft, sondern es kommen hierzu noch die vorhandenen Schmalspurbahnen, welche im Waldviertel teilweise anzutreffen sind, hinzu. Doch ist für diese veralteten Bahnen eine Renovierung oder sogar ein Ausbau von Vorteil?

Diese brenzlige Fragestellung wird ebenso ein wichtiger Ansatz des Modells sein wie die der Kostenfrage.

Nach den grundlegenden Untersuchungen der Infrastruktureinrichtungen widmet sich das nächste Kapitel einem wichtigen Aspekt im Gebiet des Waldviertels. Der zunehmende Transitverkehr aus der nördlichen Tschechischen Republik ist seit der Grenzöffnung immer mehr in den Mittelpunkt der öffentlichen Medien geraten. Es soll daher eine kurze Darstellung der Entwicklung des Schwerverkehrs in den Norden vollzogen werden, wobei vor allem die Anbindungen an die Autobahnen in Krems und Pöchlarn in den Vordergrund gestellt werden. Zudem sollen noch die aktuellen Projekte beschrieben und mögliche positive oder negative Auswirkungen auf die Landschaft behandelt werden. Wesentlicher Bestandteil ist in diesem Kapitel der politische Aspekt sowie auch die vermeintlich gegenläufigen Meinungen der Bevölkerung.

Darauf aufbauend soll im letzten Kapitel ein gemeinsamer Zusammenhang zwischen all diesen Faktoren gefunden und dieser als Modell für die Zukunft bereitgestellt werden.

Der Praxisteil dieser Arbeit, nämlich die selbst angefertigten Fragebögen und die Statements der Interviews, welche einen wesentlichen Stellenwert für die Entwicklung unseres Projektes haben, werden im Anhang angeführt. Die Daten werden so weit wie möglich durch Graphiken visualisiert und auf Richtigkeit überprüft, um dann endgültige Interpretationen zu vollziehen.

2 DAS UNTERSUCHUNGSGEBIET WALDVIERTEL

2.1 Allgemeine Bemerkungen

Das Bundesland Niederösterreich gehört zu den schönsten Flecken des österreichischen Staatsgebietes. Mit einer Fläche von 19.177,78 km² ist Niederösterreich das größte Bundesland Österreichs. Zusätzlich ist dieses Gebiet reich an Kultur- und Naturjuwelen. Landschaftlich wird die Region in vier Viertel eingeteilt, deren Lage in nachfolgender Grafik visualisiert wird¹⁴:

- Weinviertel (Viertel unter dem Manhartsberg)
- Waldviertel (Viertel ober dem Manhartsberg)
- Mostviertel (Viertel ober dem Wienerwald)
- Industrieviertel (Viertel unter dem Wienerwald)

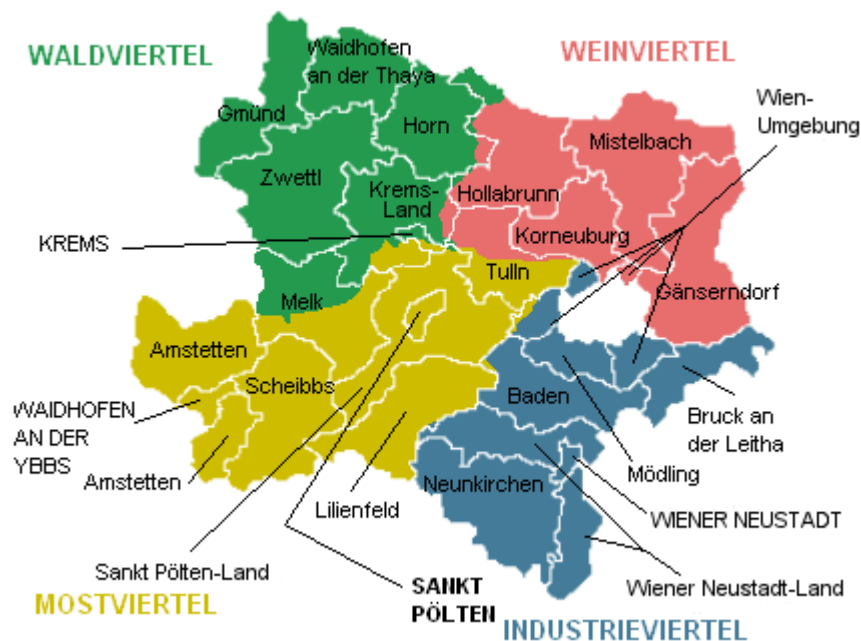


Abbildung 9: Die vier Viertel Niederösterreichs (Quelle:¹⁵)

Diese vier Viertel besitzen unterschiedliche geographische Strukturen. So weist das Mostviertel in den Ausläufern der Alpen etliche Bergspitzen bis 2.000 m Höhe auf. Das Weinviertel ist durch sein Hügelland und die ebenen Gebiete, wo verstärkt Weinbau betrieben wird, bekannt. Das Industrieviertel ist einerseits geprägt durch die

¹⁴ <http://de.wikipedia.org/wiki/Nieder%C3%B6sterreich> (30.4.2009)

¹⁵ <http://www.flickr.com/groups/woodquarter/> (27.4.2009)

im Süden befindlichen Gebirgstelle der Alpen und im Norden durch die suburbanen Landschaftsausprägungen der Stadt Wien¹⁶.

Im Gegensatz dazu charakterisiert sich unser Untersuchungsgebiet, das Waldviertel, durch andere wesentliche Merkmale und ist durch seine Einmaligkeit sehr bekannt und beliebt. Das Waldviertel befindet sich im Nordwesten von Niederösterreich und wird durch einige markante Punkte der niederösterreichischen Landschaft von den anderen Vierteln abgegrenzt. Im Norden und Nordwesten grenzt das Waldviertel an die Tschechische Republik, im Südwesten bildet die oberösterreichische Grenze die Abgrenzung des Waldviertels und somit die Teilung zwischen Niederösterreich und Oberösterreich. Der Süden des Waldviertels wird durch die Donau festgelegt, während im Osten der Manhartsberg (537m), ein niedriger flacher Bergrücken, die natürliche Grenze zum Weinviertel bildet. Das Waldviertel wird demnach auch das Viertel ober dem Manhartsberg genannt¹⁷.

Wie schon in der Graphik ersichtlich, beinhaltet das Waldviertel mehrere politische Bezirke. Insgesamt bilden die sieben politischen Bezirke Krems an der Donau (Stadt), Gmünd, Horn, Krems (Land), Melk, Waidhofen an der Thaya und Zwettl das Waldviertel. Bemerkenswert ist hierbei, dass bei den Bezirken Krems (Land) und Melk nur einige Gemeinden dem Waldviertel angehören. Dieser Aspekt wird aber im nächsten Unterkapitel näher beschrieben. Die Fläche des Waldviertels beträgt rund 4.930 km² und nimmt ein Viertel der Fläche Niederösterreichs (19.177,78 km²) ein. Laut der statistischen Erhebung vom Jahre 2008 leben ungefähr 233.000 Menschen aller Altersgruppen in diesem Gebiet, das sind 14,6% der Gesamtbevölkerung Niederösterreichs (1.597.240 Menschen). Daraus ergibt sich eine durchschnittliche Bevölkerungsdichte von rund 47 Einwohner/km². Verglichen mit den anderen Regionen Niederösterreichs kristallisiert sich heraus, dass das Waldviertel das am dünnsten besiedelte Gebiet Niederösterreichs ist (Weinviertel: 58 Einwohner/km², Mostviertel: 74 Einwohner/km², Industrieviertel: 136 Einwohner/km²). Das Waldviertel kann nur zwei Städte vorweisen, welche die 10.000 Einwohnermarke überschreiten. Krems an der Donau (24.005 Einwohner) und Zwettl (11.444 Einwohner) nehmen diese Position ein, alle anderen Städte haben einen kleineren Wert¹⁸.

¹⁶ <http://de.wikipedia.org/wiki/Nieder%C3%B6sterreich> (30.4.2009)

¹⁷ <http://de.wikipedia.org/wiki/Waldviertel> (30.4.2009)

¹⁸ http://www.statistik.at/web_de/statistiken/bevoelkerung/volkszaehlungen/index.html (5.5.2009)

Diese Werte stammen von der Volkszählung 2001 bzw. der Bevölkerungszählung 2008 der Statistik Austria, welche mir Herr Mag. Alexander Wisbauer, Mitarbeiter der Statistik Austria und Vertragsbediensteter des Instituts für Geographie und Regionalforschung der Universität Wien, zur Verfügung gestellt hat.

Das Waldviertel stellt ein raues Land mit seinen stillen Dörfern und den eigentümlichen Landschaften dar. Diese Landschaft wird durch den dichten Nadelwald, die uralten Granitblöcke, die in Mulden befindlichen Dörfer, die mittelalterlichen Städte, die zahlreichen Schlösser, Burgen und verfallenen Ruinen, die alten Bauernhöfe sowie durch die Flussläufe und dunklen Seen bzw. Teiche geprägt. Die Burgen und Ruinen sind wichtige Zeugen der Geschichte des Waldviertels, weil sie damals als Schutzgürtel gegen den Norden eingesetzt wurden (KÖNIG 2004, S.6). Aber nicht nur die alten verfallenen Bauten sind charakteristisch für diese Region. Nebenbei beherrschen auch geheimnisvolle Wälder, saganumwobene Schlösser und Burgen, heilkräftige Orte, ausgeprägte Hügel, Wiesen und Felder das Land. Zudem ist das Waldviertel sehr berühmt für seine Wackelsteine, welche überall in dieser Region zu finden sind. Diese mächtigen Blöcke liegen auf einer Steinunterlage im stabilen Gleichgewicht und können per Menschenhand bewegt werden. Diese Vielfältigkeit an wunderbaren Steinen (Herzstein in St. Oswald, etc.) und ausgefallenen keltischen Kultplätzen prägen diese mystische Landschaft. Daher hat das Waldviertel auch den Beinamen „*das mystische Waldviertel*“ (KLEPOCH 2007, Einleitung).

Das Land Niederösterreich, und im speziellen das Waldviertel, hat viele Sehenswürdigkeiten zu bieten. Die markantesten Punkte des Landschaftsgebietes stellen vorzugsweise die Burgen, Schlösser und Klöster dar. Auch der niederösterreichische Landeshauptmann, Dr. Erwin Pröll, ist sehr fasziniert von dieser Region, wobei darüber folgendes Statement von sich gibt.

„Das Waldviertel gehört zu den reizvollsten und interessantesten Landstrichen unseres Bundeslandes. Geprägt ist es von einer einigartigen Landschaft und unzähligen Burgen, Schlössern und Ruinen, die Zeugnis einer wechselvollen Geschichte sind. Das Waldviertel entwickelte sich von einer „toten Region an der

Grenze“ zu einer blühenden Region im Herzen Europas. Es ist gelungen, dass das Waldviertel mit Gesundheit, Natur und Kultur identifiziert wird.“ (PRÖLL 2004, Vorwort).

Nachfolgende Bilder sollen einen kleinen Einblick in die Region und die damit verbundene „idyllische“ Naturlandschaft des Waldviertels geben. Besonders auffällig ist hier die Weite der Landschaft, welche keine wesentlich störenden Zersiedlungsspuren aufweist und teilweise unberührt erscheinende Naturschönheiten zeigt.



Abbildung 10: Scheideldorf im nördlichen Waldviertel (Quelle: eigene Darstellung)



Abbildung 11: Bad Großpertholz im nördlichen Waldviertel (Quelle:¹⁹)

¹⁹ <http://de.wikipedia.org/wiki/Waldviertel> (30.4.2009)



Abbildung 12: Pöggstall im südlichen Waldviertel mit Blick auf den Ostrong (1061 m) (Quelle: eigene Darstellung)



Abbildung 13: Albrechtsberg an der Großen Krems (Quelle: eigene Darstellung)

Die Ruhe, die diese Bilder ausstrahlen, zieht viele Menschen aus den städtischen Gebieten an. Diese Leute suchen größtenteils Erholung von den lauten, zersiedelten Gebieten innerhalb und außerhalb Österreichs. Viele Stadtmenschen flüchten am Wochenende aus der lauten, wirtschaftlich stärkeren Region der Stadt in die idyllisch ruhigen Landschaftsebenen des Waldviertels, um dort die Stille und Herrlichkeit des Landes genießen zu können. Für die Einheimischen ist dieser Anblick eine tägliche Routine, allerdings setzen sie sich unbewusst mit den wertvollen Kunstschatzen auseinander. Anders gesagt ist es für die Menschen dort selbstverständlich, mit dieser unberührt peripheren Landschaft im Einklang zu leben.

Das Waldviertel gehört aus geologischer Sicht zur Böhmisches Masse, einem sehr alten Hochplateau (bis ca. 1.000 m) bestehend aus Granit und Gneis. Es entstand aus dem abgetragenen Variszischen Gebirge, welches vor rund 300 bis 350 Millionen Jahren entstanden ist. Auch heute sind noch Ausläufer dieses Gebirges zu erkennen, nämlich sämtliche hügeligen Erhebungen, deren Höhen sich zwischen 400 bis 1.000 Meter ausbreiten. Diese welligen Rumpfflächen strecken sich über die ganze Region des Waldviertels aus, einige Beispiele sind der Ostrong, der Weinsberg, der Tischberg, wobei allesamt mit Nadelwäldern ausgestattet sind. Im Süden des Waldviertels ist ein Übergang vom Hochplateau ins tiefer gelegene Mostviertel erkennbar, gekennzeichnet durch steile Felsterrassen. Ebenfalls charakteristisch für das Waldviertel sind die vorhandenen Streifenfluren, die eine kleinstrukturierte Landschaft bilden. So ist etwa das Kamptal tief in die Hochflächen eingeschnitten. Bemerkenswert sind zudem auch die riesigen Granitblöcke (Wackelsteine), welche sich an vielen Stellen finden lassen, vor allem in der Blockheide bei Gmünd. Sie sind abgerundete Blöcke, die durch Verwitterung entstanden sind. (LEMBACHNER 2005, S.10).

Die wichtigsten Flüsse dieser nördlich der Donau gelegenen Landschaft sind der Kamp, die Thaya und die Krems. Charakteristisch für diese Flüsse sind die vorhandenen Einschnittsflächen und die damit verbundenen Täler. Entlang dieses Bereiches sind viele Mäander innerhalb der Böhmisches Masse vorzufinden. Erwähnenswert ist zudem, dass durch das nordwestliche Waldviertel die europäische Hauptwasserscheide verläuft. Einzig und allein die Lainsitz, im Bezirk Gmünd gelegen, entwässert über die Moldau und Elbe in die Nordsee. Sie stellt somit den einzigen Fluss Niederösterreichs dar, der nach Norden hin abfließt. Alle anderen Flüsse, seien es Kamp, Thaya oder Krems, entwässern über die Donau ins Schwarze Meer (LEMBACHNER 2005, S.10f).

Besonders einzigartig ist das Klima des Waldviertels, das durch große Temperaturschwankungen gekennzeichnet ist. So können dort rekordverdächtige Höchst- und Tiefstwerte vorkommen. Vielfach wird das Waldviertel auch als der Kältepol Österreichs bezeichnet, da in den Mulden extrem niedrige Temperaturen auftreten können (LEMBACHNER 2005, S.11). Manchmal fühlt sich die Temperatur durch den scharfen Nordwind viel kälter an, als sie in Wirklichkeit ist. Das Klima im

Waldviertel erweist sich als trocken und ist kontinental geprägt. Verglichen mit anderen Regionen Österreichs ist der Niederschlagsanteil sehr gering und liegt unter der 1.000 Milliliter/Jahr-Grenze. Wegen diesem leichten Klima zählt das Waldviertel zu der gesündesten Region Österreichs²⁰.

Der Name des Waldviertels stammt von dem früheren Waldreichtum, welchen diese Region zu bieten hatte. Rund 42% der Fläche ist mit Wald bedeckt und ist somit ein wichtiges Kriterium für die Forstwirtschaft. In den westlichen Regionen ist der Anteil des Waldes wesentlich höher als im Osten. Neben dem überragenden Anteil an Nadelwäldern wird immer mehr versucht, Mischwälder zu generieren. Durch diese Maßnahme sind Aufforstungen durch die menschliche Hand nicht mehr wegzudenken. Dabei wird zunehmend die Harmonie des Waldes zerstört und es kommt zur so genannten Verwaldung des Waldviertels. Die Landwirtschaft ist neben der Forstwirtschaft die zweitwichtigste Komponente dieser Region. Es werden etwa 51% der Fläche für landwirtschaftliche Erträge genutzt. Man fokussiert sich vor allem auf den Anbau von Roggen, Gerste und Kartoffeln im westlichen Waldviertel und Mais, Weizen, Raps und Zuckerrübe im östlichen Waldviertel. In letzter Zeit wird der Anbau von Sonderkulturen immer bedeutender für diese Region. Beispielsweise symbolisiert der Mohnanbau in der Gegend rund um Armschlag die Einmaligkeit dieser Gegend und ist bundesweit sehr bekannt. Zudem werden noch andere Sonderkulturpflanzen, wie Flachs, Ölpflanzen und weitere Heil- und Gewürzpflanzen, je nach den klimatischen Bedingungen, kultiviert. In den südöstlichen Regionen sind zudem noch hervorragende Weinbaugebiete anzufinden²¹.

Wirtschaftlich gesehen ist das Waldviertel eine schwache Region. Neben der Land- und Forstwirtschaft sind nur noch wenige Industriebetriebe (Textil, Glas, Uhr,...) vorhanden, wobei aber die wirtschaftliche Entwicklung rückläufig ist. Man versucht vergebens, weitere Niederlassungen von Betrieben für diese Region zu gewinnen. Trotz der makaberen Situation haben diese wirtschaftlichen Unternehmen große Auswirkungen auf die regionalen Identitäten der Bürger. Das Land Niederösterreich fördert die zukünftigen, wirtschaftlich potentiellen Zweige. Der immer häufiger

²⁰ http://www.waldviertel.at/waldviertel/content.asp?id=14919&tt=EX_WAV_R2 (7.5.2009)

²¹ http://schule.josephinum.at/fileadmin/data/projekt_regionalitaet/Zusammenfassung-waldviertel.pdf (7.5.2009)

auftretende Wellnesstourismus, gekennzeichnet durch die Errichtung vieler Heil- und Moorbäder, soll ein Beispiel dafür sein²².

Der Charakter der Landschaft des Waldviertels hängt nicht nur von den geographischen und klimatischen Faktoren ab, sondern auch von den politischen, sozialen und religiösen Handlungen der damaligen Zeit. Das Waldviertel wurde erst sehr spät besiedelt. Erst im 10. Jahrhundert wurden mit der planmäßigen Rodung des Waldes neue Siedlungsgebiete erschaffen. So weisen heute noch viele Endungen von Ortsnamen auf den Ursprung des Holzschlages hin (Bsp.: -schlag → Langschlag, -brand → Wurmbrand, -reith → Frankenreith). Die aus Sachsen stammenden Adelsgeschlechter waren auch für den Bau von Burgen, welche heute das Gebiet prägen, verantwortlich. Im 13. Jahrhundert herrschte lange Zeit Ottokar von Böhmen über das Land, auch danach regierten vornehmlich die Böhmen das Land. Anfang des 17. Jahrhunderts trat die Kirche in den Mittelpunkt. Viele Bürger bekannten sich ab diesem Zeitpunkt zum Protestantismus. Durch schwierige Maßnahmen gelang es aber der katholischen Kirche, die Menschen umzustimmen und es fand eine Gegenreformation statt. In der Barockzeit wurden die bekanntesten Klöster (Zwettl, Geras) errichtet. Auch wirtschaftlich stand der Barock in der Blüte seiner Zeit und so gab es zahlreiche Veränderungen (z.B.: Schaffung des „*Messerer Gerichts*“ um Pöggstall, wo heute eine Straße danach benannt ist). Im 19. und 20. Jahrhundert erwies sich das Waldviertel als Durchzugsgebiet. Viele Einheimische wanderten (und wandern heute noch) auf Grund der strukturschwachen Region in das Wiener Umland ab. Gegenläufig wuchs (heute noch andauernd) zunehmend die Anzahl der Wiener, welche die Region als Zweitwohnsitz benutzen (AXMANN, HUBMANN 1981, S.9f).



Abbildung 14: Das Messergericht in Pöggstall (Quelle: eigene Darstellung)

²² http://www.regionalmanagement-noe.at/uploads/perspektiven_waldviertel.pdf (7.5.2009)

Das Land bietet viele Möglichkeiten und so schafften es die einheimischen Bürger, aus dieser „hinterlassenen“ Landschaft ein Natur- und Kulturjuwel zu kreieren. Anfangs hielt sich die Nachfrage der Touristen in Grenzen und so präsentierte sich die unberührte Natur als Ziel von Individualisten und wurde zu einer Wahlheimat vieler Künstler. Mit der Zeit erregte das Land immer mehr Interesse, sodass die touristischen Aktivitäten immer mehr zunahmten und heutzutage viele Nutzungsmöglichkeiten vorzufinden sind. Das Waldviertel bietet eine Vielfalt an Sportmöglichkeiten (Golf, Mountainbike, Rad, Langlaufen,...), auch die Kulturattraktionen kommen in diesem Fall nicht zu kurz (Klöster, Schlösser, Museen, Burgen, Tal der Sonnenuhren). Zusätzlich kann die natürliche Ästhetik dieses Landes durch die verschiedenen Nationalparks, Naturparks, Moore, Wasserteiche und Täler bewundert werden. Die Stille und die Mystik sollen den Beobachter, so gut wie möglich, nahe gelegt werden (KLEPOCH 2007, Einleitung).

2.2 Abgrenzung des Gebietes

Im nächsten Unterkapitel wird eine genaue Abgrenzung des Untersuchungsgebietes festgelegt, wobei dieser Schritt für nachfolgende Analysen, Forschungen und Auswertungen wichtig ist. Das ist deswegen notwendig, da oftmals in elektronischen Ressourcen, aber auch in diversen Literaturquellen, unterschiedlichste Abgrenzungen des Waldviertels angegeben und definiert werden.

Es gibt mehrere verschiedene Varianten der Abgrenzungsmöglichkeiten des Waldviertels. Ausschließlich die politischen Bezirke Gmünd, Horn, Waidhofen an der Thaya und Zwettl gehören zweifelsohne dem Waldviertel an. Bei den Bezirken Melk und Krems Land, inklusive Krems an der Donau (Stadt), gibt es einige Unstimmigkeiten bei der Zugehörigkeit. Die Situation des Bezirkes Melk ist besonders prekär. In manchen Literaturangaben überwiegt die Meinung, dass dieser Bezirk nicht dem Waldviertel angehört. Andere Ressourcen hingegen vermitteln mit zusätzlichen Hinweisen, dass ein Teil des Bezirkes Melk dem Waldviertel zugerechnet wird und bedeutende Sehenswürdigkeiten und historische Kennzeichnungen dem Waldviertel den Stempel des „Mystischen“ aufdrücken. Hierbei werden alle Gemeinden nördlich der Donau zum Waldviertel gezählt. Beispielsweise trägt die Marktgemeinde Pöggstall offiziell den Beinamen „das Meran

des Waldviertels“. Würde man aber jetzt sämtliche Literaturquellen, die den Bezirk Melk nicht mit dem Waldviertel identifizieren, heranziehen, dann wäre ja dieser rechtlich anerkannte Beiname falsch. Diese Uneinigkeit bei der Begriffsabgrenzung kann zu unerwünschten Aussagen und Forschungserkenntnissen führen, weil das südliche Gebiet andere Charaktereigenschaften bezüglich der Landschaft, der regionalen Identität, der Mentalität etc. gegenüber den Gegebenheiten des nördlichen „tieferen“ Waldviertels aufweist.

Eine ähnliche Situation herrscht im östlich gelegenen Nachbarbezirk Krems Land. Hier erstreckt sich der politische Bezirk ebenfalls über zwei große Landschaften. In der Literatur wird Krems (Land) meist gänzlich dem Waldviertel zugeordnet. Einzelne Dokumente und Bücher behaupten, dass ebenfalls nur der nördlich der Donau liegende Teil des Bezirks dem Waldviertel zugesprochen wird. Hinzu erscheint noch eine andere Problematik in dieser Region auf. Entlang der Donau bezeichnet man das Gebiet auf beiden Uferseiten der Donau als die „Wachau“. Auch hier bestehen Streitigkeiten, ob dieser Landstrich dem Waldviertel angehört oder nicht. Nichtsdestotrotz findet man bei Recherchen über die Abgrenzung meistens, dass der gesamte Bezirk Krems (Land) zum Waldviertel gezählt wird. Dieselbe Unsicherheit ist auch beim Magistrat Krems an der Donau (Stadt) ersichtlich. Hier entstehen des Öfteren ebenfalls Zweifel, ob diese naturräumlich andersartige Landschaft etwaige Gemeinsamkeiten aufweist und zur idyllischen Region des Waldviertels hinzugezählt werden darf.

In weiterer Folge wird in dieser Diplomarbeit das Waldviertel durch folgende Gebiete abgegrenzt und dient somit als Grundlage für die Verarbeitung und Interpretation der zu untersuchenden Forschungsfragen. Das Waldviertel wird in diesem Fall sowohl durch die politischen Bezirke Gmünd, Horn, Waidhofen an der Thaya, Krems (Stadt) und Zwettl, als auch durch die Gemeinden des Bezirkes Melk und Krems (Land), welche sich nördlich der Donau befinden, definiert. Diese Abgrenzungsart findet man in den meisten Quellen, sie wird daher auch für diese Diplomarbeit in Anspruch genommen. Andererseits möchte ich meine Heimatgemeinde Pöggstall, im Bezirk Melk liegend, in diese Arbeit involvieren, da es viele infrastrukturelle Zukunftsprojekte für die Erschließung des Waldviertels an die umliegenden Regionen gibt. Außerdem fühlen sich die dort lebenden Bewohner als „echte Waldviertler“ und stärken somit

die regionale Identität in diesem Raum. Damit erhalten wir folgendes Untersuchungsgebiet, das in nachfolgender Graphik veranschaulicht wird.

Die Bezirke und Gemeinden des Waldviertels

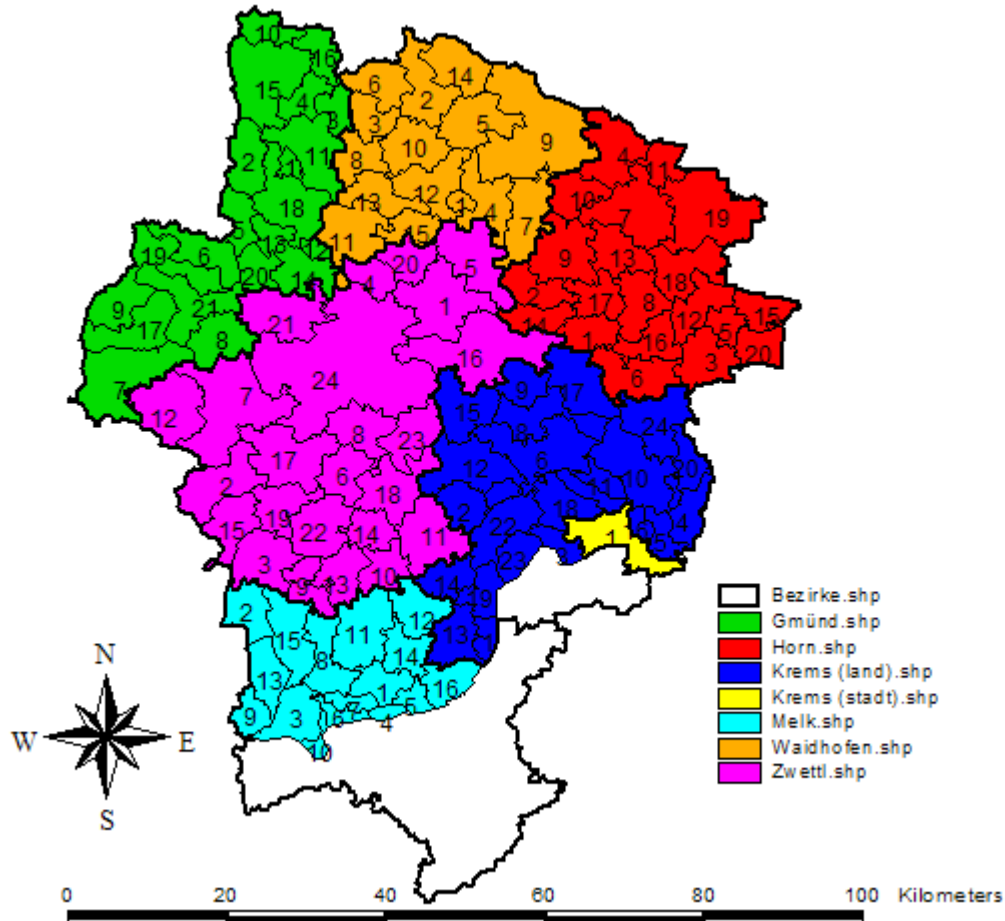


Abbildung 15: Die Bezirke und Gemeinden des Waldviertels (Quelle: eigener Entwurf)

Zur besseren Veranschaulichung wird zusätzlich eine topographische Karte des Waldviertels angegeben. Diese Abbildung besitzt dieselben Abgrenzungen wie unser Untersuchungsgebiet und soll bei der Orientierung nach Landschaften oder Ortschaften in dieser Region helfen. Neben dem Verkehrsnetz ist auch die Geländeform in der Karte enthalten, so kann sich der Benutzer ungefähr ein Bild über die Gegebenheiten der Region machen.



Abbildung 16: Das Waldviertel (Quelle: MANDL, LOJER 1998, S.9 und S.125)

Um die regionalen Unterschiede besser zu erkennen, werden im Folgenden alle politischen Bezirke näher erläutert. Es werden hierbei alle Fakten und Charakteristika der einzelnen Bezirke analysiert. In den dazugehörigen Tabellen sind die jeweiligen Gemeinden aufgelistet. Als kleine Orientierung sind die Gemeinden in der Karte und auch in der Tabelle mit der zugehörigen Nummer gekennzeichnet.

Bezirk Gmünd:

Der politische Bezirk Gmünd liegt im Nordwesten des Waldviertels. Die Bezirksgrenze involviert neben der im Norden und Westen gelegenen, 105 kilometerlangen Staatsgrenze zur Tschechischen Republik, auch die südliche Landesgrenze zu Oberösterreich. Im Osten liegen die beiden Nachbarbezirke Zwettl und Waidhofen an der Thaya²³. Die Fläche des Verwaltungsbezirkes Gmünd beträgt derzeit 786,24 km². Im Jahre 2008 leben auf dieser Fläche rund 38.656 Menschen. Die Bevölkerungsdichte beträgt somit 49 Einwohner/km², womit sich dieser Wert dem durchschnittlichen Wert des Waldviertels annähert. Insgesamt besitzt der Bezirk Gmünd 21 Ortsgemeinden, die in nachfolgender Tabelle dargestellt sind. Darunter sind neben den fünf Gerichtsbezirken (Heidenreichstein, Litschau, Schrems und Weitra), die gleichzeitig die Stadtfunktion innehaben, elf Marktgemeinden und fünf Gemeinden²⁴.

Gmünd			
<i>Nr</i>	<i>Gemeinde</i>	<i>Nr</i>	<i>Gemeinde</i>
1	Amaliendorf-Aalfang	12	Hirschbach
2	Brand-Nagelberg	13	Hoheneich
3	Eggern	14	Kirchberg am Walde
4	Eisgarn	15	Litschau
5	Gmünd	16	Reingers
6	Großdietmanns	17	Sankt Martin
7	Bad Großpertholz	18	Schrems
8	Großschönau	19	Unserfrau-Altweitra
9	Moorbad Harbach	20	Waldenstein
10	Haugschlag	21	Weitra
11	Heidenreichstein		

Abbildung 17: Die Gemeinden des Bezirkes Gmünd (Quelle: eigener Entwurf)

Als zentraler Ort dieser peripheren Nordwestregion kann die Bezirkshauptstadt Gmünd angesehen werden. Die Grenzstadt zur Tschechischen Republik hat insgesamt 5.627 Einwohner und etabliert sich als wichtiger Straßen- und Bahnübergang zum nördlichen Nachbarstaat. Wichtige Behörden, wie Bezirkshauptmannschaft, Bezirksgericht, Finanzamt, Bundesgymnasium, Bundeshandelsakademie, Krankenhaus sind in dieser Stadt enthalten (LEMBACHNER 2005, S.14f).

²³ <http://austria-direkt.at/bl3/bl3.php> (14.5.2009)

²⁴ http://www.statistik.at/web_de/statistiken/bevoelkerung/volkszaehlungen/index.html (5.5.2009)

Geologisch gesehen gehört der Bezirk Gmünd der Böhmisches Masse an. Heute weist sie ein flaches Rumpfgebirge auf und an einigen Stellen kann ein Mittelgebirgscharakter beobachtet werden. Bekannt für dieses Gebiet sind die besonderen Verwitterungsformen des Granits („Wackelsteine“), also riesige runde Blöcke. Ebenfalls bemerkenswert in dieser Region ist das Flusssystem, da in den südlichen und östlichen Bezirksgrenzen die Hauptwasserscheide verläuft. Der Boden ist vorwiegend aus lockerem Sand gebildet und durch den fehlenden Kalkanteil ist der Nährstoffanteil nicht sehr hoch²⁵.

Das Klima in dieser Region ist durch einen Übergang vom atlantischen zum kontinentalen Klima geprägt. In den Tälern können dadurch tiefere Temperaturen vorkommen. Der häufige Niederschlag hat zur Folge, dass diese Region über 50% an Waldanteil hat. Der Rest der Landschaft kann in größere Trocken- und Feuchtgebiete eingeteilt werden. So findet man zusätzlich in dieser Region mehrere Moor- und Teichlandschaften. Diese Moore sind durch die Verlandung aus nährstoffarmen, sauren Stillwässern oder durch Versumpfung entstanden. Der Großteil der Teiche sind künstlich angelegte Becken, welche die Moorbewirtschaftung wesentlich beeinflussen²⁶.

Historische Aufzeichnungen lassen erkennen, dass der Bezirk Gmünd erst im frühen Mittelalter in den Flussniederungen besiedelt wurde. Die älteste Burgstadt ist Weitra, die von den Kuenringern um 1200 aufgebaut wurde, welche als Grenzobjekt zwischen den Deutschen und Böhmen avancierte. Es folgten demnach die heutigen Verwaltungsstädte in kürzester Zeit. Erst im 17. und 18. Jahrhundert entstanden durch Neuordnungen weitere Orte dieser Region. Der Aufschwung fand nie statt, da durch die dauernden Durchzüge der Armeen die ansässige Bevölkerung immer in Mitleidenschaft gezogen und deren Besitz meistens zerstört wurde. Erst durch die Industrialisierung (Textil) Mitte des 19. Jahrhunderts kehrte ein wirtschaftlicher Aufschwung in diese Region ein. Seit dem Ersten Weltkrieg fungiert die Bezirksgrenze gleichzeitig als Staatsgrenze²⁷.

²⁵ <http://81.223.140.138/waldnord.html> (14.5.2009)

²⁶ <http://81.223.140.138/waldnord.html> (14.5.2009)

²⁷ <http://81.223.140.138/waldnord.html> (14.5.2009)

Wirtschaftlich ist die Landwirtschaft der älteste Zweig in diesem Bezirk, welche gemeinsam mit der Forstwirtschaft am meisten genutzt wird. Durch den historischen Einfluss der Böhmen sind aber noch heute wirtschaftliche Zentren vorhanden. So haben etliche Betriebe in den großen Städten ihren Sitz. Die Produktion fokussiert sich hauptsächlich auf die Nahrungsmittelproduktion sowie die Metall-, Stein-, Glas-, Textil-, Elektro- und Holzverarbeitungsindustrie (LEMBACHNER 2005, S.15).

Im Bezirk Gmünd sind einige wichtige Verkehrswege vorhanden. So verläuft die Kaiser-Franz-Josephs-Bahn durch die Bezirkshauptstadt. Es gibt auch einige Bundesstraßen, die zu größeren Knotenpunkte verlaufen. So ist die Verkehrsanbindung nach Linz (über Weitra und Freistadt), Wien (über Schrems und Horn), Prag (über Nagelberg) und Grein (über Weitra und Groß Gerungs) gewährleistet (LEMBACHNER 2005, S.11).

Der Bezirk hat auch vielfältige touristische Attraktionen zu bieten. Im Naturpark Blockheide können die natürlichen Schönheiten des Landes besichtigt werden, für wintersportliche Abenteurer bietet das Skigebiet Reisseckgruppe Verwendung, und Wanderer können das atemberaubende Gebiet des Nockgebietes bestaunen. Für Erholungsurlaube der ganzen Familie sind die Einrichtungen der vorhandenen Moorheilbäder (Harbach, Bad Großpertholz) genau das Richtige. Andernfalls stehen auch romantische Fahrten der nostalgischen Schmalspurbahnen nach Groß Gerungs zur Verfügung²⁸.

Bezirk Horn:

Der politische Bezirk Horn liegt im Norden des Waldviertels und grenzt im Norden, mit einer Länge von 17km, an die Tschechische Republik. Außerdem grenzt Horn im Osten an den Bezirk Hollabrunn, im Süden an den Bezirk Krems (Land) und im Westen an die Bezirke Zwettl und Waidhofen an der Thaya²⁹.

Der Bezirk Horn besitzt eine Fläche von 783,99 km², es leben ungefähr 31.720 Menschen in diesem Gebiet. Die daraus resultierende Bevölkerungsdichte ergibt 41 Einwohner/km². Der Bezirk Horn ist fast flächengleich wie der Bezirk Gmünd, nur

²⁸ <http://austria-direkt.at/bl3/bl3.php> (14.5.2009)

²⁹ www.pk1wk.at/netautor/napro4/wrapper/media.php (14.5.2009)

leben in diesem Raum weniger Leute. Die Seehöhe liegt in diesem Gebiet zwischen 242 m und 603 m. Auf den Bezirk Horn entfallen insgesamt 20 Gemeinden, welche in der unten angeführten Tabelle aufgelistet sind. Neben vier Städten (Drosendorf-Zissersdorf, Eggenburg, Geras, Horn) existieren hierbei noch weitere zehn Marktgemeinden und sechs Gemeinden³⁰.

Horn			
<i>Nr</i>	<i>Gemeinde</i>	<i>Nr</i>	<i>Gemeinde</i>
1	Altenburg	11	Langau
2	Brunn an der Wild	12	Meiseldorf
3	Burgschleinitz-Kühnring	13	Pernegg
4	Drosendorf-Zissersdorf	14	Röhrenbach
5	Eggenburg	15	Röschitz
6	Gars am Kamp	16	Rosenburg-Mold
7	Geras	17	Sankt Bernhard-Frauenhofen
8	Horn	18	Sigmundsherberg
9	Irnfritz-Messern	19	Weitersfeld
10	Japons	20	Straning-Grafenberg

Abbildung 18: Die Gemeinden des Bezirkes Horn (Quelle: eigener Entwurf)

Die Bevölkerung im Bezirk Horn nahm seit der Volkszählung 1939 kontinuierlich ab. Während in den anderen Regionen des Waldviertels ab 1951 die Bevölkerung stagnierte und teilweise einen kleinen Zuwachs zeigte, verlief die Kurve im Bezirk Horn weiter nach unten. In der heutigen Zeit ist aber der Effekt der Stagnation zu erkennen und somit passt sich der Bezirk Horn den Waldviertler Bezirken an³¹.

Die wichtigste Stadt dieses Bezirkes ist die gleichnamige Bezirkshauptstadt Horn. Sie hat ungefähr 6.418 Einwohner und liegt im Horner Becken, das durch seine günstige Klimalage sehr bedeutend für diese Region ist. Horn ist als Schul-, Verwaltungs- und Einkaufsstadt das Zentrum des östlichen Waldviertels. Neben den Behörden (Bezirkshauptmannschaft, Bezirksgericht, Finanzamt) weist die Stadt noch weitere wichtige Einrichtungen auf, nämlich Freibad, Kunsthaus, Schulzentrum, Museen, Städtebücherei und eine Volkshochschule. Ein weiterer wichtiger Ballungsraum ist die Mittelalterstadt Eggenburg, die in der Nähe des Wallfahrtsortes Maria Dreieichen

³⁰ http://www.statistik.at/web_de/statistiken/bevoelkerung/volkszaehlungen/index.html (5.5.2009)

³¹ http://de.wikipedia.org/wiki/Bezirk_Horn (14.5.2008)

gelegen ist. Von den rund 784 km² werden 71% (556 km²) als Dauersiedlungsraum genutzt³².

Im Norden des Bezirkes liegt die Hochlandschaft der Unteren Thaya, während im Süden das eindringende Kamptalknie vorzufinden ist. Mittendrin befindet sich die Region der flachen Horner Mulde. Aus geologischer Sicht gehört der Bezirk Horn zu den Randgebieten und Ausläufern der Böhmisches Masse. Man findet in diesem Raum unterschiedliche Sedimentgesteine. Im Osten überwiegen die moravischen Granite, im zentralen Bereich des Bezirks herrschen vorwiegend moravische Schieferzonen und im Westen ist die tertiäre Molasse ausgebildet. Primär besteht der Boden aus Braunerden mit zugesetzten Kristallin, vereinzelt auch mit alten Verwitterungsdecken³³.

Das Klima in Horn ist stark kontinental ausgerichtet. Im Westen des Bezirkes sind die Temperaturen geringer, so können etwa Jahresmitteltemperaturen von 6°C bis 7°C festgestellt werden. Hingegen verfügt der östliche Teil (Eggenburg, Gars) Jahresmitteltemperaturen von ungefähr 8°C. Die Niederschlagsmengen sind in diesem Gebiet sehr gering und weisen nur eine mittlere Jahresniederschlagssumme von ca. 600mm auf³⁴.

Auch im Bezirk Horn wurden erst im frühen 12. Jahrhundert erste urkundlich erwähnte Orte erbaut. Der Name der Bezirkshauptstadt Horn geht vermutlich auf einen Landstrich, der innerhalb eines Gewässers hornförmig ausgeprägt war, zurück. Horn war ebenfalls eine Burgstadt und ein wichtiger Knoten in der damaligen Zeit (LEMBACHNER 2005, S.17).

Wirtschaftlich hat Horn einiges zu bieten. In der Bezirkshauptstadt stehen mit dem Einkaufszentrum über 50 Geschäfte zur Verfügung und es stellt somit eines der größten Einkaufszentren Niederösterreichs dar. Dort sind alle Produkte, die der Normalverbraucher täglich in Anspruch nimmt, anzufinden. Dieses Einkaufszentrum ist sehr entscheidend für die wirtschaftliche Lage in der Region Horn, da mehr als 2,5 Millionen Menschen jährlich dieses Areal nutzen. Einen weiteren wichtigen

³² www.pklwk.at/netautor/napro4/wrapper/media.php (14.5.2009)

³³ <http://www.wko.at/wknoe/stat/bezirke/text/mbezhorn.htm> (14.5.2009)

³⁴ <http://www.wko.at/wknoe/stat/bezirke/text/mbezhorn.htm> (14.5.2009)

wirtschaftlichen Faktor stellt das Landeskrankenhaus Waldviertel in Horn dar. Zudem hat Horn als berühmte Schulstadt durch die vielen Schulen (Piaristengymnasium, Hornana Schultheater, Pflichtschulen, allgemein und berufsbildende Schulen, Aufbaumittelschule für Erwachsene) wesentlichen Einfluss auf die Wirtschaft, da die Schulen erhalten werden müssen, andererseits fließt viel Geld der SchülerInnen durch den Einkauf in das Budget der Stadt (LEMBACHNER 2005, S.17).

Im Bezirk Horn sind drei Bahnwege vorhanden, nämlich die Kaiser-Franz-Josephs-Bahn, welche nur an Eggenburg und nicht an Horn angeschlossen ist, die Kamptalbahn nach Krems und eine weitere Lokalbahn von Drosendorf nach Wien. Aus dem Straßenverkehrsnetz sind drei wichtige Straßen hervorzuheben. Einerseits die Kamptal Bundesstraße nach Krems und die Bundesstraße nach Drosendorf, zusätzlich verläuft durch Horn die Bundesstraße als Verbindungsstrecke zwischen Wien und Gmünd (LEMBACHNER 2005, S.16f).

Auch die touristischen Attraktionen kommen in dieser Region nicht zu kurz. Aus künstlerischer Sicht sind das Schloss Horn, das Kloster Sankt Anton von Padua, die Pfarrkirche Sankt Stefan und die Wallfahrtskirche Maria Dreieichen bedeutende Reiseziele vieler Touristen. Kombiniert mit dem Künstlerhaus in Horn kommt der Kunstliebhaber nicht zu kurz. Ein touristischer Magnet sind auch die gut erhaltenen Stadtmauern mit den einzelnen Wehrtürmen. In punkto Sport werden den Touristen etliche Rad- und Wanderwege angeboten. Außerdem komplettieren Tennis- und Golfplätze, Langlaufloipen und Eisstockplätze das sportliche Paket. Empfehlenswert sind die dort anwesenden Heurigen, welche die Gäste mit hauseigenen Weinen und kulinarischen Köstlichkeiten verwöhnen³⁵.

Bezirk Krems (Land):

Man muss im Vorhinein zwischen den Regionen Krems (Land) und Krems (Stadt) unterscheiden. Die Stadt Krems gehört zwar nicht zum Bezirk Krems (Land), ist aber Sitz der zuständigen Bezirkshauptmannschaft. Der politische Bezirk Krems (Land) wird nur von österreichischen Bezirken umschlossen. So befinden sich nördlich die Bezirke Zwettl und Horn, östlich grenzen die beiden Bezirke Hollabrunn und Tulln, im

³⁵ <http://austria-direkt.at/bl3/bl3.php> (14.5.2009)

Süden liegen die Bezirke Melk und St. Pölten und an der Westseite befinden sich die Bezirke Melk und Zwettl. Aus der geographischen Lage der Karte ist zu erkennen, dass dieser Bezirk den südöstlichen Teil des Waldviertels einschließt. Einige bedeutende Regionen in diesem Bezirk sind die Wachau, das untere Kamptal, das Kremstal und das Tullnerfeld im Westen³⁶.

Da der gesamte Bezirk Krems (Land) nicht nur dem Waldviertel angehört, sondern der südliche Teil der Donau dem Mostviertel zugesprochen wird, werden in Folge die charakteristischen Eigenschaften nur auf das Gebiet innerhalb des Waldviertels Bezug genommen. So werden die Bezirke Bergern, Furth, Mautern, Paudorf und Rossatz nicht in die Berechnungen miteinbezogen. Es entfallen von den insgesamt 923,95 km² Flächenanteil rund 796,75 km², das sind 86%, an das Waldviertel. Innerhalb des Waldviertels leben rund 44.247 Menschen, der gesamte Bezirk weist eine Bevölkerungszahl von 55.219 Leuten auf. Daraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von 56 Einwohnern/km². Auffallend ist, dass der Bezirk Krems (Land) fast die gleiche Fläche wie die Bezirke Gmünd und Horn besitzt. Auf Grund des suburbanen Gebiets zur Bezirkshauptstadt Krems an der Donau ist hier eine wesentlich höhere Bevölkerungszahl anzutreffen. Im politischen Bezirk Krems (Land) sind insgesamt 25 Gemeinden anzutreffen, von denen drei das Stadtrecht beinhalten, nämlich Dürnstein, Gföhl und Langenlois. Außerdem sind neben den 17 Marktgemeinden noch weitere fünf Gemeinden vorhanden³⁷.

Krems (Land)			
<i>Nr</i>	<i>Gemeinde</i>	<i>Nr</i>	<i>Gemeinde</i>
1	Aggsbach	14	Mühldorf
2	Albrechtsberg an der Großen Krems	15	Rastefeld
3	Dürnstein	16	Rohrendorf bei Krems
4	Etsdorf-Haitzendorf	17	Sankt Leonhard am Hornerwald
5	Gedersdorf	18	Senftenberg
6	Gföhl	19	Spitz
7	Hadersdorf-Kammern	20	Straß im Straßertale
8	Jaidhof	21	Stratzing
9	Krumau am Kamp	22	Weinzierl am Walde
10	Langenlois	23	Weißkirchen in der Wachau
11	Lengenfeld	24	Schönberg am Kamp
12	Lichtenau im Waldviertel	25	Droß
13	Maria Laach am Jauerling		

Abbildung 19: Die Gemeinden des Bezirkes Krems (Land) (Quelle: eigener Entwurf)

³⁶ <http://austria-direkt.at/b13/b13.php> (14.5.2009)

³⁷ http://www.statistik.at/web_de/statistiken/bevoelkerung/volkszaehlungen/index.html (5.5.2009)

Als zentraler Ort des Bezirkes Krems (Land) kristallisiert sich, trotz seiner Eigenständigkeit, die Stadt Krems an der Donau heraus. Insgesamt leben in der fünftgrößten Stadt Niederösterreichs rund 24.005 Menschen. Krems an der Donau ist eine Statutarstadt, sie erfüllt nicht nur die Aufgaben der Gemeinden, sondern auch jene des Bezirkes. Wegen der Anbindung zur Donau ist die Stadt Krems durch seinen Hafen ein wichtiges Handelszentrum der österreichischen Wirtschaft³⁸.

Das Klima in dieser Region ist ebenso ausgebildet wie in den anderen benachbarten Bezirken. Es ist demnach ein mildes Klima vorhanden, welches gemeinsam mit den geologischen Faktoren eine Basis für die Pflanzung von speziellen Sonderkulturen bildet. Durch den dort anzutreffenden Löss und der nach Süden gerichteten Hanglage kann Weinbau betrieben werden. So befinden sich im Bezirk Krems (Land) weltweite Weinbauzentren wie die Wachau, die Gegend rund um Langenlois oder das berühmte Weinbaugebiet um Zöbing. Unterm Strich kann der Bezirk Krems (Land) eine Weinbaufläche von rund 7.300 Hektar aufweisen, von denen allein 700 Hektar in Steillagen liegen. Es wird vermehrt auf die Produktion von Weißwein fokussiert, beispielsweise auf den qualitativ anspruchsvollen Grünen Veltliner. Weitere Anbauprodukte in dieser Region, die ebenfalls von dem Klima und der Geologie dort abhängig sind, sind die Weintrauben, die Marillen, der Weizen und die Zuckerrüben (LEMBACHNER 2005, S.20).

Einen wirtschaftlich bedeutenden Faktor für diese Region stellt die Donau dar. Durch den nahe gelegenen Anlegehafen in Krems an der Donau werden Güter aus aller Welt an die Industrien und Warenketten weiterverteilt. Die Blüte des Handels war zu Beginn der Neuzeit erreicht worden und alle Orte, die sich an der Donau befinden, profitierten sehr von diesem Prozedere. Durch die moderne Technisierung verlor die Schifffahrt als wirtschaftlicher Faktor immer mehr an Bedeutung (LEMBACHNER 2005, S.19). Jedoch steigt die touristische Nachfrage der Donauschifffahrt immens an, was natürlich positive Auswirkungen auf die dortigen Tourismusdestinationen hat. Neben den Heurigenbetrieben profitieren auch die Gastronomiebetriebe von diesem zunehmenden Trend, sodass dadurch die Wirtschaft angekurbelt wird. Deshalb ist

³⁸ http://de.wikipedia.org/wiki/Krems_an_der_Donau (18.5.2009)

die Wachau ein beliebtes Ziel von Radfahrern und anderen Gästen aus dem Ausland.

Verkehrstechnisch sind einige wichtige Straßen und Zentren in diesem Bezirk vorhanden. So sind wichtige Bundesstraßen in fast alle Himmelsrichtungen anzufinden, so die Donaubundesstraße entlang der Donau Richtung Grein, in anderer Richtung die Schnellstraße nach Wien, die in nächster Zukunft zu einer Autobahn ausgebaut werden soll. Nach Norden hin führen zwei wichtige Bundesstraßen nach Horn bzw. nach Eggenburg und Retz. Eine ähnliche Situation herrscht beim Schienennetz, wo westwärts die Donauuferbahn nach Grein und die Kamptalbahn in Richtung Norden unterwegs ist und an die Kaiser-Franz-Josephs-Bahn angeschlossen ist (LEMBACHNER 2005, S.20).

In keiner anderen Region des Waldviertels ist der Tourismus so stark ausgeprägt wie im Bezirk Krems (Land). Es werden für jedermann die unterschiedlichsten Ziele und Attraktionen für Ausflüge und Kurzurlaube angeboten. Vor allem die Wachau ist ein berühmtes Reiseziel und ist schon alleine wegen der Weinterrassen und Marillenbäumen eine Reise wert. Außerdem findet man entlang der Donau historische Orte, Kirchen, Klöster und andere Sehenswürdigkeiten (Wallfahrtskirche von Maria Laach, die Burg in Krumau am Kamp, die Weinbergschnecke in Rohrendorf, das Schloss Grafenegg oder das alte Rathaus in Spitz). Die Vielfalt an Heurigen und Gastronomiebetrieben bietet eine große Abwechslung und lockt mit regionalen Köstlichkeiten. Auch sportliche Möglichkeiten sind hier zahlreich vorhanden. Neben den vielen Wander- und Radwanderwegen gibt es entlang der Donau viele Badestrände. Auch im Winter kann man mit den kilometerlangen Loipen die Natürlichkeit der Landschaft genießen³⁹.

Bezirk Krems (Stadt):

Den südöstlichsten Teil des Waldviertels repräsentiert der Bezirk Krems (Stadt). Diese Stadt ist die einzige Statutarstadt des Waldviertels. Sie erfüllt demnach die Verwaltungsorganisation der Stadt Krems an der Donau, zudem ist die Stadt der Verwaltungssitz des Bezirkes Krems (Land). Der Bezirk Krems (Stadt) ist größtenteils

³⁹ <http://austria-direkt.at/bl3/bl3.php> (14.5.2009)

vom „Schwesterbezirk“ Krems (Land) umgeben, nur im südlichen Teil befinden sich einige Gemeinden von St. Pölten. Die Stadt selber liegt im Donautal, sie ist das östliche Grenzgebiet zur Wachau. Im Osten schließen der Wagram und das Tullner Becken an⁴⁰.

Da der Bezirk Krems (Stadt) eine Statutarstadt ist, ist es nicht verwunderlich, dass dieser Bezirk die kleinste Fläche des Waldviertels einnimmt. Auf einer Fläche von 51,61 km² leben insgesamt 24.005 Menschen. Somit weist der politische Bezirk Krems (Stadt) die höchste Bevölkerungsdichte mit 465 Einwohnern/km² auf. Innerhalb der Stadt Krems an der Donau sind zudem weitere elf Katastralgemeinden vorhanden, nämlich Angern, Egelsee, Gneixendorf, Hollenburg, Krems, Rehberg, Landersdorf, Scheibenhof, Stein, Thallern und Weinzierl⁴¹.

Krems (Stadt)	
Nr	Gemeinde
1	Krems an der Donau (Stadt)

Abbildung 20: Die Gemeinden des Bezirkes Krems (Stadt) (Quelle: eigener Entwurf)

Der Bezirk Krems (Stadt) liegt geologisch gesehen an der Grenze zwischen dem Hochland der Böhmisches Masse mit seinen Granit- und Gneisausträgungen und dem Tullner Becken. Das Tullner Becken ist eine angeschüttete Schotterfläche, die durch die früheren Überschwemmungen der Donau entstanden ist. Vom Norden her fällt das Gelände von 400m auf 200m oberhalb des Meeresspiegels ab. Südlich von Krems an der Donau befindet sich die Grenze zum Mostviertel, nördlich der Stadt grenzt das so genannte „Kremsfeld“ an, welches eine Zwischenstufe zur Böhmisches Masse darstellt und Richtung Manhartsberg an das Weinviertler Hügelland übergeht. Die Donau hat den jahrhundertelangen Kampf gegen das Granit- und Gneishochland gewonnen, deshalb ist es zur Teilung der Böhmisches Masse gekommen. Somit präsentiert sich die Gegend der Wachau als schmales, enges, an den Rändern steil aufragendes Tal. Als Böden sind hier vor allem Lößböden vorzufinden⁴².

⁴⁰ <http://alpen-info.de/html/niederosterreich.html> (26.5.2009)

⁴¹ http://www.statistik.at/web_de/statistiken/bevoelkerung/volkszaehlungen/index.html (5.5.2009)

⁴² <http://www.unwetterstatistik.at/analysen/tornados/2004/040314analysekrems.pdf> (26.5.2009)

Aus klimatischer Sichtweise kann behauptet werden, dass die Region rund um Krems sehr windarm ist, da eine Abschirmung durch das Hochland an den drei Seiten der Stadt als Schutz vorhanden ist. Das Klima ist auch hier sehr kontinental ausgeprägt, d.h. es gibt kältere Winter und heißere Sommer. Entlang des Wachautales weiten sich mehrere donauabwärtsgeleitete kühlere Luftmassen aus, die in Krems aus Richtung Südwesten eintreffen. Die Jahresdurchschnittstemperatur beträgt 9,4°C, die durchschnittliche Julitemperatur hingegen 19,5°C. Im Mittel fallen jährlich in Krems an der Donau ungefähr 515,7mm an Niederschlag⁴³.

Die Geschichte der Stadt Krems an der Donau reicht schon über mehr als 1.000 Jahre zurück. So wurde im Jahre 995 die erste urkundlich dokumentierte Erwähnung der Stadt Krems als „urbs Cremisia“ öffentlich gemacht. Der Name stammt wahrscheinlich aus dem indogermanischen „(s)krem“, was „schneiden“ bedeutet und auf den Durchfluss der Krems durch das Tal hindeutet. Ab diesem Zeitpunkt siedelten sich zahlreiche Kaufleute an und somit wurde die Burgfestung Krems als Handelsknoten an der Donau zu einer wichtigen mittelalterlichen Stadt. Um 1305 wurde der Doppelstadt Krems-Stein das Stadtrecht verliehen. Im Jahre 1463 erhielt die Stadt Krems vom Kaiser Friedrich III. das heute noch gültige Stadtwappen. Zwischen den Jahren 1645 und 1646 wurde Krems nach jahrelanger Belagerung von den Schweden befreit. Im Jahre 1849 erfolgte die Trennung der Doppelstadt, Krems und Stein wurden voneinander unabhängig. Im Jahre 1872 erfolgte die Anbindung an das Bahnnetz, viele Jahrzehnte später folgte erst der Ausbau des Donauhafens und der Schnellstraße, womit Krems zu einem wichtigen Industrie- und Tourismusort wurde⁴⁴.

Der Bezirk Krems (Stadt) ist die wirtschaftlich bedeutendste Region des Waldviertels. Abgesehen von den Handelsbeziehungen durch die Donau liefert die Stadt durch seine Einkaufszentren und Bildungszentren einen finanziell wichtigen Beitrag zum Waldviertel. Krems kann somit als Schul- und Handelsstadt, sowie als Standort wesentlicher Industriebetriebe bezeichnet werden. Seit kurzem hat Krems auch die Auszeichnung als Universitätsstadt verliehen bekommen. Durch diese Kombination können laufende Expansionen und Entwicklungen in der Wirtschaft und in der Forschung erreicht werden. Die größten Industriebetriebe sind VOEST Alpine Krems,

⁴³ <http://www.unwetterstatistik.at/analysen/tornados/2004/040314analysekrems.pdf> (26.5.2009)

⁴⁴ http://de.wikipedia.org/wiki/Krems_an_der_Donau (18.5.2009)

die Firma Eybl International AG, die Firma Dynea Austria sowie die Brantner Gruppe. Auch der Weinbau hat in Krems an der Donau eine wesentliche wirtschaftliche Bedeutung. Insgesamt werden 1.038 Hektar an Weinbaugebieten bewirtschaftet und somit ist die Stadt Krems die Weißweinhauptstadt Österreichs⁴⁵.

Krems an der Donau ist ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt. Neben den beiden Schnellstraßen nach Stockerau und St. Pölten führen weitere Bundesstraßen nach allen Himmelsrichtungen in die umliegenden Gebiete. Nach Westen führt die Donaubundesstraße, nach Norden hin die Kremser Straße, ostwärts verläuft die Retzer Straße und nach Süden die Mauterner Donaubrücke. Ebenfalls als Knotenpunkt kann das Schienennetz angesehen werden, welches wiederum nach allen Richtungen verläuft. Nach Westen hin verkehrt die Donauuferbahn, nach Norden die Kamptalbahn, nach Osten die Kaiser-Franz-Josephs-Bahn und nach Süden die Bahnstrecke nach St. Pölten. Auch die Schifffahrt hat für die Stadt Krems eine große Bedeutung. Der Hafen ist nach Wien und Linz der Drittgrößte von ganz Österreich und ist Anlegepunkt von vielen Besichtigungsfahrten entlang der Donau. In diesem Bezirk ist auch ein Flugplatz vorhanden, der sich in Gneixendorf befindet⁴⁶.

Die Altstadt von Krems ist hauptverantwortlich für das große Interesse der Touristen. Zu den bekanntesten Sehenswürdigkeiten zählen das Steiner Tor, das Rathaus, das Weinkolleg und das Karikaturmuseum. Die umfangreichen Heurigen bieten heimische Naturprodukte und versüßen den Tag mit den köstlichen Weinen der Region. Sportliche Aktivitäten können sowohl an der Donau als auch in Sporthallen durchgeführt werden. So werden neben den Ballsportarten auch Fechten, Klettern, Judo, Gewichtheben und weitere diverse Sportarten angeboten⁴⁷.

Bezirk Melk:

Der nördliche Teil des Bezirks Melk schließt den südwestlichen Teil des Waldviertels ein, während der südliche Teil dem Mostviertel zugesprochen wird. Die angrenzenden Bezirke sind im Norden Zwettl und Krems (Land), im Osten St. Pölten,

⁴⁵ <http://www.krems.gv.at/system/web/zusatzseite.aspx?menuonr=218454668&detailonr=217480790> (26.5.2009)

⁴⁶ http://de.wikipedia.org/wiki/Krems_an_der_Donau (18.5.2009)

⁴⁷ <http://austria-direkt.at/bl3/bl3.php> (14.5.2009)

im Süden Scheibbs und Amstetten und im Westen verläuft die oberösterreichische Landesgrenze⁴⁸.

Wie im Fall Krems (Land) werden im Folgenden nur die charakteristischen Eigenschaften des Waldviertler Gebietes analysiert und betrachtet. Von den insgesamt 40 Gemeinden entfallen auf das Waldviertel 16, also nicht einmal ein Drittel des gesamten Bezirks. Die Gesamtfläche des Bezirks Melk beträgt 1.013,62 km², der Anteil am Waldviertel ist aber nur 442,38 km² groß. Grob gesagt entfallen ungefähr 43% des Bezirks Melk auf das Waldviertel, wobei die Bevölkerungszahl innerhalb dieser Region bei 22.690 Menschen liegt. Als Vergleich leben im gesamten Bezirk Melk 76.367 Menschen. Man sieht, dass die Region im Waldviertel sehr bevölkerungsarm ist und nur 30% der Gesamtbevölkerung des Bezirks Melk hat. Die Bevölkerungsdichte beträgt dabei rund 51 Einwohner/km². Die zugehörigen Gemeinden des Waldviertels sind in nachfolgender Tabelle dargestellt, wobei zwölf von ihnen als Marktgemeinden offiziell ernannt wurden und lediglich vier nur als Gemeinden ausgeprägt sind⁴⁹.

Melk			
<i>Nr</i>	<i>Gemeinde</i>	<i>Nr</i>	<i>Gemeinde</i>
1	Artstetten-Pöbring	9	Nöchling
2	Dorfstetten	10	Persenbeug-Gottsdorf
3	Hofamt Priel	11	Pöggstall
4	Klein-Pöchlarn	12	Raxendorf
5	Leiben	13	Sankt Oswald
6	Marbach an der Donau	14	Weiten
7	Maria Taferl	15	Yspertal
8	Münichreith-Laimbach	16	Emmersdorf an der Donau

Abbildung 21 Die Gemeinden des Bezirkes Melk (Quelle: eigener Entwurf)

Der Waldviertler Anteil des Bezirkes Melk weist ein besonderes Charakteristikum auf. In diesem Fall ist kein erwähnenswerter zentraler Ort vorhanden. Einzig und allein Pöggstall, in der gleichnamigen Marktgemeinde, kann annähernd eine zentrale Funktion zugeschrieben werden, obwohl hier auch dementsprechend wichtige Einrichtungen nicht zur Verfügung stehen, wie z.B.: Bezirksgericht, Finanzamt, Rathaus. Als einzige Behörde ist eine Außenstelle der Bezirkshauptmannschaft Melk im Zentrum der Marktgemeinde eingerichtet.

⁴⁸ <http://austria-direkt.at/bl3/bl3.php> (14.5.2009)

⁴⁹ http://www.statistik.at/web_de/statistiken/bevoelkerung/volkszaehlungen/index.html (5.5.2009)

Dieser Bezirk weist sehr unterschiedliche geologische Schichten auf. In unserem Untersuchungsgebiet herrschen vor allem Gesteine der Böhmisches Masse. Der Anteil an der Böhmisches Masse, das Moldanubikum, ist nur ein geringfügiger Teil des Variszischen Gebirges. In Richtung des Alpenvorlandes bricht die Böhmisches Masse steil ab, ist aber unter der anschließenden Molasseschicht weiterhin vorzufinden. Es sei nebenbei erwähnt, dass der ganze Bezirk Melk nicht nur aus der Böhmisches Masse besteht, sondern südlich davon noch die Molassezone, die Flyschzone und die nördlichen Kalkalpen vorkommen. Weiters charakteristisch für die Böhmisches Masse in diesem Gebiet ist die Gliederung zum Mittelgebirgsrelief. Aus der unten abgebildeten geologischen Karte kann man die einzelnen strukturellen Großeinheiten erkennen, welche eine Vielfalt an Gesteinen mit sich bringen. Der Paragneis (Granat, Sillimanit, Kalifeldspat und Muskovit), die Granulitlagen rund um Maria Taferl (Granitgneis), der Dobra Gneis (saure Orthogneise, Kalifeldspat, Plagioklas), der Marmor (Quarz, Pyrit, Graphit), der Weinsberger Granit (Kalifeldspat, Plagioklas, Quarz) und der Gföhler Gneis (Orthogneisen) sind die meist vorkommenden Gesteinsschichten der Böhmisches Masse. Innerhalb dieser Region gibt es noch eine Vielfalt von anderen Gesteinstypen (Graphitschiefer, Amphibolite, Granulit, Kalksilikatgneise etc.), die in diesem Fall als „bunte Serie“ bezeichnet werden (GRÖGER 1990, S.17ff).

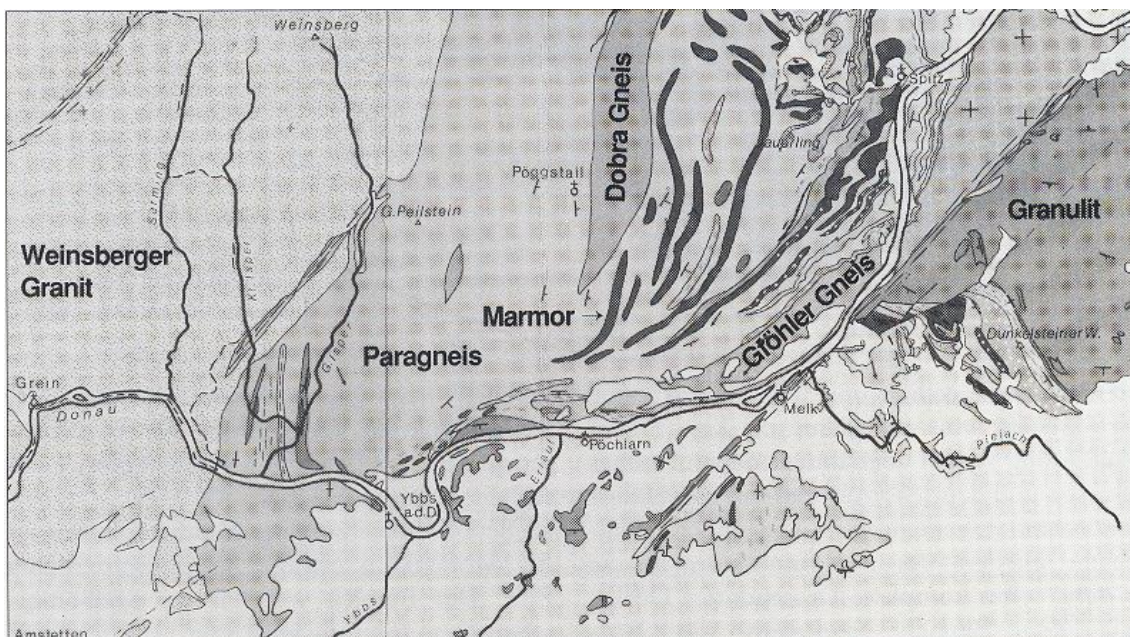


Abbildung 22: Geologische Karte der Böhmisches Masse (Quelle: GRÖGER 1990, S.20)

In unserem Untersuchungsgebiet herrschen vorwiegend Böden mit Braunerden oder Semipodsolen. Das Klima ist milder als in den nördlich angrenzenden Bezirken. Allerdings fehlen in diesem Naturraum einige Phänomene wie Seen und Moore. Vielmehr steht der Höhenrücken des Ostrong im Vordergrund, sowie die Hochflächen zwischen Nöchling und Raxendorf mit deren dichten walddreichen Ausläufern. Die vorkommenden Nord- und Südhänge weisen wegen ihrer Exposition unterschiedliche Klimaabweichungen auf. Im südlichen Waldviertel ist im Sommer eine erhöhte Gewitterhäufigkeit zu erkennen (KRAUS, SINN 1990, S.65f).

Aus archäologischen Funden lässt sich vermuten, dass eine menschliche Besiedlung schon in der Altsteinzeit stattgefunden hat. In der Hallstattzeit deckt sich der Siedlungsraum nicht mit dem der heutigen Zeit, das Waldviertel war deswegen weitgehend siedlungsleer. Während der römischen Zeit bildete die Donau die nördliche Grenze des Imperiums. Das Waldviertel war in dieser Zeit von den Markomannen aus Böhmen und den Germanen besetzt, die aber Abstand zu den Römern hielten. 166 nach Christus kam es dann zum Krieg zwischen diesen beiden Völkern. 466 wurde das Reich der Rugier im Waldviertel durch Odoaker zerstört. Das Gebiet im Waldviertel dürfte zunächst unbesiedelt gewesen sein. Aus der ersten Hälfte des 9. Jahrhunderts konnte man auf Grund der Gräberfelder slawische Bevölkerungsgruppen nachweisen, es gab aber sicher noch romanische und germanische Stämme (MELZER 1990, S.125ff). Um 1000 begann eine neue Kolonisierungswelle, wodurch die Bevölkerung trotz der dünnen Besiedlung anstieg. Im 14. Jahrhundert begann die Gründung der Pfarrkirchen in jedem Ort. In dieser Zeit des Spätmittelalters sank die Bevölkerung in diesem Gebiet durch Katastrophen (Seuchen, Ernteaufälle, Wettroden). Dieser Rückgang wurde erst im 16. Jahrhundert wieder gestoppt. Nebenbei erfolgte im Jahre 1596 der große Aufstand der Bauern gegen den Adel. Während des Spätmittelalters war die Region des Waldviertels als Holzlieferant für die größeren Städte, auch Wien, sehr bedeutend. Die Donau stellte die billigste Transportmöglichkeit dar und hatte großen wirtschaftlichen Nutzen (FLOSSMANN 1990, S.187ff). Ende 1619 besiegten die kaiserlichen Truppen innerhalb des Bezirks die protestantischen Truppen aus Oberösterreich. In dieser Zeit wurden die Städte immer ärmer. Im 17. Jahrhundert erhielten die Waldarbeiter eine immer größere Bedeutung. Während des

Dreißigjährigen Krieges streiften die Schweden nur Randteile des Bezirks, was durch einzelne Schwedenkreuze heute noch zu erkennen ist (FLOSSMANN 1990, S.249ff). Die dicht vorkommenden Forstgebiete im Waldviertel waren der Grundstein für die Brennholzversorgung für Wien gegen Ende des 18. Jahrhunderts. Diese Zeit war für die Anwesenden eine sehr beschwerliche. Nach der Revolution 1848 gab es eine verstärkte Nachfrage an Holz- und Metallverarbeitung, eine Industrialisierung gab es dennoch in diesem Gebiet nicht (FLOSSMANN 1990, S.265ff). Dahingehend dominierten wirtschaftlich in den ländlichen Räumen weiterhin die Gutsbetriebe. Um 1875 entstanden erste politische Ungereimtheiten und die Spannungen wurden immer deutlicher. Ab dem Jahre 1890 wanderten immer mehr Menschen aus dem peripheren Gebiet in die attraktivere Stadt Wien, worunter die Landwirtschaft wegen der fehlenden Arbeiter gehörig litt. Ab 1910 herrschte eine rege Einwanderung der Slawen in das Untersuchungsgebiet. Am 4. Juli 1914 wurde der von den Serben ermordete österreichische Kaiser Franz Ferdinand in Artstetten beigesetzt, danach folgte der Erste Weltkrieg. 1927 wurde die erste Heimwehrebewegung Österreichs in Pöggstall gegründet. Nach dem 2. Weltkrieg besetzten sowjetische Truppen das Gebiet des Waldviertels (FLOSSMANN 1990, S.283ff).

Wirtschaftlich gesehen hat der Bezirk Melk nicht viel zu bieten. Die wirtschaftliche Struktur ist nur von der Land- und Forstwirtschaft geprägt. In dieser Region überwiegen die Grünlandackerwirtschaften, die durch mittelbäuerliche Familien bewirtschaftet werden. Eine spezielle Form der Wirtschaft stellt dort die Milchwirtschaft dar. Besonders ausgeprägt ist hier der Mostobstanbau, wobei sämtliche Mostheurige das Gebiet versüßen (DORN 1990, S.391ff). Der Waldanteil im südlichen Waldviertel beläuft sich auf stolze 58% der Gesamtfläche. Es sind zwar Großbesitze vorhanden, im Allgemeinen überwiegen aber die privaten Nutzungen des Waldes, welcher wirtschaftlich genutzt wird (SAUTNER 1990, S.417ff). Der Tourismusbereich spielt in diesem Fall nur eine geringe Rolle, obwohl die vorliegenden Gemeinden durch gezielte Infrastrukturmaßnahmen Werbung für ihre Gemeinde betreiben und somit den Tourismus fördern.

Das Verkehrsnetz in diesem Bezirk ist nur sehr spärlich ausgeprägt. Es sind nur zwei Bundesstraßen vorhanden, nämlich die Donaubundesstraße zwischen Grein und Krems und die Waldviertelbundesstraße, die von Melk oder Ybbs nach Zwettl führt.

In punkto Schienennetz ist nur eine Verbindung anzutreffen, nämlich die Donauuferbahn. Sonst sind keine Gleisstrecken in dieser Region vorhanden.

Im Winter werden die Besucher durch weitläufige Loipen zum Langlaufen eingeladen, während im Sommer Bäder und kleinere Seen zum Sprung ins kühle Wasser verführen. Außerdem kann die Schönheit dieser Landschaft auf zahlreichen Wander- und Radwegen betrachtet werden. Künstlerische Sehenswürdigkeiten stehen der Natur in nichts nach und so prägen die Basilika in Maria Taferl, die Folterkammer in Pöggstall oder das Mahnmal in Dorfstetten das Landschaftsbild⁵⁰.

Bezirk Waidhofen an der Thaya:

Mitten im oberen Waldviertel befindet sich der Bezirk Waidhofen an der Thaya mit der gleichnamigen Bezirkshauptstadt. Dieser Bezirk ist ein Grenzbezirk und grenzt im Norden an die Tschechische Republik, wobei der Grenzbereich ungefähr 47 Kilometer lang ist. Im Osten befindet sich der Bezirk Horn, im Süden der Bezirk Zwettl und im Westen der Bezirk Gmünd⁵¹.

Die Bezirksfläche von Waidhofen an der Thaya beträgt 669,14 km² und es leben insgesamt 27.433 Menschen in dieser Region. Abgesehen von der Statutarstadt Krems (Stadt) weist dieser Bezirk die geringste Einwohnerzahl auf. Die resultierende Bevölkerungsdichte beträgt demnach 41 Einwohner/km², was einen sehr geringen Wert darstellt. Der Bezirk Waidhofen an der Thaya gliedert sich in 15 Gemeinden, wobei drei davon das Stadtrecht besitzen (Groß-Siegharts, Raabs an der Thaya, Waidhofen an der Thaya). Weiters sind zudem noch zehn Marktgemeinden und zwei Gemeinden vorhanden, die hier tabelliert sind⁵².

⁵⁰ <http://austria-direkt.at/bl3/bl3.php> (14.5.2009)

⁵¹ <http://austria-direkt.at/bl3/bl3.php> (14.5.2009)

⁵² http://www.statistik.at/web_de/statistiken/bevoelkerung/volkszaehlungen/index.html (5.5.2009)

Waidhofen an der Thaya			
<i>Nr</i>	<i>Gemeinde</i>	<i>Nr</i>	<i>Gemeinde</i>
1	Dietmanns	9	Raabs an der Thaya
2	Dobersberg	10	Thaya
3	Gastern	11	Vitis
4	Groß-Siegharts	12	Waidhofen an der Thaya
5	Karlstein an der Thaya	13	Waidhofen an der Thaya-Land
6	Kautzen	14	Waldkirchen an der Thaya
7	Ludweis-Aigen	15	Windigsteig
8	Pfaffenschlag bei Waidhofen an der Thaya		

Abbildung 23: Die Gemeinden des Bezirkes Waidhofen an der Thaya (Quelle: eigener Entwurf)

Als zentraler Ort dieses Bezirkes kann die gleichnamige Bezirkshauptstadt Waidhofen an der Thaya genannt werden. Diese Stadt gilt als die nördlichste Bezirksstadt von ganz Österreich und zählt insgesamt 5.798 Einwohner. Die Bezirkshauptstadt ist nicht weit von der Tschechischen Grenze entfernt. Sie vereint Tradition und Moderne, indem die modernen infrastrukturellen Einrichtungen mit dem historischen, traditionellen Kern der Stadt gezielt im Einklang stehen. Wegen der geringen Entfernung zu Böhmen wird sie auch „Böhmisch Waidhofen“ genannt. Im Jahre 1171 erfolgte die erste urkundliche Erwähnung, welche auf einen ehemaligen Jagdsitz (einen Waid-hof) zurückgeht⁵³.

Aus geologischer Sicht befindet sich dieser nördliche Bezirk mitten im Herzen einer idyllischen Landschaft, die durch die vielen Hügeln, den kilometerlangen grünen Wiesen und den dazugehörigen geheimnisvollen Wäldern und Gewässern geprägt ist. Vorzugsweise erspürt man im Oberlauf der Thaya übermächtige Gneise, Granulite und Schiefer mit traditionellen Parabraunerden oder carbonatfreien Braunerden. Außerdem existieren hier noch Tone, Sande und Kiese. Die flachen Gegenden sind durch verwitterte Lehmdecken ausgebildet⁵⁴.

Das Klima im Bezirk Waidhofen an der Thaya ist, so wie im Bezirk Horn, kontinental geprägt. Durch diese spezielle Klimaart findet man hier eine Vielfalt an Pflanzen und Tieren. Im Bezirk Waidhofen an der Thaya befindet sich zudem Europas größte Waldrapp-Voliere. Der Waldrapp ist eine vom Aussterben bedrohte Tierart. Er gehört

⁵³ <http://www.stepstone.at/jobs/Waidhofen-an-der-Thaya.html> (8.6.2009)

⁵⁴ http://zenar.boku.ac.at/PDF-Files/Hochwasser_2002_Gesamt.PDF (8.6.2009)

der Gruppe der Ibis-Art an und hat in dieser Region einen festen Lebensraum, der auch international sehr im Blickpunkt der Naturschutzorganisationen steht⁵⁵.

Historisch sind auf Grund der Grenzlage einige bedeutende Ereignisse vorgefallen. Durch den Bau der Burgstadt und der Wehranlagen in Waidhofen an der Thaya im Jahre 1171 wurde ein Grenzgürtel zum benachbarten Böhmen und Mähren gezogen. Die Sprachgrenze zu den nördlichen Nachbarn veränderte sich aber nicht, woraufhin kriegerische Taten die Folge waren. Um 1278 drangen König Ottokars böhmische Truppen in die Bezirkshauptstadt ein und vernichteten sämtliche Gebäude. Weitere Einmärsche waren darauffolgend keine Seltenheit mehr. Bemerkenswert für diese Regionen waren die Hussitenkriege, wobei die Stadt als Sammelplatz der österreichischen Truppen galt. Erst durch die habsburgischen Erwerbe von Böhmen und Mähren im Jahre 1526 wurde die Situation in dieser Region entschärft. Nur im Dreißigjährigen Krieg marschierten wiederum böhmische Truppen in die Stadt Waidhofen an der Thaya, welche sich im Jahre 1645 auch gegen die Schweden behaupten musste. Die letzten Besetzungen der Stadt erfolgten im Jahre 1809 durch die Franzosen, 1866 durch die Preußen, 1938 durch das Deutsche Reich und 1945 durch die Sowjetunion⁵⁶.

Wirtschaftlich tut sich in dieser Region nicht sehr viel. Die Region um Waidhofen an der Thaya und Groß Siegharts war ein Zentrum der damaligen Textilindustrie. Es wurden hier vorwiegend Bänder produziert, dadurch entstand der Name „Bandlkramerland“. Heutzutage charakterisieren zwei Betriebsgebiete der Stadt Waidhofen an der Thaya die wirtschaftliche Situation der Region. Die dortigen Unternehmen sind ein wichtiger Faktor für die Region und deren Arbeitnehmer. Neben den Arbeitsstätten sind mehrere land- und forstwirtschaftliche Betriebe anzufinden. Die Marktgemeinde Karlstein ist bekannt für die Uhrenproduktion. Beide Industriesektoren haben aber einen rückläufigen Trend vorzuweisen (LEMBACHNER 2005, S.24)

Verkehrstechnisch sind nur wenige Verkehrsadern in dieser Region vorhanden. Die wichtigsten Straßen verlaufen quer durch die Region, so die Verbindungsstrecke von Göpfritz an der Wild nach Heidenreichstein weiter in die Tschechische Republik oder

⁵⁵ http://de.wikipedia.org/wiki/Waidhofen_an_der_Thaya (8.6.2009)

⁵⁶ <http://waidhofen-thaya.info/waidhofen-portrait.html> (8.6.2009)

die Verbindung von Heidenreichstein über Kautzen und Karlstein nach Drosendorf. Nach Süden verläuft eine Bundesstraße von Dobersberg über Waidhofen an der Thaya nach Vitis. Das Schienennetz wird nur durch die Kaiser-Franz-Josephs-Bahn ausgelastet, welche von West nach Ost durch die Landschaft verläuft. Eine Besonderheit weist der Zivilflugplatz in Dobersberg auf (LEMBACHNER 2005, S.24).

Als Touristenattraktionen zählen die barocke Altstadt Waidhofens an der Thaya, die Pfarrkirche in Vitis, die Burg Karlstein, die historische Kultstätte in Kautzen, das Schloss Drösiedl in Ludweis-Aigen oder das lebende Textilmuseum in Groß Siegharts. Die Nutzung des natürlichen Erholungsraumes steht hier aber generell im Vordergrund. Den Besuchern wird ein vielfältiges Programm angeboten, wie Golfen, Wandern, Radfahren, Nordic Walking, Bade- und Wassersportarten, Reiten, Tennisplätze und Kegelanlagen⁵⁷.

Bezirk Zwettl:

Der Bezirk Zwettl befindet sich im westlichen Teil des Waldviertels und ist der flächengrößte Bezirk unseres Untersuchungsgebietes und auch von ganz Niederösterreich. Im Westen befindet sich die oberösterreichische Landesgrenze, im Norden grenzen die Bezirke Gmünd und Waidhofen an der Thaya, im Osten grenzen die Bezirke Horn und Krems (Land) und im Süden befindet sich der Bezirk Melk⁵⁸.

Wie schon erwähnt ist der Bezirk Zwettl der flächenmäßig größte Bezirk des Waldviertels mit einer Fläche von 1.399,76 km². Trotz der großen Fläche leben in diesem Bezirk nur 44.281 Menschen. Die daraus resultierende Bevölkerungsdichte beträgt 32 Einwohner/km² und somit ist der Bezirk mit der geringsten Bevölkerungsdichte des Waldviertels ausgestattet. Der Bezirk Zwettl gliedert sich insgesamt in 24 Gemeinden, die in nachfolgender Tabelle aufgezählt sind. Darunter besitzen drei Ortschaften das Stadtrecht (Allentsteig, Groß Gerungs, Zwettl), weitere 20 Orte sind als Marktgemeinden angeführt und nur eine Ortschaft (Bärnkopf) als Gemeinde deklariert⁵⁹.

⁵⁷ <http://austria-direkt.at/bl3/bl3.php> (14.5.2009)

⁵⁸ <http://austria-direkt.at/bl3/bl3.php> (14.5.2009)

⁵⁹ http://www.statistik.at/web_de/statistiken/bevoelkerung/volkszaehlungen/index.html (5.5.2009)

Zwettl			
<i>Nr</i>	<i>Gemeinde</i>	<i>Nr</i>	<i>Gemeinde</i>
1	Allentsteig	13	Martinsberg
2	Arbesbach	14	Ottenschlag
3	Bärnkopf	15	Altmelon
4	Echsenbach	16	Pölla
5	Göpfritz an der Wild	17	Rappottenstein
6	Grafenschlag	18	Sallingberg
7	Groß-Gerungs	19	Schönbach
8	Großgöttfritz	20	Schwarzenau
9	Gutenbrunn	21	Schweiggers
10	Kirchschlag	22	Traunstein
11	Kottes-Purk	23	Waldhausen
12	Langschlag	24	Zwettl-Niederösterreich

Abbildung 24: Die Gemeinden des Bezirkes Zwettl (Quelle: eigener Entwurf)

Der Bezirk Zwettl liegt auf Grund der geographischen Situation inmitten des Waldviertels. Die dazugehörige Bezirkshauptstadt Zwettl ist nicht nur der zentrale Ort dieser Region, sondern wird oftmals auch als das Herz des Waldviertels genannt. Die Stadt hat eine Einwohnerzahl von 11.444 und befindet sich auf einer Seehöhe von 520 Metern. Die Stadt Zwettl selbst liegt in einem Talkessel und besitzt einen Flussknoten des oberen Kamptals. Der Zusammenfluss der Zwettl, der Sierning und der Gradnitz lässt den Kamp entstehen⁶⁰.

Geologisch hat der Bezirk Zwettl einiges zu bieten. Die Region ist, so wie das komplette Waldviertel, Teil der Böhmisches Masse. Vorwiegend scheint das Relief als kuppige oder als wellige Rumpffläche auf. Die wichtigsten Gesteine dieses Gebietes sind der Weinsberger Granit und unterschiedliche Gneisarten. Die Grenzlinie zwischen Weitra und Krems, auf der die Stadt Zwettl genau liegt, trennt das höhere südwestliche vom niedrigeren nordöstlichen Waldviertel. Auffallende Gräben und Bacheinschnitte beherrschen das Landschaftsbild. Die Längsprofile der Flüsse weisen ein schluchtartiges Gefälle auf, dadurch prägen Felsburgen und Blockbildungen das Land. Durch die Verwitterung des kristallinen Gesteins und der resultierenden Kaolinisierung entstanden hier größere Moore. Der Boden ist meist sandig und ist dem Gebiet der Braunerde-Podsolreihe zuzuordnen. Außerdem sind

⁶⁰ http://www.at-cz.net/cz/sub-3-de/results/data/res_cz_p5m3_001/Folder-Zwettl.pdf (8.6.2009)

Felsbraunerden und Semiposole über Graniten anzutreffen. In den Mulden oder Gräben sind auch Gleye und Auböden vorhanden⁶¹.

Das Klima ist ein kontinentales Hochflächenklima und vor allem kühl-boreal. Es ist gegenüber dem angrenzenden Mühlviertel viel niederschlagsärmer, wobei hier eine jährliche Niederschlagsmenge von 800-900 mm fällt. Das Maximum ist hierbei im Sommer zu erwarten. Die durchschnittliche Jahrestemperatur beträgt rund 5 bis 6°C. Durch diese Kälte ist die Vegetationszeit sehr gering und zudem wird das vorliegende Hochland häufig von starken Windböen heimgesucht. So ist es nicht verwunderlich, dass es im Winter öfters zu Schneeverwehungen kommen kann. Die Stadt Zwettl nimmt durch die Talkessellage eine besondere Position ein. In der Wetterstation Zwettl wurden dadurch schon einige Extremwerte gemessen. Zwettl besitzt österreichweit die positiven bzw. negativen Rekordtemperaturen, nämlich im Winter einen Spitzenwert von -36,89°C und im Sommer ein Maximum von +39,5°C. Die Grenze zwischen Wald- und Mühlviertel bildet zudem noch die Grenze zwischen kontinentalem und ozeanischem Hochlandklima⁶².

Historisch gesehen ist der bedeutendste Moment für diese Region die urkundliche Erwähnung der Stadt Zwettl im Jahre 1139. In dieser Zeit soll auch der berühmte Minnesänger Walther von der Vogelweide in dieser Stadt geboren worden sein. Weitere historische Merkmale lassen sich schnell chronologisch darstellen. Im Jahre 1426 wurde die Stadt von den Hussiten belagert, diese wüsteten in der Region und zerstörten einige Bauwerke wie das Kloster. Im Dreißigjährigen Krieg drangen die böhmischen Truppen in die Stadt ein. Rund 30 Jahre später, also im Jahre 1645, musste die Stadt das gleiche Schicksal mit den Schweden ertragen. Im Jahre 1971 entstand schließlich die Gemeinde Zwettl, wie sie auch heute noch vorzufinden ist⁶³.

Der Name Zwettl kommt aus dem Slawischen und bedeutet „die Lichte“ oder „der klare Bach“ und spielt auf den Knotenpunkt der Bäche hin. In der Stadt selber sind einige mittlere Industrie- und Gewerbebetriebe vorhanden. Eine große wirtschaftliche Bedeutung für diese Region hat die Zwettler Bierbrauerei, wo jährlich rund 200.000 hl Bier abgefüllt werden. Weitere wichtige Wirtschaftszentren sind Groß Gerungs,

⁶¹ http://hal.geo.univie.ac.at/karto/lehr/fachbereiche/geoinfo/agi04/projekte/team11/gebb_psagi11.pdf (8.6.2009)

⁶² http://hal.geo.univie.ac.at/karto/lehr/fachbereiche/geoinfo/agi04/projekte/team11/gebb_psagi11.pdf (8.6.2009)

⁶³ http://hal.gis.univie.ac.at/karto/lehr/fachbereiche/geoinfo/agi04/projekte/team01/gebb_psagi01.pdf (8.6.2009)

Ottenschlag, Echtsenbach und Sallingberg. Außerdem sind viele Holzbetriebe und Sägewerke in dieser Region anzutreffen, was auch nicht verwundert, da rund 45% der Fläche von Wald bedeckt ist. Der große Waldbestand im Süden des Bezirks ist aber nicht nur für die Forstwirtschaft von großer Bedeutung. Der Nutzen der Jagdgebiete ist hier deutlich erkennbar. Neben der Forstwirtschaft spielt auch die Landwirtschaft eine wichtige Rolle. Neben den üblichen Pflanzenarten wie Gerste, Weizen, Roggen und Kartoffeln werden zudem noch spezielle Pflanzen wie Gewürze, Mohn, Flachs und Hopfen angebaut. Die günstigen biologischen und klimatischen Verhältnisse der Region führen zu hohen Erträgen in der Landwirtschaft sowie zu einem viel beliebten Erholungsziel. Besonders auffallend ist der noch immer große agrarische Anteil der Bevölkerung (LEMBACHNER 2005, S.27).

Im Bezirk Zwettl sind ebenfalls wichtige Verkehrswege vorhanden, sei es das Straßen- oder das Schienennetz. Von Westen nach Osten verlaufen zwei wichtige Bundesstraßen. Einerseits die Böhmerwaldbundesstraße von Freistadt über Zwettl nach Horn, andererseits die Europastraße von Gmünd über Horn nach Wien. Ebenfalls zwei wichtige Routen sind in der Nord-Südausrichtung zu erkennen. Erstens führt eine Bundesstraße von Waidhofen an der Thaya über Zwettl bis zur Donau nach Ybbs oder Melk, zweitens zweigt von dieser bei Ottenschlag eine weitere Bundesstraße ab, die nach Spitz führt. Das Schienennetz ist nicht so weitläufig ausgebaut. Den nördlichen Teil des Bezirks Zwettl streift die Kaiser-Franz-Josephs-Bahn. Es besteht zudem noch die Bahnlinie Schwarzenau-Martinsberg-Gutenbrunn, wobei der Personenverkehr nur mehr bis Zwettl angeboten wird. Die Intervalle sind sehr bescheiden und zwischen Zwettl und Gutenbrunn ist der Personentransport komplett eingestellt (LEMBACHNER 2005, S.27).

Die Region hat viele Sehenswürdigkeiten und erlebnisreiche Landschaftsstriche zu bieten. Bekannte Ausflugsziele sind das Stift Zwettl, das Eulenmuseum Allentsteig, der Feuerwehrturm in Franzen, das Schloss und das Lebensresort in Ottenschlag, das Schnapsglasmuseum in Echtsenbach, die einzige Whiskeydestillerie Österreichs in Roggenreith, das Steinjuwel Arbesbach, das erste Waldviertler Mohndorf in Armschlag, der Wachtstein und das Heilzentrum in Traunstein sowie das Schmetterlingsparadies in Langschlag. Außerdem werden in diesem Gebiet viele Sportmöglichkeiten angeboten. Das Freizeitzentrum in Bärnkopf lädt mit seinen

kilometerlangen Loipen zum Langlaufen ein. Zudem runden weitere Rad- und Wanderwege die Freizeitmöglichkeiten ab, wobei noch weitere sportliche Aktivitäten getätigt werden können⁶⁴.

2.3 Bevölkerungsgeographische Merkmale dieser Region

In diesem Abschnitt soll eine bevölkerungsstrukturelle Analyse des Untersuchungsgebietes Waldviertel durchgeführt werden. Mit Hilfe der dafür notwendigen Kennzahlen sollen mehrere Thesen bestätigt werden bzw. für die weitere Zukunft realistische Prognosen vorausgesagt werden. Das Ziel ist es, die Entwicklung und Struktur der Bevölkerung zu analysieren und in Diagrammen und Tabellen ersichtlich darzustellen.

Die Analyse der demographischen Untersuchungen erfolgt auf Gemeindeebene, d.h. die nachfolgenden Abbildungen und Karten repräsentieren die jeweiligen Merkmale der Gemeinden und werden demnach miteinander verglichen und interpretiert. Auf Grund der großen Datenmenge, insgesamt gehören dem Waldviertel stolze 122 Gemeinden an, werden die einzelnen Tabellen und Diagramme nur auf Bezirksebene übernommen. Durch diese Maßnahme können vereinzelt Abschweifungen gegenüber den tatsächlichen Werten vorkommen, da die größeren Städte bekanntermaßen andere Strukturen und Ausprägungen haben als die dünn besiedelten peripheren Gebiete. Ein anderes Phänomen spiegelt der Truppenübungsplatz Allentsteig wider, weil auf einer großen Fläche (157 km²) keine wohnhafte Bevölkerung vorzufinden ist und der Raum einer öden Landschaft gleichgestellt werden kann. Für die Datengrundlage der Berechnungen werden die Ergebnisse der Volkszählung der Statistik Austria aus dem Jahre 2001 verwendet. Für die Messung der Bevölkerungsanzahl werden zusätzlich die Daten bis ins Jahr 2008 verwendet, die aus einer jahrgangswisen Fortschreibung stammen. Dies kann ohne Bedenken durchgeführt werden, da es keine namhaften Änderungen oder Zusammenschlüsse der Gemeinden im Waldviertel gegeben hat.

Um demographische Interpretationen durchführen zu können, wird das Untersuchungsgebiet in mehrere Teilräume aufgeteilt. Da die Anzahl der Gemeinden

⁶⁴ <http://austria-direkt.at/bl3/bl3.php> (14.5.2009)

dementsprechend hoch ist, ist es besonders schwierig Vergleiche zwischen den einzelnen Regionen durchzuführen. Daher ist es sinnvoll, die markanten Ausprägungen auf die Bezirksebene des Untersuchungsgebietes einzuschränken, welche schließlich als „die Teilräume“ definiert werden können. Zur Veranschaulichung der Lage der Bezirke ist die obige Karte heranzuziehen.

Die Hauptschwerpunkte in diesem Abschnitt sind die räumlichen Verteilungen der Bevölkerung, die Zusammensetzungen der Bevölkerung nach Alter und Geschlecht, die natürlichen Bevölkerungsentwicklungen in räumlicher und zeitlicher Sicht und die Analyse von etwaigen Wanderungsvorgängen.

2.3.1 Räumliche Bevölkerungsverteilungen

Um einen kleinen Überblick über die räumliche Verteilung der Bevölkerung im Waldviertel zu erhalten, zeigt die nachfolgende Abbildung die absolute Bevölkerungsanzahl auf Gemeindeebene. Anders formuliert zeigt die absolute Bevölkerungsverteilungskarte die Streuung der Bevölkerung im Raum nach ihrer absoluten Zahl (BÄHR 2004, S.27).

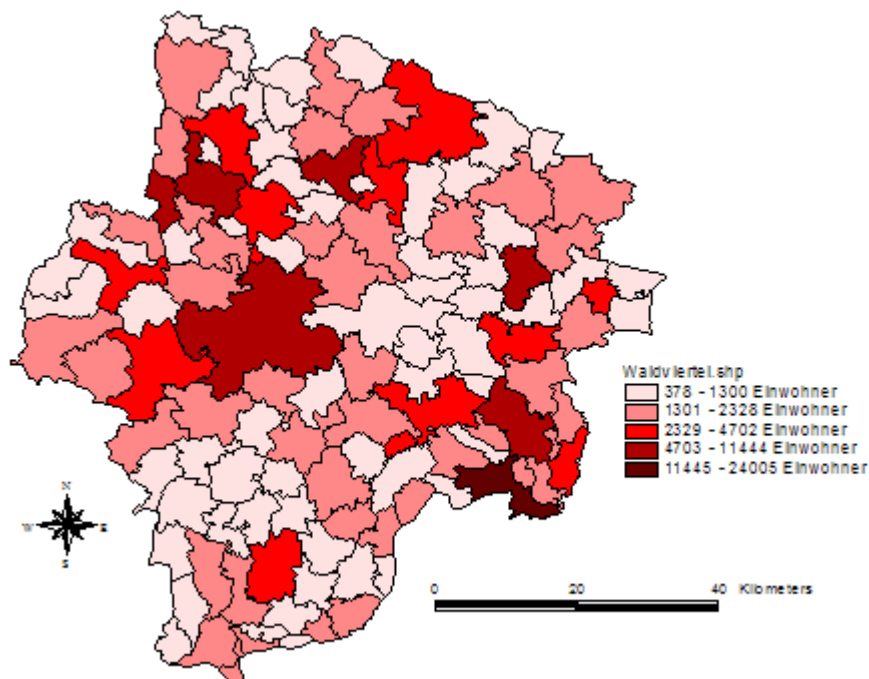


Abbildung 25: Absolute Bevölkerungsverteilungskarte (Quelle: eigener Entwurf)

Man kann in diesem Bild deutlich erkennen, dass die Bezirkshauptstädte die höchsten Einwohnerzahlen aufweisen. Diese Ballungszentren sind ziemlich verstreut im Waldviertel anzutreffen, wobei aber der nordwestliche Teil des Waldviertels durch höhere Einwohnerzahlen gekennzeichnet ist. Erstaunlicherweise befindet sich aber die Stadt mit den meisten Einwohnern (Krems mit 24.005 Einwohnern) im südöstlichen Teil des Untersuchungsgebietes. In der ehemaligen Industrieregion rund um Gmünd, Schrems, Zwettl und Waidhofen an der Thaya ist der Unterschied der Einwohnerzahl nicht so gravierend. Diese Region weist beachtliche Bevölkerungszahlen auf und kann als gut besiedelter Raum in der Peripherie angesehen werden. Bemerkenswert ist die Region im Süden und im Nordosten des Waldviertels. Von der Donau weg zieht sich ein breiter Strich in Richtung tschechischer Grenze, wo eine relativ geringe Bevölkerungszahl herrscht. Das ist dadurch zu erklären, dass einerseits das Gebiet im Südwesten durch den dichten Nadelwald geprägt ist und die Landschaftsformen keine guten Siedlungsmöglichkeiten zulassen und andererseits die nordöstliche Region durch seine Abwanderungen der Bevölkerung sehr in Mitleidenschaft gezogen wurde. Bei Horn wiederum sind die Regionen durch die landschaftlich ungünstigen Verhältnisse sehr dünn besiedelt.

Bevölkerungskonzentration:

Die Bevölkerungskonzentration beschäftigt sich mit der Häufung von Menschen oder einer Bevölkerungsgruppe eines Wohnstandortes auf einer begrenzten Fläche. Wenn sich bei der Messung ein Kern bildet, dann spricht man von einer „Zentralisation“, andernfalls liegt eine „dezentrale Konzentration“ vor (BÄHR 2004, S.28). In früheren Aufzeichnungen und auch bei aktuellen Forschungen ist beobachtet worden, dass die Verteilung der Bevölkerung sehr ungleich ist. D.h., dass es einen erheblichen Unterschied bei der Bevölkerungsverteilung zwischen den Ballungsräumen und den menschenleeren Gebieten gibt (LEMBACHNER 2005, S.81). Für diese Untersuchungen wird der Konzentrationsindex herangezogen, der die relative Konzentration misst. D.h. er gibt Aufschluss über die Konzentration der Bevölkerung im Vergleich zum Flächenanteil, also welcher Prozentsatz der Bevölkerung umverteilt werden müsste, um eine Gleichverteilung in der Region zu erhalten. (HUSA 2003, S.20).

$$IK = \frac{1}{2} * \sum_{i=1}^N \left| \frac{P_i}{\sum_{i=1}^N P_i} - \frac{A_i}{\sum_{i=1}^N A_i} \right|$$

P...Population

A...Fläche

Konzentrationsindex im Zeitraum 1869-2008							
Jahr	Waldviertel	Gmünd	Horn	Krems (Land)	Melk	Waidhofen	Zwettl
1869	0,1034	0,1402	0,1319	0,1699	0,1245	0,1356	0,0866
1880	0,1022	0,1506	0,1309	0,1673	0,1222	0,1394	0,0806
1890	0,0974	0,1556	0,1491	0,1760	0,1265	0,1460	0,0789
1900	0,1006	0,1647	0,1669	0,1874	0,1384	0,1469	0,0878
1910	0,1035	0,1809	0,1913	0,1907	0,1327	0,1551	0,0981
1923	0,0973	0,1859	0,1827	0,1783	0,1330	0,1389	0,0876
1934	0,0978	0,2044	0,1871	0,1792	0,1461	0,1439	0,0895
1939	0,0940	0,2086	0,2147	0,1779	0,1586	0,1501	0,1022
1951	0,1081	0,2276	0,2151	0,1912	0,1601	0,1683	0,1173
1961	0,1115	0,2461	0,2325	0,1942	0,1681	0,1805	0,1150
1971	0,1158	0,2639	0,2483	0,2009	0,1737	0,1909	0,1231
1981	0,1164	0,2656	0,2620	0,2114	0,1771	0,2074	0,1313
1991	0,1245	0,2682	0,2725	0,2287	0,1914	0,2257	0,1355
2001	0,1294	0,2747	0,2830	0,2412	0,2001	0,2334	0,1424
2008	0,1348	0,2769	0,2894	0,2507	0,2053	0,2377	0,1445

Abbildung 26: Konzentrationsindex 1869-2008 (Quelle: eigener Entwurf)

Aus dieser Tabelle kann entnommen werden, dass in allen Regionen die Bevölkerungskonzentration zwischen den Jahren 1869 und 2008 stetig zugenommen hat. Innerhalb dieses Zeitraumes können bei einigen Teilräumen (Krems (Land), Zwettl und dem Waldviertel) leichte Rückgänge oder Stagnation beobachtet werden. Dieser Effekt ereignete sich hauptsächlich um die Jahrhundertwende, wo die Leute aufgrund der starken Armut und die schlechten wirtschaftlichen Bedingungen kein leichtes Leben hatten. Seit den 1930er Jahren hingegen kann eine generelle Zunahme der Konzentration beobachtet werden. Die Konzentration im Waldviertel erreicht im Jahre 2008 den geringsten Wert mit 13,48%, der höchste Wert ist mit 28,94% im Bezirk Horn zu finden. Somit lässt sich erklären, dass es im Waldviertel keine größeren Ballungszentren gibt und die Bevölkerung in dieser Region relativ gleich verteilt ist. Es müssten lediglich 13% der Bevölkerung umverteilt werden, dass eine Gleichverteilung vorliegt. Die Zunahme des Konzentrationsindex deutet darauf hin, dass die Leute immer mehr vom Land in die Ballungszentren wandern und eben dadurch eine zunehmende Ungleichverteilung hervorrufen.

Graphisch kann man die Bevölkerungskonzentration deutlich mithilfe der Lorenz-Konzentrationskurve darstellen. Als Basis wird ein rechtwinkeliges Koordinatensystem herangezogen. Auf der waagrechten Achse wird die Fläche,

kumuliert in Prozent, aufgetragen bzw. auf der senkrechten Achse die Bevölkerungszahl, kumuliert in Prozent. Kumuliert bedeutet, dass die Prozentwerte der jeweiligen Gemeinden mit den Prozentwerten der darüber liegenden Gemeinden addiert werden. Die Diagonale heißt Gleichverteilungsgerade. Bei geringer Konzentration nähert sich der Kurvenverlauf der Gerade an, bei starker Konzentration ist die Kurve weit entfernt (HUSA 2003, S.21).

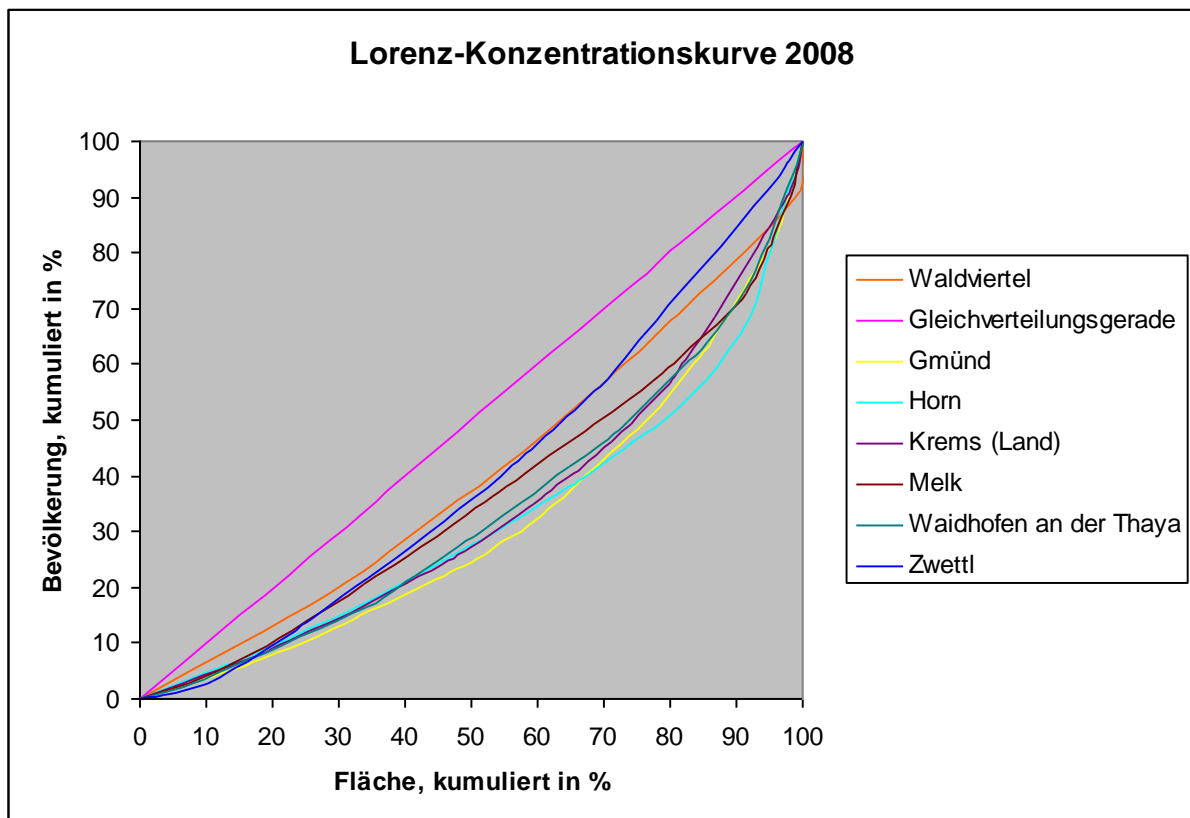


Abbildung 27: Lorenz-Konzentrationskurve 2008 (Quelle: eigener Entwurf)

Man sieht hier sehr deutlich, dass fast alle Regionen die gleiche Konzentration besitzen. Die Bezirke Gmünd und Horn weisen noch größere Umverteilungen in ihren Bezirken auf. Nur der Bezirk Zwettl ragt mit seiner geringen Nähe zur Gleichverteilungskurve heraus. Auch das gesamte Untersuchungsgebiet, das Waldviertel, weicht weniger weit von der Gleichverteilung ab. Man kann daher vermuten, dass in dieser Region ein relativ großer Anteil an Menschen in ländlich peripheren Gebieten lebt. Die Abwanderungen aus diesen verlassenen Regionen nehmen aber mit der Zeit zu, sodass die Kurve in Zukunft immer weiter unten verlaufen wird. Trotzdem kann gesagt werden, dass die Leute im Waldviertel ländlichen Strukturen ausgesetzt sind und deshalb stark von der Landwirtschaft abhängen. Der Großteil der Bevölkerung ist demnach im landwirtschaftlichen Sektor tätig (LEMBACHNER 2005, S.83f).

Bevölkerungsdichte:

Die Bevölkerungsdichte ist das Verhältnis der Bevölkerung zur Fläche und ist ein Maß, mit dem die Belastung eines Raumes durch die dort lebenden Menschen gezeigt wird. Diese Maßzahl gibt an, wie viele Personen auf einem Quadratkilometer leben, wenn man sie innerhalb des Gebietes aufteilen würde. Diese Kennzahl wird häufig bei zeitlichen Veränderungen diverser Raumeinheiten eingesetzt, wo mögliche Entwicklungen zur erwarten sind (BÄHR 2004, S.27).

$$d_i = \frac{P_i}{A_i}$$

P...Population

A...Fläche

Bevölkerungsdichte (Einwohner/km ²) 1951-2008															
Raumeinheit	Fläche	1951		1961		1971		1981		1991		2001		2008	
		Wbv	Dichte	Wbv	Dichte	Wbv	Dichte	Wbv	Dichte	Wbv	Dichte	Wbv	Dichte	Wbv	Dichte
Waldviertel	4929,87	269638	55	258131	52	256313	52	245150	50	236273	48	236445	48	233032	47
Gmünd	786,24	49889	63	47313	60	46916	60	43733	56	41314	53	40050	51	38656	49
Horn	783,99	40913	52	38288	49	36863	47	34599	44	32465	41	32400	41	31720	40
Krems (Land)	796,75	46263	58	43958	55	44219	55	42660	54	42465	53	43753	55	44247	56
Krems (Stadt)	51,61	22410	434	23097	448	23520	456	23076	447	22783	441	23713	459	24005	465
Melk	442,38	21086	48	21390	48	22039	50	22353	51	22392	51	22697	51	22690	51
Waidhofen	669,14	36565	55	33590	50	32434	48	30391	45	28607	43	28197	42	27433	41
Zwettl	1399,76	52512	38	50495	36	50322	36	48334	35	46247	33	45635	33	44281	32

Abbildung 28: Bevölkerungsdichte 1951-2008 (Quelle: eigener Entwurf)

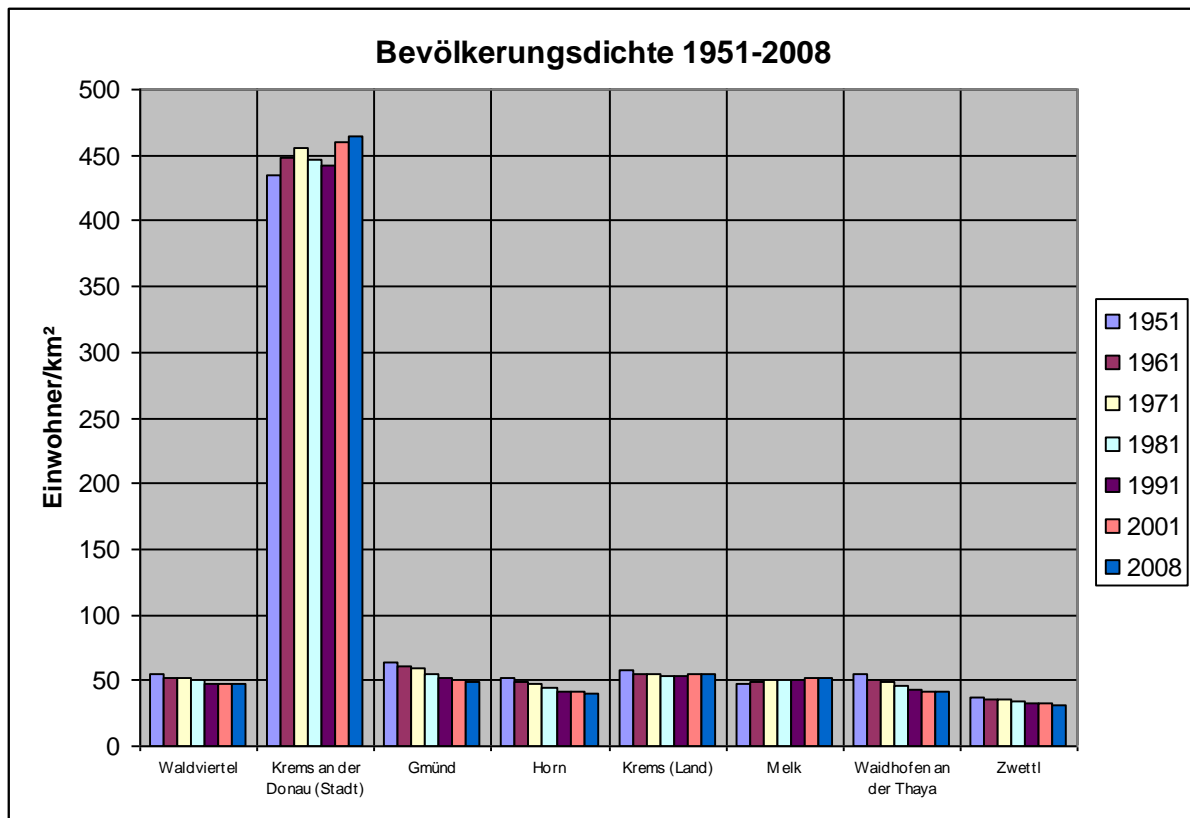


Abbildung 29: Bevölkerungsdichte 1951-2008 (Quelle: eigener Entwurf)

Die Veränderung der Bevölkerungsdichte der letzten Jahrzehnte zeigt einen eindeutigen Trend. In den peripheren Bezirken des Waldviertels, außer im Bezirk Melk, ist eine allgemeine Abnahme der Bevölkerungsdichte zu erkennen. Laut der berechneten Tabelle hat die Bevölkerungsdichte im Waldviertel in den letzten 60 Jahren um acht Einwohner/km² abgenommen. Insgesamt sind 36.606 Menschen weniger wohnhaft in diesem Gebiet, obwohl die Bevölkerung in Österreich jährlich um einen geringen Anteil zunimmt. Am stärksten betroffen sind die Bezirke Gmünd und Waidhofen an der Thaya, wo die Bevölkerungsdichte seit 1951 um 14 Einwohner/km² abgesunken ist. Auch im Bezirk Horn ist ein starker Abfall der Bevölkerungsdichte ersichtlich. Die Bezirke Krems (Land) und Melk liegen in einer Stagnationsphase, wobei aber der Bezirk Melk einen leichten Bevölkerungszuwachs aufweisen kann. Ein anderes Phänomen zeigt der Bezirk Krems (Stadt). Hier ist die Bevölkerungsdichte in den letzten 60 Jahren um satte 31 Einwohner/km² gestiegen. Diese beiden Phänomene, also Rückgang in der Peripherie und Anstieg in der Stadt, belegen die These, dass die ländliche Bevölkerung des Waldviertels zunehmend ihren Wohnstandort in die größeren Ballungszentren auf Grund der dortigen besseren Lebensbedingungen und Jobmöglichkeiten legt. Dadurch ist die sinkende

Bevölkerungszahl im Waldviertel zu erklären. Weiters liegt die Bevölkerungsdichte weit unter jener von Gesamtösterreich, wodurch dieser Raum als peripher verlassene Landschaft gilt. Nachfolgende Karten sollen die Verteilung der geringen Bevölkerungsdichte dieser Region veranschaulichen.

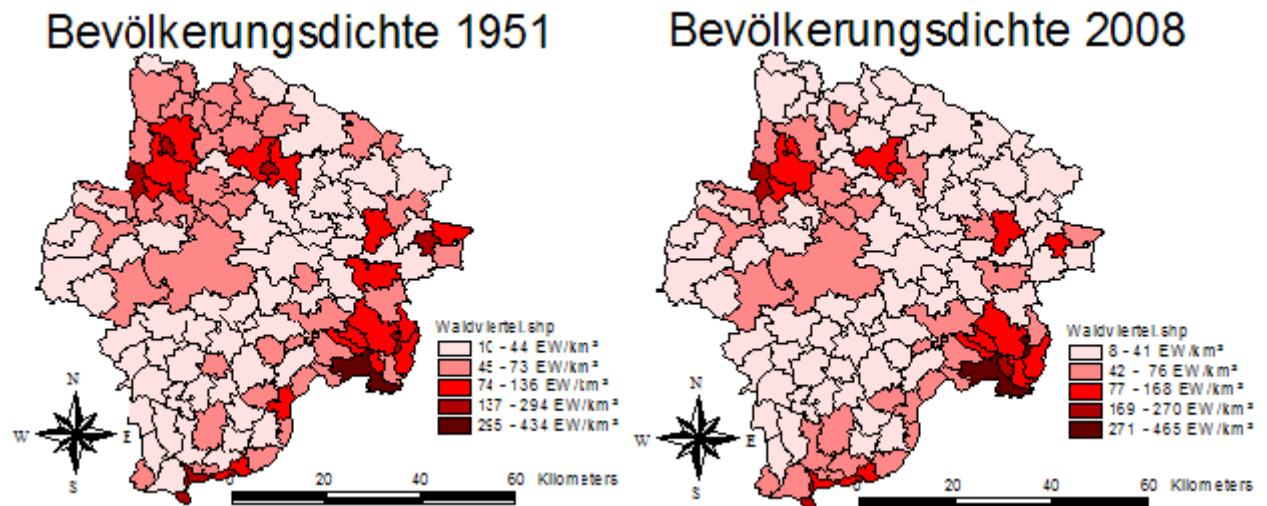


Abbildung 30: Bevölkerungsdichte 1951 und 2008 (Quelle: eigener Entwurf)

Als Erstes ist hier gut zu erkennen, dass die aktuelle Bevölkerungsdichte im grenznahen Bereich und im mittleren Waldviertel am geringsten ist. Zwischen dem südwestlichen Teil und dem nordöstlichen Teil des Waldviertels ist nur eine Dichte von maximal 41 Einwohner/km² vorzufinden. Im Gegensatz dazu sind entlang der Donau wesentlich höhere Bevölkerungsdichten vorhanden. Auch im Gebiet um die Bezirkshauptstädte Zwettl, Gmünd und Waidhofen an der Thaya ist eine höhere Anzahl an Bevölkerung in Bezug zur Fläche ermittelt worden. Die Bevölkerungsdichte ist in der Stadt Krems an der Donau und seinen Umlandgemeinden am größten. Dort leben auf einer geringen Fläche die meisten Menschen. Auch bei der zeitlichen Veränderung der Bevölkerungsdichte sind einige auffällige Merkmale zu beobachten. Erstens ist die Bevölkerungsdichte in den nördlichen Regionen und im Grenzgebiet stark abgefallen. Das lässt sich darauf zurückführen, dass es in den letzten Jahren eine stetige Bevölkerungsabnahme gegeben hat. Dieses Phänomen kann aus der obigen Tabelle abgelesen werden, wobei die größten Dichteabnahmen im Bezirk Gmünd, Horn und Waidhofen an der Thaya stattgefunden haben. Weiters ist zu erkennen, dass mit der Zeit das Gebiet um Krems einen großen Bevölkerungszuwachs erlangt hat. Diese dicht konzentrierten Stadtregionen weisen auf die zunehmenden Suburbanisierungsprozesse hin und belegen die Annahme, dass die ländliche

Bevölkerung des Waldviertels die suburbanen Gebiete der Stadt aufsucht und sich dort ansiedelt. Weitere Prognosen für die Zukunft ähneln diesem Bild und es wird wahrscheinlich zu weiteren Bevölkerungsabnahmen im Waldviertel kommen. Im Jahr 2008 hat die Gemeinde Pölla die niedrigste Bevölkerungsdichte mit acht Einwohnern/km² und Krems an der Donau die höchste Dichte mit 465 Einwohnern/km².

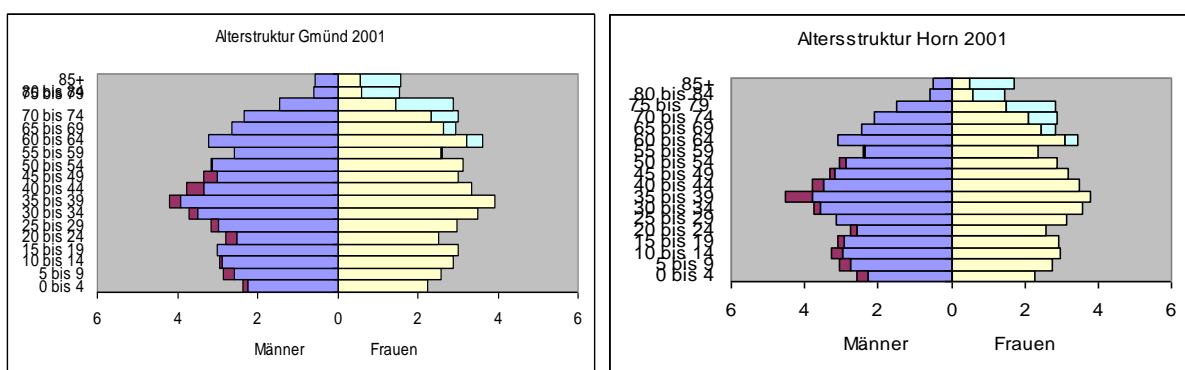
2.3.2 Die Bevölkerungsstrukturen

Unter Bevölkerungsstruktur wird die Aufgliederung einer Bevölkerung nach natürlichen und soziodemographischen Attributen und deren Analyse zwischen etwaigen vorhandenen Zusammenhängen verstanden. Die Merkmale für die Charakterisierung der Bevölkerungsstruktur können in drei Gruppen eingeteilt werden (BÄHR 2004, S.31):

- Demographische Merkmale
- Wirtschaftliche und soziale Merkmale
- Ethnisch-rassische und kulturelle Merkmale

Altersstruktur:

Zur Interpretation der Altersstruktur dient vor allem die Alterspyramide, ein einfaches Balkendiagramm mit zentrierter Achse, wobei links die Männer und rechts die Frauen abgebildet sind. Auf der y-Achse sind die Altersangaben aufgetragen, wobei hier ein 5-Jahresabschnitt verwendet wurde. Die jüngere Gesellschaft befindet sich an der Basis, während die ältere Bevölkerung an der Spitze der Pyramide liegt. Um Vergleiche mit anderen Bevölkerungspyramiden durchzuführen, müssen relative Werte berechnet werden, wie nachfolgend durchgeführt wurde (HUSA 2003, S. 36).



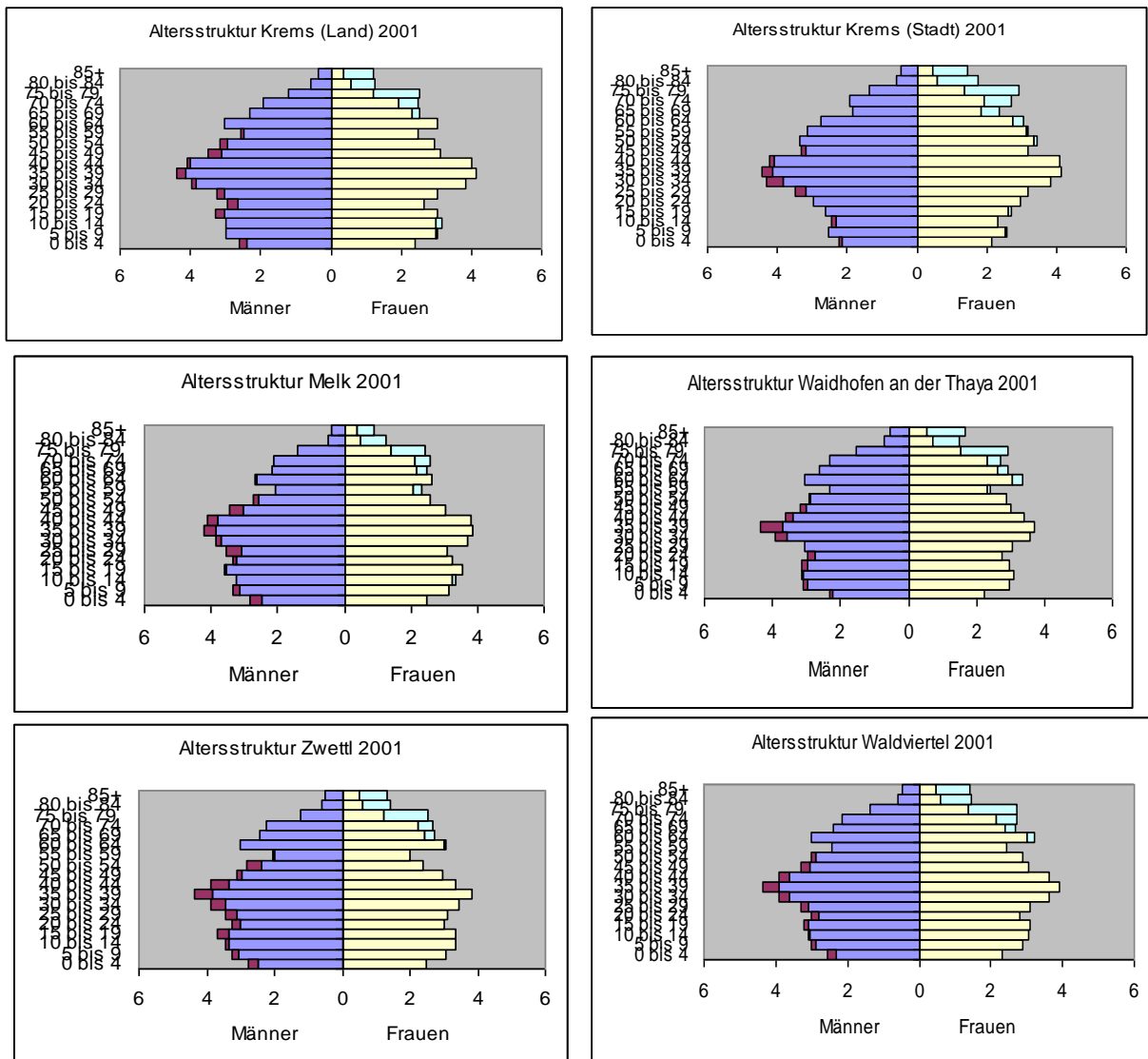


Abbildung 31: Alterspyramiden des Untersuchungsgebietes 2001 (Quelle: eigener Entwurf)

Alle Alterspyramiden ähneln einander sehr stark, sodass sich keine erheblichen Unterschiede feststellen lassen. Einzig und allein der Bezirk Krems (Stadt) weicht ein wenig von der Urnenform ab. Hier lässt sich erkennen, dass es einen Überschuss an der Bevölkerungsgruppe zwischen dem 20. und 50. Lebensjahr gibt. Dies kommt dadurch zustande, dass sich viele berufstätige Menschen aus dem verlassenem peripheren Raum in der Stadt ansiedeln. Sonst sind in allen Bezirken die gleichen Phänomene ersichtlich. Diese Urnenform ist das Ergebnis der immer geringer werdenden Geburtenzahl. Zudem erkennt man die Auswölbung der Pyramiden im erwerbstätigen Alter zwischen 20 und 60 Jahren, wobei sich dieser positive Trend auf die Babyboomphase der 1960er Jahren zurückführen lässt. Zusätzlich ist noch ersichtlich, dass zwischen dem 50. und 59. Lebensjahr eine Einbuchtung der Bevölkerungspyramiden des Waldviertels zu beobachten ist. Dies ist erklärbar durch

den Geburtenrückgang während des Krieges und durch die verstorbenen Frauen in der Kriegszeit. Außerdem zeigen alle Diagramme, dass es eine Überalterung im ganzen Gebiet des Waldviertels gibt, was durch die selektive Abwanderung der Jugendlichen ausgelöst wird. Generell wird die Bevölkerung des Landes immer älter, was viele Probleme mit sich bringt (Gesundheitskosten, Pflegekosten, Pensionen). Der Grund für die höhere Lebenserwartung sind der Rückgang der Fertilität und die Wanderungsbewegungen. Weiters kann auch gesagt werden, dass im Allgemeinen mehr Knaben als Mädchen geboren werden, also die männliche jüngere Bevölkerung der weiblichen klar überlegen ist. Diese Tendenz lässt sich bis zur Alterskohorte der 60- bis 65-Jährigen fortsetzen. Durch die geringere Lebenserwartung der Männer kehrt sich dieser Trend dann um, sodass auf Grund der höheren Mortalität der Männer die Anzahl der Frauen in den älteren Jahrgängen überwiegt. Das Geschlechterverhältnis im Waldviertel hängt außerdem sehr stark von den stattfindenden Abwanderungen ab.

Abhängigenquote und Altersindex:

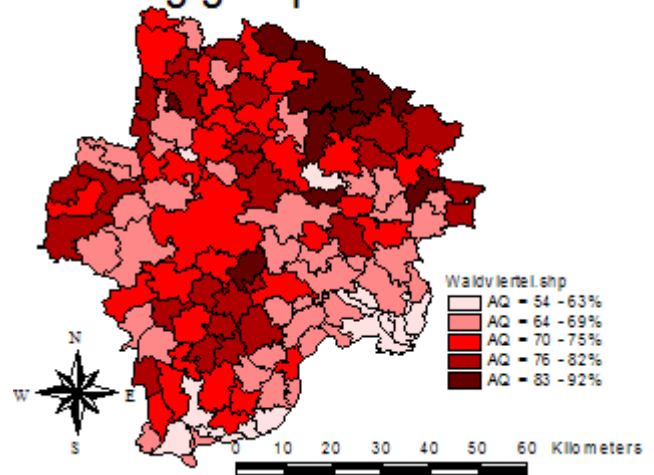
Die Überalterung spielt in unserem Untersuchungsgebiet eine wesentliche Rolle, nicht nur in Bezug auf die Pensionen, sondern auch auf die Problematik, dass die ältere Bevölkerung die erwerbsfähige Bevölkerung belastet. Durch die Zunahme der Frühpensionen wird dieser Effekt zusätzlich verstärkt. Um eine Beurteilung der Altersstruktur der Bevölkerung machen zu dürfen, müssen vorerst die Altersgruppen definiert werden. Man unterscheidet zwischen Kindern oder der noch nicht erwerbsfähigen Bevölkerung (0-14 Jahre), den Erwachsenen oder erwerbsfähigen Personen (15-60 Jahre) und der alten Bevölkerung oder nicht mehr erwerbsfähigen Bevölkerung (60 Jahre und älter). Um die Relationen zwischen den einzelnen Generationen feststellen zu können, wird die so genannte Abhängigenquote berechnet. Der Index bezieht also die noch nicht bzw. die nicht mehr erwerbsfähige Bevölkerung auf die erwerbsfähige Bevölkerung. Rückt der Wert näher an 100, so nimmt die Belastung der Erwerbsfähigen zu, liegt der Wert unter 60, so ist das Verhältnis zwischen Nichterwerbsfähigen und Erwerbsfähigen ausgeglichen (BÄHR 2004, S.91f).

$$AQ = \frac{P_{0-14} + P_{60+}}{P_{15-60}} * 100$$

Abhängigenquote 2001

Abhängigenquote [in %]		
Raumeinheit	AQ 1991	AQ 2001
Gmünd	68,94	73,41
Horn	69,12	73,33
Krems (Land)	64,05	65,51
Krems (Stadt)	62,09	59,83
Melk	67,38	66,33
Waidhofen an der Thaya	71,63	74,58
Zwettl	70,31	72,60
Waldviertel	67,82	69,74

Abbildung 32: Tabelle und Diagramm der Abhängigenquote 2001 (Quelle: eigener Entwurf)



Man kann in der Tabelle erkennen, dass die Abhängigenquote in unserem Untersuchungsgebiet im Jahre 2001 zwischen 60% und 75% liegt. Den geringsten Wert weist der Bezirk Melk mit 59,83% auf, der größte Wert wird durch den Bezirk Waidhofen an der Thaya mit 74,58% repräsentiert. Wenn man sich die Graphik näher anschaut, dann wird deutlich, dass die Abhängigenquote in den nördlichen Grenzgemeinden, in der Umgebung von Gmünd und im Zentrum des Waldviertels extrem hoch ist. Es sind demnach in diesen Bereichen mehr ältere Menschen anzutreffen als erwerbsfähige Personen. Hier wird der Effekt der Überalterung besonders ersichtlich. In den südlichen Gebieten, entlang der Donaugemeinden und in der Kremser Gegend ist nur eine geringe Abhängigenquote vorzufinden. Dies bedeutet, dass hier vorwiegend jüngere Menschen ihren Wohnstandort haben und sich in den suburbanen Zonen des Ballungsraumes ansiedeln. Das nördliche Waldviertel kann somit als periphere Landschaft mit älteren Bevölkerungsgruppen assoziiert werden, während im südlichen Waldviertel ein Boom an Besiedlung und Lebensqualität herrscht. Aus der Tabelle kann weiterhin gefolgert werden, dass die zeitliche Entwicklung der Quote immer drastischer nach oben steigt. Die Werte sind in fast allen Bezirken gestiegen, außer in den bevorzugten Gebieten im Süden des Untersuchungsgebietes. Der Trend der Überalterung setzt sich also weiterhin fort und kann als zukünftig weiter ansteigend prognostiziert werden.

Ein weiterer wichtiger Index für die Analyse der Bevölkerungsstruktur ist der Altersindex nach Veyret-Verner. Dieser Index gibt die Zahl der alten Menschen auf die Zahl der Jugendlichen zwischen 0 und 19 Jahren an. Diese Formel soll als Definition für eine „überalterte Bevölkerung“ dienen. Eine Überalterung der

Bevölkerung kommt durch den Rückgang der Fertilität und durch Abwanderungen innerhalb einer kurzen Periode zustande. Diese Maßnahmen treffen bei der Altersgruppe zwischen 20 und 40 Jahren am häufigsten zu (BÄHR 2004, S.92). Von einer Überalterung spricht man dann, wenn der Wert größer als 0,4 ist. Dann kann behauptet werden, dass der Anteil der älteren Menschen an der Gesamtbevölkerung über 15% liegt und dass das Durchschnittsalter der Population höher als 35 Jahre ist (HUSA 2003, S.43).

$$AI = \frac{P_{60+}}{P_{0-19}}$$

Altersindex		
Raumeinheit	AI 1991	AI 2001
Gmünd	1,02	1,21
Horn	1,02	1,11
Krems (Land)	0,85	0,96
Krems (Stadt)	1,14	1,19
Melk	0,69	0,84
Waidhofen an der Thaya	0,97	1,13
Zwettl	0,76	0,93
Waldviertel	0,90	1,04

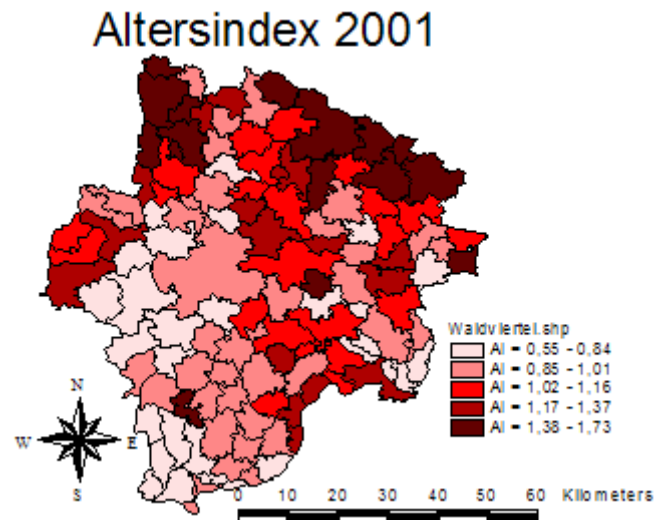


Abbildung 33: Tabelle und Diagramm des Altersindexes 2001 (Quelle: eigener Entwurf)

Aus der Tabelle kann abgelesen werden, dass der Altersindex in unserem Untersuchungsgebiet im Jahre 2001 im Intervall zwischen 0,84 und 1,21 liegt. Der größte Wert befindet sich im Bezirk Gmünd mit 1,21, der kleinste Wert ist im Bezirk Melk mit 0,84. Die Werte liegen eindeutig über der magischen Grenze von 0,4, was gleichzeitig bedeutet, dass überall eine Überalterung der Bevölkerung vorliegt. Außerdem zeigt die Graphik, dass die Gemeinden an der tschechischen Grenze sowie die Bezirke Gmünd, Horn und Waidhofen an der Thaya mit den Problemen der Überalterung zu kämpfen haben. Hier leben eindeutig mehr ältere als jüngere Menschen. Südlich der Städtelinie Zwettl – Horn fällt die Überalterung nicht so ins Gewicht, was auch schon vorher mit der Abhängigenquote gezeigt wurde. Auffallend ist der westliche Teil des Bezirkes Zwettl, der trotz seiner peripheren Lage eine überwiegend junge Bevölkerung besitzt. Verwunderlich ist die Angelegenheit im Donauraum und im Kremser Umland. In diesem Abschnitt hat der Altersindex eine höhere Ausprägung angenommen, als vermutet wurde. Wenn man nun den hohen Index mit der niedrigen Rate der Abhängigenquote vergleicht, dann kann daraus abgeleitet werden, dass in jenem Bereich die erwerbsfähige Bevölkerung den

deutlich überwiegenden Anteil einnimmt. In der suburbanen Zone leben also hauptsächlich Bevölkerungsgruppen des mittleren Alters, wobei die Familien größtenteils durch eine hohe Kinderanzahl hervorstechen. Auch in diesem Fall zeigt uns die Tabelle, dass der Altersindex in allen Teilbereichen mit der Zeit zugenommen hat und weiterhin zunehmen wird. Somit kann die Fortsetzung der Überalterung der Bevölkerung bestätigt werden.

Erwerbsquote:

Für die Ermittlung des Lebensstandards ist die Berechnung der Erwerbsstrukturen von großer Bedeutung. Dabei ist vorerst zwischen den Kategorien „Erwerbstätige“ (alle erwerbstätigen Personen und alle Personen, die einen Arbeitsplatz haben) und „Arbeitslose“ (Arbeitssuchende Nichterwerbstätige, die nichterwerbstätig, aber für eine Arbeitsaufnahme verfügbar sind) zu unterscheiden. Diese Einteilung ist nach dem „Labour Force Konzept“ einheitlich definiert und bildet die Gruppe der Erwerbspersonen (HUSA 2003, S.49). Die Erwerbsstruktur gibt wichtige Sachverhalte über die wirtschaftlichen Konzeptionen des zu untersuchenden Gebietes preis. Als wichtige Kennzahl wird in den meisten Fällen die allgemeine Erwerbsquote herangezogen. Dieser Index beschreibt den Anteil der Erwerbspersonen an der Gesamtbevölkerung, wobei dieser Wert Informationen über die Beteiligung am Erwerbsleben liefert. Die Größe der Quote hängt wesentlich von der Sexualproportion der Bevölkerung, der Anteil der Nichterwerbstätigen, der Beteiligung der Frauen am Erwerbsleben und der Altersstruktur der Bevölkerung ab (BÄHR 2004, S.33).

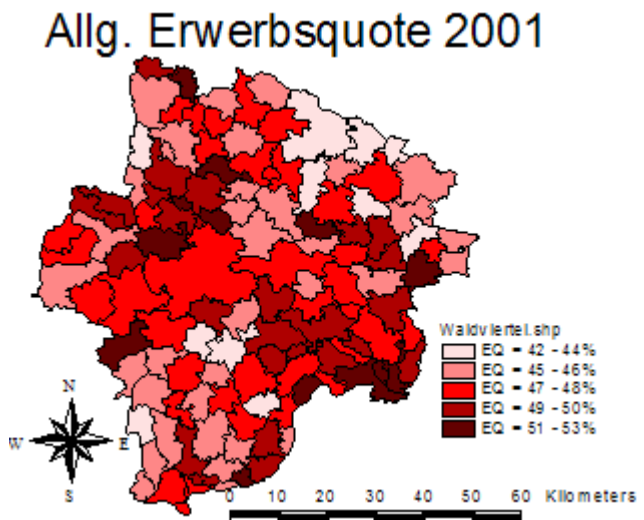
$$EQ = \frac{EWP}{P^*} * 100$$

EWP...Erwerbspersonen

P*...gesamte Wohnbevölkerung

Allgemeine Erwerbsquote 2001 [in %]		
Raumeinheit	EQ 1991	EQ 2001
Gmünd	45,58	47,00
Horn	45,81	47,03
Krems (Land)	45,69	48,85
Krems (Stadt)	45,26	51,47
Melk	43,71	47,26
Waidhofen an der Thaya	45,46	47,20
Zwettl	45,88	47,40
Waldviertel	45,47	47,92

Abbildung 34: Tabelle und Diagramm der Erwerbsquote 2001 (Quelle: eigener Entwurf)



Wiederum kann aus der Tabelle interpretiert werden, dass die allgemeine Erwerbsquote zwischen 1991 und 2001 zugenommen hat, wobei es regionale Unterschiede in unserem Untersuchungsgebiet gibt. Ein Ausreißer ist dabei Krems (Stadt) mit einer Zunahme von über 6%. Auch die Bezirke Krems (Land) und Melk hatten eine auffällige Erhöhung der Erwerbsquote um ca. 3-4%. Die peripheren Bezirke im Waldviertel weisen hingegen nur geringfügige Änderungsraten auf. Das belegt wiederum, dass in den suburbanen Gebieten mehr Menschen am Erwerbsleben beteiligt sind, und in den peripheren Regionen weniger Leute, auf Grund des höheren Alters, im Berufsleben tätig sind. Im Jahre 2001 liegt die allgemeine Erwerbsquote im Waldviertel zwischen 47% und 51,47%. Der kleinste Wert befindet sich im Bezirk Gmünd mit 47%, der größte Wert im Bezirk Krems (Stadt) mit 51,47%. Außerdem visualisiert die Graphik, dass die Erwerbsquote in den städtenahen Bereichen größere Werte aufweisen als in den unbesiedelten peripheren Naturlandschaften des tiefen Waldviertels. In den Grenzregionen ist die Quote vor allem sehr gering. Zudem herrscht eine unterschiedliche Verteilung der Quote.

Die Größe der Erwerbsquote ist abhängig von der Beteiligung der Frauen am Erwerbsleben und der Altersstruktur der Region. Die Emanzipation der Frau ist in den letzten Jahren deutlich gestiegen, so hat sich in den letzten Jahren das Bedürfnis der Frauen entfaltet am Berufsleben vermehrt teilzunehmen und das klassische Klischee der Hausfrau in den Hintergrund zu drängen. Der Wunsch nach der Heirat und dem ersten Kind wird auf Grund der beruflichen Tätigkeit der Frauen erst im reiferen Alter erfüllt. Ein zweites Phänomen ist, dass durch die längeren Schulausbildungen der Einstieg in das Erwerbsleben verzögert wird. Die

Erwerbsquote war nach dem Zweiten Weltkrieg extrem hoch, sie sank aber in den darauf folgenden Jahren und erlebte im Jahre 1971 einen Tiefststand mit 41% im Waldviertel (LEMBACHNER 2005, S.102f). Gründe für diesen Effekt gab es einige (HUSA 2003, S.51f): Verlängerung der schulischen und beruflichen Ausbildung, Senkung des Mindestpensionsalters, Rückgang der Beschäftigten in der Landwirtschaft, Änderungen im Arbeitskräftebedarf der Wirtschaft. Seitdem haben die Erwerbsquoten wegen der steigenden Erwerbsbeteiligung der Frauen und der geburtenstarken Jahrgänge im Arbeitsmarkt (1961) in unserem Land wieder zugenommen. Ein weiterer Trend der Erwerbsquotenerhöhung ist erwünscht und höchstwahrscheinlich auch realisierbar (LEMBACHNER 2005, S.103)

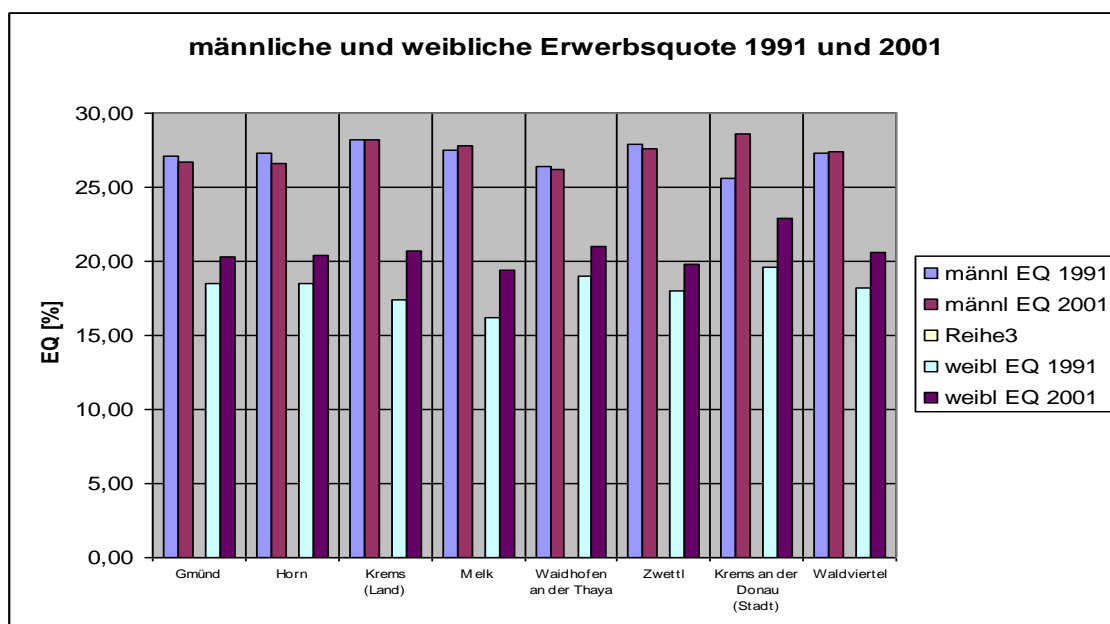


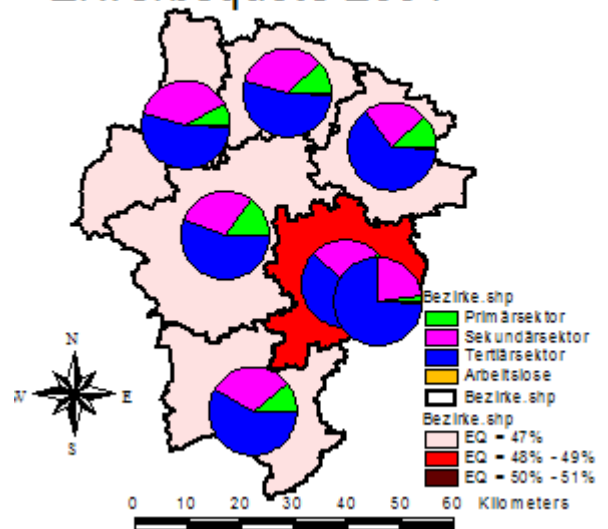
Abbildung 35: Männliche und weibliche Erwerbsquote 1991-2001 (Quelle: eigener Entwurf)

Die Aussage dieses Diagramms ist schnell erklärt. Die männliche Erwerbsquote hat sich im Zeitraum zwischen 1991 und 2001 nur geringfügig verändert. Einzig im Bezirk Krems (Stadt) ist die Quote um einiges gestiegen, bedingt durch das Angebot an Arbeitsplätzen und der dort sesshaften Bevölkerungsgruppe der erwerbsbeteiligten Personen. Hingegen ist die weibliche Erwerbsquote in allen Bezirken deutlich gestiegen. Die größte Differenz stellt wiederum der Bezirk Krems (Stadt) dar. Hier beteiligen sich immer mehr Frauen im Bürowesen und sonstigen Dienstleistungsbereichen. Es ist auch gut zu erkennen, dass im Bezirk Krems (Stadt) die weibliche Erwerbsquote immer mehr zur männlichen Erwerbsquote aufschließt. Das ist der Effekt der größeren Bereitwilligkeit zur Beschäftigung der Frauen am Erwerbsleben.

Wirtschaftssektoren und Erwerbsquote 2001

Wirtschaftssektoren [%] und Erwerbsquote [%] 2001					
Raumeinheit	EQ 2001	Primär	Sekundär	Tertiär	Arbeitslos
Gmünd	47,00	7,80	38,12	53,38	0,70
Horn	47,03	11,54	23,41	64,52	0,53
Krems (Land)	48,85	12,19	26,04	61,24	0,52
Krems (Stadt)	51,47	1,99	23,50	73,65	0,86
Melk	47,26	10,81	31,02	57,79	0,38
Waidhofen	47,20	11,95	33,65	53,85	0,54
Zwettl	47,40	15,34	28,54	55,75	0,37
Waldviertel	47,92	10,72	29,26	59,47	0,55

Abbildung 36: Tabelle und Diagramm der Wirtschaftssektoren und Erwerbsquote 2001 (Quelle: eigener Entwurf)



Auf den ersten Blick ist deutlich zu erkennen, dass die Erwerbsquote auf Bezirksebene fast überall den gleichen Wert angenommen hat. Die südlichen Bezirke Krems (Land) und Krems (Stadt) weisen abermals einen erhöhten Wert auf, was in der Abbildung visualisiert ist. Integrierend sind neben den Erwerbsquoten auch die einzelnen Anteile der Wirtschaftssektoren auf Bezirksebene eingezeichnet. Der grüne Bereich spiegelt den Primärsektor wider, der purpurne Sektor den Sekundäranteil und der blaue Sektor charakterisiert den tertiären Sektor. Die Verteilungen der Wirtschaftssektoren weisen eindeutige Trends und Merkmale auf. Alles in allem überwiegt in allen Bezirken unseres Untersuchungsgebietes der tertiäre Sektor mit über 50%. Demgegenüber stellt der Primärsektor den geringsten Anteil aller Wirtschaftssektoren dar. Auffallend ist hierbei der Bezirk Krems (Stadt). In dieser Statutarstadt nimmt die Land- und Forstwirtschaft nur noch einen äußerst geringen Anteil ein, gerade einmal 2% der Bevölkerung sind in diesem Bereich tätig. Währenddessen dominiert in dieser suburbanen Gegend der Dienstleistungssektor, fast $\frac{3}{4}$ der Bevölkerung ist wirtschaftlich tertiär ausgerichtet. Im restlichen Waldviertel hält sich der Ausgleich der drei Sektoren ein wenig in Grenzen. Zwar ist der Primärsektor der am wenigsten übliche Sektor, doch mit einem Anteil von ungefähr 10% bis 15% ist der Agrarsektor einigermaßen stark vertreten. Den größten Wert hat der Bezirk Zwettl, was aufgrund der vielen Felder und Wälder nicht überraschend ist. Bemerkenswert ist auch der relativ hohe Anteil am Sekundärsektor im Bezirk Gmünd. Dies ist auf die zahlreich vorhandenen Industriewerke und Betriebe zurückzuführen. Der tertiäre Sektor pendelt sich in allen Bezirken zwischen 53% und 65% ein. Hier weist der Bezirk Horn mit 65% einen Spitzenwert auf. In den letzten Jahrzehnten ist

es im Waldviertel zu einer Verlagerung vom Primärsektor zum Tertiärsektor gekommen. Aus historischen Tabellen der Statistik Austria konnte herausgefiltert werden, dass im Waldviertel nach dem Zweiten Weltkrieg der primäre Sektor weit über 50% aller Wirtschaftssektoren ausmachte. Bis zum heutigen Tag nahm aber der Prozentsatz im landwirtschaftlichen Bereich drastisch ab und weist heutzutage nur mehr ungefähr 10% auf. Mit der Zeit ergab sich eine Verschiebung in den sekundären und überwiegend in den tertiären Sektor. Zu berücksichtigen ist jedenfalls, dass die Erwerbstätigkeit nicht immer am Wohnort ausgeübt wird, daher sollte man noch die Pendlerstatistiken mit einbeziehen.

Stellung im Beruf:

Neben Ausbildung und Einkommen ist die Variable „Berufsstellung“ ein wichtiger Faktor für die Abgrenzung der Sozialschichten. Es wird im Allgemeinen zwischen Selbstständigen, mithelfenden Familienangehörigen, Angestellten (Beamten) und Arbeitern unterschieden, wobei in unserem Fall die Sparte der mithelfenden Familienangehörigen auf Grund der schwammigen Definition vernachlässigt wird. (BÄHR 2004, S.34).

Stellung im Beruf 1991 - 2001 [%]						
Raumeinheit	Selbstständige		Angestellte		Arbeiter	
	1991	2001	1991	2001	1991	2001
Gmünd	13,90	11,95	38,84	44,10	47,25	43,95
Horn	20,60	15,08	43,10	51,47	36,30	33,46
Krems (Land)	19,86	15,35	40,04	48,76	40,10	35,89
Krems (Stadt)	6,69	8,25	57,30	58,77	36,01	32,98
Melk	19,22	13,44	36,42	42,57	44,36	43,99
Waidhofen an der Thaya	21,67	15,21	34,91	43,90	43,42	40,89
Zwettl	25,94	18,03	33,01	40,15	41,05	41,82
Waldviertel	19,02	14,30	39,57	46,61	41,41	39,09

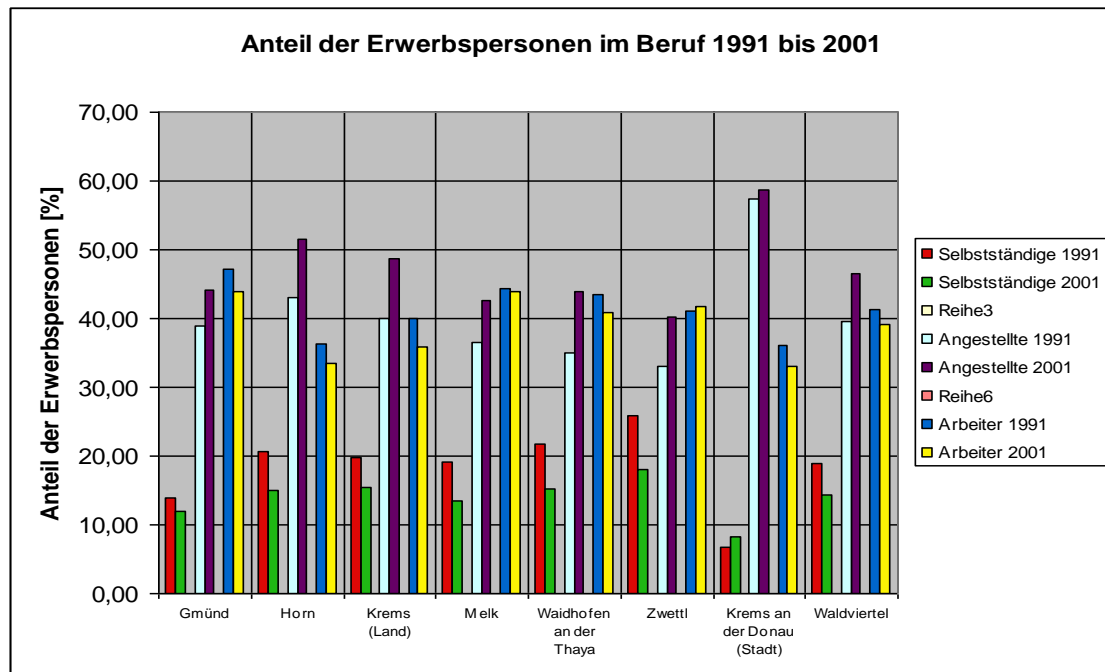


Abbildung 37: Tabelle und Diagramm der Berufsstellungen von 1991 - 2001 (Quelle: eigener Entwurf)

In dem Diagramm sind die Stellungen im Beruf auf Bezirksebene dargestellt. Es soll zum besseren Verständnis der angeführten Tabelle beitragen. Auf Grund der peripheren Lage ist die Rate der selbstständigen Arbeiter im österreichischen Vergleich sehr hoch. Im Laufe der Zeit bewirkte aber die Abnahme am primären Sektor gleichzeitig auch eine Abnahme der Selbstständigen. Typisches Beispiel ist hier der Bezirk Zwettl. Im Jahre 1991 betrug der Anteil der Selbstständigen noch stolze 26%, dieser Wert verlor jedoch innerhalb von zehn Jahren satte acht Prozentpunkte. Auch in den anderen Regionen ist eine deutliche Verminderung der Selbstständigenquote erkennbar. Diese Abnahme beruht auf dem Rückgang der landwirtschaftlichen Betriebe in unserem Untersuchungsgebiet. Im Bezirk Krems (Stadt) ist dieser Wert stagnierend, da dort die Landwirtschaft eine sehr geringe Rolle spielt. Der Anteil der Arbeiter hat keine bedeutenden Rückgänge zu vermelden, die Quote ist seit 1991 in einer Stagnationsphase. Der Bezirk Gmünd weist die meisten Anteile von Arbeitern auf, wobei diese einen höheren Wert besitzen als die dortigen Angestellten. Die Angestelltenquote nahm in den letzten Jahren im gesamten Waldviertel enorm zu, den größten Anteil besitzt hier der Bezirk Krems (Stadt) mit 59%. Vor allem in den grenznahen Bezirken können Zunahmen der Angestelltenraten von bis zu neun Prozentpunkten beobachtet werden. Zusammenfassend kann gesagt werden, dass es in den letzten Jahren eine Abnahme im sekundären Sektor und eine Zunahme im Dienstgewerbe gegeben hat.

Arbeitslosenquote

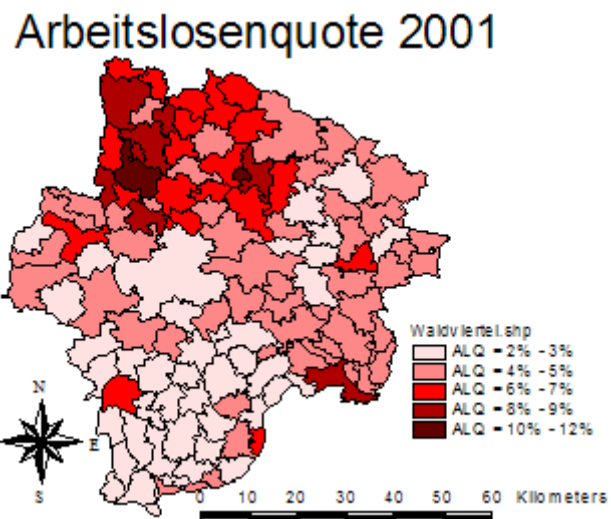
Unser Untersuchungsgebiet ist nicht nur geprägt vom hohen Anteil der Erwerbstätigen im primären Sektor, sondern auch von der überdimensionalen regionalen Arbeitslosigkeit. Diese negative Erkenntnis ist ein schwieriges Problem und ist derzeit nur schwer in Griff zu bekommen. In unserem Fall wird anschließend die Arbeitslosenquote nach dem Labour-Force-Konzept berechnet. Hier wird der Zusammenhang zwischen dem Anteil der Arbeitslosen an den Erwerbspersonen in Prozent ermittelt (LEMBACHNER 2005, S.107)

$$AL = \frac{AL}{EWP} * 100$$

AL...Arbeitslose
EWP...Erwerbspersonen

Arbeitslosenquote 2001 [in %]	
Raumeinheit	ALQ 2001
Gmünd	7,13
Horn	4,31
Krems (Land)	4,28
Krems (Stadt)	7,60
Melk	2,96
Waidhofen an der Thaya	6,58
Zwettl	3,73
Waldviertel	5,16

Abbildung 38: Tabelle und Diagramm der Arbeitslosenquote 2001 (Quelle: eigener Entwurf)



Das Waldviertel hat im regionalen und bundesweiten Vergleich eine relativ geringe Arbeitslosenquote mit einem Wert von 5,16%. Die höchste Arbeitslosenquote befindet sich im Bezirk Krems (Stadt) mit 7,6%, auch die Bezirke Gmünd und Waidhofen an der Thaya weisen mit 7,13% bzw. 6,58% hohe Werte auf. In allen anderen Bezirken ist die Arbeitslosenquote nicht so enorm hoch, extrem niedrige Werte sind in den Bezirken Melk und Zwettl vorzufinden. Laut Grafik ist sehr schön illustriert, dass der Nordwesten des Waldviertels und die nördliche Grenzregion große Probleme mit der Arbeitslosigkeit haben. Obwohl die Bezirke einen durchschnittlichen Wert von 6% an Arbeitslosigkeit aufweisen, gibt es viele Katastralgemeinden in der Region um Gmünd und Waidhofen an der Thaya, welche eine Arbeitslosenquote von über 10% besitzen. Auch dieses Phänomen ist ein wesentlicher Grund, warum viele Menschen aus dieser Region abwandern. Im

südlichen Teil des Waldviertels ist die Quote nicht sehr hoch, in fast allen Gemeinden liegt der Wert unter der 3%-Grenze.

2.3.3 Die Bevölkerungsveränderungen

Die nächste geographische Analyse befasst sich mit der Entwicklung und der Veränderung der Bevölkerung im Waldviertel. Es wird demnach versucht, sowohl das eventuelle Wachstum als auch mögliche Verluste von Bürgern anhand von historischen Merkmalen zu vergleichen und zu deren zeitlichen Verlauf zu erklären. Dabei ist zwischen zwei Begriffsbestimmungen zu unterscheiden. Man definiert als Bevölkerungsveränderung *„die zahlenmäßige Differenz zwischen Ausgangs- und Endbevölkerung, ohne den genauen Verlauf der Entwicklung zwischen den beiden Zeitpunkten zu verfolgen.“* (HUSA 2003, S.60). Sie gibt also einen Vergleich der Bevölkerungszahl zweier Zeitpunkte und illustriert die positive bzw. negative Veränderung. Unter Bevölkerungsentwicklung wird *„die Entwicklung der Bevölkerungszahl verstanden, wenn über einen längeren Zeitraum hinweg der genaue Ablauf der Veränderung der Bevölkerungszahl bekannt ist.“* (HUSA 2003, S.60).

Maßzahlen der Bevölkerungsveränderung

Für die Bevölkerungsveränderung sind hier zwei Maßzahlen von großer Bedeutung. Einerseits bedient man sich an der relativen Veränderungsrate (rV), andererseits ist eine aussagekräftigere Maßzahl für die Analyse die Rate der durchschnittlichen jährlichen Bevölkerung (jr). Diese Kennzahl spiegelt die durchschnittliche jährliche Bevölkerungsveränderung zwischen zwei Kennpunkten wider. Beide Kennzahlen werden wie folgt berechnet (HUSA 2003, S.60).

$$v_{t,t+n} = \left(\frac{P_{t+n} - P_t}{P_t} \right) * 100$$

$$r_{t,t+n} = \left(\sqrt[n]{\frac{P_{t+n}}{P_t}} - 1 \right) * 100$$

P_t ...Bevölkerungsstand zum Ausgangszeitpunkt
 P_{t+n} ...Bevölkerungsstand zum Endzeitpunkt
 n ...Differenz in Zeiteinheiten
 $t,t+n$...Beobachtungszeitraum

Um eine genauere Analyse über den Verlauf der Bevölkerung im Waldviertel und deren teilhabenden Bezirken geben zu können, wird der Beobachtungszeitraum in mehrere Abschnitte unterteilt. Folgende drei Zeiträume wurden ausgewählt:

- 1869 – 1910: Österreich – Ungarische Monarchie
- 1910 – 1951: Kriegszeit und Zwischenkriegszeit
- 1951 – 2008: Nachkriegszeit

Bevölkerungsveränderung 1869 - 2008														
	1869 - 1910		1910 - 1951		1951 - 2008		1971-1981		1981-1991		1991-2001		2001-2008	
	rV	jr	rV	jr	rV	jr	rV	jr	rV	jr	rV	jr	rV	jr
Waldviertel	7,65	0,18	-7,81	-0,20	-9,72	-0,26	-4,36	-0,44	-3,62	-0,37	0,07	0,01	-1,44	-0,21
Krems (Stadt)	24,22	0,53	0,10	0,00	3,93	0,12	-1,89	-0,19	-1,27	-0,13	4,08	0,40	1,23	0,17
Gmünd	11,31	0,26	-5,91	-0,15	-18,30	-0,45	-6,78	-0,70	-5,53	-0,57	-3,06	-0,31	-3,48	-0,50
Horn	15,09	0,34	-1,40	-0,03	-17,15	-0,45	-6,14	-0,63	-6,17	-0,63	-0,20	-0,02	-2,10	-0,30
Krems (Land)	5,11	0,12	-10,74	-0,28	0,66	-0,08	-3,53	-0,36	-0,46	-0,05	3,03	0,30	1,13	0,16
Melk	6,17	0,15	-2,08	-0,05	6,08	0,13	1,42	0,14	0,17	0,02	1,36	0,14	-0,03	0,00
Waidhofen	-0,98	-0,02	-7,89	-0,20	-18,33	-0,50	-6,30	-0,65	-5,87	-0,60	-1,43	-0,15	-2,71	-0,39
Zwettl	3,67	0,09	-15,98	-0,42	-12,31	-0,30	-3,94	-0,40	-4,33	-0,44	-1,32	-0,13	-2,97	-0,43

Abbildung 39: Tabelle der Bevölkerungsveränderung 1869 - 2008 (Quelle: eigener Entwurf)

Um das Ergebnis der Tabelle einfacher lesen zu können, wird ein zugehöriges Diagramm gezeichnet, welches die Raten der durchschnittlichen jährlichen Bevölkerungsveränderung der drei Phasen anzeigt.

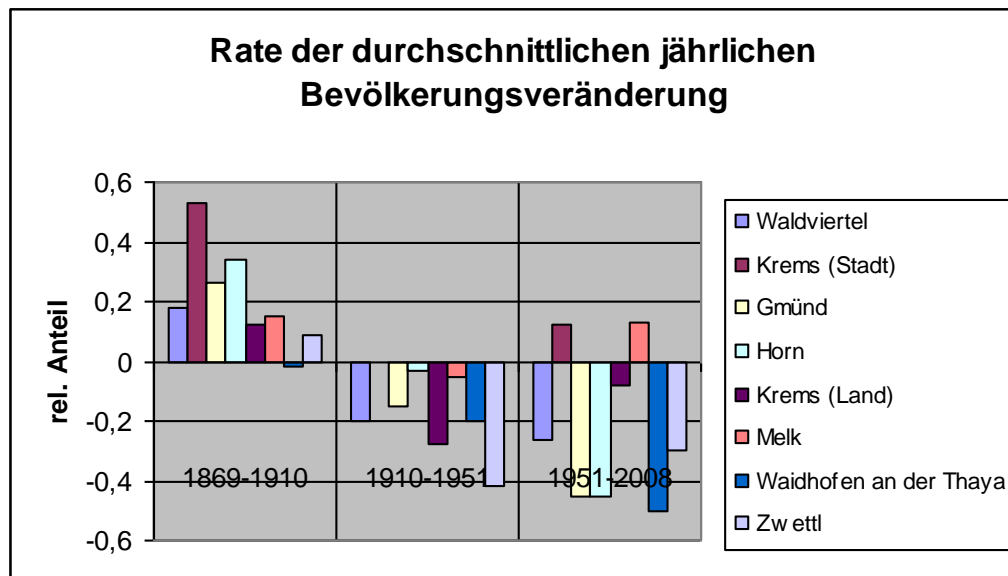


Abbildung 40: Diagramm der Bevölkerungsveränderung 1869 - 2008 (Quelle: eigener Entwurf)

Aus dem Diagramm kann herausgelesen werden, dass es im Waldviertel in der Zeit der Monarchie ein starkes Bevölkerungswachstum gegeben hat. Einzig und allein Waidhofen an der Thaya weist eine Abnahme der Bevölkerung auf. Vor allem in der

Statutarstadt Krems an der Donau ist ein ungewöhnlich hoher Wert zu erkennen, wobei hier darauf geschlossen werden kann, dass in der Industriezeit viele Menschen in die Stadt gesiedelt sind um arbeiten zu können. Wenig verwunderlich ist das Verhalten der Bevölkerungsveränderung in der Zwischenkriegszeit. Die beiden Weltkriege forderten durch die radikale Art der Streitkräfte zahlreiche Opfer. Vor allem in den nördlichen Grenzregionen erkennt man einen deutlichen Rückgang der Bevölkerung. Die Leute wurden durch die Kriegseignisse abgeschreckt Kinder zu zeugen, außerdem rückten viele Männer in den Dienst der deutschen Wehrmacht ein. Seltsamerweise ist in Krems an der Donau in dieser Zeit eine Bevölkerungsstagnation festzustellen, was sich auf die „besseren“ Lebensverhältnisse in der Stadt zurückführen lässt. Die Nachkriegszeit zeigt folgendes Dilemma, welches in der Diplomarbeit schon mehrmals angesprochen wurde. Seit den 1950er Jahren herrscht in den peripheren Gebieten des Waldviertels eine zunehmende Bevölkerungsabnahme. Speziell in den Grenzregionen wandern immer mehr Menschen wegen der ungünstigen Verhältnisse in die suburbanen Gebiete aus. Daher ist auch die Bevölkerungszunahme in den Bezirken Melk und Krems (Stadt) zu erklären. Durch die zunehmenden Arbeitsplatzangebote ist diese Region immer mehr ein großes Ziel von siedlungsfreudigen Menschen.

In der obigen Tabelle ist die Nachkriegszeit im Zehnjahresrhythmus angegeben. In den 1950er Jahren waren die Einbußen der Bevölkerung durch die Nachkriegsfolgen enorm. Hingegen stabilisierte sich die Lage durch die wirtschaftliche Blüte in den 1960er Jahren. Trotzdem war ein geringer Rückgang der Bevölkerung noch immer gegeben. In dem Zeitraum zwischen 1970 und 1980 nahmen die Bevölkerungsverluste im Waldviertel, außer im Bezirk Melk, drastisch zu. Der Bezirk Gmünd war mit einem Minus von 6,78% am stärksten davon betroffen. Auch die Bezirke Horn und Waidhofen an der Thaya hatten ähnlich hohe negative Werte. Dieser Effekt setzte sich in den 1980er Jahren fort. Die nördlichen Grenzregionen verloren immer mehr an Bevölkerung, das Waldviertel hatte einen Gesamtverlust von 3,62%. Erst in den 1990er Jahren stagnierte endlich die Bevölkerungsabnahme und es kam im Waldviertel sogar zu einer minimalen Zunahme der Bevölkerung, welche durch die aufstrebenden Zuwachsraten in den Bezirken Krems (Land) und Krems (Stadt) erklärbar ist. Die Abnahmen in den Grenzregionen fanden zwar trotzdem statt, aber nicht in einem so großen Ausmaß. Seit der Jahrtausendwende ist im

Waldviertel eine geringe Abnahme der Bevölkerung zu erkennen. Auch in den einzelnen Bezirken fällt die Rate ins Negative. Nur die südlichen Gebiete des Waldviertels weisen geringe Bevölkerungszunahmen auf. In weiterer Zukunft wird sich dieser Trend fortsetzen (LEMBACHNER, S.2005, S.79ff).

Um die Bevölkerungsentwicklung im Waldviertel übersichtlicher zu gestalten und nicht Analysen aus komplexen Zahlen zu schließen, wird nachfolgend ein Kurvendiagramm der Bevölkerungsentwicklung konstruiert.

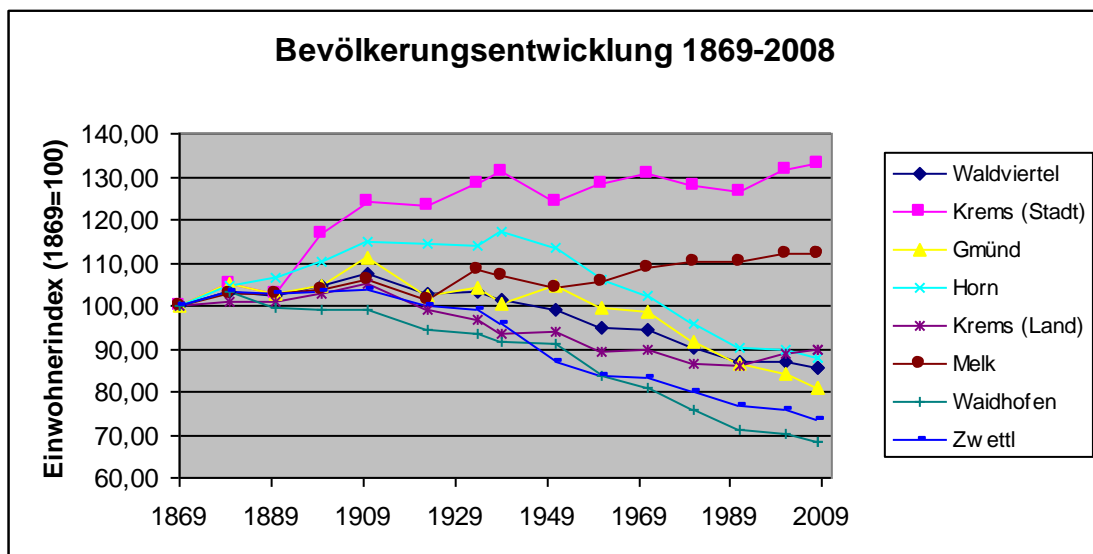


Abbildung 41: Bevölkerungsentwicklung 1869 - 2008 (Quelle: eigener Entwurf)

Laut dieser Graphik kann festgestellt werden, dass das Waldviertel eine unterschiedliche Bevölkerungsentwicklung aufweist. Die dem Waldviertel zugehörigen einzelnen Bezirke weisen ähnliche Charakteristika auf. Seit dem Jahr 1869 bis zum Ersten Weltkrieg sind in allen Teilbereichen leichte Bevölkerungsgewinne zu verzeichnen, ausgenommen der Bezirk Waidhofen an der Thaya mit einem Verlust von 1%. Die Bevölkerung nahm im Waldviertel von 271.683 Menschen auf 292.471 Menschen zu. In weiterer Folge gab es eine Bevölkerungsstagnation bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkrieges, welcher enorme Verluste mit sich brachte. In der Nachkriegszeit verloren, bis auf den Bezirk Melk und Krems (Stadt), die Teilbereiche kontinuierlich an Bevölkerung. Der Verlust im Waldviertel betrug zwischen 1869 und 2009 ungefähr 38.651 Menschen, was eine Abnahme um 14% bedeutet. Aus der Graphik kann ebenfalls analysiert werden, dass die stärkste Bevölkerungsabnahme im Bezirk Waidhofen an der Thaya stattfand. Dieser Bezirk war das Zentrum der Textilindustrie, wobei deren Untergang

mitverantwortlich für die drastische Bevölkerungsabnahme war. Insgesamt verlor der Bezirk zwischen 1869 und 2008 12.659 Menschen, das sind beinahe 32%. Im Bezirk Zwettl ist die Lage sehr ähnlich, dort reduzierte sich die Bevölkerungszahl von 60.289 Menschen auf 44.281 Menschen (27%). In den Bezirken Gmünd und Horn fiel die Bevölkerungskurve nicht so drastisch. In Horn nahm die Bevölkerung bis Ende der 1930er Jahren stark zu, verlor jedoch mit der Zeit wie in den anderen Teilbereichen. Währenddessen stagnierte im Bezirk Krems (Land) die Bevölkerungszahl und hat in den letzten Jahren lediglich einen kleinen Zuwachs verzeichnet. Der einzige Bezirk mit einer fortlaufenden Zunahme ist die Statutarstadt Krems (Stadt). Die Entwicklung zeigt einen positiven Trend, was völlig untypisch für das periphere Waldviertel ist. Insgesamt konnte ein Bevölkerungszuwachs von rund 33% aufgezeigt werden. Es leben heutzutage 5.982 Menschen mehr in dieser schönen Stadt der Wachau als noch Mitte des 19. Jahrhunderts (LEMBACHNER 2005, S.76ff).

Faktorielle Bevölkerungsveränderung

Für die faktorielle Bevölkerungsveränderung werden die demographischen Komponenten Geburtenbilanz und Wanderungsbilanz innerhalb zweier Zeitpunkte für die Analyse herangezogen. Die jeweiligen Defizite bzw. Überschüsse werden mit der gesamten Bevölkerungsveränderung in Beziehung gestellt. Die Absicht dieses Beitrages ist die Feststellung, welche Komponente hauptverantwortlich für den Strukturwandel ist. Graphisch kann dieses Phänomen durch ein so genanntes „Weberdiagramm“ visualisiert werden, wobei im rechtwinkligen Koordinatensystem auf der x-Achse die relative Wanderungsbilanz bzw. auf der y-Achse die relative Geburtenbilanz aufgetragen wird. Insgesamt entstehen bei diesem Diagramm acht „Bewegungstypen“, die nachfolgend dargestellt werden (HUSA 2003, S.65f).

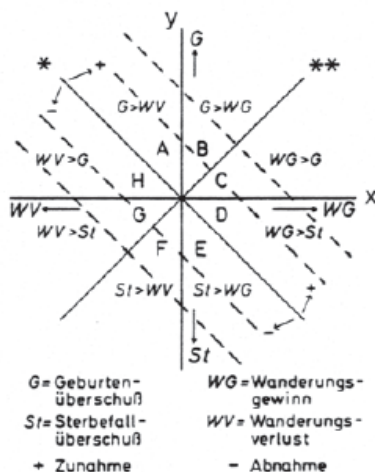


Abbildung 42: WEBER-Diagramm nach Bewegungstypen (Quelle: HUSA 2003, S.67)

Typ A, B: Geburtenüberschuss dominiert Bevölkerungswachstum

Typ C, D: Wanderungsgewinn dominiert Bevölkerungswachstum

Typ E, F: Geburtendefizit dominiert Bevölkerungsverlust

Typ G, H: Wanderungsdefizit dominiert Bevölkerungsverlust

Aus dem Diagramm können nicht nur die einzelnen Bevölkerungsveränderungen innerhalb eines Zeitraumes herausgelesen werden, sondern es gibt auch Aufschluss über die einzelnen (mittleren) Geburten- und Wanderungsbilanzraten eines Jahres oder eines Zeitraumes (HUSA 2003, S.66).

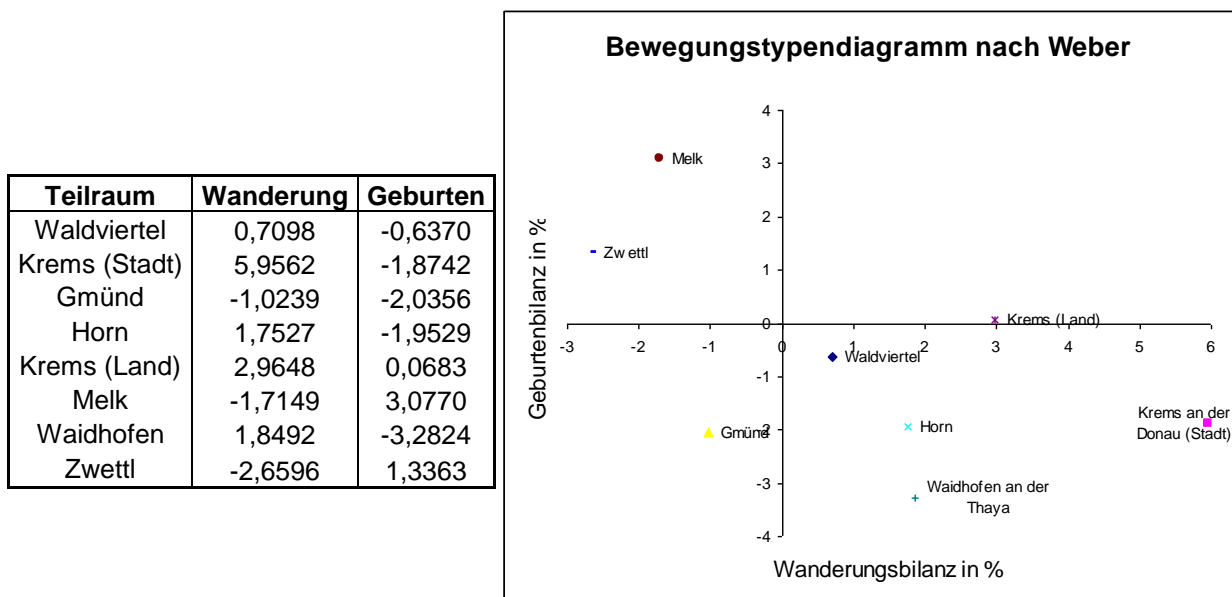


Abbildung 43: WEBER-Diagramm zwischen 1991 und 2001 (Quelle: eigener Entwurf)

Man kann hier erkennen, dass die Bezirke Melk, Krems (Land) und Krems (Stadt) ein Bevölkerungswachstum verzeichnen. In allen anderen Teilräumen liegt hingegen ein Bevölkerungsverlust, entweder durch Geburtendefizit oder Wanderungsdefizit, vor. Im Bezirk Zwettl herrschen vor allem deutliche Wanderungsdefizite, während im Bezirk Waidhofen an der Thaya die Geburtenzahl drastisch gesunken ist. Der Trend läuft darauf hinaus, dass die nördlichen Teilgebiete einen deutlichen Geburtenrückgang verzeichnen werden. Interessant ist die Situation in Krems (Stadt). Trotz der rückgängigen Geburtenrate findet man eine überdurchschnittlich hohe Zuwachsrate der Bevölkerung. Das ist deswegen der Fall, weil im Laufe der Zeit die Wanderungsrate deutlich zugenommen hat, welche die negative Geburtenbilanz kompensiert. Konträr kann dies auch vom Bezirk Melk gesagt werden. Nur wird der Bevölkerungszuwachs nicht durch die Wanderungen, sondern von der hohen Geburtenrate bestimmt. Alles in allem ist der Bevölkerungsrückgang

im Waldviertel durch die sinkende Geburtenbilanz und die zunehmenden Wanderungsvorgänge zu erklären.

2.3.4 Natürliche Bevölkerungsbewegungen

In diesem Unterabschnitt werden alle möglichen Vorgänge der Bevölkerungsveränderung, die durch Geburten- und Sterbefälle verursacht werden, als natürliche Bevölkerungsbewegung bezeichnet. Logischerweise wird demnach festgestellt, dass ein Mensch bei seiner Geburt in eine Bevölkerung eintritt und mit seinem Ableben wieder aus der Bevölkerung austritt. Dieser biologische Ablauf wird in verschiedenster Art und Weise von sozialen Faktoren beeinflusst. Im Fachjargon werden die zwei wichtigsten Prozesse mit den Begriffen Fertilität (Fruchtbarkeit) und Mortalität (Sterblichkeit) bezeichnet, wobei im Folgenden die bedeutendsten Kennzahlen untersucht und auf unser Untersuchungsgebiet angewendet werden (BÄHR 2004, S.152)

Maßzahlen zur Natalität und Fertilität

Anfangs sei noch erwähnt, dass es im geographischen Sprachgebrauch unterschiedliche Auffassungen der Fertilität gibt und es mehrere autorabhängige Synonyme gibt. So kann es vorkommen, dass in vielen Büchern der Oberbegriff Natalität für die Fruchtbarkeit verwendet wird. Um keine Missverständnisse zu erlangen, wird dieser Komplex nicht mehr gesondert betrachtet. Die wichtigste Kennzahl zur Messung der Fertilität (oder auch Geburtenhäufigkeit) ist die rohe Geburtenrate bzw. genauer gesagt die „Geborenenziffer“. Dieser Index gibt die Zahl der in einem Kalenderjahr Lebendgeborenen bezogen auf 1.000 Personen des Bevölkerungsstandes zur Mitte eines Jahres wieder. Diese Kennzahl ist ein sehr wichtiges Maß für die Fertilität und wird als CBR („crude birth rate“) abgekürzt (HUSA 2003, S.70).

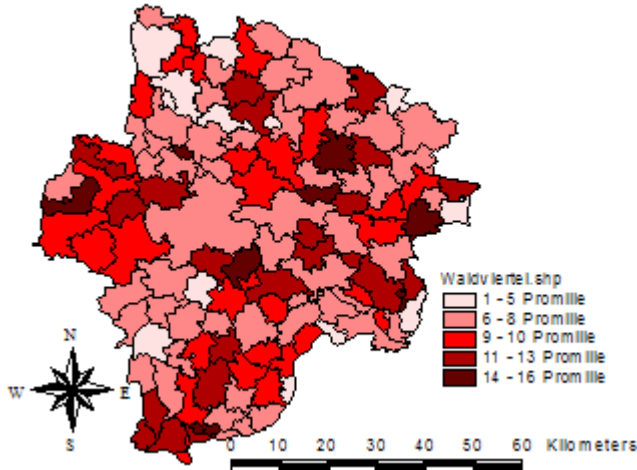
$$CBR = \frac{B^*}{P^*} * 1000$$

B*... Zahl der Lebendgeborenen im betrachteten Kalenderjahr

P*... Bevölkerungszahl zur Jahresmitte

Teilraum	CBR 2001	CBR 2005
Waldviertel	8,56	8,49
Krems an der Donau (Stadt)	7,84	9,02
Gmünd	8,01	7,84
Horn	8,77	8,99
Krems (Land)	9,24	7,69
Melk	9,47	10,56
Waidhofen an der Thaya	8,05	8,58
Zwettl	8,48	8,08

Rohe Geburtenrate 2001



Rohe Geburtenrate 2005

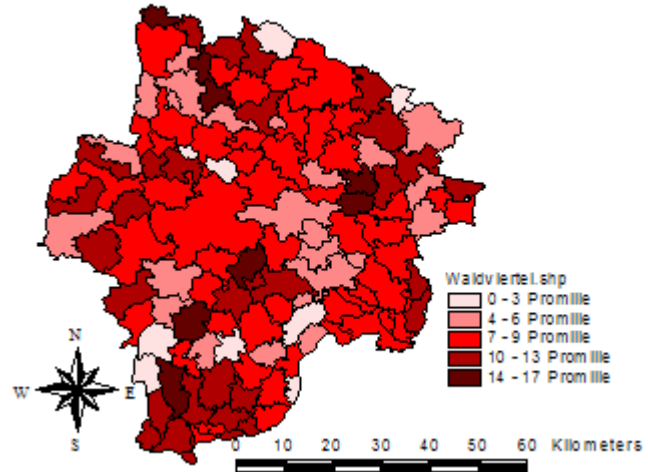


Abbildung 44: Rohe Geburtenrate im Jahre 2001 und 2005 (Quelle: eigener Entwurf)

Generell kann in dieser Abbildung beobachtet werden, dass sich die rohe Geburtenrate nicht nur auf Bezirksebene, sondern auch gemeindespezifisch in den letzten fünf Jahren ziemlich verändert hat. Deutliche positive Veränderungen dieses Kennwertes weisen die Bezirke Melk, mit einem Zuwachs von 1,09 Promillepunkten, und Krems an der Donau, mit einem Zuwachs von 1,18 Promillepunkten, auf. Abgesehen vom Bezirk Krems (Land), der starke Verluste bei der rohen Geburtenrate hinnehmen musste, sind bei den restlichen Bezirken keine wesentlichen Veränderungen vorzufinden. Anhand der Graphik ist schön ersichtlich, dass die rohe Geburtenrate zerstreut im ganzen Waldviertel unterschiedlich große Werte angenommen hat. Man kann nur vermuten, dass in den nördlichen Grenzregionen der Wunsch nach Kindern sehr klein ist, deswegen ergibt sich auch der extrem kleine Wert. In den südlichen Regionen des Waldviertels sind im Untersuchungszeitraum 2001 wesentlich höhere Quoten anzutreffen. Wesentlich prekärer sieht die Lage im Zeitraum des Jahres 2005 aus. Zwar sind in den südlicheren Teilgebieten des Waldviertels wiederum die höchsten Werte zu finden, doch ist hier bemerkenswert, dass in den peripheren Räumen die Geburtenrate ebenfalls zugenommen hat. Man darf aber nun jetzt nicht glauben, dass die

Menschen in jenen Gebieten mehr Kinder bekommen. Dieser Effekt ist auf die rückläufige Bevölkerungszahl zurückzuführen, der den Index dann größer erscheinen lässt, als er tatsächlich ist. Um diesen Effekt zu vermeiden ist es von Vorteil, die Zahl der Geborenen nicht auf die Gesamtbevölkerung, sondern auf die Zahl der Frauen im gebärfähigen Alter (zwischen 15 und 49 Jahren) zu beziehen.

Somit erhält man, wenn man die Gesamtzahl der in einem Kalenderjahr Lebendgeborenen auf 1.000 Frauen im gebärfähigen Alter bezieht, die allgemeine Fertilitätsrate (GFR: general fertility rate). Einzig problematisch bei dieser Quote ist die Abgrenzung des gebärfähigen Alters. Während man sich heutzutage auf die UNO-Festlegungen bezieht, welche eine Zeitspanne des Gebäralters zwischen 15 und 49 Jahren vorschreibt, sind in älteren literarischen Quellen auch Altersbeschränkungen zwischen 15 und 44 Jahren zu finden. Für unsere Untersuchung wird aber die offizielle Festlegung der UNO verwendet. Der Unterschied zur rohen Geburtenrate ist, dass hier die Maßzahl auf die potentiellen Mütter eingeschränkt wird und so mögliche Einflüsse des Geschlechts und der Altersstruktur verhindert werden (HUSA 2003, S.70).

$$GFR = \frac{B^*}{P_{15-49}^f} * 1000$$

P_{15-49}^f ... Zahl der Frauen im Alter von 15 bis 49 Jahren

Teilraum	GFR 2001
Waldviertel	36,96
Krems an der Donau (Stadt)	32,53
Gmünd	36,04
Horn	38,68
Krems (Land)	38,86
Melk	38,96
Waidhofen an der Thaya	35,75
Zwettl	36,78

Allg. Fertilitätsrate 2001

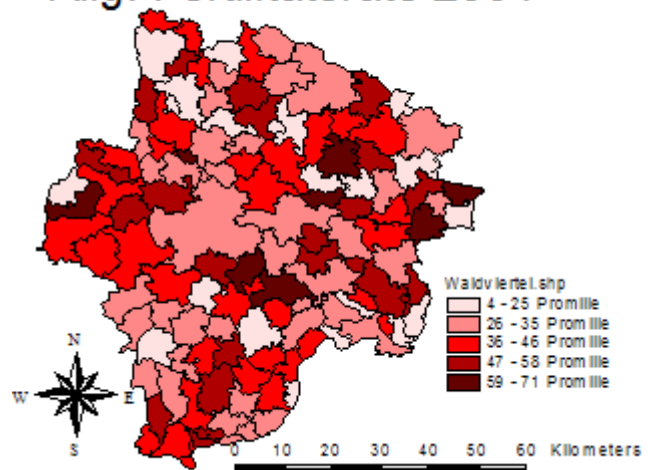


Abbildung 45: Allgemeine Fertilitätsrate 2001
(Quelle: eigener Entwurf)

Trotz der feineren Einteilung der Bevölkerungszahl können hier im Vergleich zur rohen Geburtenrate keine wesentlichen Unterschiede festgestellt werden. Nur in wenigen Gemeinden sind geringfügige Abweichungen zur rohen Geburtenrate aufgefallen, die aber nicht so ins Gewicht fallen. Schließlich kann behauptet werden, dass sich die Gesamtbevölkerung zur weiblichen gebärfähigen Bevölkerung

proportional verhält. Es können weiterhin keine regionsspezifischen Aussagen getroffen werden, da in den einzelnen Bezirken unterschiedliche Verteilungen vorzufinden sind. Eventuell sind die südlicheren Regionen des Waldviertels von der Geburtenrate stärker ausgelastet, so weist zum Beispiel der Bezirk Melk eine allgemeine Fertilitätsrate von rund 39 Promille auf. Der geringste Anteil ist im Bezirk Krems an der Donau (Stadt) anzutreffen, das ist darauf zurückzuführen, dass in diesem Gebiet vorwiegend ältere bzw. arbeitende Personen leben. Wiederum sind in der Grenzregion einige Gemeinden vorhanden, die eine sehr geringe Fertilitätsrate haben. Dies ist, wie schon in den anderen Fällen, auf den Bevölkerungs- bzw. Geburtenrückgang und auf die Altersstruktur (es leben dort sehr viele alte Menschen) zurückzuführen. Sonst sind keine regionsspezifischen Zusammenhänge festzustellen. Zukünftige Trends veranschaulichen, dass die Fertilitätsrate mit der Zeit weiterhin stetig sinkt. Dieses Phänomen ist auf die Emanzipation der Frau und den späteren Kinderwunsch zurückzuführen. Zudem ist das Verlangen nach mehreren Kindern immer weniger geworden und die Häufigkeit von Ein-Kind-Familien nimmt immer mehr zu.

Als letzte wichtige Kennzahl der Fertilität für die Untersuchung unseres Teilgebietes wird hier die „Child-Woman Ratio“ herangezogen. Dieser Index gibt jährlich die Zahl der Kinder unter fünf Jahren auf 1.000 Frauen im gebärfähigen Alter wieder. Im Klartext stellt dieser Wert die Fruchtbarkeit einer Region bzw. eines Gebietes dar. Wichtige Faktoren sind einerseits die Anzahl der dort lebenden Frauen und andererseits der Wunsch nach Kindern. Bekanntlich nimmt in afrikanischen Staaten dieser Index Werte von rund 1.000 (also pro Frau mindestens ein Kind) an, während in europäischen Ländern als Durchschnittswert 200 üblich ist (HUSA 2003, S.73).

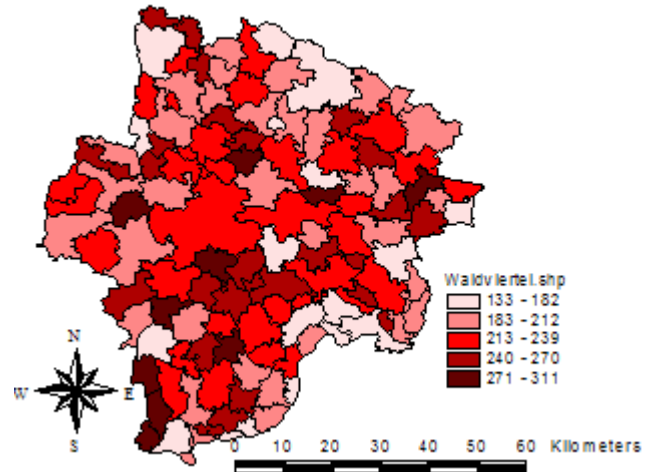
$$CWR = \frac{P_{0-4}}{P_{15-49}^f} * 1000$$

Child-Woman Ratio 2001

Teilraum	CWR 2001
Waldviertel	210,55
Krems an der Donau (Stadt)	180,51
Gmünd	207,48
Horn	214,35
Krems (Land)	210,83
Melk	219,42
Waidhofen an der Thaya	202,20
Zwettl	226,93

Abbildung 46: Child-Woman Ratio 2001

(Quelle: eigener Entwurf)



Aus der Tabelle kann deutlich entnommen werden, dass sich die Child-Woman Ratio in den meisten Bezirken um den Wert 210 bewegt. Somit kann ungefähr angedeutet werden, dass jede fünfte Frau im gebärfähigen Alter ein Kind zur Welt gebracht hat. Einzig und allein im Bezirk Krems an der Donau (Stadt) liegt diese Maßzahl weit unter der 200er Marke. Hier entfallen lediglich nur 180 Kinder auf insgesamt 1.000 Frauen. Das liegt daran, dass viele Arbeiterinnen in der Stadt wohnen, wobei größtenteils der Job der Frau meistens wichtiger ist als die Gründung einer Familie. Die Emanzipation der Frau steht hier sehr im Vordergrund. Ein zweiter Grund für den extrem niedrigen Wert ist, dass in den städtischen Gebieten die Bevölkerungszahl im Vergleich zur Kinderanzahl sehr hoch ist, was dementsprechend die Child-Woman Ratio sehr herunterdrückt. Besser ersichtlich ist dieser Effekt in der angeführten Karte. Man kann erkennen, dass in den städtischen und urbanen Gebieten der Index eher geringe Werte annimmt, so etwa in den Gemeinden Krems an der Donau, Gmünd, Persenbeug, Heidenreichstein. Auf Grund der „größeren“ Bevölkerungszahl sinkt die Child-Woman Ratio automatisch. Eigenartigerweise besitzen die extrem peripheren Gemeinden wie Nöchling, Kirchschlag, St. Oswald etc. einen sehr hohen Index, der bis an die Marke 300 angrenzen kann. Das bedeutet, dass auf jede dritte Frau im gebärfähigen Alter ein Kind entfällt. Hier muss aber beachtet werden, dass dieser Effekt keinesfalls bedeutet, dass in den peripheren Regionen mehr Kinder zur Welt kommen, sondern dass eben das Verhältnis zu Lebendgeborenen auf gebärfähige Frauen wegen der geringen Bevölkerungszahl größer ist.

Maßzahlen zur Mortalität

Die Sterblichkeit ist in der Öffentlichkeit ein sehr heikles Thema. Doch in den bevölkerungsgeographischen Analysen führt kein Weg an der Mortalität vorbei. Das Sterben ist ein vorherbestimmtes Ereignis, welches sich in jedem Leben vollzieht. Der Unterschied zur Fertilität ist, dass das Sterben nur einmal eintritt, während eine gebärfähige Frau mehrere bzw. keine Kinder zur Welt bringen kann. Für das Sterblichkeitsniveau einer Bevölkerung wird die absolute Zahl der Sterbefälle herangezogen. Um jetzt regionale Vergleiche durchführen zu können, bezieht man die in einem Jahr auftretenden Sterbefälle auf die Gesamtpopulation. Somit erhält man die rohe Sterberate, die mit CDR („crude death rate“) abgekürzt wird (BÄHR 2004, S.153).

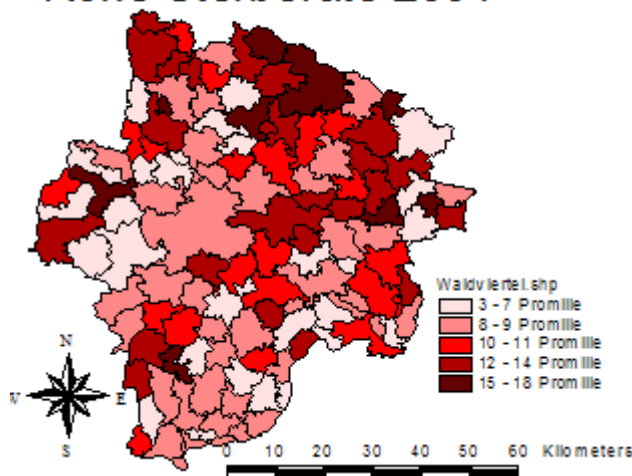
$$CDR = \frac{D^*}{P^*} * 1000$$

D* ... Zahl der Sterbefälle im betrachteten Kalenderjahr

P* ... Bevölkerungszahl zur Jahresmitte

Teilraum	CBR 2001	CBR 2005
Waldviertel	10,09	10,40
Krems an der Donau (Stadt)	11,09	10,11
Gmünd	10,61	11,05
Horn	11,14	11,48
Krems (Land)	9,03	9,38
Melk	8,50	8,14
Waidhofen an der Thaya	11,92	12,81
Zwettl	9,01	9,82

Rohe Sterberate 2001



Rohe Sterberate 2005

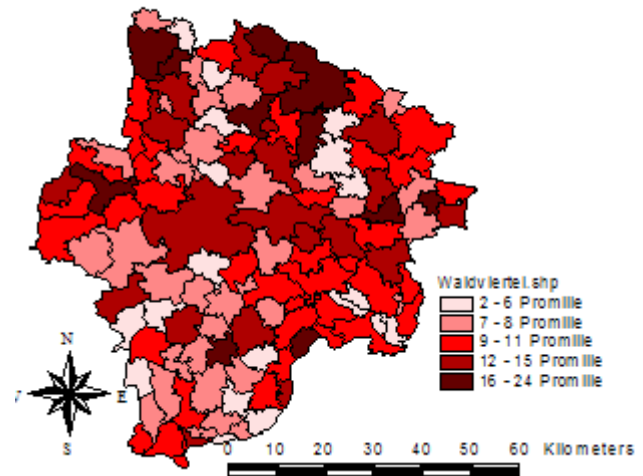


Abbildung 47: Rohe Sterberate im Jahre 2001 und 2005 (Quelle: eigener Entwurf)

Im Gegensatz zur rohen Fertilitätsrate liegt die rohe Sterberate in fast allen Gemeinden des Waldviertels um einen kleinen Tick höher. Sie bewegt sich im Rahmen zwischen drei und 18 Promille. Wenn man die Situation des Jahres 2001 näher betrachtet, dann kann eindeutig gesagt werden, dass es deutliche regionale Unterschiede in unserem Untersuchungsgebiet gibt. In den südlicheren Teilgebieten des Waldviertels ist die rohe Sterberate sehr gering, sie bewegt sich durchschnittlich um die 10-Promille-Grenze. Die Tabelle beweist die Annahme, dass eben die Bezirke Melk und Krems (Land) die geringsten Werte aufweisen. Der Bezirk Melk hat sogar eine rohe Sterberate von nur 8,50 Promille. Anders sieht es in den nördlicheren Grenzgebieten aus. Vor allem der Bezirk Waidhofen an der Thaya hat mit seinen 11,92 Promille einen überaus hohen Wert. Auch die anderen nördlicheren Bezirke weisen ähnlich hohe Werte auf. Das ist darauf zurückzuführen, dass in dieser Region ein Überschuss an älterer Bevölkerung anzutreffen ist und dadurch die Sterbewahrscheinlichkeit höher ist. Hingegen hat sich in der zeitlichen Entwicklung der rohen Sterberate fast nichts verändert. Im Zeitraum des Jahres 2005 treten fast ähnliche Werte wie im selben Zeitabschnitt des Jahres 2001 auf. Nur in den südlichen und östlichen Regionen, vor allem rund um das Kremser Stadtgebiet, hat sich die Quote um ein paar Zehntel erhöht. Trotzdem befindet sich die Sterberate in einem gewissen Rahmen. Auch regional hat sich in der Zwischenzeit nicht viel getan. In den Grenzregionen zur Tschechischen Republik ist weiterhin eine erhöhte Sterberate auf Grund der überalterten Bevölkerung festzustellen, unterdessen bleiben im mittleren Teil des Waldviertels und auch in den Grenzgebieten zum Mostviertel die Sterberaten auf einem stagnierenden Wert. Auffallend ist nur, dass in der Touristenattraktion Wachau im Jahr 2005 mehr Todesopfer aufgeschienen sind als noch vier Jahre zuvor. Die rohe Sterberate ist also sehr von der Altersstruktur der Bevölkerung abhängig und weniger von der dort vorzufindenden Lebensqualität. Leben also in einer Region sehr viele alte Menschen, wie in unserem Fall im nördlichen Teil des Waldviertels, dann werden eben die Raten unter gleichen Bedingungen höher sein als dort, wo eine jüngere Bevölkerung ansässig ist.

Außer der rohen Sterberate gibt es noch viele andere Kennziffern, um die unterschiedlichsten Sterbeintensitäten zu analysieren. Vor allem alters- und geschlechtsspezifische Merkmale sind beliebte Themen für eine detaillierte Untersuchung. Doch interessanter ist die Sterblichkeit im ersten Lebensjahr. Diese

Kennziffer wird dementsprechend auch anders ermittelt. Man bezieht die Zahl der in einem Kalenderjahr gestorbenen Säuglinge auf 1.000 der im selben Kalenderjahr Lebendgeborenen. Dieses Verhältnis definiert man als Rate der Säuglingssterblichkeit. Der Index sagt viel über den Entwicklungsstatus einer Region aus, da die Säuglingssterblichkeit hauptsächlich von den medizinischen und hygienischen Einrichtungen abhängt. Die Rate ist weltweit auf Grund der immer besser werdenden medizinischen und technischen Versorgung zurückgegangen. Die Abkürzung für diesen Index lautet IMR („infant mortality rate“) und er wird in Promille angegeben (HUSA 2003, S.84f).

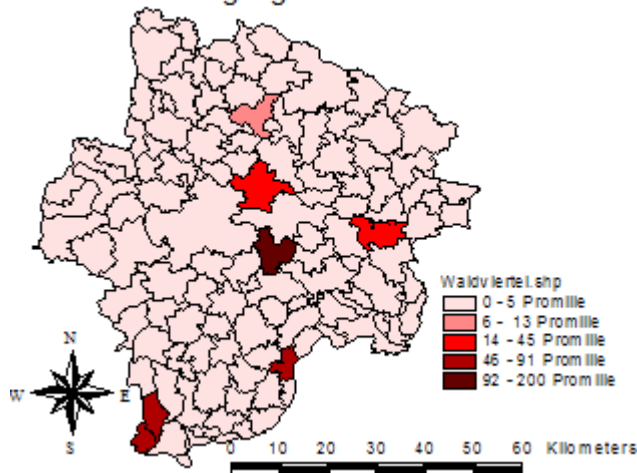
$$IMR = \frac{D_0}{B^*} * 1000$$

D_0 ... Zahl der gestorbenen Säuglinge im betrachteten Jahr

B^* ... Zahl der Lebendgeborenen im betrachteten Kalenderjahr

Teilraum	IMR 2001	IMR 2005
Waldviertel	4,46	5,55
Krems an der Donau (Stadt)	5,38	0,00
Gmünd	0,00	0,00
Horn	3,52	13,89
Krems (Land)	7,56	3,02
Melk	9,30	0,00
Waidhofen an der Thaya	4,41	0,00
Zwettl	2,58	16,53

Rate der Säuglingssterblichkeit 2001



Rate der Säuglingssterblichkeit 2005

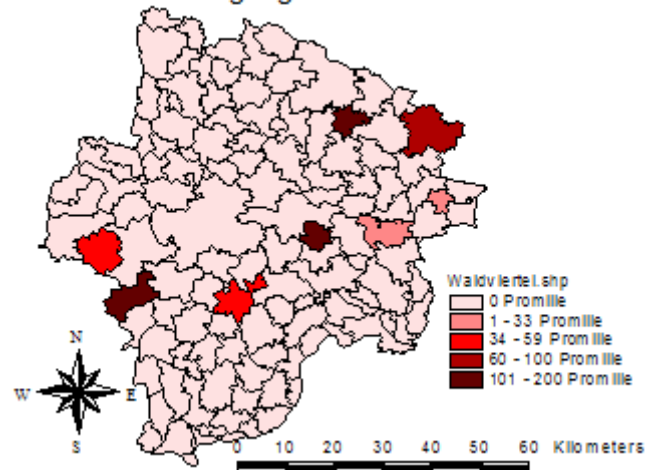


Abbildung 48: Rate der Säuglingssterblichkeit im Jahre 2001 und 2005 (Quelle: eigener Entwurf)

Aus der Tabelle und der Graphik kann entnommen werden, dass eigentlich im ganzen Waldviertel die Rate der Säuglingssterblichkeit sehr gering ist. Im Jahre 2001 weist der Bezirk Melk die höchste Quote mit 9,3 Promille auf, während im Bezirk Gmünd im ganzen Jahr 2001 kein einziger Säugling gestorben ist. Auch die anderen

Bezirke des Waldviertels haben einen sehr geringen Promillewert, was natürlich für die Gesellschaft ein erfreuliches Ergebnis ist. Nur in ein paar Gemeinden des Waldviertels sind höhere Werte vorgekommen. Dies ist dadurch zu begründen, dass eben das Verhältnis zwischen den gestorbenen Säuglingen und den Lebendgeborenen ziemlich groß ist. Das heißt aber nicht, dass in diesen Regionen mehr Säuglinge ums Leben gekommen sind. Im Gegenteil, es kann auch gleichzeitig bedeuten, dass es in diesem Jahr nur sehr wenige Lebendgeborene in diesem Gebiet gegeben hat. Auch im Jahre 2005 sieht die Situation ganz ähnlich aus. Auch hier gibt es nur wenige Gemeinden, wo die Rate der Säuglingssterblichkeit hoch ist. Einziger Unterschied zum letzten Erhebungszeitpunkt ist, dass es in vier Bezirken (Krems an der Donau (Stadt), Gmünd, Melk und Waidhofen an der Thaya) keine Todesfälle gegeben hat. Nur in den Bezirken Zwettl und Horn sind Todesfälle aufgetreten, wobei aber die Rate einen erhöhten Wert besitzt. Im Zeitraum zwischen dem Jahr 2001 und 2005 ist im gesamten Waldviertel die Rate der Säuglingssterblichkeit nur leicht gestiegen, und zwar von 4,46 Promille auf 5,55 Promille. Verglichen mit den anderen Ländern dieser Erde ist diese Quote trotzdem noch als sehr gering einzustufen.

Maßzahlen zur natürlichen Bevölkerungsbewegung

Um nun sinnvolle Rückschlüsse über die möglichen Entwicklungen einer Bevölkerung, sei es also Rückgang oder Zunahme, zu bekommen, ist es notwendig, die analysierten Kennzahlen der Fertilität und Mortalität zu kombinieren. Für die nachfolgenden zwei Bestimmungsstücke wurden die Daten aus dem Jahre 2005 herangezogen. Als erste Kennziffer dient uns die Geburtenbilanz, in der man die Differenz aus der Zahl der Geborenen und der Zahl der Gestorbenen bildet. Dadurch stellt man fest, ob in einem Gebiet ein Geburtenüberschuss oder ein Geburtendefizit herrscht. Auf Grund der absoluten Zahlen ist es nicht von Vorteil eine Graphik zu erstellen (BÄHR 2004, S.162).

$$GBIL = B^* - D^*$$

Teilraum	GBIL 2005
Waldviertel	-445
Krems an der Donau (Stadt)	-26
Gmünd	-126
Horn	-80
Krems (Land)	-73
Melk	55
Waidhofen an der Thaya	-117
Zwettl	-78

Abbildung 49: Geburtenbilanz 2005 (Quelle: eigener Entwurf)

Aus der Tabelle ist deutlich zu erkennen, dass es im Waldviertel zu einem enormen Geburtendefizit gekommen ist. Alle Bezirke, mit Ausnahme des Bezirks Melk, sind mit einer negativen Geburtenbilanz ausgestattet. Insgesamt beträgt die Geburtenrate im Waldviertel -445, also hat es in diesem Zeitraum um 445 Todesfälle mehr gegeben als Geburten. Einzig und allein im Bezirk Melk hat die Bevölkerung einen leichten Zuwachs erhalten.

Um nun Vergleiche mit den jeweiligen Bezirken durchzuführen, muss man die absolute Kennzahl noch auf eine Bezugsgröße beziehen. Hierbei dient der Einfluss der Bevölkerungsgröße. Es wird demnach die Geburtenbilanz durch die Gesamtbevölkerung des jeweiligen Jahres dividiert und man erhält somit die Geburtenüberschussziffer. Somit können jetzt regionsspezifische Vergleiche durchgeführt werden, da nun relative Zahlen vorliegen.

$$GBILR = CBR - CDR = \frac{B^* - D^*}{P^*} * 1000$$

Teilraum	GBILR 2005
Waldviertel	-1,91
Krems an der Donau (Stadt)	-1,10
Gmünd	-3,21
Horn	-2,50
Krems (Land)	-1,70
Melk	2,42
Waidhofen an der Thaya	-4,23
Zwettl	-1,74

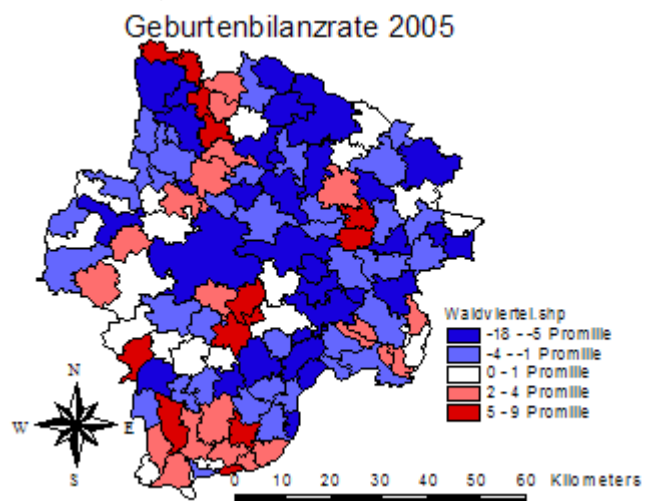


Abbildung 50: Geburtenbilanzrate 2005 (Quelle: eigener Entwurf)

Wie schon bei der Geburtenrate ist auch bei der Geburtenbilanzrate zu erkennen, dass fast das ganze Waldviertel eine rückläufige Geburtenbilanz aufweist. Dies

beweist nicht nur die angeführte Tabelle, sondern auch die Graphik visualisiert sehr schön diese Tatsache. Im Waldviertel gab es im Jahr 2005 einen Geburtenverlust von 1,91 Promille. Vor allem in Waidhofen an der Thaya ist diese Kennzahl mit -4,23 Promille sehr hoch. Auch der Nachbarbezirk Gmünd hat mit -3,21 Promille einen auffällig hohen negativen Wert. Nur der Bezirk Melk weist eindeutig einen positiven Trend der Geburtenbilanzrate auf. Mit einem Wert von 2,42 Promille ist hier ein deutliches Zeichen für einen Geburtenüberschuss zu erkennen. Besser sieht man den Effekt in der nebenliegenden Graphik, wobei die blaue Farbe einen Geburtenrückgang und die rote Farbe einen Geburtenüberschuss kennzeichnen. Im nördlichen Waldviertel ist vorwiegend ein deutlicher Geburtenrückgang vorhanden, was nicht sehr überraschend ist. Da in dieser Gegend hauptsächlich ältere Leute ihren Wohnsitz haben, ist die Nachfrage an Kindern natürlich geringer. Auffallend ist aber der kleine rote schmale Streifen in ein paar Gemeinden der Bezirke Waidhofen an der Thaya und Gmünd. In diesen Gebieten ist eine extrem hohe Geburtenüberschussziffer vorhanden, was für diese Region eher untypisch ist. Es können demnach zwei Thesen aufgestellt werden. Entweder sind diese rot markierten Gemeinden größere Ansiedlungsgebiete bzw. urbane Landschaften, oder die dort ansässige Bevölkerung hat ein überraschend hohes Verlangen nach Kindern in diesem Jahr gehabt. Ansonsten ist im gesamten nördlichen Teil des Waldviertels ein stetiges Geburtendefizit zu beobachten, was wenig verwunderlich ist. Anders sieht die Lage im Bezirk Melk aus. Hier ist, mit Ausnahme von zwei Gemeinden, ein positiver Trend bei den Geburten zu sehen, was sich auch in der Tabelle bestätigen lässt. Durch die Nähe zu den Hauptverbindungen im Mostviertel, aber auch zu den größeren Städten in der Umgebung, siedeln sich immer mehr junge Menschen in dieser Region an. Der Wohnbau wird dort immer mehr durch junge Paare vorangetrieben, wobei mit der Niederlassung auch der Wunsch nach einer eigenen Familie zunehmend gefördert wird. Deswegen ist dieses Gebiet in punkto Geburtenbilanz in einem Aufschwung.

Als letzte Kennzahl der natürlichen Bevölkerungsbewegung wird die allgemeine Bevölkerungsveränderung in Abhängigkeit von der Geburtenbilanz analysiert. Als Bezugsbasis wurde hier der Zeitraum zwischen 1991 und 2001 gewählt. Eine Bevölkerungsentwicklung ist durch mehrere Faktoren gekennzeichnet. Es spielt neben der absoluten Bevölkerungszahl zusätzlich auch die natürliche und räumliche

Bevölkerungsbewegung eine bedeutende Rolle in der Bevölkerungsdynamik. In unserem Fall wird aber nur die natürliche Bevölkerungsbewegung, sprich die Bevölkerungsveränderung durch die Geburtenbilanz, näher unter die Lupe genommen. Leider sind hier nur die Bevölkerungsveränderungen zwischen den Zeiträumen 1991 und 2001 angegeben, da der verwendete Datensatz keine historischen Aufzeichnungen beinhaltet hat. Somit kann keine detailliertere Analyse vollzogen werden. Um doch den Verlauf ein wenig besser beschreiben zu können, wurde die Diplomarbeit von Herrn Michael LEMBACHNER herangezogen. Die Bevölkerungsveränderung durch die Geburtenbilanz wird folgendermaßen ermittelt.

$$GBIL_{t,t+n} = \frac{P_t + B_{t,t+n} - D_{t,t+n}}{P_t} * 100$$

Abbildung 51: Bevölkerungsveränderung durch Geburtenbilanzrate 1991-2001 (Quelle: eigener Entwurf)

Teilraum	GBIL 1991-2001
Waldviertel	-0,52
Krems an der Donau (Stadt)	-1,87
Gmünd	-2,04
Horn	-1,95
Krems (Land)	0,00
Melk	0,94
Waidhofen an der Thaya	-3,28
Zwettl	1,34

In den früheren Aufzeichnungen konnte man erkennen, dass die Geburtenbilanz im Waldviertel bis zum Jahre 1971 immer stets positiv war, trotz der massiven Abwanderung. Erst ab diesem Zeitpunkt zeigten sich auch starke Geburtendefizite, die sich bis heute fortsetzen, wobei regionale Unterschiede festzustellen waren. In den nördlicheren Regionen des Waldviertels führte die negative Geburtenbilanz zu einer noch rascheren Abnahme der Gesamtbevölkerung. Hingegen weist der Bezirk Zwettl seit den 1950er Jahren eine durchgehend positive Geburtenbilanz und somit Bevölkerungsveränderung auf. Das ist sehr deutlich in der Tabelle ersichtlich. Folglich kann daraus entnommen werden, dass generell im Waldviertel seit den 1970er Jahren eine negative Geburtenbilanz vorhanden ist. Zwischen den Zeitraum 1991 und 2001 besserte sich die Lage in den Bezirken Melk und Zwettl. Zusammenfassend kann man sagen, dass es im Waldviertel im Laufe der Zeit zu einer deutlichen Bevölkerungsabnahme gekommen ist, das zwar stellenweise eine leichte positive Geburtenbilanz vorweisen kann, trotzdem starke sich überlappende Geburten- und vor allem Wanderungsverluste aufweist. Durch genauere Untersuchungen kann aber festgestellt werden, dass die Wanderungsverluste einen wesentlich größeren Einfluss auf die Bevölkerungsabnahme im Waldviertel haben (LEMBACHNER 2005, S.87ff).

Pendlerbewegungen

Als letzten Punkt der natürlichen Bevölkerungsveränderung werden die Pendlerbewegungen im Waldviertel noch genauer untersucht. Um etwaige Maßzahlen zu berechnen und zu untersuchen, müssen vorerst einige Begriffe definiert werden. Bei der Pendlermobilität gibt es zwei wichtige Begriffe, nämlich die Beschäftigten am Wohnort und die Beschäftigten am Arbeitsort, die unbedingt voneinander unterschieden werden müssen. Die Definitionen beider Ausdrücke stammen von der österreichischen Volkszählungsstatistik und lauten wie folgt (HUSA 2003, S.133):

Beschäftigte am Wohnort: „Bei einer Volkszählung fallen unter diesen Begriff alle Personen, die in Voll- oder Teilzeit beschäftigt, Präsenz- bzw. Zivildienstler oder in Karenz- und Mutterschutzurlaub sind. Der Begriff umfasst nicht nur Arbeitnehmer, sondern auch Selbstständige und mithelfende Familienangehörige.“

Beschäftigte am Arbeitsort: „Um die Beschäftigten am Arbeitsort zu erhalten, werden sie der Gemeinde zugeordnet, die in den Erhebungspapieren als Arbeitsort angegeben waren.“

Das Pendeln ist eine Vorstufe der Abwanderung. Für das Waldviertel ist es zwar vorteilhafter, wenn die Bevölkerung nur pendelt, trotzdem ergeben sich auch hier schwerwiegende Probleme. Mit der Zeit verschiebt sich nämlich der Lebensmittelpunkt zunehmend von der Wohnstätte zur Arbeitsstätte. Folglich kann der Effekt eintreten, dass dem Pendler allmählich der Zeit- und Arbeitsaufwand zu anstrengend wird und so eine größere Wahrscheinlichkeit besteht, dass er seinen Wohnsitz wechselt. Das Pendeln hat auch wirtschaftlich einen besonderen Charakter vorzuweisen. Meistens besteht ein Ungleichgewicht zwischen den beiden Orten, zwischen denen gependelt wird. Üblicherweise pendeln die Menschen immer vom wirtschaftlich ungünstigeren Gebiet, also dort wo die Nachfrage nach Arbeitern niedriger ist als das Angebot, in die wirtschaftlich bessere Region. Dieses Phänomen ist besonders im Waldviertel in sehr vielen Fällen zu erkennen. Viele überqualifizierte Menschen finden eben in diesem peripheren Raum keine ansprechende Arbeit und

sind zum Auspendeln gezwungen bzw. angewiesen. Oftmals ist das Arbeitsplatzangebot sehr bescheiden und auch die Verdienstmöglichkeiten sind teilweise unter jeder Kritik. Diese und weitere entscheidende Faktoren werden in nächster Folge genauer untersucht (LEMBACHNER 2005, S.114).

Doch bevor die entsprechenden Kennzahlen ermittelt werden können, müssen innerhalb der Pendlerbewegungen noch einige Begriffe definiert werden. Innerhalb der Pendler werden folgende Gruppen unterschieden (HUSA 2003, S.134):

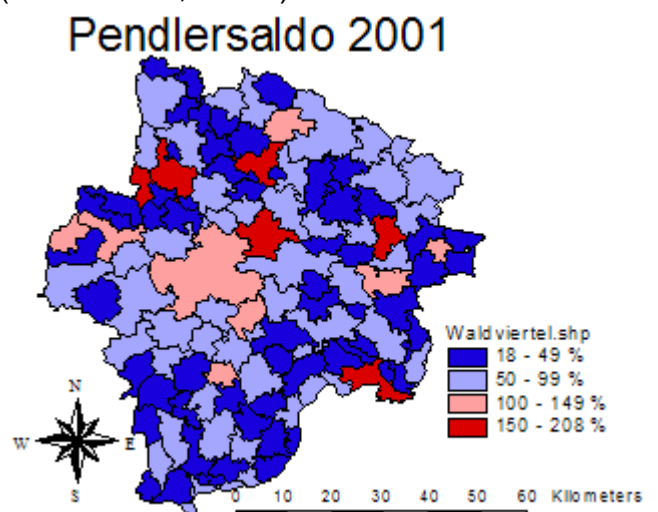
- Ein- und Auspendler: Sind jene Personen, deren Wohn- und Arbeitsort in unterschiedlichen Gemeinden liegen, die also über Grenzen hinweg pendeln müssen. Vom Standpunkt des Wohnortes aus betrachtet sind es Auspendler, vom Standpunkt des Arbeitsortes Einpendler.
- Binnenpendler: Haben ihren Arbeitsplatz innerhalb der Wohngemeinde, allerdings nicht in ihrem Wohnhaus.
- Nichtpendler: Personen, deren Wohn- und Arbeitsstätte sich im gleichen Haus bzw. Grundstück befindet.

Um die Pendlerbewegungen noch besser analysieren zu können, sind folgende Kennzahlen sehr bedeutend, nämlich der Pendlersaldo und die Pendlermobilität. Der Index des Pendlersaldos berechnet sich aus den Beschäftigten am Arbeitsort dividiert durch die Beschäftigten am Wohnort in Prozent. Liegt der Wert unter 100, so weist das auf eine Auspendlergemeinde hin. Hier gibt es weniger Arbeitsplätze als Beschäftigte, die dort in diesem Gebiet wohnhaft sind. Liegt der Wert über 100, dann ist diese Region eine Einpendlergemeinde. Es stehen mehr Arbeitsplätze zur Verfügung, als dort wohnhafte Beschäftigte sind (HUSA 2003, S.134).

Teilraum	Psaldo 1991	Psaldo 2001
Waldviertel	86,60	86,52
Krems an der Donau (Stadt)	155,14	155,54
Gmünd	90,26	93,86
Horn	93,50	92,34
Krems (Land)	56,61	52,87
Melk	58,47	54,99
Waidhofen an der Thaya	88,41	88,80
Zwettl	85,51	85,66

Abbildung 52: Index des Pendlersaldos 1991 und 2001

(Quelle: eigener Entwurf)



Aus der Tabelle kann entnommen werden, dass der Großteil des Waldviertels hauptsächlich aus Auspendlergemeinden besteht. Alle Bezirke weisen einen Wert jenseits der 100%-Marke auf. Extrem niedrige Werte besitzen die Bezirke Melk und Krems (Land), die mit 52,87% und 54,99% einen deutlichen Tiefstwert besitzen. Alle anderen Bezirke pendeln sich so um die 90%-Marke ein. Einzig und allein der Bezirk Krems (Stadt) hat einen Wert oberhalb dieses Grenzwertes, wobei der Wert von 155,54% sehr hoch ist. Dies ist dadurch zu erklären, dass eben die Statutarstadt Krems an der Donau ein wichtiger Handelsplatz ist und dort ein Überschuss an Arbeitsplätzen vorhanden ist. Viele Menschen aus der Umgebung haben dort ihren Arbeitsplatz und pendeln tagtäglich hin und her. Daher ist es wenig verwunderlich, dass eben der Nachbarbezirk Krems (Land) den geringsten Wert aufweist, da viele wegen der geographischen Nähe zur Stadt Krems dorthin auspendeln. Bemerkenswert in der Tabelle ist vor allem, dass die Quote im Zeitraum zwischen 1991 und 2001 konstant geblieben ist und keine wesentliche Veränderung zeigt. So kann angenommen werden, dass sich in den letzten Jahren keine größeren Bewegungen vollzogen haben. Auch in der Graphik sind markante Punkte abzulesen. Die Blautöne deuten auf eine Auspendlergemeinde und die Rottöne auf eine Einpendlergemeinde. Hier sieht man wiederum recht deutlich, dass in den Bezirken Krems (Land) und Melk keine einzige Gemeinde dabei ist, die einen Einpendlercharakter hat. Die einzigen Gemeinden, die eine solche positive Bilanz aufzeigen können, sind die Bezirkshauptstädte und teilweise auch deren größeren Umlandgemeinden. Im Waldviertel überwiegt eben die Tendenz zum Pendeln in außerregionale Zentren auf Grund der schlechten Arbeitssituation. Zudem ist noch eine Zunahme der Pendlerbewegungen in die Bezirkshauptstädte festzustellen, was eben in der obigen Graphik deutlich gemacht wurde. Trotzdem bleibt die Bundeshauptstadt Wien für die Waldviertler Region trotz der relativ weiten Entfernung das Hauptziel der Pendlerbewegungen.

Ein zweiter markanter Kennwert für die Pendlerbewegungen ist die Pendlermobilität. Um die Pendlermobilität zu erhalten, addiert man Einpendler mit Auspendler und dividiert das Ganze durch die Beschäftigten am Wohnort. Um den Prozentanteil zu erhalten, multipliziert man das Ergebnis anschließend mit 100. Ein hoher Wert bei ausgeglichenem Pendlersaldo deutet auf eine „Durchzugsgemeinde“ hin. Man

bezeichnet eine Gemeinde als Durchzugsgemeinde, wenn die dort wohnhaften Beschäftigten auspendeln und die frei gebliebenen Arbeitsplätze von Einpendlern aus Nachbargemeinden genutzt werden (HUSA 2003, S.134).

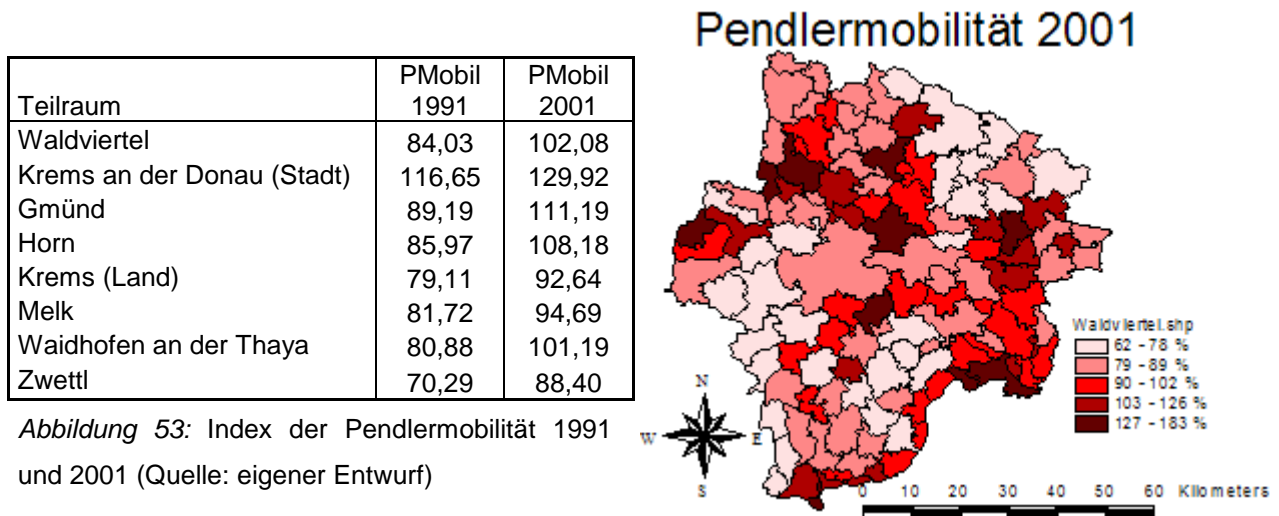


Abbildung 53: Index der Pendlermobilität 1991 und 2001 (Quelle: eigener Entwurf)

Die Pendlermobilität ist im Waldviertel generell ziemlich hoch. Aus der Tabelle kann entnommen werden, dass diese in den letzten zehn Jahren extrem angestiegen ist. Während sich in den 1990er Jahren ein durchschnittlicher Wert von rund 85% eingestellt hat, ist dieser im Laufe der Zeit über die 100% gestiegen. Die niedrigste Mobilität ist im Bezirk Zwettl zu verzeichnen. Mit rund 88% Pendleranteil, in Bezug zu den Beschäftigten am Wohnort, ist dieser Wert sehr gering. Die meiste Aktivität herrscht im Bezirk Krems (Stadt). Dort ist auf Grund der gut strukturierten Stadtinfrastruktur ein Leben im Pendelverkehr zu erkennen. Aber auch in den anderen Bezirken ist der Pendelverkehr sehr stark ausgeprägt und wird in weiterer Zukunft stetig zunehmen. Visuell ist auch zu erkennen, dass in der Umgebung der Bezirkshauptstädte die Mobilität verstärkt auftritt. Nur in den südlichen und westlichen Teilen des Waldviertels, wo auch kein größeres Stadtzentrum vorhanden ist, ist die Pendlermobilität eher gering. Das heißt, dass eben dort fast nur Auspendler leben und die dort auftretenden Lücken durch fehlende Einpendler nicht geschlossen werden können. Daher kann man auch sagen, dass diese Regionen keine Durchzugsgemeinden sind. Diese befinden sich eher in der Nähe der Ballungszentren, vor allem in den nördlichen Teilen des Waldviertels.

Aus demographischer Sicht kann zusammenfassend gesagt werden, dass es seit Ende des Zweiten Weltkrieges einen zunehmenden Bevölkerungsverlust im Bereich des Waldviertels gegeben hat. Während die Geburtendefizite in den ländlichen

Räumen noch geringfügige Beeinträchtigungen auf diesen negativen Trend haben, spielen die enormen Wanderungsverluste in die suburbanen Ballungsräume eine tragende Rolle. Vor diesem historischen Ereignis war es keine Seltenheit, dass die Geburtenhäufigkeit in den ländlichen Gebieten eindeutig höher war als in den städtischen Bereichen. Mitte des 20. Jahrhunderts wiederum änderte sich das Bevölkerungsverhalten, sodass sich die Landbevölkerung dem der Stadt anglich und deswegen, bis in die Gegenwart, eine starke Dezimierung der Landbevölkerung hervorrief. Vielmehr beeinflusste in diesem Zeitraum die Abwanderung die demographische Entwicklung des Waldviertels. Durch den rasanten Ausbau der Industrie im Stadtgebiet wurde dort eine Unmenge an Arbeitsplätzen geschaffen, welche die Bevölkerung auch in Anspruch nahm. Nahe liegend ist es öfters dazu gekommen, dass viele Menschen in die Stadt zogen. Zudem bestätigten die naturgeographisch und verkehrsmäßig benachteiligten Landschaften den Wunsch der Auswanderung. Dieser Trend lässt sich auch heute noch in einer gesonderten Form der Wanderung feststellen, nämlich der Pendlerbewegung. Auf Grund der sukzessiven Mobilisierung und Motorisierung ist der Vorteil für die Region geschaffen worden, dass die Menschen in den peripheren Naturlandschaften ihren Wohnort beibehalten können, weshalb die Abwanderungsprozesse dementsprechend ein wenig gelindert werden können. Um kein schlechtes Bild vom Waldviertel zu vermitteln, soll auch erwähnt werden, dass es natürlich auch Zuwanderungen in dieses Gebiet gegeben hat bzw. noch weiter gibt, nur sind diese gewissermaßen deutlich geringer als die Abwanderungen, sodass niemand (z.B. Politik, Medien) ein Wort darüber verliert. Erstens kommt es immer mehr zur Suburbanisierung der nahe liegenden peripheren Gemeinden nahe von Ballungsräumen und zweitens ziehen immer mehr ältere Personen aufs Land, um dort ihren gemütlichen Lebensstandard auszuleben. Deshalb steigt die Zahl der Zweitwohnsitze im Waldviertel jährlich an (LEMBACHNER 2005, S.68ff).

Es gibt einige wichtige Gründe, die zur Abwanderung aus dem ländlichen Raum führte. Primär sind die ökologischen Faktoren sehr ausschlaggebend für die Bevölkerungsabnahme im peripheren Gebiet. Der Landwirtschaftssektor wird, auf Grund der immer mehr gehobenen Gesellschaft, immer weniger und so sinkt die Zahl der Bauern stetig. Viele Personen aus der ländlichen Bevölkerung suchen deswegen nach einer anderen Einnahmequelle und versuchen dabei ihr Glück in der

suburbanen Gegend, da eben dort das Arbeitsplatzangebot wesentlich höher ist. Abgesehen davon sind dort die Löhne dementsprechend höher einzustufen, was wiederum zur Abwanderung beiträgt. Aber auch, wie schon im vorigen Absatz angedeutet, führt die natur- und verkehrsgeographisch ungünstige Lage des Waldviertels zum negativen Wanderungsprozess. Vielmehr setzen sich seit geraumer Zeit die sozialpsychologischen Kriterien in den Vordergrund. Das Hauptaugenmerk liegt hierbei auf den besseren Infrastrukturen, beispielsweise auf die qualitativeren Bildungs- und Kulturangeboten, die ärztliche Versorgung, die Freizeitmöglichkeiten aber auch auf die ultimativen Shopping-Centers. Zudem gibt es in diesem Gebiet sehr wenige Ausbildungsmöglichkeiten und Arbeitsplätze für höher qualifizierte Personen. Da solche Einrichtungen vorwiegend in suburbanen Ballungszentren vorzufinden sind, wandern viele junge Menschen, aber auch Angehörige der Oberschicht, aus dem ländlichen Raum aus, wodurch eben jene Überalterung des Untersuchungsgebietes zustande kommt (LEMBACHNER 2005, S.72f).

2.4 Geomorphologische Untersuchungen für den Infrastrukturausbau

Nachdem nun die wesentlichsten demographischen Merkmale des Waldviertels untersucht wurden, behandelt dieser Unterabschnitt die physischen Charakteristiken des Untersuchungsgebietes. Am Anfang des Kapitels wurde schon kurz erwähnt, wie sich die geologische Situation im Waldviertel darstellt. Auch in den einzelnen Bezirksbeschreibungen wurde kurz über die jeweiligen physischen Eigenschaften gesprochen. Nachfolgend soll ein gröberer Überblick über die geologische und geomorphologische Lage des Waldviertels gemacht werden und analysiert werden inwieweit diese die Problemstellung der Infrastruktur beeinflusst.

Generell zeigt Österreich einen geologisch komplizierten Aufbau, so sind in den einzelnen Bundesländern unterschiedliche tektonische Großeinheiten zu erkennen (z.B.: Böhmisches Massiv, Flyschzone, Molassezone, etc.). Nachfolgende Karte repräsentiert eine geologische Übersicht der Republik Österreich (STEININGER 1999, S.1).

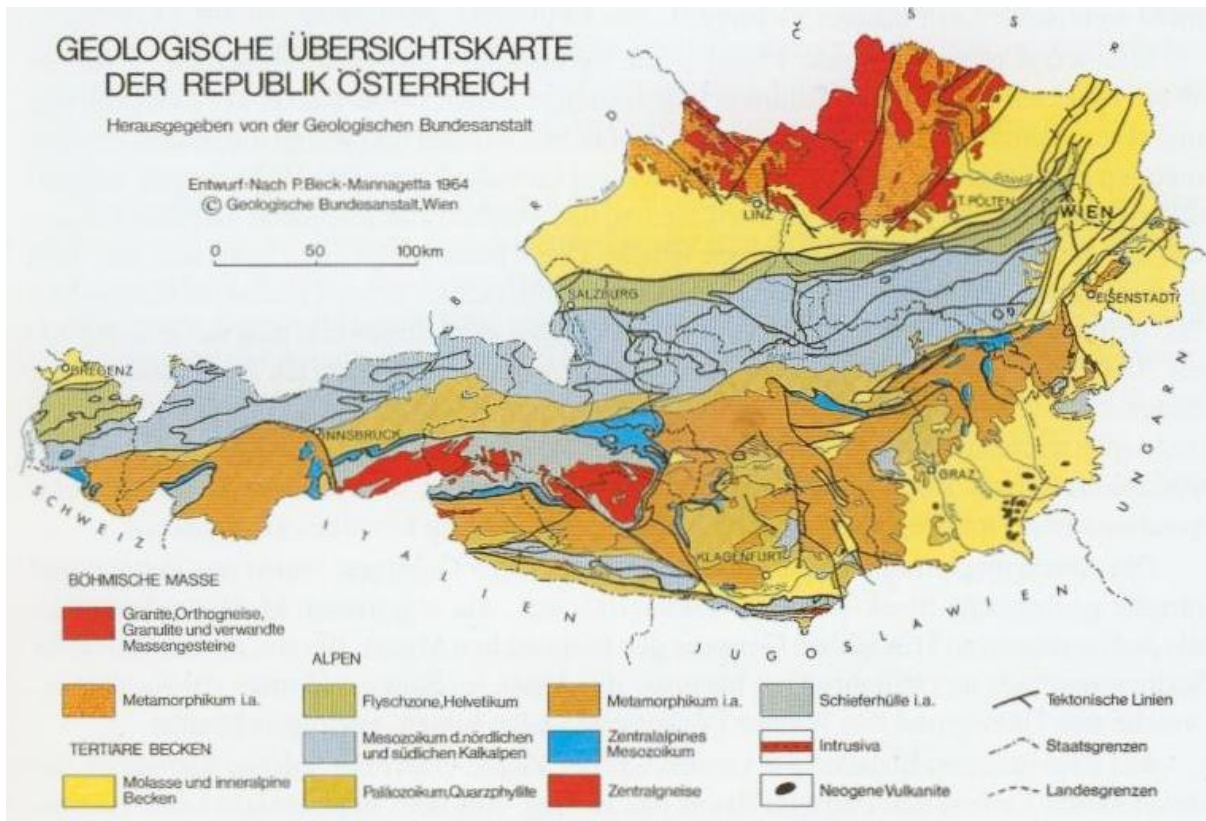


Abbildung 54: Geologische Übersichtskarte der Republik Österreich (Quelle: STEININGER 1999, S.1)

Wie schon am Anfang dieses Kapitels erwähnt, gehört das Waldviertel der Böhmischer Masse an und ist ein Teil der paläozoischen Faltungszone. Sie kann zu den ältesten geologischen Zonen gezählt werden, in welcher die Gesteine, deren Alter bis zu 500 Millionen Jahre zurückreicht, ihren Ursprung genommen haben. Über dieser Zone sind heutzutage noch Sediment- und Absatzgesteine des Mesozoikums (248 bis 65 Millionen Jahre vor heute) zu erkennen. Diese Molassen überdecken die grundlegenden kristallinen Gesteine der Böhmischer Masse. Das aus Granit und Gneisen bestehende Hochplateau durchlebte seine letzte gebirgsbildende Phase im variszischen Zeitalter. Hierbei entstand durch Kollisionen von mehreren Platten ein kompliziertes Decken- und Faltengebirge. Dabei sind die beiden bestimmenden geologischen Einheiten des Waldviertels entstanden, nämlich das östliche Moravikum und das westlich zugehörige Moldanubikum. Das Waldviertel besitzt einen sehr großen Anteil des Moldanubikums, wobei Gesteine wie Granit, Gneise, Granulite sowie Amphiboliten auftreten, die für diese Naturlandschaft sehr prägend sind. Diese Gesteine durchliefen eine Metamorphose mit erhöhten Temperaturen und unter großem Druck (STEININGER 1999, S.2).

Das Grundgebirge der Böhmisches Masse liegt im östlichen Teil des variszischen Moldanubikums, welches zu den ältesten Arealen Europas zählt. Diese Kette beinhaltet die verschiedensten Gesteine, besonders hervorzuheben sind die magmatischen und metamorphen Ausprägungen dieser Landschaft. Sehr deutlich ist in der obigen geologischen Karte zu erkennen, dass die Böhmisches Masse flächenmäßig eine willkürliche und chaotische Verteilung der beiden Gesteinsarten besitzt (WURZER 2003, S46f).

Innerhalb der Böhmisches Masse sind, grob strukturiert, vier unterschiedliche geologische Großeinheiten festzustellen, was auch in nachfolgender Graphik deutlich erkennbar ist.

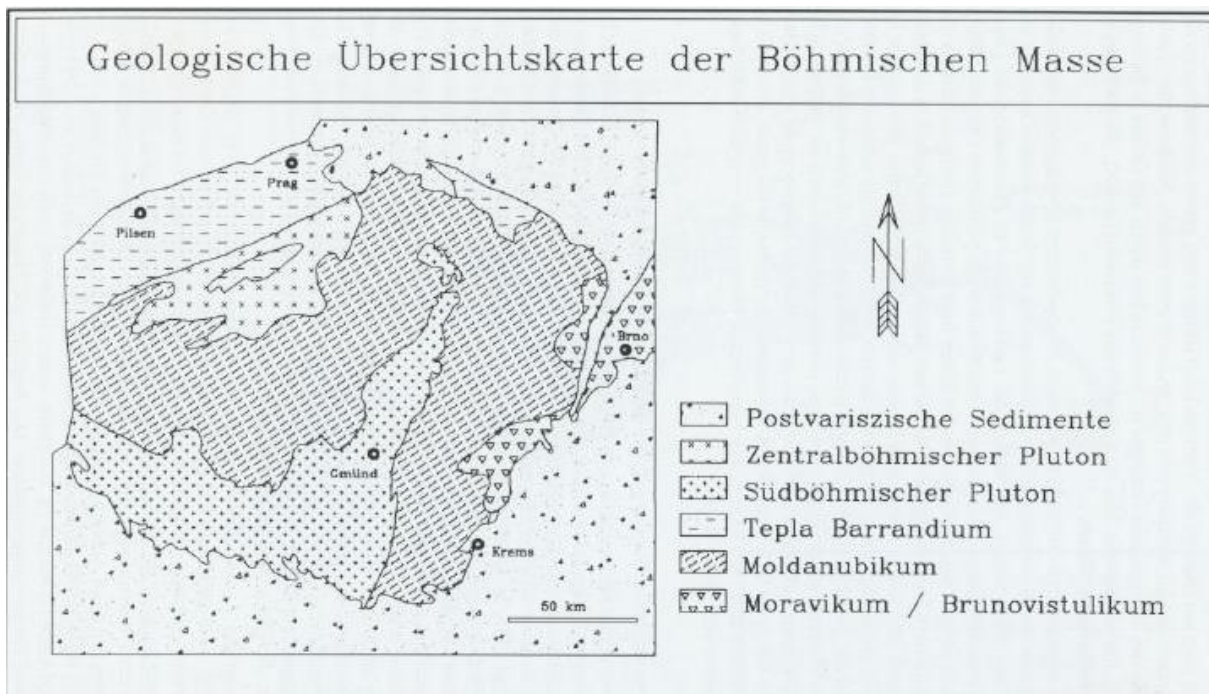


Abbildung 55: Geologische Übersichtskarte der Böhmisches Masse (Quelle: STEININGER 1999, S.40)

Das Tepla Barrandium ist eine kristalline Region und befindet sich im nördlichsten Teil der Böhmisches Masse. In dieser Landschaft herrschen überwiegend niedrig metamorphe Gesteine, aber auch nichtmetamorphe Ausprägungen des Paläozoikums sind dort zu finden (WURZER 2003, S.47).

Das Moldanubische Stockwerk umfasst alle Gesteine, die westlich des Moravikums auftreten. Hierbei werden nicht nur hochmetamorphe Gneise, Glimmer, Amphibolite und ähnliche Gesteine hinzugezählt, sondern auch die zahlreichen granitischen und

granodioritischen Gesteine der Plutone gehören diesem an. Das Moldanubikum ist flächenmäßig der größte Teil der Böhmisches Masse. Innerhalb dieses Areal bilden sich noch weitere unterschiedliche Gesteinssorten aus, die später kurz beschrieben werden (WURZER 2003, S.47f).

Als nächste Großeinheit werden hier die einzelnen Plutone der Böhmisches Masse erläutert. Ein bestimmendes Merkmal dieser geologischen Einheit ist das häufig vorkommende Auftreten von granitischen Gesteinen. Sie sind also Gesteine, die aus auskristallisiertem Magma in der Erdkruste entstehen. Falls der Abkühlungsprozess relativ langsam vor sich geht, verfestigen sich diese Magmen zu Graniten und Granodioriten. Die Böhmisches Masse ist durch zwei große granitische Komplexe charakterisiert. Einerseits ist der Zentralböhmisches Pluton in Böhmen verbreitet, andererseits umfasst der Südböhmisches Pluton Teile Südböhmens, des Waldviertels und Teile des oberösterreichischen Mühlviertels. Beide Komplexe beinhalten mehrere granitische Gesteine und Körper, welche wahrscheinlich im Zeitraum zwischen 340 und 310 Millionen Jahren intrudierten. Der Südböhmisches Pluton ist sehr heterogen aufgebaut und besteht aus mehreren Granittypen (Weinsberger Granit, Mauthausner Granit (Pflastersteine), Schremser Granit, Eisgarner Granit), welche später noch kurz detaillierter beschrieben werden. Zudem soll noch kurz erörtert werden, dass sich östlich des Südböhmisches Plutons ein weiterer kleiner Intrusionskörper befindet, nämlich der Rastenberger Pluton (STEININGER 1999, S.44f).

Die letzte geologische Großeinheit der Böhmisches Masse ist das Moravikum. Ein großer tektonischer Unterschied zum Moldanubikum ist die differierende Metamorphoseausprägung, welche im Grenzbereich sehr deutlich erkennbar ist. In dieser Zone haben die Gesteine keine hochtemperierte Entwicklung wie im Moldanubikum, sondern sind eher niedrig- und mittelmetamorph ausgebildet. Außerdem zeigt sie ein außergewöhnliches Merkmal auf, sodass die Metamorphose vom Hangenden zum Liegenden, also von Westen nach Osten, abnimmt. Der tiefste Anteil des Moravikums liegt in Österreich, nämlich im so genannten Thayafenster. Dieses Modell ist einem Kernmodell sehr ähnlich. Rund um den alten Kern, der ein schwach metamorphes Gestein ist, bauen sich mehrere junge Hüllen, bestehend aus Graniten über Granodiorite, auf. Die variszische Gebirgsbildung hatte nun demnach

die Folge, dass das Granitmassiv des Moravikums von jenem des Moldanubikums überschoben bzw. überprägt wurde. Die Überschiebung ist heute noch durch die Glimmerschieferzone gut zu erkennen (WURZER 2003, S.49f).

Im nächsten Schritt wird versucht, eine detaillierte geologische Gliederung unseres Untersuchungsgebietes zu machen. Das Waldviertel ist Teil der Böhmisches Masse, welche vorher explizit geologisch untersucht wurde. Das Waldviertel repräsentiert den letzten Rest eines ehemaligen Hochgebirges, welches mit der Zeit abgetragen wurde. Schon anfangs des 20. Jahrhunderts gliederte F.E. Suess das Waldviertel in zwei Großeinheiten, nämlich in das östlich gelegene, strukturell tiefere Moravikum und in das westlich, tektonisch höhere Moldanubikum. Eigentlich sollte die moldanubische Einheit auf die tiefere moravische Einheit als riesige Decke überschoben sein, wobei es auch manche Ausnahmen gibt. Unten ist eine geologische Übersichtskarte des Waldviertels angeführt, welche die einzelnen tektonischen Einheiten wiedergibt. Anschließend sollen die beiden Großeinheiten (Moldanubikum und Moravikum) näher untersucht und feiner unterteilt werden. Dabei sollen die wesentlichsten Gesteinsarten näher beschrieben und zugeteilt werden (WURZER 2003, S.51).

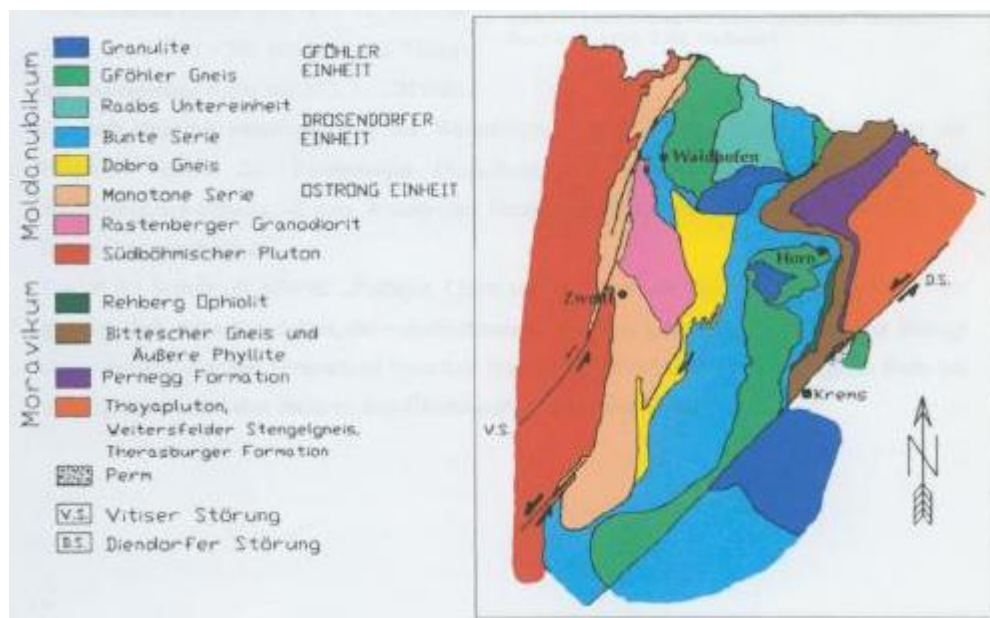


Abbildung 56: Geologische Übersichtskarte des Waldviertels (Quelle: STEININGER 1999, S.50)

Moldanubikum: Der Aufbau des Moldanubikums besteht im Wesentlichen aus drei lithologischen Einheiten, nämlich der Gföhler Einheit, der Drosendorfer Einheit und der Ostronger Einheit. Weiters kann das Moldanubikum in zwei weitere Einheiten

zerlegt werden, in den Rastenberger Granodiorit und in den Südböhmischen Pluton. Innerhalb dieser Einheiten sind die verschiedensten Gesteinsarten ausgebildet, die aber nur kurz erwähnt werden (WURZER 2003, S.52).

- *Südböhmischer Pluton*: Diese tektonische Einheit umfasst den westlichsten Teil des Waldviertels und bildet seine östliche Grenze vom Yspertal über Gutenbrunn nach Zwettl und weiter in Richtung Tschechischer Republik. Diese Intrusion umfasst mehrere granitische Gesteinsarten, deren Ausgangsmaterial wahrscheinlich ein Krustenmaterial war. Entstanden ist diese Großeinheit vor und nach der variszischen Gebirgsbildung. Es ist sehr heterogen aufgebaut und besitzt eine Unmenge an verschiedenen Granittypen. Der Weinsberger Granit ist der älteste bekannte und am meisten vorkommende Granit im Waldviertel. Sein Hauptcharakteristikum ist sein extrem großer Kalifeldspat, die sehr dicht aneinander gelagert ist. Häufige Verwendungsart für diesen Granittyp sind Fassadenverkleidungen. Hingegen ist der Mauthausner Granit viel feinkörniger als der Weinsberger Granit, obwohl 64% Feldspat in diesem Gestein enthalten sind. Dieser Feinkorngranit findet bei Pflaster- und Randsteinen große Verwendung. Ein bisschen grobkörniger ist der Eisgarner Granit, welcher zusätzlich zu den großen Kalifeldspäten einen hellen, strahlenden Glimmer (Muskovit) enthält. Der Eisgarner Granit ist der jüngste Granit und ist im Raum Gmünd und Weitra beheimatet (WURZER 2003, S.53ff).
- *Rastenberger Granodiorit*: Dieser Intrusionskörper befindet sich östlich des geschlossenen Gebietes des Südböhmischen Plutons. Er erstreckt sich zwischen Zwettl und Rastefeld bzw. zwischen Vitis und Waldhausen. Er besitzt sehr viele Gemeinsamkeiten mit dem Weinsberger Granit. Seine Korngröße (Feldspäte sind gleich groß) und Mineralogie ähneln sehr stark, zudem enthält er noch Amphibol, ein in Granit seltenes Mineral. (STEININGER 1999, S.44).
- *Monotone Serie (Ostronger Einheit)*: Diese Einheit bildet einen relativ schmalen Streifen östlich des Südböhmischen Plutons, der höchstens zehn Kilometer breit ist. Während der Südböhmische Pluton und der Rastenberger

Granodiorit magmatisch ausgeprägt sind, sind alle anderen Gesteine metamorpher Natur. Die Monotone Serie besteht aus einförmigen Paragneisen, die aus sandigen und tonigen Sedimenten entstanden sind. Diese Paragneise sind sehr hoch magmatisiert, welche zum Teil aufgeschmolzen und rekristallisiert sind. Diese Bereiche besitzen ein grobkörnigeres Material als die nicht aufgeschmolzenen Bereiche. Bemerkenswert sind bei der Monotonen Serie, dass hier viele Gänge vorhanden sind, welche die Gesteine durchschlagen (STEININGER 1999, S.45f).

- *Drosendorfer Einheit:* Diese Einheit besteht generell aus dem Dobra Gneis und der Bunten Serie. Der Dobra Gneis schließt an der Monotonen Serie an, nur südlich (etwa ab Pöggstall) grenzt die Monotone Serie an die Bunte Serie. Der Grenzbereich verläuft also in einem schmalen Grad zwischen Allentsteig und Pöggstall. Der Dobra Gneis kann sowohl fein- als auch grobkörnig sein und weist helle Spuren von Quarz, Plagioklas und Kalifeldspat auf. Bemerkenswert ist, dass dieser Gneis das älteste Gestein Österreichs ist. Er tritt in Lamellenform auf, die durch die Faltung entstanden ist. (WURZER 2003, S.59). Währenddessen besteht die Bunte Serie aus den verschiedensten Gesteinen andersartiger Mineralogie und Ursprungs. Zunächst gibt es da die Orthogesteine, also ursprüngliche magmatische Gesteine, die durch Metamorphose entstanden sind. Zudem fallen hier auch Paragesteine, also solche Sedimenten, die durch Metamorphose entstanden sind. Das häufigste Gestein in der Bunten Serie ist ein Paragneis mit Plagioklas, Quarz, Granat und Sillimanit. Zwischen diesen Paragneisen liegen unzählige Marmorlagen, in deren Nähe sich vorwiegend Kalksilikatfelse, Graphitschiefer und Graphitgneise befinden. Trotz alledem stechen bei der Bunten Serie die Amphibolite gänzlich heraus. Sie sind relativ weit verbreitet und sind als dunkelgrüne bis schwarze massige Gesteinsart ausgebildet. Ihr Aussehen ist variabel und sie treten entweder homogen oder gebändert auf, wobei sie meistens feinkörnig ausgebildet sind (STEININGER 1999, S.46f).
- *Gföhler Einheit:* Sie bildet die höchste Einheit des Moldanubikums, wobei hier zwei wichtige Gesteine erwähnenswert sind. Der Gföhler Gneis und der Granulit gehören zu den traditionellen Gesteinen des Waldviertels, welche in

einem Streifen von 15 Kilometer Breite im Zentralwaldviertel vorherrschen. Die Granulite befinden sich oberhalb des Gföhler Gneises. Sie sind solche Gesteine, die bei erhöhten Temperaturen metamorph ausgebildet worden sind. Granulite sind im Wesentlichen helle, feinkörnige Gesteine, die einen hohen Quarz- und Feldspatanteil haben und demnach häufig eine Bänderung aufweisen, also wechselnde Lagen zwischen Quarz und Feldspat. Dieses Gestein besitzt eine markante Lineation und der Mineralbestand ist ähnlich wie bei den Gföhler Gneisen. Das Hauptmerkmal sind die langgestreckten Diskenquarze. Granulite werden häufig für den Wegebau eingesetzt. Der Gföhler Gneis ist sehr ähnlich wie der Granulit aufgebaut, nur der Grad der Verformung weist erhebliche Unterschiede zwischen beiden auf. Der Gföhler Gneis ist ein gestreifter, hellgrauer Gneis, der aus Feldspat, Quarz, Biotit und Granat aufgebaut ist. Er ist im Waldviertel sehr weit verbreitet und tritt hauptsächlich migmatisch und gefaltet auf. Im Kern des Gneises befinden sich größtenteils Amphiboliten, wobei hier klare Symptome für eine Aufschmelzung zu finden sind (STEININGER 1999, S.47).

Moravikum: Das Moravikum unterscheidet sich grundsätzlich vom Moldanubikum wegen der unterschiedlich ausgeprägten Metamorphoseeigenschaften. Es erfolgt hierbei eine Umwandlung im Bereich Grünschiefer bis zum mittleren Amphibolit, was ein wichtiges Merkmal der moravischen Zone darstellt. Sie nimmt also von dem Hangenden in das Liegende zu und nicht von den tiefsten Teilen zu den höchsten Partikeln. Der häufigste Anteil des Moravikums ist im Thayatal zu finden und die am meisten vorkommenden Gesteine sind Granite, Granodiorite sowie Tonalite. Das Moravikum liegt im östlichen Teil des Waldviertels und lässt sich in mehrere tektonische Einheiten gliedern. Von Osten gesehen nimmt die Deformation, sichtbar als Schieferung, und die Metamorphose zu. Die vier tektonischen Einheiten heißen Bittesch Einheit (sie ist die oberste Einheit), Pernegg Gruppe, Therasburg Formation (sie ist die unterste Einheit) sowie der Thaya Pluton, der den alten Kern des Moravikums bildet (STEININGER 1999, S.41f).

- *Bittesch Einheit:* Das westlichste Element des Moravikums ist die Bittesch Einheit mit seinem Bittescher Gneis. Dabei handelt es sich um einen plattig brechenden Gneis mit einer auffallenden Augenstruktur. Dieser wird durch

dunkle Amphibolitlagen durchdrungen, welche bis zu 50cm groß werden können und waagrecht zum Streichen liegen. Das Ausgangsmaterial dieses Gneises ist wahrscheinlich Granit gewesen, daher spricht man in diesem Fall von einem Orthogneis. Zeitlich ist der Ursprung der Bittesch Einheit noch nicht ganz festgestellt worden. Er dürfte aber so vor rund 480 und 790 Millionen Jahren entstanden sein (WURZER 2003, S.68).

- *Pernegg Gruppe*: Östlich an die Bittesch Einheit schließt die Pernegg Gruppe an. Sie ist vermutlich die primäre Hülle des Weitersfelder Stengelgneises, der eine straffe Schieferung der Minerale besitzt. Diese tektonisch tiefere Einheit besteht größtenteils aus Tonschiefern und zahlreichen Marmorlagen, wobei hier zudem noch Mergel, reine Kalke, Marmore, Glimmerschiefer und Kalkglimmerschiefer anzutreffen sind. Durch die angereicherten Amphibole ist dieses Gestein meistens grünlich (STEININGER 1999, S.42).
- *Therasburg Formation*: Diese tektonische Großeinheit ist die tiefste Einheit des Moravikums, welche das intrudierte alte Dach am Westrand des Thaya Plutons bildet. Die deutlich erkennbaren Intrusionen zeigen die Gemeinsamkeit zwischen dem Pluton und seiner Hülle, daher sind dessen Gesteine bestimmt älter als die des Plutons. Es handelt sich um Sandsteine und Gesteine, die heute als Glimmerschiefer, Quarzite und Paragneise definiert sind. Durch das mögliche Auftreten von einzelnen Orthogneisen und Amphiboliten kann gesagt werden, dass diese Einheit ursprünglich auch magmatisches Gestein beinhaltet hat (WURZER 2003, S.70f).
- *Thaya Pluton*: Der Thaya Pluton ist am geringsten metamorph und daher noch am besten erhalten. Er besteht aus den verschiedensten Graniten und Granodioriten, aber auch aus Tonmineralen. Je mehr man nach Osten geht, desto besser sieht man die ursprüngliche Zusammensetzung. Die dortige Deformation ist noch nicht so weit fortgeschritten wie im Westen. Der Brünner Pluton ähnelt sehr stark dem Thaya Pluton, da sie vor der variszischen Gebirgsbildung eine Einheit gebildet haben. So muss diese tektonische Einheit älter sein als die Gebirgsbildung, man schätzt auf ein Alter zwischen 550 und 600 Millionen Jahren (STEININGER 1999, S.42).

Die physiologisch entscheidenden Faktoren für die Erschaffung einer geeigneten Infrastruktur sind die Bodenbeschaffenheit, die Bodenformen und das Klima, wobei vor allem die Bodenbeschaffenheit enorme Wichtigkeit besitzt. Das Klima wird in diesem Fall vernachlässigt. Falls der Boden aus weichem Gestein besteht, das könnte in diesem Fall Sandstein sein, so müssten für die jeweiligen Verkehrseinrichtungen zusätzliche Sicherungsanlagen errichtet werden, damit die Verkehrswege gesichert sind und die Benützung durch Verkehrsmittel gewährleistet werden kann. Deswegen wird in den meisten Fällen hartes Gestein, wie Granit, Diorit und Granulit als Material für den Bau von Verkehrswegen verwendet. Ebenfalls von großer Bedeutung für die Errichtung neuer infrastruktureller Einrichtungen sind die Bodenformen. Die Planung erfolgt meistens so, dass theoretisch alle Verkehrswege die kürzeste Verbindung zwischen zwei Punkten haben und alle auf einem geraden und gleichen Niveau liegen. Nur ist das oftmals aus orthographischen und hydrologischen Gründen nicht möglich, sodass es zu Umwegen und Steigungen kommen kann. Vor allem in den Faltengebirgen, was dem Waldviertel auch entspricht, ist die Realisierung vom so genannten Querverkehr äußerst schwierig. Zudem ist es von der Regierung vorgeschrieben, dass naturgeschützte Sumpf- und Mooregebiete sowie Teiche von den Verkehrswegen umgangen werden müssen (PSCHUNDER 1947, S.3f).

Die Bodenbeschaffenheit des Waldviertels wurde in diesem Unterkapitel schon detailliert unter die Lupe genommen. Im Großen und Ganzen besteht das Waldviertel aus einem riesigen Granit- und Gneisplateau der Böhmisches Masse mit den unterschiedlichsten Ausprägungen seiner Gesteine. Granit gehört zu den Massengesteinen und ist aus verschiedenen großen Körnern von Quarz, Feldspat und Glimmer aufgebaut. Der Granit zeigt im Großen und Ganzen keine Schichtung auf. Charakteristisch für die Granitlandschaft des westlichen Waldviertels ist, dass durch das feuchte Klima in dieser Umgebung zahlreiche Hochmoore gebildet werden, die für die Torfgewinnung entscheidende Bedeutung haben. In den östlichen Regionen des Waldviertels findet man vermehrt Gneis, der sich zum Granit nur durch seine Schieferung unterscheidet. Die jeweiligen Standorte dieser Gesteine sind in den einzelnen tektonischen Großeinheiten beschrieben worden und können auch aus der Graphik entnommen werden (PSCHUNDER 1947, S.4ff).

Die Bodenform des Waldviertels hat sich seit der Entwicklung der Böhmisches Masse sehr verändert. Aus dem Hochgebirge ist durch stetige Abtragungen eine wellige Hochfläche entstanden, deren durchschnittliche Höhe rund 562m oberhalb des Meeresspiegels liegt. Aus dieser Hochfläche ragen einzelne größere Erhebungen aus hartem Gestein hervor (z.B.: Ostrong 1.061m). Die höchste Erhebung des Waldviertels liegt im Bezirk Gmünd und ist der Tischberg mit seinen 1.063m. Anschließend folgt der Große Peilstein des Ostrongmassivs mit einer Seehöhe von 1.061m, der sich zwischen Laimbach am Ostrong und Münichreith (Bezirk Melk) ausdehnt. Der tiefste Punkt liegt im Donautal bei Krems an der Donau mit einer Seehöhe von 185m. Man sieht hier sofort, dass ein großer Höhenunterschied in unserem Untersuchungsgebiet herrscht. Die über das ganze Land ragende Rumpffläche schließt die Ebenen des Granits, Gneises und Schiefers ein. In den Granitregionen ist das Relief kuppiger und es sind einzelne verstreute Felsblöcke vorhanden. Konträr besitzen die östlichen Gneisregionen flache und breite Mulden, die hauptsächlich mit Ackerland übersät sind. Dort sind nur wenige Kuppen vorhanden (PSCHUNDER 1947, S.7f).

Die Böden im Untersuchungsgebiet sind sehr unterschiedlich ausgeprägt. Auf Grund des ungünstigen Ausgangsgesteins ist es auch nicht verwunderlich, dass an manchen Stellen im Waldviertel der Boden keine gute Qualität besitzt. Im nördlichen Waldviertel, also in der Region rund um Gmünd und Waidhofen an der Thaya, herrschen vorwiegend Böden aus Braunerden vor, die aber nicht sehr ertragreich sind. Entlang des Flusses Lainsitz sind vor allem Schwemmböden mit reichhaltigem Lehm und Sand anzutreffen. In den tieferen Regionen gibt es einzelne Stellen mit semipodsoligen Böden. Das restliche nordwestliche Waldviertel besitzt stark ausgeprägte, grusige, podsolige Braunerden und Semipodsole. Durch das feuchte Klima sind in dieser Region zahlreiche Moore und Teiche vorhanden, die ein fruchtbares Land zur Folge haben. Durch diese Nässe entstehen viele Torfböden, die hier mit den reichlich vorkommenden Braunerden in Konkurrenz stehen (ZELLER 1994, S.28). Im südlichen Waldviertel sind ebenfalls unterschiedliche Ausprägungen der Böden anzutreffen. So sind vor allem im Bereich der Donau feinkörnige, weiße oder braune Sande vorhanden, aber auch große Schotterflure können hier auftreten. Zudem sind noch weite Flächen des Donauufers mit Löß und Deckenlehmen

bedeckt. Grundsätzlich sind die Flächen des südlichen Waldviertels durch unterschiedlich mächtige Braunerden mit hohem Steingehalt versehen, die größtenteils kalkfrei sind. Die Bodenart führt vom sandigen Lehm zum lehmigen Sand. In den Waldregionen des südlichen Waldviertels, welche hier sehr dominierend sind, befinden sich oft podsolige Braunerden mit einem niedrigen pH-Wert. Diese Böden besitzen ebenfalls keine gute Qualität und sind zudem biologisch wenig aktiv. Die Böden an den waldfreien Stellen sind hingegen ziemlich sauer. Im Bereich der Donauterrassen entwickelten sich stellenweise braune und graue Auböden, wobei ihre Ertragsfähigkeit auch zu wünschen übrig lässt (KLAGHOFER 1990, S.59ff).

Aus geologischer und geomorphologischer Sicht herrscht eine große Problematik für die Errichtung diverser Infrastruktureinrichtungen. Auf Grund des harten Gesteins (Granit und Gneis) ist zwar eine robuste Unterlage für den Bau von Verkehrswegen gewährleistet, dennoch besteht die Gefahr von Erdbeben und sonstigen Abtragungen. Doch die Bearbeitung dieses Gesteins ist durch die Härte mit viel Arbeit verbunden. Ein größeres Problem bereitet vor allem das Relief und die Bodenformen. Durch die welligen Rumpfflächen müsste viel Material abgetragen werden. Vor allem im westlichen Waldviertel sind immer wieder zahlreiche Schluchten und Terrassen zu finden, die einen Ausbau der Verkehrswege als unrealistisch erscheinen lassen. Durch die dichte Bewaldung und die mäanderartigen Flussabschnitte mit ihren umgebenden Schluchten ist eine Verkehrsanbindung zu den Hauptverkehrsadern eher unwahrscheinlich. Auch im südlichen Waldviertel stellt das Relief ein Problem dar. Wegen der steilen Felsterrassen zwischen dem hochgelegenen Waldviertel und dem, durch die Donau abgrenzenden, tiefer gelegenen Mostviertel, ist es schwierig dort Verkehrswege zu erschaffen. Diese Steilheit hat in kürzester Distanz Höhenunterschiede von rund 700 Metern zur Folge, wobei hier bei der Errichtung von Verkehrswegen nur Tunnelanlagen möglich wären. Dies ist aber ein kostspieliges Unterfangen und rückt demnach eher in den Hintergrund. Die einzige Möglichkeit für eine sinnvolle Anbindung dieser peripheren Naturlandschaft besteht aus physiologischer Sicht im Osten des Waldviertels. Im Bereich Horn und Umgebung sind keine störenden Rumpfflächen vorhanden, was sich günstig für Bauvorhaben erweist. Auch die tektonischen und geologischen Merkmale kommen dieser Region zugute. Das Gestein, hier ist hauptsächlich Gneis anzutreffen, ist sehr

hart ausgebildet und wäre eine robuste Unterlage. Demnach würden hier keine zusätzlichen Sicherheitseinrichtungen benötigt werden. In dieser Region gibt es auch keinen dichten Waldbestand mehr. Außerdem besteht die Möglichkeit einer Anbindung mit der westlichen Region, da viele Schluchten und Niederungen eine West-Ost-Ausrichtung besitzen und diese für den Infrastrukturausbau keine gravierenden Schwierigkeiten machen. Alles in allem sind Erschließungen von Süden in nördlicher Richtung durch die geomorphologischen Bedingungen schwer realisierbar. Der einzige Hoffnungsschimmer für einen technisch hochgradigen Ausbau bleibt aus der Weinviertler und Kremser Gegend in Richtung Westen oder Nordwesten.

3 DAS AUTOBAHNNETZ

3.1 Die jetzige Situation

Bevor nun die aktuelle Situation des allgemeinen Straßennetzes im Waldviertel beschrieben wird, ist es von großer Bedeutung, die zeitliche Entwicklung des Straßen- und Verkehrswesens zu erläutern. Ein wesentlicher Faktor für den Bau solcher, für die damalige Zeit komplexer, Verkehrserschließungen sind die damaligen Herrscher und Adeligen, die ein großes Verlangen hatten, sicher und ohne größeren Problemen durch ihre Landschaftsbesitze fahren zu können. Überdies ist es ihnen auch ein Anliegen gewesen, dass sich durch den gezielten Bau von Straßenanlagen die militärischen Einheiten jeder Herrschaft vorteilhaft zwischen den einzelnen Stützpunkten bewegen können. Auch für die Überbringung diverser Waren und Rohstoffe waren in der mittelalterlichen Zeit die schwer überwindbaren Wege ein großes Hindernis (VAN DYCK 2001, S.42).

Im Zeitraum des Mittelalters waren die Straßen noch als Erdbahnen aufgebaut, wobei die meisten Wege durch einfaches menschliches Festtreten des Untergrundes zustande gekommen sind. Aus den anfänglich schmalen Streifenfluren bildeten sich durch mehrmaliges jahrhundertlanges Benützen des gleichen Streckenabschnittes richtige Erdtrassen, die aber erst durch den Gebrauch des Fuhrwesens zu einer stärkeren Verbreiterung der Verkehrswege geführt hat. Nachfolgend soll ein kleiner historischer Überblick über die sukzessive Verbesserung des Straßennetzes gegeben werden (VAN DYCK 2001, S.46).

Die ersten Verbesserungsvorschläge und Bemühungen für ein stabiles Straßennetz entstanden in der Zeit des Kaisers Leopold I. Trotz des schrittweisen Aufbaus kam es durch sämtliche kriegerische Aktivitäten immer wieder zu Zerstörungen und Unterbrechungen in der Ausbauphase der Straßen. Letztendlich ist der österreichische Kaiser Karl VI. hauptverantwortlich für die Begründung des niederösterreichischen Verkehrsnetzes. Ab diesem Zeitpunkt, also in mitten des 18. Jahrhunderts, wurde der Bau von Straßen und wichtigen Handelsrouten staatlich abgesegnet und öffentlich gemacht. Daraus resultierend wurden staatlichen Abgaben für die Benützung dieser Trassen eingeführt. Die vorhandenen Straßen wurden durch den Staat neu trassiert und fundiert, wobei diese Neugestaltung durch

öffentliche Mittel erhalten worden sind. Diese Art der Neugestaltung durch Karl VI. war ein Meilenstein in der damaligen Zeit. Viele wichtige Handelsrouten wurden in seiner Regierungszeit gravierend neu gestaltet. Durch den Bau von stabilen Fundamenten entstanden die so genannten Kaiserstraßen, wobei entlang dieser kolossalen Straßen wichtige Handels- und Wirtschaftszentren entstanden sind (VAN DYCK 2001, S.42f).

Dieses Konzept wurde auch anschließend von Kaiserin Maria Theresia fortgeführt. Durch die Verbesserung der Straßenbauten und Flusssysteme versuchte die Herrscherin, einen wirtschaftlich stabilen Staat zu gründen. Zudem verfolgte sie das Ziel, dass durch die Innovationen innerhalb des Verkehrswesens ihre Länder wirtschaftlich aneinander gekoppelt werden, um so einen Großhandel im Mitteleuropa betreiben zu können und mit den anderen europäischen Reichen konkurrenzfähig zu bleiben. Kaiserin Maria Theresia gab den Befehl, die damaligen Hauptstraßen (Linzer-, Znaimer-, Brünner-, Preßburger-, und Grazer Straße) zu erneuern und zu reparieren. Diese Straßen bildeten die Hauptachsen von der Residenzstadt Wien aus und führten in alle vier Himmelsrichtungen von diesem Zentrum (VAN DYCK 2001, S.43).

Die Strecken in dieser Zeitepoche schauten ganz anders aus als die heutigen Asphalt- und Betonbauten. Die damaligen Straßen waren oft Saumpfade, die eine geringe Breite hatten. An diversen Streckenabschnitten war ein Gegenverkehr, also wenn zwei Wägen aneinander vorbeifahren wollten, nicht möglich. Im Gelände wurden schon bei geringem Hochwasser die Straßen wegen der unkonventionellen Bauweise überflutet. Als Reaktion wurden sofortige Maßnahmen ergriffen und diese Wege mit Schotter angeschüttet. Unter dieses Schottermaterial wurden größere Steine gelegt, sodass das Wasser reibungslos abfließen konnte. Zusätzlich wurde die Oberfläche des Schottermaterials leicht geneigt, um ebenso den Abfluss zu erleichtern. Ab dem Jahre 1749 wurden durch die Verordnung Kaiserin Maria Theresias zahlreiche Wegweiser und Meilensteine aufgestellt, die einerseits den Fremden als Orientierungshilfe dienen und andererseits einen Vorteil für die heimischen Truppen darstellen sollten (VAN DYCK 2001, S.43f).

Wie schon oben erwähnt, wurden alle Verkehrswege durch den Staat bzw. das Kaiserreich patentiert und es wurden staatliche Abgaben für die Erhaltung und den Ausbau des Straßennetzes eingehoben. Dies war deswegen vonnöten, da die Errichtung der Straßen im ganzen Land Niederösterreich sehr teuer war und die Kaiserin nicht wollte, dass die Untertanen des Landes diese Unkosten tragen sollten. Deshalb appellierte sie in einer Ausschreibung, dass aus den fürstlichen Gemächern jährlich ein Unkostenbeitrag von mehreren tausend Gulden zustande kommen musste, sodass die Realisierung der Straßeninfrastruktur realisierbar werden konnte. Innerhalb des Waldviertels gab es so genannte Rossmauten und Viehmauten, die in der Nähe der jetzigen Ballungszentren (Zwettl, Horn, Krems, Eggenburg, Waidhofen an der Thaya, Langenlois) eingehoben wurden. Außerdem gab es in einigen Gebieten Zolleinhebungen, die von den Grafschaften durchgeführt wurden. Das Landesgericht konnte zusätzlich mit diesen Gebühren die Wege und Brücken erhalten und reparieren. In dieser Causa gab es aber einige Ausnahmen, so hatten vor allem Klöster, der Adel sowie der Heerdienst eine gewisse Zollfreiheit. Diese höhere Gesellschaft mussten nur geringere Mauten bei den Zollstätten bezahlen. Die meisten mittelalterlichen Straßen verliefen auf dem kürzesten und trockensten Weg zwischen zwei Punkten, wobei man hier auf Steigungen nicht so sehr geachtet hatte. Die wichtigsten Straßen in dieser Zeit führten durch das Kamptal und in nördlicher Richtung, vom Donautal in das Gebiet zwischen Ostrong und Weitental (VAN DYCK 2001, S.44ff).

Mit der Zeit häuften sich die Anzahl der Verkehrsverbindungen, wobei die Straßen immer mehr saniert und mit Blockpflastern ausgestattet wurden. Weil auch in den anderen Ländern das Straßennetz ruckartig erweitert wurde, kamen in den 1920er Jahren die ersten Überlegungen und Vorplanungen für den Bau von leistungsfähigen und sinnstiftenden Fernstraßen. Auf Grund der Wirtschaftskrise nach dem Ersten Weltkrieg wurden diese Visionen ad acta gelegt und es wurde weiterhin versucht, zumindest die Bundesstraßen mit einer neuen Straßendecke einzukleiden, um den Zustand der Straßen deutlich zu verbessern. Die vorgelegten Pläne für den Bau von so genannten Autobahnen wurden erstmals im März des Jahres 1938 wieder aufgenommen. Nach dem unfreiwilligen Anschluss an „Nazi-Deutschland“ wurde mit dem Bau der „Reichsautobahn“, und somit der ersten Autobahn in Österreich, begonnen. Am 7. April 1938 eröffnete Adolf Hitler persönlich die Fernverbindung

zwischen Wien und Salzburg mit einer überragenden Spatenstichfeier. Der Diktator übernahm für die Realisierung dieser Autobahn schon vorhandene Trassenstudien österreichischer Ingenieure, wodurch eben die Trassenführung der Autobahnen schon feststand. Durch den enormen Druck der Reichsführung und der gewaltigen Arbeitsleistung von insgesamt 4.000 Arbeitern waren im Sommer 1938 schon 60 Kilometer der Autobahn zwischen Melk und Attersee in Arbeit, welche im Herbst 1941 offiziell freigegeben wurde. Wegen der Kriegswende im Jahre 1942 verzögerte sich der Ausbau der Reichsautobahn, weil viele der Arbeitskräfte für den Kriegseinsatz abgezogen wurden. Folglich wurden im gleichen Jahr alle Arbeiten an dieser Strecke eingestellt⁶⁵.



Abbildung 57: Autobahnabschnitt in Hallwang/Sbg. mit Hinweis auf die Bauherrn (Quelle:⁶⁶)

Man wollte im Jahre 1946 den Baustopp der Autobahn zwischen Salzburg und Wien aufheben und innerhalb von vier Jahren die ganze Fahrtstrecke freigegeben. In manchen Passagen war nämlich der Bau schon so weit fortgeschritten, so dass nur mehr der Straßenbelag fehlte. Es waren in diesem Zeitraum nur 18 Kilometer von den insgesamt 1.422 geplanten Kilometern der Autobahnen in Österreich fertig. Anfänglich stellte sich die Wiederaufnahme des Autobahnbaus als ziemlich einfach dar, nur wegen fortlaufender Finanzierungsprobleme und Unstimmigkeiten innerhalb der Besatzungsmächte wurde der Ausbau gestoppt. Zudem ist auch noch bemerkenswert, dass nach Kriegsende die Bevölkerung des Landes die vorhandenen Autobahnbaustellen als Ressourcenlieferant angesehen haben. Es wurde von den Menschen eine Unmenge an Baumaterial entwendet, sodass die Kosten regelgerecht explodierten. Die jeweiligen Behörden hatten demnach große

⁶⁵ <http://members.a1.net/wabweb/frames/abaltaf.htm> (9.12.2009)

⁶⁶ <http://members.a1.net/wabweb/frames/abaltaf.htm> (9.12.2009)

Mühe, die freie Entnahme des Baumaterials zu verhindern und die Kosten auf ein finanzierbares Kapital zu bringen. Erst Anfang der 1950er Jahre, wo zeitgleich in Deutschland ebenfalls der Autobahnbau neu gestartet wurde, versuchte man auch in Österreich in der amerikanischen Besatzungszone mit dem Weiterbau der Autobahn zu beginnen, was sich aber wiederum durch die hohen Baukosten und die Unstimmigkeiten mit der Sowjetunion verzögerte. Erst am 17. Juli 1954 wurde in Hallwang/Sbg. der Autobahnbau offiziell mit einem Spatenstich fortgesetzt. Im Laufe der Zeit wurde die Reichsautobahn abschnittsweise in Betrieb genommen und so gelang es der österreichischen Regierung am 12. Mai 1967, das letzte Teilstück zwischen Amstetten West und Ost fertigzustellen und die erste Autobahn, zwischen Salzburg und Wien verlaufend, offiziell und feierlich zu eröffnen. Die Westautobahn führt mit einer Länge von 293 Kilometern durch insgesamt vier Bundesländer und ist die erste Straße Österreichs überhaupt, die einheitlich geplant und gänzlich dieselben Merkmale aufweist (identische Fahrbahnbreite, identische Leiteinrichtungen, längsseitige Seitenstreifen, etc.). Wegen der rasch zunehmenden Motorisierung und der daraus resultierenden Zunahme der Verkehrserschwerisse und den zunehmenden Geschwindigkeiten der Fahrzeuge stellte die Öffentlichkeit fest, dass der Bau von weiteren Autobahnen eine lebenswichtige Funktion in unserer Gesellschaft ist. Inzwischen ist der Bau von Autobahnen in Österreich sehr fortgeschritten und die Nutzer haben die Wichtigkeit dieser Infrastruktureinrichtungen sehr zu schätzen gelernt. In Österreich werden die Autobahnen so gestaltet, dass der Fahrer den vorliegenden Abschnitt weitgehend voraussehen kann. So werden bevorzugt gestreckte Trassenverläufe, weite Kurven und geringe Steigungen beim Bau solcher Großvorhaben eingeplant. Mit dieser Maßnahme soll die Sicherheit erhöht und die Leichtigkeit des Verkehrs gewährleistet werden, wobei die auszurichtenden Kosten in einem entsprechenden Rahmen liegen sollen⁶⁷.

Im letzten Absatz wurde konkret über den Bau der ersten Autobahn in Österreich und generell über die Straßensituation berichtet. Indes wurde hier ein Begriff verwendet, der dem Normalbürger als klar und offensichtlich erscheint. Trotzdem ist es vonnöten diesen Begriff zu definieren, da es verschiedenste Auffassungen diverser Straßenausführungen gibt.

⁶⁷ <http://members.a1.net/wabweb/frames/abaltaf2.htm> (9.12.2009)

Definition⁶⁸: *Eine Autobahn ist nach heutiger allgemein gültiger Definition eine kreuzungsfreie Straße mit zumindest zwei Fahrstreifen je Fahrtrichtung, einer baulichen Trennung des Richtungsverkehrs sowie in der Regel eines Randstreifens zum Abstellen von Pannenfahrzeugen. Alles Andere unterliegt unterschiedlicher nationaler Standards und Vorlieben.*

Zusätzlich zur obigen Definition bezeichnet ein Straßenbauer eine Autobahn, wenn sie auf beiden Seiten gewisse Schutzzonen hat, sie keine höhengleichen Kreuzungen mit anderen Verkehrswegen besitzt und notwendige Anschlussstellen für Zu- und Abfahrt gegeben sind. Generell strebt die Autobahn als Funktion einer Fernverkehrsstraße an, die nur dem Schnellverkehr und dem Güterverkehr dient. Die Straßendecken der Autobahnen bestehen hauptsächlich aus Betonplatten oder einem Asphaltbelag. Der Begriff „Autobahn“ stammt schon aus den 1920er Jahren. Erstmals wurde dieser Monolog von Robert Otzen, dem Vorsitzenden der HaFraBa (Autobahnprojekt Hansestädte-Frankfurt-Basel) verwendet. Er wandelte den bislang verwendeten unhandlichen Begriff „Nur-Autostraße“ in „Autobahn“ um, wobei er eine Analogie zur Eisenbahn herstellen wollte und ihm dies auch gelang⁶⁹.

Nach dem geschichtlichen Exkurs über die Straßenbildung im Waldviertel und dem Bau der ersten Autobahn in Österreich kommen wir nun zur aktuellen Straßensituation in Österreich und demzufolge auch in unserem Untersuchungsgebiet Waldviertel. In dem Bundesgebiet von Österreich sind am Ende des Jahres 2009 insgesamt 1.703 Kilometer Autobahn und 477 Kilometer Schnellstraßen vorzufinden. Trotz der großen Anzahl sind in weiterer Zukunft zusätzliche Planungen vorgesehen. Es sollen nämlich demnächst rund 70 Kilometer an Autobahnstrecken und rund 250 Kilometer an neuen Schnellstraßen die Flüssigkeit innerhalb des österreichischen Verkehrs verstärken. Die Bundesregierung hat demnach das Ziel, ein ausgebautes Straßennetz von einer Länge mit 2500 Kilometern zu realisieren. Nachfolgende Graphik zeigt die aktuelle Situation des Straßenverkehrs in Österreich⁷⁰.

⁶⁸ <http://members.a1.net/wabweb/history/ab-hist.htm> (9.12.2009)

⁶⁹ <http://members.a1.net/wabweb/history/ab-hist.htm> (9.12.2009)

⁷⁰ http://members.a1.net/wabweb/austria/a_ab1.htm (10.12.2009)



Abbildung 58: Autobahnen und Schnellstraßen in Österreich 2009 (Quelle:⁷¹)

Diese Graphik zeigt das österreichische Autobahn- und Schnellstraßennetz. Wegen der geographisch zentralen Lage Österreichs hat dieses Netz nicht nur eine wertvolle Funktion im innerösterreichischen Verkehr, sondern auch aus europäischer Sicht ist die Bedeutung der österreichischen Autobahnen riesengroß. Fast alle Autobahnen sind mit den Nachbarländern verbunden und bilden somit wichtige Verkehrsachsen zu den benachbarten Wirtschaftsräumen. Vor allem die Verkehrsverbindungen in die östlichen Nachbarländer werden von den Industrieländern des Westens häufig benutzt. Zudem besitzt Österreich nach Luxemburg das dichteste Autobahnnetz aller EU25-Staaten mit einem Umfang von 250 Kilometer pro Million Einwohner. Natürlich hat diese zentrale Rolle auch etliche Schwierigkeiten zur Folge. Wegen der riesigen Verkehrsmenge auf unseren Straßen (durchschnittlich 37.000 Fahrzeuge pro Tag) ist die Belastung für die österreichische Bevölkerung entlang der Transitstrecke enorm hoch. Deshalb versucht man immer mehr Lärmschutzwände aufzustellen, welche bei verkehrsintensiven Tagen den Lärm deutlich dämmen. Außerdem wurden in den letzten Jahren viele Streckenabschnitte der Autobahnen renoviert und erweitert. Durch die bessere Qualität der Autobahnen ist nunmehr ein sicheres und vor allem ruhigeres Fahren auf den Straßen gewährleistet. Für die Finanzierung des ausgebauten Autobahn- und Schnellstraßennetzes ist die ASFINAG verantwortlich, welche die Kosten für die Erhaltung und Sanierung der Autobahnen deckt. Das Geld bekommt die ASFINAG teilweise von der Bundesregierung, außerdem sind

⁷¹ http://members.a1.net/wabweb/austria/a_ab1.htm (10.12.2009)

große Einnahmen durch die zu Beginn des Jahres 1997 eingeführte Mautvignette und die LKW-Maut seit 2004 zu verzeichnen. Hinzu kann die ASFINAG noch auf das Kapital der bemauteuten Alpenübergänge zurückgreifen⁷².

Die ASFINAG bildet den Grundstein für die Errichtung und Inbetriebnahme von Autobahnen und Schnellstraßen, die in Österreich als Hochleistungsstraßen eine übergeordnete Funktion im europäischen Raum haben. Durch die zentrale Lage in Europa ist der Transitverkehr sehr deutlich ausgeprägt. Wegen des guten Zustandes der Straßen und des regelmäßigen Ausbaus kann dieser Schwerverkehr überhaupt aufgenommen werden. Nachfolgende Graphik visualisiert die jährliche Inbetriebnahme von Autobahnen und Schnellstraßen durch die ASFINAG.

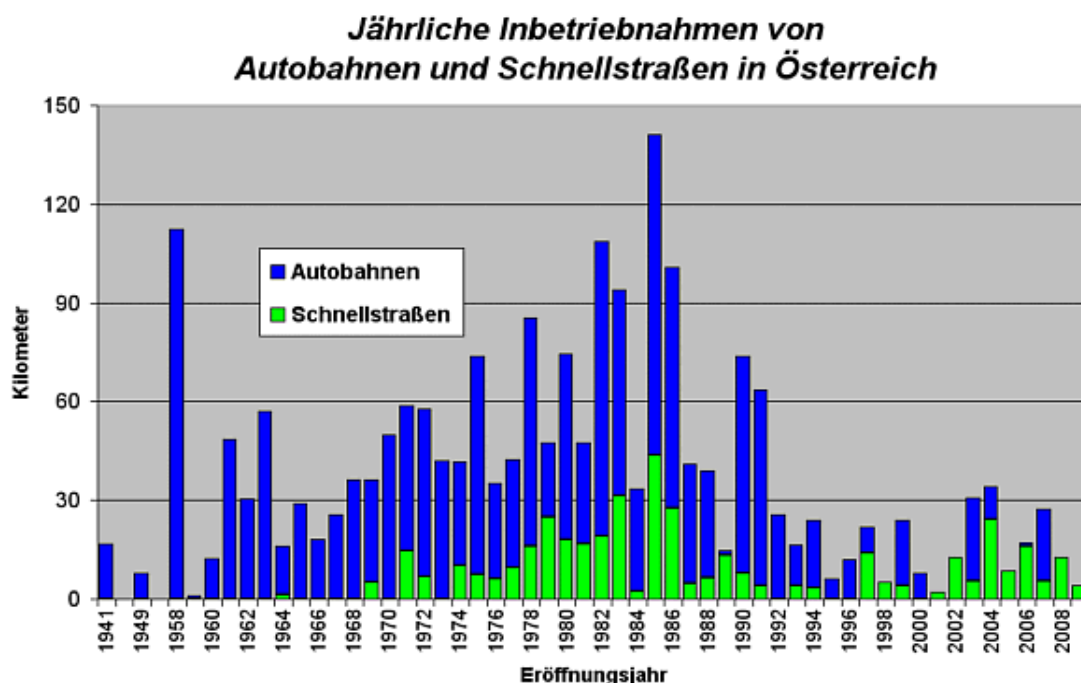


Abbildung 59: Autobahnen und Schnellstraßen in Österreich 2009 (Quelle:⁷³)

Die Erläuterung der obigen Graphik spiegelt sich mit der nachfolgenden Graphik und wird anschließend explizit erklärt. Der Unterschied der beiden Graphiken liegt nur darin, dass einerseits ein österreichischer Gesamtvergleich und andererseits die Situation auf Bundesländerebene im Straßenbauwesen gemacht wurden. Bei beiden ist deutlich ersichtlich, dass es mit der Zeit eine deutliche Zunahme bei den Hochleistungstrecken gegeben hat, vor allem in der Steiermark.

⁷² <http://austria-lexikon.at/af/AEIOU/Autobahnen> (10.12.2009)

⁷³ http://members.a1.net/wabweb/austria/a_ab2.htm (10.12.2009)

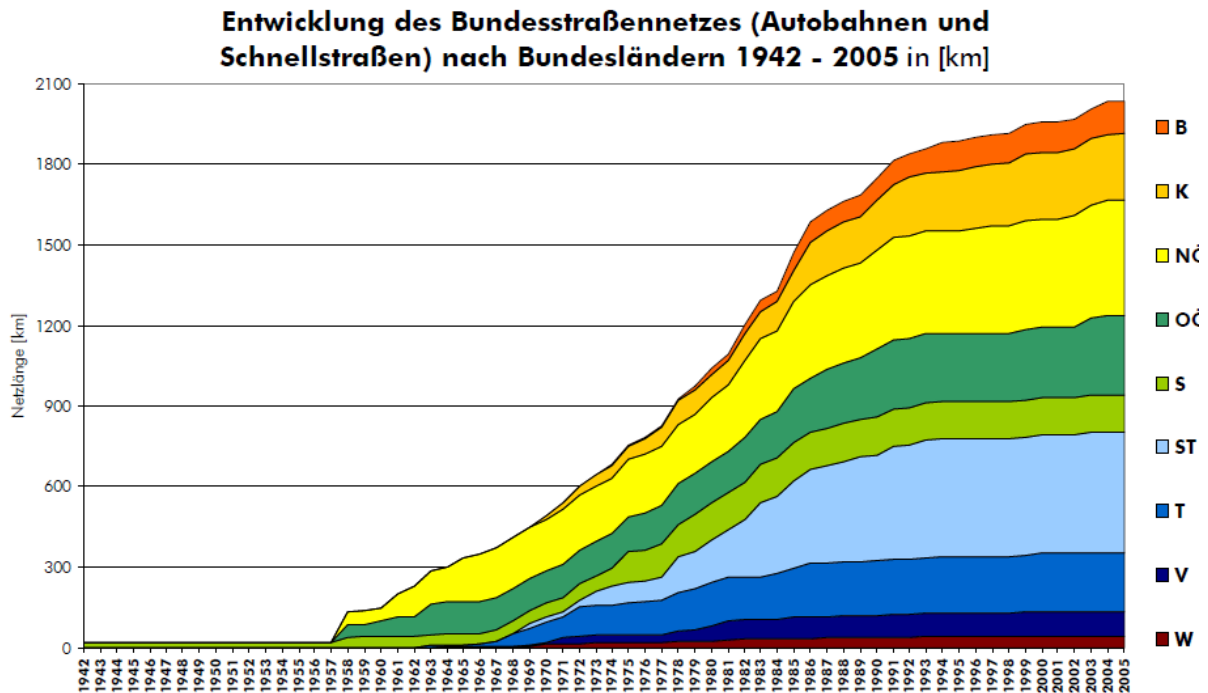


Abbildung 60: Entwicklung der Hochleistungstrecken nach Bundesländern 2005 (Quelle: BMVIT 2007, S.49)

Der Beginn des Autobahnbaus lässt sich bis in die Zwischenkriegszeit zurückführen, was aber schon oben explizit erwähnt wurde. Im Jahre 1958 ist der erste größere Streckenabschnitt fertig gestellt worden, und zwar war das ein Teilstück der Westautobahn. Ab dem Jahr 1960 kam es sukzessive zu weiteren Freigaben. Man erkennt hier recht deutlich, dass eine große Bewegung im Autobahnbau zwischen 1960 und 1980 stattgefunden hat. Vor allem mit Beginn der 1980er Jahre sind große Streckenteile des österreichischen Autobahnnetzes in Betrieb genommen worden. Innerhalb dieser Zeitperiode fand ein großer Boom im Ausbau des Straßenwesens statt. Das Autobahnnetz wurde immer größer und dichter und so ist es nicht verwunderlich, dass gegenwärtig die Inbetriebnahme von Autobahnstrecken immer weniger wurden, was im Diagramm sehr schön ersichtlich ist. Vielmehr überwiegt in der heutigen Zeit die Restaurierung und Sanierung älterer Straßenteile. Mit Ausnahme von der neu gebauten Autobahn A6 von Parndorf nach Kittsee ist die Autobahn A5 in Richtung Tschechischer Republik das größte Bauvorhaben in der Zukunft. Diese Nordautobahn wird von Wien über Wolkersdorf nach Drasenhofen geführt und soll eine schnellere Verbindung zwischen Wien und der Tschechischen Republik ermöglichen. Ansonsten sind nur noch kleinere Ausbauarbeiten zu finden, wie zum Beispiel die Erweiterung der A3 bis zur ungarischen Staatsgrenze. Obige

Landkarte enthält alle aktuellen Autobahnen Österreichs sowie die Planungen über zukünftige Strecken. Ein wesentlich größeres Merkmal setzt die Bundesregierung auf den Ausbau und Neubau diverser Schnellstraßen in ganz Österreich, dies ist auch deutlich in der Graphik erkennbar. Die Inbetriebnahme der Schnellstraßen begann erst in den 1970er Jahren und hatte Mitte der 1980er Jahren seinen Höhepunkt erreicht. Auch gegenwärtig ist der Drang nach Schnellstraßen immer noch spürbar. Viele Projekte, verteilt auf ganz Österreich, sind bereits geplant und für die Durchführung vorbereitet. Vor allem rund um die Wiener Gegend und von hier ausgehend in Richtung Norden sind zwei bedeutende Schnellstraßen (S2 und S3) schon geplant und teilweise haben dort schon die Bauarbeiten begonnen. Zusätzlich sind noch die Schnellstraßen S37, S8, S7, S10 sowie die Verlängerung der S31 größere Bauvorhaben in dieser Branche. Ansonsten sind nur kleinere Projekte, vor allem Verbindungsstrecken oder Kreuzungspunkte im Repertoire des Straßenbauwesens vorzufinden. Laut der obigen Landkarte ist auch festzustellen, dass überwiegend im Osten und Süden des Landes diverse Planungen und Realisierungen stattgefunden haben. Im Westen Österreichs ist auf Grund der geographischen Situation der Alpen der Bau von Fernverkehrsstraßen eher schwierig.

Die ASFINAG hat die Absicht, im gesamten Autobahn- und Schnellstraßennetz der Republik Österreich im Zeitraum zwischen 2007 und 2009 rund 6,5 Milliarden Euro in den Neubau zu investieren und weitere 1,7 Milliarden Euro für die Instandhaltung zur Verfügung zu stellen. In weiterer Zukunft sind für das Jahr 2010 weitere Maßnahmen geplant, so sollen zusätzlich 4,5 Milliarden Euro für diverse Neubauten und 0,5 Milliarden für die Erhaltung unserer Hochleistungsstraßen bereit gestellt werden. In den letzten Jahren haben sich die Kosten für die Restaurierung und Neugestaltung von Autobahnen oder Schnellstraßen drastisch erhöht. Indes sind die Kosten für Neubauten ganz leicht gestiegen, bemerkenswerter sind aber die zunehmenden Ausgaben für die Instandhaltung unseres Straßennetzes. Nachfolgende Karte zeigt das Bauprogramm der ASFINAG der letzten Jahre (LÜCKLER 2007, S.306).

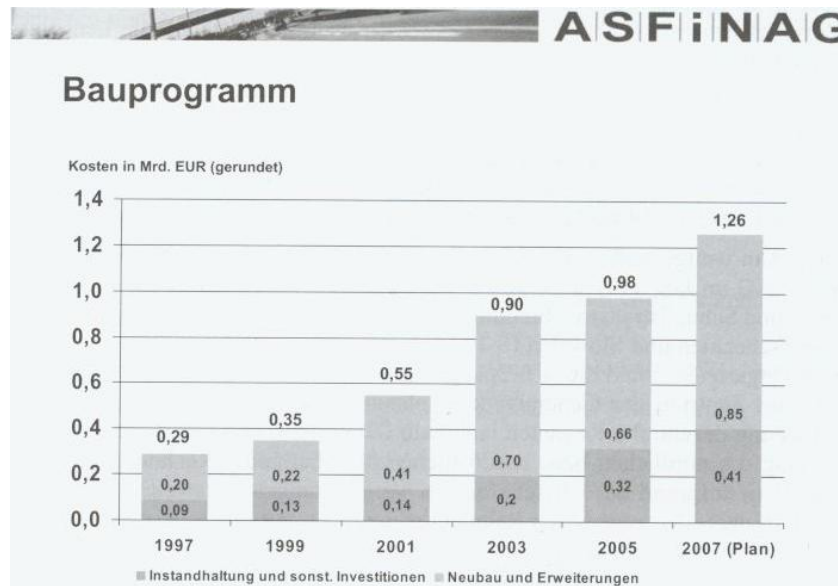


Abbildung 61: Kosten des Straßennetzes in Österreich (Quelle: LÜCKLER 2007, S.306)

Nachdem nun das österreichische Straßenverkehrsnetz näher erläutert wurde, wird im Nachfolgenden konzentriert auf die Situation des Verkehrswesens in unserem Untersuchungsgebiet Waldviertel eingegangen. Das Waldviertel nimmt auch aus europäischer Sicht eine zentrale Rolle in Mitteleuropa ein. Diese periphere Landschaft ist teilweise eine Schnittstelle zweier Verkehrskorridore, nämlich der Ost-West-Achse entlang der Donau von Südosteuropa nach Westeuropa und der Nord-Süd-Achse von Polen nach Norditalien.

Das Waldviertel hat auf Grund seiner peripheren Lage einen besonderen Charakter. Die Distanz zu den wenigen Ballungszentren in der Umgebung gehört sicher zu den größten Standortnachteilen des Waldviertels. Das Untersuchungsgebiet ist flächenmäßig äußerst dünn mit Verkehrsinfrastruktur ausgebildet, wodurch die Standortqualität der Region deutlich in Anspruch genommen wird. Hinzu kommt noch, dass wegen der sehr geringen Wohnbevölkerung und der niedrigen wirtschaftlichen Aktivitäten das Verkehrsnetz geringfügig beansprucht wird und deshalb weitere Investitionen ausbleiben. Einzig und allein im sonntäglichen Rückflussverkehr in die großen Städte (vor allem in Richtung Wien) sind auf den Straßen des Waldviertels deutliche Aktivitäten zu erkennen. So kann recht klar festgestellt werden, dass die größten Probleme der Verkehrsinfrastruktur hauptsächlich in der langen Reisezeit zum Ausdruck kommen, die durch den geringwertigen Ausbau und Zubau der Hauptverkehrsachsen verursacht wird. So sind neben der Verbindung mit der Tschechischen Republik auch die inländischen

Verbindungen des Waldviertels als sehr schlecht aufzufassen. Man denke hierbei die fehlende Anbindung zur Westautobahn oder zum oberösterreichischen Verkehrsknotenpunkt Linz. Ein qualitativ hochwertiger Anschluss an die Mühlkreisautobahn bei Freistadt würde dieses Übel deutlich verringern (KRAMER, SINABELL 2003, S.12f).

Die ganze Problematik veranschaulicht die nachfolgende Abbildung. In dieser Graphik ist das aktuelle Straßenverkehrsnetz von Niederösterreich dargestellt. Hierbei visualisiert die ASFINAG neben den bereits bestehenden Autobahnen und Schnellstraßen auch die gegenwärtigen Planungs- und Neubauprojekte.

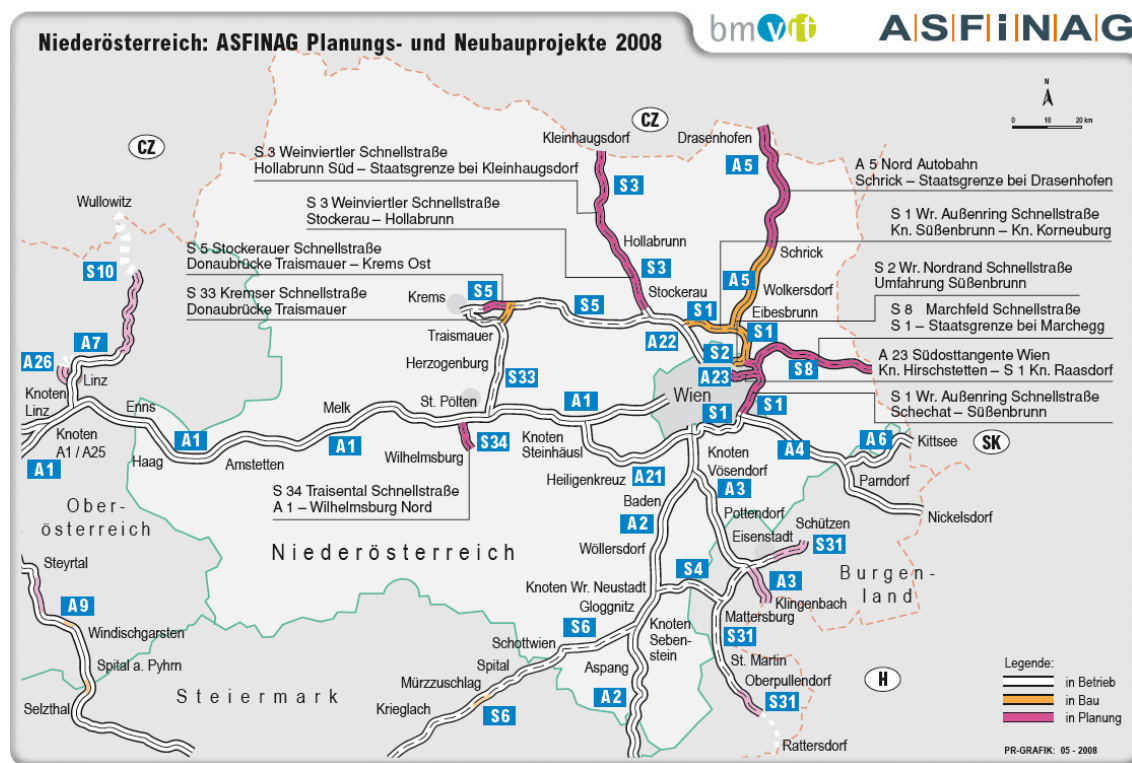


Abbildung 62: Autobahnen und Schnellstraßen in Niederösterreich 2009 (Quelle:⁷⁴)

Man kann hier recht deutlich erkennen, dass das Waldviertel keine ausgeprägten Autobahn- und Schnellstraßenlinien besitzt. Das gesamte nordwestliche Gebiet von Niederösterreich ist frei von diesen lebensgünstigen Einrichtungen. Hingegen ist der Rest von Niederösterreich umfassend mit einem Straßennetz ausgestattet. Dies bestätigt wiederum, dass das Waldviertel auch als periphere Naturlandschaft angesehen werden kann. Die Bewohner in diesem Viertel sind daher sehr auf den

⁷⁴ <http://www.asfinag.at/index.php?module=Pagesetter&type=file&func=get&tid=288&fid=pdf&pid=1> (10.12.2009)

Besitz eines eigenen Autos angewiesen. Viele Menschen haben eine weite Strecke in das nächste Ballungszentrum, sodass der Großteil nur dann diese Zentren aufsucht, wenn sie dringende Notfälle oder eine Ansammlung an durchzuführenden Aktivitäten (Großeinkauf, Arzt, etc.) haben. Durch das Fehlen dieser Verkehrseinrichtungen erschweren sich natürlich diese Vorhaben, weil die Reisedauer und die Entfernung einfach zu groß sind. Einzig und allein im letzten südöstlichen Stück des Waldviertels, also östlich der Stadt Krems an der Donau, ist eine Schnellstraße anzufinden. Die S5 ist die Verbindungsstrecke zwischen Krems und Wien und mündet bei Stockerau in die A22. Sie ist die einzige Hochleistungsstraße des Waldviertels, wobei nur einige Kilometer dieser Schnellstraße in das Untersuchungsgebiet fallen. Somit ist Krems an der Donau der wichtigste Knotenpunkt in der Verkehrsinfrastruktur des Waldviertels. Abgesehen von der Wichtigkeit des Hafenbetriebes fungiert diese Stadt als Verbindungsanker nach St. Pölten und nach Wien bzw. deren umliegenden Ballungszentren (Tulln, Stockerau und Korneuburg).

Ansonsten sind im Generalverkehrsplan des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie und auch im Landesverkehrskonzept von Niederösterreich keine Hochleistungsstraßen im Waldviertel vorzufinden. Vielmehr bedrückt die Tatsache, dass in nächster Zukunft auch keine weiteren Investitionen für diese periphere Landschaft getätigt werden sollen. Für das Waldviertel selber ist es trotzdem sehr wichtig, dass durch solche neuen Einrichtungen und alternative Lösungen eine neue Dynamik in das dünn besiedelte Land einkehrt, was gewaltige positive Auswirkungen für die ganze abgelegene Region zur Folge hätten. Es sind noch keine Autobahnen und Schnellstraßen vorhanden, nur durch die Dichte der Bundesstraßen werden auch große Entfernungen überwunden⁷⁵.

⁷⁵ <http://www.andreas-beer.at/themen/themen-im-waldviertel/> (15.12.2009)



Abbildung 63: Straßennetz Österreichs 2005 (Quelle: BMVIT 2007, S.48)

Obwohl im Waldviertel keine Hochleistungsstraßen anzutreffen sind, können die einzelnen kleinen Ballungszentren, welche gleichzeitig auch die jeweiligen Bezirkshauptstädte darstellen, mit Hilfe von zahlreichen Bundesstraßen erreicht werden. Diese Bundesstraßen sind die schnellst möglichen Verbindungen zwischen den Ballungszentren, wobei hier alle Zentren miteinander verknüpft sind. Die Überwindung der Strecken ist durch die gute Trassenführung der Bundesstraßen sehr leicht. Das Waldviertel als Teil eines alten Schollengebirges machte dem Bau der Bundesstraßen keine Schwierigkeiten. Überdies wurden die wenigen größeren Erhebungen von den Verkehrswegen umgangen und man musste zudem auch den vielen Teichen und Mooren im Nordwesten des Waldviertels ausweichen. Die meisten Straßenverläufe haben sich oftmals den Flussläufen angepasst (PSCHUNDER 1947, S.61). Im Endeffekt ist das Bundesstraßennetz gut ausgebildet, trotzdem hat man logischerweise einen größeren Zeitverlust, als wenn eine Autobahn in der Nähe dieser Zentren vorbeiführen würde. Besser wird dieses Problem durch folgende Überlegung hervorgehoben.

Auf Grund des Fehlens von suboptimalen Straßeneinrichtungen wird die Erreichbarkeit diverser Städte immer schwieriger. Aber genau diese Erreichbarkeit von regionalen Zentren mit ihren Arbeits- und Ausbildungsplätzen,

Verwaltungsstellen und kulturellen Einrichtungen ist ein wesentlicher Faktor und prägt die betreffende Stadt. Viele Menschen des Waldviertels können diese Ballungszentren (Gmünd, Waidhofen an der Thaya, Zwettl, Horn, Krems und Melk) erstens großteils nur mit dem Auto erreichen und zweitens brauchen sie für die Anfahrt meistens mehr als 30 Minuten. Vor allem für die Bewohner der südlichen Teile des Bezirkes Zwettl und der nördlichen Teile des Bezirkes Horn ist schon dieses Zeitlimit nicht mehr realisierbar und sie müssen längere Fahrzeiten in Kauf nehmen. Für die Erreichbarkeit von überregionalen Zentren wie Krems, St. Pölten und Wien sieht die Lage noch viel drastischer aus. Die Bevölkerung aus dem nördlichen und westlichen Waldviertel braucht länger als 50 Minuten mit dem Auto, wenn sie in ein überregionales Zentrum will. Diese beiden Effekte sind in nachfolgender Graphik dargestellt (PUWEIN 2003, S.95).

Abbildung 64: Anzahl der Wohnbevölkerung, die innerhalb von 30 Minuten das nächste regionale Zentrum erreicht (Quelle: PUWEIN 2003, S.96)

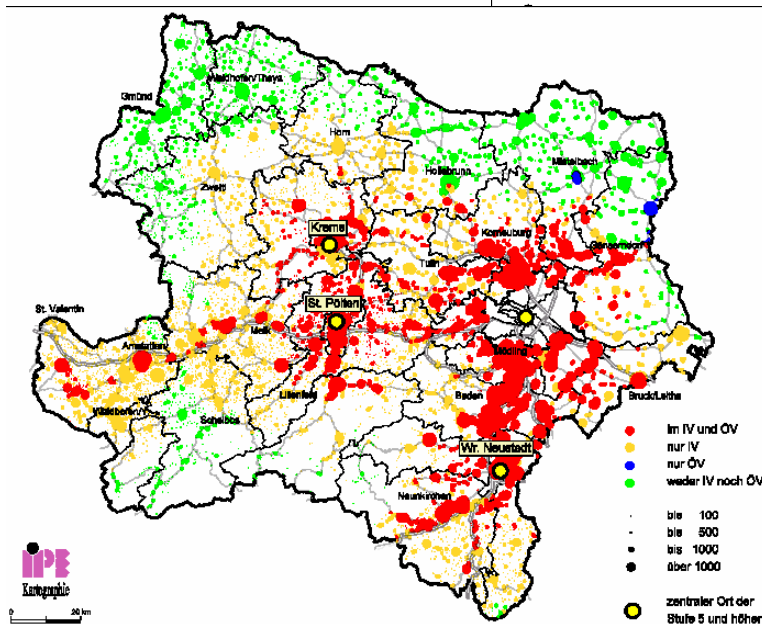
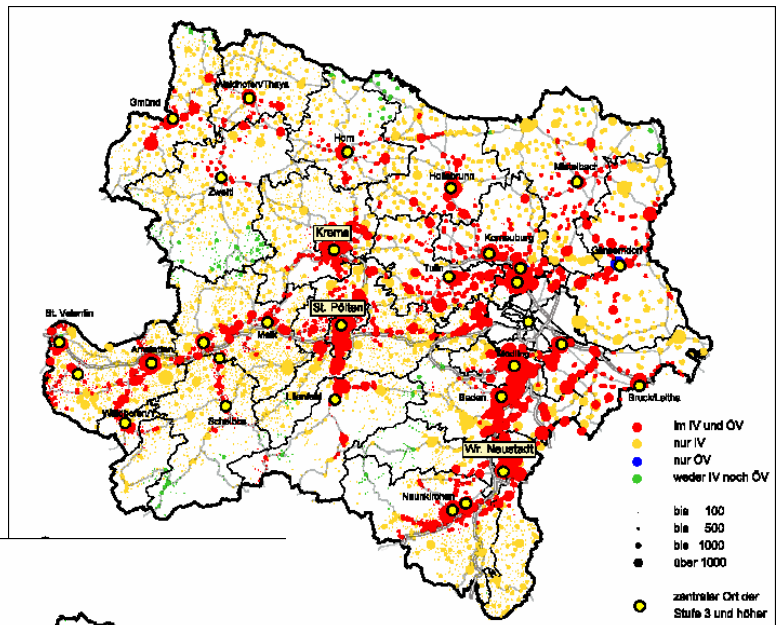


Abbildung 65: Anzahl der Wohnbevölkerung, die innerhalb von 50 Minuten das nächste überregionale Zentrum erreicht (Quelle: PUWEIN 2003, S.97)

In diesem Fall deuten die roten Punkte auf leichte Erreichbarkeit hin, während die grünen Punkte auf eine erschwerte Anbindung zu den Ballungszentren deuten. In der ersten Graphik sind nur wenige Bereiche mit grünen Punkten versehen. Die Bewohner des Grenzgebiets im Bezirk Horn sowie aus der Gegend zwischen Zwettl und Melk brauchen länger als 30 Minuten, um mit dem Auto in eine regionale Stadt zu gelangen. Ansonsten ist es für alle anderen Gemeinden und Ortschaften kein Problem unter dieser Zeitmarke zu bleiben, was ja im Endeffekt nicht so ein schlechtes Ergebnis darstellt und durch den guten Ausbau der Bundesstraßen erst möglich gemacht werden kann. Wichtige Verkehrsverbindungen sind die B36, B37, B38, S5, B4 und die B2. Dennoch erkennt man die aktuelle Brisanz der schwierigen Erreichbarkeit in der zweiten Graphik. Der ganze westliche und nördliche Teil des Waldviertels ist hier voll von grünen Punkten, was eben heißt, dass hier alle Bewohner länger als 50 Minuten mit dem Auto in das nächste gelegene überregionale Zentrum benötigen. Das Problem dabei ist, dass sich die überregionalen Zentren (Krems, St. Pölten, Wien) inmitten des Landes Niederösterreich befinden und so die Menschen aus grenznahen Ortschaften weite und vor allem zeitaufwändige Strecken zurückzulegen haben. Außerdem sieht man hier das Fehlen einer funktionstüchtigen Hochleistungsstraße. Würde eine Autobahn oder Schnellstraße durch das Waldviertel in Richtung Nordwesten verlaufen, dann würden fast keine grünen Punkte mehr in der zweiten Graphik aufscheinen. Ein sinnvoll geplanter Straßenverlauf würde auch die abgelegenen Gebiete des Waldviertels näher in das Zentrum bringen und es wären viele Schwierigkeiten mit der Erreichbarkeit zumindest einmal großräumig gelöst. Außerdem sind die neuen Innovationen in der Tourismusbranche, welche in den letzten Jahren einen großen Boom im Waldviertel ausgelöst haben, sehr von der Verkehrssituation abhängig. Denn wenn die Anfahrt zu lang und zu kompliziert erscheint, dann bevorzugen die Kunden eine andere Destination. Doch durch die schlechte Infrastruktur im Waldviertel hat diese Landschaft, vor allem im nördlichen Waldviertel, noch immer das Klischee des Abgeschotteten oder der unberührten zurückgelassenen Landschaft, obwohl die Region viel Werbung für eine Verbesserung des Images macht.

Für alle Bereiche (Produktion, Industrie, Tourismus, etc.) ist eine prägnante, leistungsorientierte Anbindung an die Westautobahn und der Mühlkreisautobahn von

größter Bedeutung. In Anbetracht der aktuellen geringen Verkehrssituation im Waldviertel ist aber ein möglicher Ausbau wenig wirtschaftlich und wird auch von der Regierung wenig berücksichtigt. Eine sinnstiftende Verkehrsinfrastruktur sollte den Anforderungen höherer Qualität, Vernetzung und Innovation gewachsen sein. Eine Qualitätssteigerung bedeutet für das Waldviertel vor allem eine weitgehende Anfahrtsverkürzung zu den jeweiligen Ballungszentren sowie den internationalen Verkehrsachsen. Ein realisierbares Projekt wäre eben hier die Anschlussstelle im nordwestlichen Waldviertel an die Mühlikreisautobahn mit dem Streckenabschnitt zwischen Freistadt und Karlstift (PUWEIN 2003, S.98).

3.2 Mögliche Planungen für die Zukunft

Das Waldviertel ist hauptsächlich durch seine periphere Naturlandschaft und der Nähe zur tschechischen Grenze geprägt. Wegen der vielen Erhebungen, den vielfältigen Moorlandschaften und feuchten Gebieten sowie den dichten Wäldern, die das Waldviertel kennzeichnen, ist eine einfache Verkehrsführung nicht gegeben. Viele Schluchten und Täler verhindern einen geradlinigen Straßenverlauf und so ist man gezwungen, entlang diverser natürlicher Phänomene den Verkehrsweg zu gestalten. Die Hauptverkehrsachse im Waldviertel ist wegen den geomorphologischen Gegebenheiten weitgehend in einer West-Ost-Linie ausgerichtet (wie etwa die Waldviertler Bundesstraße B2). Hierbei wird im Großen und Ganzen der Anschluss zwischen der Bundeshauptstadt Wien und dem Süden der Tschechischen Republik gewährleistet. Über den Grenzübergang Neu-Nagelberg gelangt man mit der Bundesstraße über Ceske Budejovice nach Prag. Der Großteil der umliegenden Bundesstraßen im Waldviertel ist auf die Waldviertler Bundesstraße ausgerichtet. In Nord-Süd-Richtung sind nur zwei wesentliche Verkehrsstrecken erwähnenswert, nämlich einerseits die Bundesstraße von Schwarzenau über Zwettl und Ottenschlag in Richtung Donautal und andererseits die ausgebaute Bundesstraße B37 von Zwettl über Gföhl nach Krems. Ansonsten wird das Waldviertel von den angemessenen Straßen nur oberflächlich erschlossen. Begründen kann man dieses dünne Straßennetz mit dem Fehlen eines regionalen Zentrums in der Mitte des Landes. Deshalb sind die Verkehrsverbindungen in den Süden nicht so gut ausgebaut, ein Anschluss an die Westautobahn bei Ybbs oder Melk ist durch die Benützung der B36 jedoch möglich. Für die Überquerung in den

oberösterreichischen Raum steht hingegen nur die B41 zur Verfügung (KUNZE 1973, S.29).

Das Waldviertel ist ein sehr abgeschottetes Land und kann durch seine Vielfältigkeit grundsätzlich in zwei Teilregionen mit unterschiedlicher Struktur und Dynamik aufgeteilt werden. Einerseits ist hier das strukturschwache „tiefere“ Waldviertel mit den Bezirken Gmünd, Horn, Waidhofen an der Thaya und Zwettl inkludiert, andererseits besitzt das Land im Süden, prädestiniert durch die Bezirk Krems (Land), Krems (Stadt) und Melk, strukturpolitische Höhen und eine große Bandbreite in den verschiedensten Branchen. Dieser Disput ist auch im Bereich der Verkehrsinfrastruktur deutlich zu erkennen. Während im südlichen Teil des Waldviertels, speziell in der Gegend um Krems an der Donau, ein ausgeglichenes und gut strukturiertes Verkehrsnetz vorhanden ist, sieht die Lage im nördlichen Waldviertel eher prekär aus. Durch das ganze Land führen nur einige wenige Bundesstraßen, wobei die Waldviertler Bundesstraße B2 als eine wichtige Verkehrslinie angesehen werden kann, in die die weiterführenden Bundesstraßen an dieser angebunden sind. Nachfolgende Graphik visualisiert die Verkehrssituation im Waldviertel, wobei die dicken grünen Linien die wichtigen Bundesstraßen (die sogenannten Hauptverkehrsachsen des Waldviertels) und die dünnen grünen Linien die wichtigen Nebenstraßen darstellen.



Abbildung 66: Straßennetz des Waldviertels (Quelle:⁷⁶)

⁷⁶ <http://www.alpha.co.at/landkarte> (11.1.2010)

Die östlichen Bundesländer des Staates Österreich nehmen politisch, geographisch und verkehrstechnisch eine wichtige und bedeutende Rolle im mitteleuropäischen Raum ein. Somit ist Niederösterreich, und daher auch das Waldviertel, eine Schnittstelle zu den umliegenden Nachbarländern, durch die die wichtigsten Verkehrskorridore verlaufen. Im Waldviertel ist vorwiegend die Nord-Süd-Achse von Warschau über Prag nach Norditalien ein wesentlicher Aspekt des europäischen Straßennetzes. Um einen reibungslosen Ablauf des Verkehrs zu gewährleisten und gleichzeitig die Auslastung des Gesamtverkehrsnetzes zu vermindern, soll bei der regionalen und grenzüberschreitenden Verkehrsentwicklung das primäre Hauptziel, nämlich die Verbesserung der Erreichbarkeiten, möglichst im Vordergrund stehen. Bezogen auf das Waldviertel soll eine grundlegende Ausweitung des Verkehrsnetzes in Richtung Norden und Nordosten der ehemaligen Ostblockländer Slowakei, Tschechische Republik und Polen realisiert werden. Im Hinblick auf diese grenzüberschreitende Kooperation sind schon einige Vorschläge im Landtag eingetroffen. So gesehen sollen die Kremser Straße (B37), die Böhmerwald Straße (B38), die Horner Straße (B4) und die Waldviertler Straße (B2) unter Berücksichtigung von Ortsumfahrungen ausgebaut werden, sodass einer Verbesserung der regionalen Erreichbarkeit nichts mehr im Wege steht. Das Ziel solcher Bauvorhaben mit Ortsumfahrungen im Straßenverkehr ist die Erleichterung für den Durchzugsverkehr, ohne dass die betreffenden Gemeinden und Ortschaften sehr in Mitleidenschaft gezogen werden. Mit diesen Verbindungsachsen, also hochrangigen Straßen, welche eine enorme Bedeutung im Verkehrswesen besitzen, wird der Straßenverkehr flüssiger geregelt. Meistens findet man solche Entwicklungsachsen im Einzugsbereich größerer zentraler Orte oder im Raum von größeren Schwerpunkten (Raum Zwettl, Raum Horn, Raum Gmünd). Diese Verbindungsachsen sind im Normalfall als Autobahnen und Schnellstraßen ausgebildet, wobei in unserem Untersuchungsgebiet Waldviertel keine Einrichtungen mit solchen Dimensionen anzutreffen sind, was natürlich das Hauptproblem in dieser Region ist. Um aber die Erreichbarkeit gegenüber der peripheren Landschaft und auch den anliegenden Grenzgebieten verbessern zu können, müssen viele Investitionen getätigt werden. Das Ziel des Staates sowie des Landes muss es sein, diese Entwicklungsachsen multifunktional weiterzuentwickeln, also jene Räume zwischen den Landschaften durch gezielte Verkehrsinfrastruktur zu verbinden⁷⁷.

⁷⁷ <http://www.regionalmanagement-noe.at/uploads/Strategien.pdf> (11.1.2010)

Das Waldviertel ist eine ziemlich große Region, die hauptsächlich peripher strukturiert ist. Laut obigem Absatz lässt sich erkennen, dass zwar durch diese Landschaft etliche Bundesstraßen verlaufen, trotzdem fehlt dieser Region die wichtigste verkehrstechnische Einrichtung, nämlich eine Autobahn oder Schnellstraße. Um solche Projekte in dieser Region realisieren zu können, müssen große Herausforderungen bewältigt werden. Mit dieser Thematik beschäftigt sich vor allem die jugendliche Bevölkerung des Waldviertels. Im Großen und Ganzen ist das Waldviertel eine Pendlerregion, wie schon im vorigen Kapitel angesprochen. Somit herrscht eine starke Verflechtung zwischen den Bezirken und den überregionalen Zentren Wiens und Oberösterreichs. Zudem verstärkt sich jährlich das Verkehrsaufkommen in die Tschechische Republik, obwohl sich zeitgleich die Straßenverbindungen auf dem gleichen schlechten Niveau befinden. Deshalb ist es für diese strukturschwache Region von großer Wichtigkeit, dass in nächster Zukunft Investitionen in den Straßenbau, insbesondere Autobahn- oder Schnellstraßenbau, getätigt werden. Natürlich hat das Fehlen einer hochrangigen Straße weitere Konsequenzen in der Gesellschaft. Durch die schlechten Verbindungen erhöhen sich zudem die Jugendarbeitslosigkeit und der Mangel an Lehrstellen, da in diesem Raum kein anständiges Bildungsangebot vorzufinden ist. Viele Familien sind bei ihren Tätigkeiten in der eigenen Heimat sehr eingeschränkt, weil die notwendigen Gegebenheiten und Einrichtungen nicht zur Verfügung stehen (Schulbildung, Arbeitsplätze, schlechte Verbindungen der öffentlichen Verkehrsmittel, Geschäfte). Deshalb sind viele Menschen und vor allem Jugendliche gewillt von dieser Region wegzuziehen, da die Pendelmöglichkeiten auf Grund der schwierigen Bedingungen zu anstrengend sind. Daher ist es unbedingt notwendig, weitreichende Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur zu tätigen, um die Zukunftsperspektiven der Gesellschaft dieser Region zu stärken. In Planung sind bereits der Ausbau des Straßennetzes, insbesondere der Ausbau der beiden Entwicklungsachsen entlang der B2/B4 und der B37/B38 und auch der Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel. Für diese Maßnahmen kann ein Budget von 300 Millionen Euro bereitgestellt werden, in dem drei große Ziele angestrebt werden: Konjunkturaufschwung, Aufwertung des Wirtschaftsstandortes Niederösterreich und Absicherung von tausenden Arbeitsplätzen. Unglücklicherweise sind aber in diesem Volumen die Perspektiven einer neuen Autobahn oder Schnellstraße durch das Waldviertel nicht vorzufinden,

was sehr zu bedauern ist. Trotz der positiven Einstellungen in punkto Straßennetzausbau sind leider in nächster Zukunft keine weiteren Investitionen im Bereich des Autobahn- und Schnellstraßenwesens geplant, obwohl viele Pläne und Vorschläge den jeweiligen staatlichen Unternehmen vorliegen würden⁷⁸.

Es gibt konkrete Vorschläge für den Ausbau des Straßennetzes im Waldviertel, insbesondere für die Realisierung einer generalsanierten Autobahn durch diese Landschaft. Politisch gesehen beschäftigen sich die niederösterreichischen Sozialdemokraten intensiv mit dem Verkehrswesen innerhalb des Waldviertels, während von anderen Parteien keine öffentlichen Vorschläge zu finden waren. Die Sozialdemokraten verweisen auf die fehlenden Verkehrseinrichtungen mit dem unbedingten Vorhaben, das Verkehrskonzept des Waldviertels zu verbessern. In diesem Verkehrskonzept „Waldviertel“ sind viele Ausbauprojekte der wichtigsten Bundesstraßen enthalten⁷⁹:

- B41: Dreispurige Bundesstraße zwischen Freistadt und Großpertholz sowie der Bau von Kriechspuren bei diversen Steigungen in diesem Streckenabschnitt
- B37: Weiterführung der modernen Bundesstraße von Zwettl über Schrems nach Gmünd
- B218: dreispuriger Ausbau der Bundesstraße

Viel wichtiger ist die Überlegung einer „Waldviertler-Autobahn“, welche die Sozialdemokraten (laut unten angegebener Quelle) im Visier haben, um dieses abgeschottete Land näher an die umgebenden Landschaften anzuschließen. In diesem Fall gibt es für die Realisierung einer hochrangigen Straße zwei Vorschläge, welche die SPÖ ausgearbeitet hat. Die erste Möglichkeit einer Autobahn im Waldviertel basiert auf der Strecke von Stockerau, Ziersdorf, Eggenburg und Horn bis nach Gmünd. Die zweite Variante würde von Stockerau über Hollabrunn, Eggenburg nach Horn und von dort bis nach Gmünd verlaufen. Um diese beiden Varianten autobahngerecht zu gestalten, müssten beide Visionen natürlich vierspurig ausgebaut werden. Im Hinblick auf den bereits geplanten Ausbau der B2 bis nach

⁷⁸ <http://www.andreas-beer.at/themen/themen-im-waldviertel/> (15.12.2009)

⁷⁹ http://www.ots.at/presseaussendung/OTS_19990317_OTS0115 (12.1.2010)

Hollabrunn würde die zweite Variante eher in Frage kommen. Für das Waldviertel hat das im Grunde genommen keinen wesentlichen Einfluss, da beide Varianten innerhalb des Waldviertels dieselbe Strecke zwischen Eggenburg und Gmünd einnehmen würde. Die Autobahn würde einer West-Ost-Ausrichtung angepasst werden, da aus geologischen und geomorphologischen Gründen keine anderen Verläufe durchführbar wären. Diese Thematik wurde im vorigen Kapitel schon explizit erwähnt. In nachfolgender Graphik soll die Vision der „Waldviertel-Autobahn“ nahe gelegt werden⁸⁰.

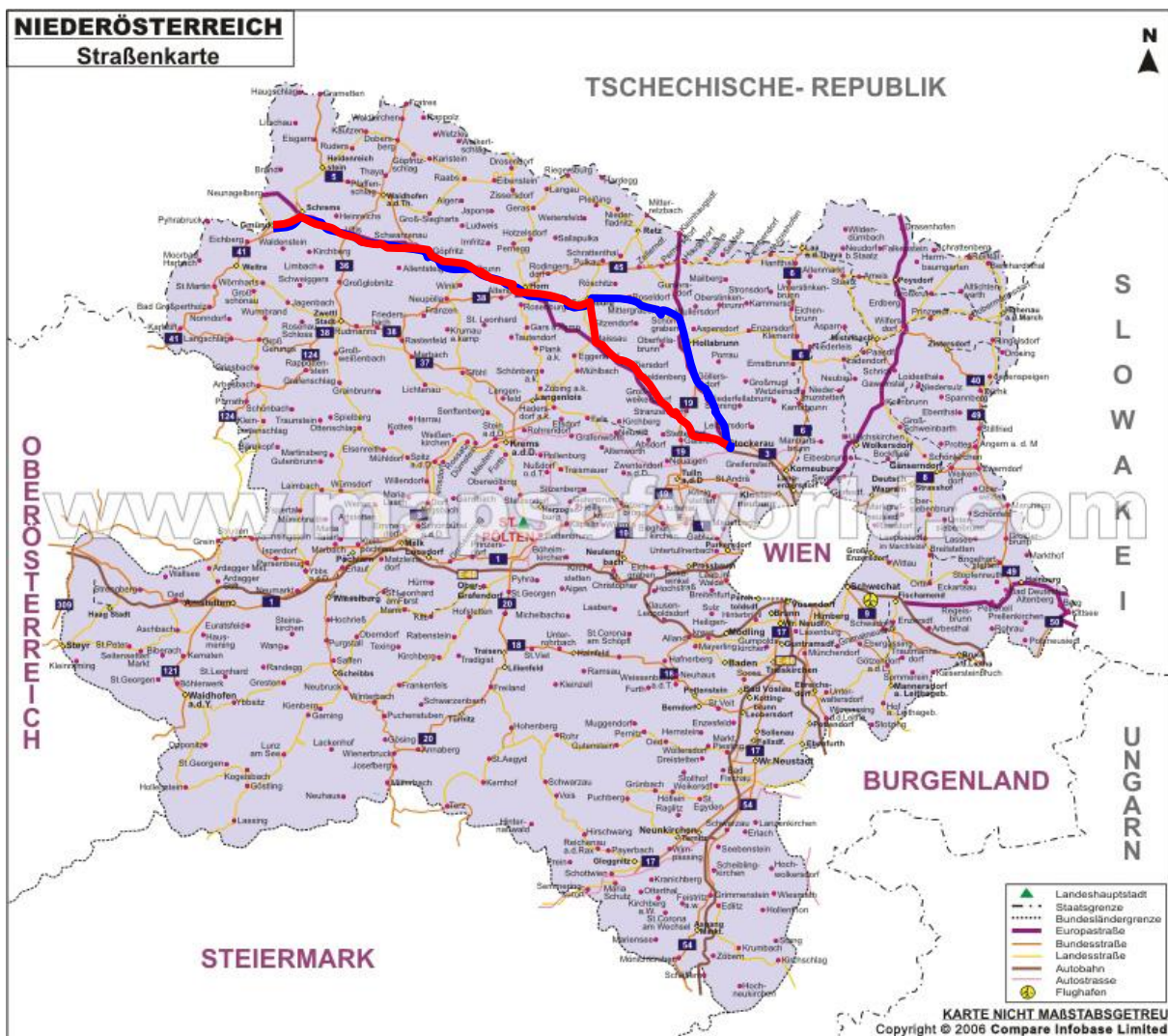


Abbildung 67: Straßennetz des Waldviertels (Quelle:⁸¹, eigene Darstellung)

Variante 1
 Variante 2

⁸⁰ http://www.ots.at/presseaussendung/OTS_19990317_OTS0115 (12.1.2010)

⁸¹ <http://www.mapsofworld.com/deutsch/oesterreich-karten/bundeslaender/niederoesterreich/strassenkarte-niederoesterreich.jpg> (12.1.2010)

Die Sozialdemokraten versuchen mit ihren beiden Lösungen den Truppenübungsplatz Allentsteig zu umfahren. In diesem militärischen Sperrgebiet dürfen gesetzlich keine privaten Kraftfahrzeuge verkehren. Als Ausnahme gilt hier die Döllersheimer Landesstraße L75, die quer durch den Truppenübungsplatz führt. Diese Straße ist aber bei Übungseinsätzen des österreichischen Bundesheeres für den zivilen Verkehr gesperrt. Man erkennt an der Graphik, dass die geplanten Autobahnstrecken im Wesentlichen die gesamte Strecke der Bundesstraße B2 abdecken. Das Ziel dieser Partei ist es demnach, diese im Allgemeinen dicht befahrenen Verbindungsachse in eine höherrangige Straße umzufunktionieren. Der Verlauf der Autobahn ist identisch mit der Waldviertler Bundesstraße B2, nur müsste die zweispurige Bundesstraße so ausgebaut werden, dass zusätzlich noch jeweils eine Fahrbahn und ein Pannestreifen pro Fahrbahnrichtung vorhanden sind. Diese Lösung für den Bau einer Autobahn scheint effektiv am Realistischsten, da hierbei finanziell einiges erspart werden könnte, da schon eine breite Fahrbahn der Bundesstraße vorhanden ist und weiters keine konkreten Neuplanungen in Mitten der naturbehafteten Landschaft mehr getätigt werden müssten. Aus Sicht dieses Gebietes stellt somit die Waldviertler Bundesstraße B2 die Grundlage einer Autobahn durchs Waldviertel. Außerdem würden einige der bedeutendsten Zentren des Waldviertels besser miteinander verbunden. Von Gmünd führt die Straße über Schrems und Vitis nach Horn und schließlich von Eggenburg weiter in das Weinviertel. Mit diesem Bauvorhaben wird versucht, den Durchzugsverkehr einigermaßen zu regeln und die betroffenen Gemeinden zu entlasten. Zudem wird darauf gezielt, die Standortqualität des Waldviertels zu heben, um so das Grenzland wieder attraktiv zu machen. Einziges Manko dieses Projektes ist, dass hauptsächlich der nördliche Teil des Waldviertels Profit von dieser Autobahn haben würde. Im westlichen und südwestlichen Landschaftsteil würden aber weiterhin verkehrstechnische Probleme herrschen. Diese Region ist nur sehr schwer erreichbar und von der Umgebung ziemlich abgeschottet. Vor allem der Bereich um Arbesbach und Bärnkopf leidet sehr an dem Mangel an verkehrstechnischen Einrichtungen. Trotzdem wäre ein Bauvorhaben einer Autobahnstrecke ein positives Unterfangen für die Gesellschaft, da deswegen wohlmöglich das Selbstbewusstsein und die Perspektiven dieser zurückgelassenen Landschaft wesentlich gestärkt würden. Zudem würde der nördliche Teil des Waldviertels viel schneller erreichbar

sein und zusätzlich würde diese Grenzregion symbolisch ein Stückchen mehr ins Landesinnere gerückt.

Die Verkehrsinfrastruktur nimmt für die niederösterreichische Landesregierung eine zentrale Rolle in unserem täglichen Leben ein, wobei für diese staatliche Behörde eine ausgezeichnete funktionsfähige Infrastruktur der Grundstein für die Versorgung der Bevölkerung darstellt. Trotz der positiven Einstellung zum Straßenbau und dem Wissen über deren Wichtigkeit sind laut Auskunft der niederösterreichischen Landesregierung in den nächsten 15 bis 20 Jahren keine konkreten Planungen über einen Bau einer Autobahn- oder Schnellstraßenstrecke im Waldviertel bekannt. Vielmehr konzentriert man sich in dieser Stelle auf einen weitestgehenden Ausbau der vorhandenen Bundesstraßen. Durch diese Projekte versucht man ein möglichst gut ausgebautes Straßennetz zu erlangen und die Region verkehrstechnisch näher aneinander zu bringen. Der Bau einer Autobahn bzw. Schnellstraße sei aber ökologisch nicht sinnvoll, da auf Grund der neu gebauten Nordautobahn im Weinviertel und der Mühlkreisautobahn in Oberösterreich (in Grenznähe zu Niederösterreich) schon zwei wichtige überregionale Hochleistungsstraßen in den nördlichen Nachbarstaaten führen. Der Bau einer dritten Autobahn im Waldviertel sei deshalb eher kontraproduktiv und würde demnach den Nutzen deutlich verlieren. Eine Nordausrichtung einer möglichen Autobahn wäre zudem überflüssig und aus geographischer und geomorphologischer Sicht unrealisierbar. Einzig und allein eine West-Ost-Ausrichtung würde einem Bau einer Autobahn entsprechen, obwohl hier die niederösterreichische Landesregierung wegen der gut ausgebauten Waldviertler Bundesstraße B2 keinen Anlass sieht, ein so großes Projekt zu starten. Vielmehr herrscht die Absicht, das Bundesstraßennetz großräumig auszuweiten und auszubauen. Somit wird auch in weiterer Zukunft das Waldviertel eine autobahnfreie und schnellstraßenfreie Landschaft bleiben.

3.3 . Die Rentabilität in diesem Gebiet?

Eine weitere entscheidende Debatte über den Bau einer Autobahn oder Schnellstraße im Waldviertel ist die Frage nach dem Sinn und der Rentabilität einer solchen komplexen Infrastruktureinrichtung. Zwar ist der Ausbau oder der Neubau

diverser Straßenstrecken bedeutend für die Landschaft, doch meistens stellen sich wichtige Diskrepanzen in den Raum.

Die Anbindung an den nördlichen Teil Europas, vor allem an das Staatsgebiet der Tschechischen Republik, Slowakei und Polen, ist in weiterer Zukunft sehr bedeutend für die Wirtschaft und die Gesellschaft unseres Staates Österreich. Deshalb ist es auch von großer Wichtigkeit, dass eine gute Verkehrsverbindung in diese Staaten ohne Komplikationen und Umwegen gegeben ist. Einige Hochleistungsstraßen führen schon in die grenznahen Gebiete dieser ehemaliger Ostblockländer. So sind der Ausbau der Mühlkreisautobahn A7 im oberösterreichischen Mühlviertel zur Grenze und in weiterer Folge nach Ceske Budejovice und der Ausbau der Nordautobahn A5 im Weinviertel über Drasenhofen schon geplant und teilweise auch schon benutzbar. Da nun das Waldviertel keine Hochleistungsstraßen (Autobahn oder Schnellstraße) besitzt, stellt sich nun die Frage, ob in dieser peripheren Landschaft zusätzlich zum gut ausgebauten Bundesstraßennetz eine Autobahn oder Schnellstraße sinnvoll ist oder ob die vorhandenen, gut erhaltenen Bundesstraßen ausreichen, um eine reibungslose Verbindung zu gewährleisten.

Beim Bau einer Autobahn würde dem Staat bzw. dem Land eine Unmenge an Kosten zur Last fallen. Obwohl das Land Niederösterreich für den Landesstraßenausbau jährlich 200 Millionen Euro zur Verfügung stellt, würde ein Bau einer Autobahn oder Schnellstraße in diesem Landschaftsstrich ökologisch nicht sinnvoll sein. Die niederösterreichische Landesregierung versucht mit diesem Budgetpaket ein bestmögliches Netz an Straßenverkehrsinfrastruktur zu gestalten. Deshalb ist es aus finanzieller Sicht sicher nicht rentabel, eine Hochleistungsstraße in dieser Region zu verwirklichen, da die anfallenden Kosten zu hoch werden. Außerdem wird inzwischen viel in den Ausbau der Bundesstraßen investiert.

Eine andere Sichtweise hingegen manifestiert sich im Bereich des Fremdenverkehrs. In den letzten Jahren ist die Zahl der Tourismusdestinationen im nördlichen Waldviertel enorm gestiegen. Durch den Bau von Thermen, Hotels, Golfplätzen und anderen Einrichtungen der Wellnessbranche sowie den altbekannten winterlichen und sommerlichen Sportmöglichkeiten (Wandern, Langlaufen, Radfahren, etc.) sind die Betreiber immer mehr an einer schnellen und ausgeprägten Verbindung zu deren

Nützung angewiesen. Es herrscht die Angst, dass der Gast bei zu schwerfälligen Anreisebedingungen und Anfahrtszeiten andere gleichbedeutende Tourismusdestinationen aufsucht, welche nicht so umständlich zu erreichen sind. Deshalb wünschen die Wirtschaftleute dieser Region eine multifunktionale Autobahn, um die Wirtschaft dieser Region aufzuwerten und das Land wieder interessanter zu machen. In der Branche des Fremdenverkehrs wird also eine Autobahn oder Schnellstraße als rentabel angesehen.

Gegenläufig zur Tourismusbranche steht die dort lebende Bevölkerung. Aus dem vorigen Kapitel ist deutlich zu entnehmen, dass vorwiegend ältere Personen im Waldviertel beheimatet sind. Die in den kleinen Dörfern lebenden Menschen haben größtenteils keinen Führerschein oder sind nicht mehr im Stande auf Grund des Alters am Straßenverkehr teilzunehmen. Manche von den älteren Herrschaften besitzen nicht einmal ein Auto und können so die größeren Zentren in der Umgebung alleine nicht erreichen. Für diese Altersgruppe ist also eine mögliche Autobahn nicht von großem Nutzen. Als zweiter wichtiger demographischer Aspekt kommt die Abwanderung der jungen Bevölkerung aus diesem peripheren Gebiet ins Spiel. Auf Grund der zunehmenden Wegzüge sind immer weniger Leute in diesem Gebiet anzutreffen. Die Bevölkerungszahl sinkt kontinuierlich und das Waldviertel wird immer mehr als verlassene Landschaft angesehen. Daher ist auch hier die Rentabilität einer Autobahn aus demographischer Sicht eher negativ. Warum sollte man eine mobilisierende Autobahn in ein Gebiet verlegen, in dem immer mehr Menschen die Landflucht initiieren? Dies wäre nicht sehr sinnvoll und auch für die alten Menschen nicht von Vorteil.

Für andere Personengruppen bzw. Branchen wäre ein Autobahnbau extrem bedeutend und überlebenswichtig. Die dortigen Industrie- und Gewerbestandorte würden dadurch sehr profitieren, da die Erreichbarkeiten zu den jeweiligen Standorten deutlich verbessert werden. Die Wirtschaft in dieser extrem niedergelassenen Region würde rasant steigen. Durch die Autobahnnähe ist es sehr wahrscheinlich, dass zusätzlich immer mehr Betriebe sich in dieser Region ansiedeln. Das löst eine starke Kettenreaktion aus, weil durch diesen Umschwung mehr Arbeitsplätze zur Verfügung stünden und so das Niveau des Waldviertels deutlich in die Höhe geschraubt würde. Zudem wäre eine Abwanderung der

Bevölkerung mit großer Wahrscheinlichkeit rückläufig und es würden mehr Menschen in dieser unberührten Natur leben. Mit dem Bau einer Autobahn könnte man eine starke Industrielandschaft in Grenznähe aufbauen, was ungeheim wichtig für den Standpunkt des Waldviertels wäre. Aus wirtschaftlicher und betrieblicher Sicht ist eine Autobahn oder Schnellstraße in dieser Region unumgänglich. Außerdem würde es den Nachbarländern helfen, wenn sie in den grenznahen Gebieten wichtige Industriestandorte mit einem ausgewogenen Verkehrsnetz antreffen. Die wirtschaftlichen Aktivitäten könnten grenzüberschreitend und auch inländisch für alle Teilnehmer von großer Bedeutung sein. Durch ein dichtes und gut ausgebautes Straßennetz gehört lange Fahrzeiten der Geschichte an und zeitgleich könnte eine schnellere Erreichbarkeit zwischen zwei Standpunkten für Transportzwecke gewährleistet werden. In dieser Hinsicht wären Autobahnen bzw. Schnellstraßen sehr rentabel.

Das nördliche Waldviertel besitzt, wie oben schon angedeutet, ein gut ausgebautes Bundesstraßennetz. So steht im Prinzip einer guten Verkehrsanbindung in die nördlichen Nachbarländer nichts mehr im Wege. Zwar müssen sich die Verkehrsteilnehmer auf Bundesstraßen fortbewegen, doch die modernen Straßen machen keine besonders großen Schwierigkeiten bei der Benützung. Dies ist ein Grund, warum es sich nicht rentiert, zusätzlich zu den Bundesstraßen eine funktionsfähige Autobahn bzw. Schnellstraße zu errichten. Dazu kommt noch der Aspekt, dass es in Zukunft zwei wichtige Verkehrsanbindungen (Nordautobahn und Mühlkreisautobahn) in die Tschechische Republik gibt. Wegen dieser Tatsache ist es ökologisch nicht sehr sinnvoll, eine dritte Strecke in das nördliche Nachbarland zu verlegen, da die beiden Autobahnen sich nahe genug aneinander befinden. So können die Benutzer über die beiden Routen ausweichen, um ins Nachbarland zu gelangen. Also wäre für das Land Niederösterreich, im Speziellen für das Waldviertel, eine Autobahn kontraproduktiv gegenüber den anderen beiden, gegenwärtig konstruierten, Hochleistungsstrecken.

Das Waldviertel gilt zudem als Naturparadies und periphere Landschaft. Würde jetzt eine Autobahn in diese unberührte Gegend gebaut werden, dann nimmt der allgemeine Verkehr aus dem Osten und Norden Österreichs sicherlich zu. Aus umweltpolitischer Sicht müssten dann an vielen Stellen durch das Emissionsgesetz

bestimmte Geschwindigkeitsbeschränkungen eingehalten werden, wobei die schnelle Erreichbarkeit nicht mehr gegeben werden kann und die Funktion einer Autobahn als unnütz anzusehen ist. Viele Naturschutzgebiete und biologische Landschaftsstriche müssten durchquert werden, was sich im biologischen Kreislauf sehr auswirken würde. Auch aus geographischer Sicht ist es sehr schwierig eine Autobahn zu realisieren, da durch das unwegsame Gelände viele Hindernisse überquert werden müssten, was natürlich in vielen Bereichen sehr viele Nachteile mit sich bringt. So ist eine Autobahn in Nord-Süd-Ausrichtung nur äußerst schwer realisierbar und würde zu viele Kosten in Anspruch nehmen, und das ist in dieser Hinsicht nicht sehr rentabel für diese Region.

Der Nutzen einer Autobahn im Waldviertel scheint also sehr in Frage gestellt und bringt größtenteils nur negative Statements. Viele Bewohner sehen in dieser Infrastruktur keine Verbesserung für die eigene Heimat. Viele Einheimische haben Angst, dass sich dadurch die betroffenen Gemeinden als Durchzugsgemeinden etablieren und immer mehr Kaufkraft und Menschen abfließen. Außerdem sei nicht gesagt, dass sich dann Firmen in Autobahnnähe ansiedeln, sondern dort, wo die Löhne am geringsten sind. Es ist also nicht gewährleistet, dass sich Firmen längerfristig in dieser Gegend anbinden. Dann würde die Autobahn unnötig die schöne Landschaft durchkreuzen. So gesehen empfinden viele Bewohner die Hochleistungsstrecken als grauenhaft, monoton und mit Stress bzw. Bedrohung verbunden, andere sehen in ihnen ein notwendiges Übel. Die Ideallösung wäre für den einzelnen: *„eine grün umwachsene hochrangige Verbindung nah genug an meinem Wohnort, um rasch alle möglichen Ziele erreichen zu können – aber weit genug entfernt, um nicht von den negativen Auswirkungen Lärm und Abgasen belästigt zu werden.“*⁸²

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass der Bau einer Autobahn im Waldviertel sich im Großen und Ganzen nicht rentiert. Die Kosten-Nutzen-Funktion scheint sehr negativ auf, da die anfallenden Kosten sich in uferlosen Zahlen bewegen und der alternden Bevölkerung größtenteils keinen Nutzen bringt. Zudem kommt aus geographischer und geomorphologischer Sicht nur eine West-Ost-Ausrichtung in Frage. Wegen der vielen Bundesstraßen im grenznahen Gebiet, die

⁸² http://www.raumordnung-noe.at/uploads/akademie_wiss_2002_12_isr_dorferneuerung1.pdf (19.1.2010)

allesamt sehr gut ausgebildet sind und den Verkehr sehr gut regeln, ist es unnötig und nicht rentabel, wenn zusätzlich eine Hochleistungsstrecke parallel zu den Bundesstraßen geführt wird. Hingegen wäre eine mögliche Streckenführung in Nord-Süd-Ausrichtung, trotz der schwierigen geographischen Verhältnisse, von großer Bedeutung. Mit dieser Maßnahme würde die Region zwischen Zwettl, Ottenschlag, Arbesbach, Pöggstall und Albrechtsberg an der Großen Krems näher ins Zentrum gerückt und das „tiefste“ Waldviertel wäre nicht so von den anderen Landschaftsteilen abgeschnitten. Weiters würde diese Region wirtschaftlich und gesellschaftlich eine besondere Aufwertung erhalten.

3.4 Politische Sichtweisen

Nachdem nun neben den aktuellen und möglichen Routen einer Hochleistungsstraße auch deren Rentabilität analysiert und thematisiert wurde, wird im Folgenden die Sichtweise der einzelnen politischen Fraktionen analysiert. Für diese Untersuchung sollen im Speziellen zwei Interviewpartner weitreichende Auskünfte und persönliche Meinungen über den Bau einer Infrastruktureinrichtung und deren Sinnhaftigkeit geben. Um nun einen besseren Vergleich zu erhalten, wurden mit Absicht zwei Interviewpartner gewählt, die eine gegenteilige Ansicht über eine Autobahn oder Schnellstraße im Waldviertel vertreten. Die erste befragte Person zum Thema Autobahnen im Waldviertel war ein Sprecher des Bereiches allgemeiner Straßenbau der niederösterreichischen Landesregierung, der vorweggenommen nicht so sonderlich erfreut ist über eine Hochleistungsstraße im Waldviertel. Demgegenüber wurde der Klubobmann der niederösterreichischen FPÖ (Freiheitliche Partei Österreich) Gottfried Waldhäusl zu diesem heiklen Thema befragt, der ein großer Aktivist und Befürworter einer solchen Maßnahme ist. Beide Interviews werden nun im Folgenden genauer zusammengefasst, detailliert beschrieben und die wichtigsten Aussagen originalgetreu zitiert. Da sich bei der Befragung keine Übereinkünfte ergeben haben, werden die einzelnen Interviews einzeln beschrieben.

Der erste Interviewpartner repräsentiert die Sichtweise des Landes Niederösterreich und ist als Angestellter im Bereich des allgemeinen Straßendienstes der niederösterreichischen Landesregierung tätig. Das Interview wurde im Haus 17 des Regierungsviertels in St. Pölten durchgeführt.

Der Angestellte der niederösterreichischen Landesregierung sieht im Bau einer Autobahn oder Schnellstraße keinen Sinn, da das derzeitige Verkehrsaufkommen nicht ausreicht, um die Notwendigkeit einer Autobahn zu recht fertigen. Zudem sind seiner Meinung nach gute Verkehrsverbindungen bzw. Achsen aus St. Pölten und Wien ins Waldviertel gegeben und zusätzlich würde das Waldviertel als „*grüne Ader des Landes*“ einen ökologisch negativen Nutzen haben. Auch wirtschaftlich würden keine großen Auswirkungen stattfinden, weil die Autobahn aus naturräumlichen Gegebenheiten keine Fortsetzung in den Norden oder Nordwesten hätte. Zwar siedeln sich Firmen neben Hochleistungsstraßen an, wegen der hohen Mautkosten und der weiten Strecken sind Gebiete rund um die Ballungsräume (Wien, Linz, St. Pölten) und weiteren Infrastruktureinrichtungen (Eisenbahn, Hafen, etc.) viel attraktiver. Das einstige Industriegebiet des Waldviertels rund um Gmünd und Schrems ist dagegen zu klein und es würden sich trotz einer Autobahn keine größeren Industriebetriebe ansiedeln, sondern nur regionale Zulieferfirmen, die sich meistens auf Bundesstraßen fortbewegen. Im Waldviertel wird es solche gewinnbringende Branchen, auch wegen der derzeitigen Wirtschaftskrise und den rückläufigen Investitionen, in nächster Zeit nicht geben. Für die Wirtschaft zählen nur die West-Ost-Achsen oder die Nord-Süd-Achsen, eine diagonale Hochleistungsstraße würde wirtschaftlich auf Dauer nichts bringen. *„Die Wirtschaft selber lebt nicht nur von einer Autobahn“*, was sich am Beispiel entlang der Westautobahn klar bestätigt. Entlang dieser Hochleistungsstrecke sind keine größeren Betriebe vorhanden, was auch nachfolgendes Statement erklärt: *„Darum bezweifle ich, dass eine Autobahn den großen Aufschwung für das Waldviertel bringt“*⁸³.

Im Waldviertel sollte man nicht so sehr auf die große Industrie setzen, sondern im Bereich der Forschung weit reichende Aktivitäten durchführen, um die seit 30 Jahren problematisch anhaltende Abwanderung in irgendeiner Form in den Griff zu bekommen. Vielleicht entwickelt sich in der nächsten Zeit ein gewisses Zentrum in Richtung der Forschung, wobei die Universität in Krems an der Donau schon ein guter Ansatzpunkt darstellt. Mit diesem Projekt sollte versucht werden, das große Problem der Abwanderung zu lindern, dazu spielen der Fremdenverkehr, die

⁸³ Experteninterview mit einem Angestellten der niederösterreichischen Landesregierung am 20.1.2010

„*Gesundheitswelt*“, die Holzindustrie und die regionsspezifische Produktion von Naturprodukten eine große Rolle. Hierbei sollen immer mehr Arbeitsplätze geschaffen werden, um die Menschen vom Wegziehen abzuhalten. Für die Bevölkerung des Waldviertels hat der Bau einer Autobahn große Auswirkungen auf die Arbeitskräfte, da die Pendelbewegung sich drastisch erhöhen würde, was aber nur ein kurzfristiger Aspekt ist. In diesem Fall ist es von großer Bedeutung, dass die Wirtschaft sich dort ansiedelt und sich zunehmend stabilisiert. Ansonsten ist der Effekt der Abwanderung weiterhin vorhanden⁸⁴.

Auch das Nachbarland Tschechien hätte keinen Nutzen, da dieses Gebiet schon mit ausreichenden Verkehrsverbindungen nach Österreich ausgestattet ist. Einerseits ist eine Anbindung an die zukünftige Nordautobahn schon gewährleistet, zudem führt eine gute Bundesstraße über die Grenze Richtung Freistadt und Linz, die demnächst ebenfalls als Autobahn und weiterführend als Schnellstraße realisiert werden soll. Diese beiden Routen repräsentieren die Hauptachsen in die nördlichen Gebiete. Die geplante Schnellstraße S3 soll zusätzlich den geringen Bedarf an Benutzern in den Norden bei Kleinhaugsdorf decken. „*Tschechien hat diese großen Verbindungen, die auch nach Deutschland laufen*“, so der Angestellte der niederösterreichischen Landesregierung. Er weist gleichzeitig auf das gute Netz des Nachbarlandes hin, sodass eine diagonale Autobahn durch das Waldviertel auf Dauer sich sicher nicht bewährt. Zu viele Autobahnen in einem kurzen Bereich würden keinen Sinn ergeben, außerdem würde das Waldviertel als Naturerholungsraum sehr darunter leiden. Dementsprechend ist es wichtiger dieses ökologisch hochwertige Land zu erhalten, als diese unnötig großräumigen Achsen zu erweitern. Die Kosten für eine diagonale Autobahn durch das Waldviertel sind überdimensional hoch, da weitreichende Tunnels und Brücken gebaut werden müssten. Dies beeinträchtigt indes das „*Umweltparadies Waldviertel*“ und würde sich auf kurzfristiger Sicht nicht rentieren⁸⁵.

Die grenzüberschreitende Verkehrsverbindung hat im Waldviertel nicht so eine große Bedeutung. Es gibt zwar viele Grenzübergänge, die aber eher eine untergeordnete Rolle haben. Die jeweiligen Straßen haben indes keine großartige Weiterführung in der Tschechischen Republik. Das Grenzgebiet auf tschechischer Seite ist ökologisch sehr hochwertig, daher ist eine Durchquerung einer Straße in diesem Gebiet sehr

⁸⁴ Experteninterview mit einem Angestellten der niederösterreichischen Landesregierung am 20.1.2010

⁸⁵ Experteninterview mit einem Angestellten der niederösterreichischen Landesregierung am 20.1.2010

kritisch. Außerdem schafft die tschechische Regierung es nicht das eigene Verkehrsnetz, vor allem der Bereich Richtung Ceske Budejovice, vernünftig auszubauen. Auf österreichischer Seite sind demnach die Infrastruktureinrichtungen zu Genüge vorhanden. Der gute Ausbau der Straßen bringt viele Vorteile für den Transitverkehr (Durchzugsverkehr), obwohl nur 5% im Land Niederösterreich verkehren. Die restlichen 95% bestehen aus dem „Ziel- und Quellverkehr“ durch ausländische Frächter, die für österreichische Firmen unterwegs sind und die einzelnen Ballungsräume bedienen. Im Grunde genommen findet der Transitverkehr im Waldviertel nicht statt, *„wenn statt zehn durchfahrene LKWs auf einmal zwölf LKWs da sind, ist das prozentmäßig ein Aufschwung“*, aber seit der Grenzöffnung ist der Verkehr in Grenznähe gleich bleibend. Nur der Holztransport zwischen Tschechien und Österreich wird dort vermehrt betrieben, der aber locker auf den bestehenden Straßen durchführbar ist⁸⁶.

Die Tourismusdestinationen haben im Prinzip auch keinen Nachteil, obwohl die Erreichbarkeit zu wünschen übrig lässt. Vielmehr ist es ein Anliegen der Touristen, diese schöne Landschaft zu besichtigen und deren Touristenattraktionen über den wundervollen Straßenabschnitten zu erreichen, und nicht wegen der Autobahn selbst fahren Touristen in dieses Gebiet. Der Urlauber schätzt landschaftliche schöne Straßen mehr als Autobahnen, um dort seinen verdienten Urlaub im Erholungsraum zu tätigen. Ein Urlaub im Waldviertel ist im Prinzip kein Badeurlaub, sondern hier wird Ruhe, Erholung und gesunde Natur ganz groß geschrieben. Eine Hochleistungsstraße würde diese Ruhe mit Sicherheit zerstören und möglicherweise die Zielgruppe der Erholungsurlauber daran abschrecken nochmals diese Destinationen aufzusuchen. Der Boom an diversen Thermenhotels und anderen Wellnesseinrichtungen nimmt kontinuierlich zu, wobei diese Destinationen als reines Naherholungsgebiet (Frischluff, Waldspaziergänge, lärmfreie Gegenden, etc.) ausgebildet sind. *„Das Waldviertel ist ein bisserl mehr als nur eine Thermenregion.“* Für diesen *„Gesundheitstourismus“* ist das vorhandene Bundesstraßennetz ausreichend ausgebaut⁸⁷.

Es gibt zukünftig keine Überlegungen oder Bauvorhaben von einer Hochleistungsstrecke im Waldviertel, hingegen wird im Sektor der Landes- und

⁸⁶ Experteninterview mit einem Angestellten der niederösterreichischen Landesregierung am 20.1.2010

⁸⁷ Experteninterview mit einem Angestellten der niederösterreichischen Landesregierung am 20.1.2010

Bundesstraßen sehr viel investiert. Die Achse von Krems nach Zwettl ist umfangreich ausgebaut, Richtung Norden nach Vitis ist eine Fortführung der Bundesstraße geplant. Die Bundesstraße B41 nach Oberösterreich ist seit geraumer Zeit auch voll funktionsfähig mit Vorhandensein von Kriechspuren, wobei hier auch eine gute Anbindung an die geplante oberösterreichische Schnellstraße, die in die Tschechische Republik führt, sicher gestellt wurde. Ansonsten ist die gesamte „*Infrastrukturachse*“ im nördlichen Waldviertel relativ gut ausgebaut. Zwar würde eine mögliche Autobahn vermeintlich verkehrstechnisch sicherer sein als eine Bundesstraße, aber der Zeitgewinn würde sich sehr in Grenzen halten, sodass das gut ausgebaute Straßennetz im Waldviertel vollkommen ausreicht⁸⁸.

Die Idee einer Umfunktionierung der Waldviertler Bundesstraße B2 auf eine mögliche Autobahn ist nicht so einfach wie angenommen. Der gesamte Verlauf der Bundesstraße ist ziemlich nahe an den Wohngebieten dieser Region gelegen. Aus diesem Grund würde man hier niemals eine Umweltverträglichkeitsprüfung (Umweltschutz, Lärmschutz) bekommen und somit scheint die Vision einer Autobahn als nicht machbar. Man müsste mit der Neutrassierung der Autobahn mindestens 500 Meter von dem Wohngebiet abrücken, obwohl dann eine parallele Linienführung von zwei Hochleistungsstrecken keinen Vorteil mit sich bringt. Auch die Nord-Süd-Verbindung einer Hochleistungsstraße scheint geographisch als nicht realisierbar. Von der Donau weg müsste mindestens ein Tunnel von zehn Kilometer Länge konstruiert werden, um die steile Trasse ins Waldviertler Hochland zu überwinden. Die technischen Möglichkeiten wären zwar gegeben, aber der Aufwand und die Kosten würden überdimensionale Werte annehmen. Der Staat bzw. die ASFINAG ist nicht gewillt, diese Unsummen in ein „wahnsinniges“ Projekt bereitzustellen. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist im Ungleichgewicht, da eine Autobahn sich auf Grund der niedrigen Frequenz trotz Bemaßung im südlichen Waldviertel nicht bewährt. Nur bei einer Vervielfachung des jetzigen Verkehrsaufkommens und einer Vervielfachung der dortigen Industrie ist eine Frequenz erreicht, welche eine mögliche Autobahn in diesem südlichen Raum rechtfertigt. In absehbarer Zeit ist also keine Autobahn geplant, außer es entwickelt sich dort etwas in den nächsten 20

⁸⁸ Experteninterview mit einem Angestellten der niederösterreichischen Landesregierung am 20.1.2010

Jahren. Hier versucht man als Gegenmaßnahme die Route der Bundesstraße B36 laufend zu verbessern⁸⁹.

Würde nun doch eine Autobahn im Waldviertel gebaut werden (ergibt nur einen Sinn, wenn sie von einer bestehenden Hochleistungsachse wegführt), gäbe es doch einige Nutznießer. So würden die Baufirmen, die vorhandenen Betriebe, die Pendler und die Bevölkerung (nur wenn sich weitere Firmen ansiedeln) sehr dadurch profitieren. Ebenso würde es viele Nachteile geben, insofern werden die Natur und die verlorene landwirtschaftlich genutzte Fläche in Mitleidenschaft gezogen, zudem wird die Abwanderung der Bevölkerung weiterhin stattfinden. Hinzu kommen noch die Kosten und die Umweltbelastungen (Schadstoffe, Lärm) entlang der Autobahn, die bei einem möglichen Bau anfallen würden. Da eine Realisierung einer Autobahn weit in den Sternen steht, sind auch keine Bürgerinitiativen bekannt. Schon allein bei der Planung einer Autobahn würde es viele Gegner geben (Grundstücksbesitzer, Waldbauern, „Grünaktivisten“). Auch für diverse Abschnitte und Straßenprojekte gibt es teilweise Bürgerinitiativen, die gegen eine infrastrukturelle Ausweitung sind⁹⁰.

Das zweite interessante Interview wurde mit dem Landtagsabgeordneten Gottfried Waldhäusl durchgeführt. Er ist Obmann des Freiheitlichen Klubs im niederösterreichischen Landtag und hat eine übergeordnete Stelle in der Freiheitlichen Partei Österreichs (FPÖ). Das Interview wurde in der niederösterreichischen Landesregierung im Haus 1 des Regierungsviertels in St. Pölten durchgeführt.

Der Landtagsabgeordnete Gottfried Waldhäusl war einer der ersten Politiker, der „eine Hochleistungsstraße (Autobahn oder vorwiegend eine Schnellstraße) in das Waldviertel gefordert“ hat. Die Idee einer solchen Erweiterung wurde schon seit 15 Jahren im Bundesrat vorgelegt. Mittlerweile würden schon 50% der Sozialdemokratischen Partei Österreichs (SPÖ) dieses Vorhaben unterstützen. Hingegen sind die Grüne Partei Österreichs (Die Grünen) vehemente Gegner und auch die Österreichische Volkspartei (ÖVP) legt sich bei dieser Idee ziemlich quer. Der Grund für die Forderung einer Autobahn ist, dass das Waldviertel regional aufgewertet wird und sich den anderen Regionen unseres Landes angleicht. „Man

⁸⁹ Experteninterview mit einem Angestellten der niederösterreichischen Landesregierung am 20.1.2010

⁹⁰ Experteninterview mit einem Angestellten der niederösterreichischen Landesregierung am 20.1.2010

*will diese abgeschottete Region dorthin bringen, wo andere Landschaften bereits sind*⁹¹.

Es sind im Waldviertel zu wenige Arbeitsplätze vorhanden. Der jugendlichen Bevölkerung steht eine gute Ausbildung zur Verfügung, aber wegen der fehlenden Arbeitsplatzangebote pendeln die meisten Absolventen in die Ballungsräume nach Wien, St. Pölten oder Linz. In diesem Sinn *„können Arbeitsplätze nur geschaffen werden, wenn auch eine gewisse Infrastruktur (Straßennetz, gute Schiene, der Hafen und Flughafen in Krems) vorhanden ist“*. 90% der Betriebe schauen sich in erster Linie das Straßennetz an, bevor sie sich ansiedeln. Gegebenfalls wird auch das Bahnnetz berücksichtigt, vor allem wenn der Betrieb sehr an der *„Bahnader“* hängt. Das Fehlen einer Autobahn bewirkt eine lange Fahrzeit und diese Nachteile nehmen die Unternehmer nicht in Kauf. *„Im Grunde gibt es genug Betriebe, die bereit sind ihren Standort ins Waldviertel zu verlegen“*, weil vor allem die Grundstückspreise relativ günstig sind, eine Kooperation mit den Gemeinden (Abgaben etc.) ist ziemlich human und das Angebot an Arbeitskräften ist die Beste in ganz Österreich. Nur wenn keine Infrastruktur vorhanden ist, setzen sich die Betriebe in gut strukturierten Regionen an, da mittlerweile der Waldviertler sowieso nachpendelt und die Firmen bekommen die gute Arbeitskraft allemal. Deshalb versucht man primär durch den Bau einer Hochleistungsstrecke viele große Betriebe in das periphere Land zu locken. Prognosen zu Folge würden sich gigantische Betriebsneugründungen einstellen und die geringe Industrie, welche schon vor Ort ist, würde sich expandieren. Anhand der großen Leitbetriebe würden die kleinen regionalen Betriebe mehr profitieren. Durch die Betriebsstandorte (Gmünd, Waidhofen an der Thaya) wird die Kaiser-Franz-Josephs-Bahn automatisch attraktiver und kann ebenso effektiv genutzt werden⁹².

Das Problem, dass sich viele ausländische Industriebranchen ansiedeln, ist nicht gegeben. Momentan herrscht nämlich die Tatsache, dass viele österreichische Firmen in den Ostblock wandern, weil dort die Arbeitskräfte billiger sind. Mit einer Autobahn würden sich sehr viele einheimische Branchen aus ganz Österreich in Grenznähe des Waldviertels niederlassen, da die Produktion billiger ist. Aber ein tschechischer Betrieb legt seinen Standpunkt höchstwahrscheinlich nicht ins

⁹¹ Experteninterview mit Herrn Gottfried Waldhäusl, Klubobmann der FPÖ, am 22.1.2010

⁹² Experteninterview mit Herrn Gottfried Waldhäusl, Klubobmann der FPÖ, am 22.1.2010

Waldviertel, und wenn, dann würde die österreichische Wirtschaft nur profitieren. Die billigen Arbeitskräfte würden zwar aus dem Nachbarland mitgenommen werden, aber die hoch qualifizierten Arbeitskräfte sind in Österreich vorhanden, auf die der tschechische Betrieb sicherlich zurückgreift⁹³.

Eine Autobahn würde zudem keine ökologischen oder umweltbedingten Auswirkungen haben. *„Es gibt zwar politischen Parteien, die behaupten, dass eine Autobahn durch den zunehmenden Verkehr die Idylle des Waldviertels zerstört“*. Dies ist aber ein Schwachsinn, weil in den anderen touristischen Hochburgen (Kärntner Seengebiete, Skigebiete) ebenfalls Autobahnstrecken zu finden sind und diese die Umwelt nicht sehr beeinträchtigen. Die Menschen wollen *„primär eine schnelle Erreichbarkeit“* und wegen einer Hochleistungsstraße wird das idyllische Waldviertel nicht zerstört. Wenn nicht in eine Infrastruktur investiert wird, dann wird das grüne Waldviertel allein durch den *„Durchzugsverkehr“* der östlichen Staaten in den nächsten zehn Jahren *„ersticken“*. Aus ökologischen und klimatischen Gründen des Kyoto-Protokolls ist es sinnvoller, wenn sich Unternehmen im Waldviertel ansiedeln würden, denn somit würden 50% aller Pendler in der eigenen Region eine Arbeit finden. Es wären nicht mehr so viele Pendler unterwegs, die ausreichend Schadstoffe in die Umwelt setzen. Ingeheim würde sich auch die Lebensqualität der Pendler deutlich verbessern, weil sie zeitlich nicht so ausgelastet wären. Außerdem würde damit der Durchzugsverkehr größtenteils verhindert werden, da nur wenige LKWs in den unberührten Abschnitten des Waldviertels unterwegs wären⁹⁴.

Eine Realisierung einer Autobahn oder Schnellstraße ist möglich, wobei das Land Niederösterreich diese Vision vorher in das Landesverkehrskonzept und danach in das Bundesverkehrskonzept aufnehmen muss. Erst dann können Planungen getätigt werden, wonach ab Planungsbeginn bis zur Vollendung mit einer Zeitspanne von bis zu 15 Jahren gerechnet werden muss. Dabei ist der Gedanke schon inbegriffen, dass diese Hochleistungsstrecke durch das Waldviertel, also weiterführend in die Tschechische Republik, führen soll. Hierbei wird der Durchzugsverkehr auf die Autobahn verlegt, sodass die Ortschaften nicht mehr in Mitleidenschaft gezogen werden. Die sinnvollste Variante einer Autobahn würde von Wien über Hollabrunn, Eggenburg und von dort aus in einer parallel nahen Linienführung (wirtschaftlich

⁹³ Experteninterview mit Herrn Gottfried Waldhäusl, Klubobmann der FPÖ, am 22.1.2010

⁹⁴ Experteninterview mit Herrn Gottfried Waldhäusl, Klubobmann der FPÖ, am 22.1.2010

sinnvoll für die Güterbeförderung) entlang der Kaiser-Franz-Josephs-Bahn führen (Göpfritz an der Wild, Schwarzenau, Vitis, Gmünd und weiter Richtung Norden), die zweigleisig ausgebaut werden müsste. Diese West-Ost-Ausrichtung würde bemerkenswerterweise keine Tunnels beanspruchen, welche zusätzliche Kosten bedeuten würde. Die tschechische Regierung müsste nur mehr das Teilstück von Ceske Budejovice nach Gmünd ausbauen, sodass eine „komplette Verbindung von Wien in den Norden“ gewährleistet wäre. Mit dieser grenzüberschreitenden Anbindung würde auch der geplante Flughafen Ceske Budejovice in kürzester Zeit erreichbar sein. Viele Bürger des Waldviertels würden dann diese internationale Schnittstelle aufsuchen, bevor sie in das weite Wien fahren. *„Dieser Wirtschaftsraum mit der Tschechischen Republik wird sowieso irgendwann zusammenwachsen“*. Es gibt eine andere Überlegung für die Realisierung einer Autobahn. Vielmehr würde der gesamte Verkehr von Wien über Krems geführt und von dort würde die bestehende B37 von Krems nach Zwettl in eine Autobahn umfunktioniert. Nur fehlen weitere Planungen für eine Erweiterung in die umliegenden Gebiete (Gmünd, Freistadt) bzw. für die Anbindung in die Tschechische Republik, um den Durchzugsverkehr mit in die Autobahn einfließen zu lassen. *„Ansonsten würde das Waldviertel wieder in diesem Verkehr ersticken“*. Die großen Nutznießer bei einem Autobahnbau sind die wirtschaftlichen Betriebe und jeder Pendler wegen der Zeitersparnis und der neuen Arbeitsmarktsituation bzw. Arbeitsplatzbeschaffung. Die ganze Region rund um die neue Infrastruktur lebt auf⁹⁵.

In punkto Bürgerinitiativen gibt es einen Verein (nämlich „Pro Waldviertel“), in dem die interviewte Person, Gottfried Waldhäusl, selbst Mitglied ist und sogar den Obmann dieser Organisation stellt. Dieser Verein setzt sich sehr für den Bau einer Autobahn im Waldviertel ein. Viele Unternehmer des Waldviertels begrüßen diese unpolitische Maßnahme und hoffen auf das Ziel, dass das Waldviertel in nächster Zeit eine ausgezeichnete Infrastruktur besitzt. Ansonsten sind keine Initiativen im Waldviertel bekannt. Doch in absehbarer Zeit, wenn der Plan einer Hochleistungsstrecke Realität ist, werden sicher Bürgerinitiativen gegen den Bau entstehen. Vor allem die „Grünen“ werden sich vehement dagegen stemmen. Vorschläge und Pläne für einen Autobahnbau können frühestens bei der nächsten Landtagswahl in Niederösterreich im Jahre 2013 ausdiskutiert werden. Bis jetzt war

⁹⁵ Experteninterview mit Herrn Gottfried Waldhäusl, Klubobmann der FPÖ, am 22.1.2010

die Österreichische Volkspartei (ÖVP), stellvertretend durch den Landeshauptmann Dr. Erwin Pröll, welche auch gleichzeitig die stimmenstärkste Partei ist, strikt gegen eine Ausweitung im Waldviertel. Die Partei blockt das Thema stark ab und sieht dieses Projekt als unnötig. Sie behauptet somit indirekt, *„dass der Waldviertler in der niederösterreichischen Landespolitik Bürger zweiter Klasse ist“*⁹⁶.

Ein Umbau bzw. eine Neutrassierung der Waldviertler Bundesstraße B2 zu einer Autobahn ist eine gute Idee, nur müsste man alle Ortsumfahrungen entlang der Strecke einplanen. *„Die Experten müssten die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in Betracht ziehen“*, ob eine Neutrassierung einer Autobahn neben der B2 oder der Umbau der Waldviertler Bundesstraße mit notwendigen Ortsumfahrungen wirtschaftlich rentabler ist. Das Bundesstraßennetz im Waldviertel ist zwar dementsprechend gut ausgebaut, *„aber mit dem Bau einer neuen Hochleistungsstraße wäre das Waldviertel optimal versorgt“*. Das Projekt ist demnach nicht als kontraproduktiv anzusehen. Außerdem sind der heutige Zustand und die Aufnahmefähigkeit des Verkehrs sämtlicher Bundesstraßen schon sehr nahe an der Belastungsgrenze. Beispielsweise müsste die B37 erneut ausgebaut werden, da der Verkehr zwischen Zwettl und Krems an der Donau stark angestiegen ist. Diese Fakten bzw. die weitlaufenden Prognosen auf 15 Jahre und das Problem des zunehmenden Durchzugsverkehrs führen zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen, das die Bundesstraßen nicht bewältigen können. Deshalb ist eine Autobahn oder Schnellstraße unbedingt notwendig. Eine Nord-Süd-Ausrichtung ist demzufolge nicht notwendig und sehr unwahrscheinlich, wenn eine Hochleistungsstrecke im nördlichen Waldviertel errichtet wird, die weitaus höhere Priorität hat. *„Man würde von dort aus ziemlich rasch mit der B36, die zwar im Winter schwer zu befahren ist, in ein Erholungsgebiet gelangen“*. Hierbei ist es zweckmäßiger, die Bundesstraße bis zur Donaulandschaft so gut wie möglich auszubauen und keine Investitionen in eine Autobahn zu stecken. Man sieht die Auswirkungen der Infrastrukturprobleme in den Pendlerstatistiken. Die Menschen im zentralen Waldviertel (Arbesbach, Rappottenstein) pendeln eher nach Linz als nach St. Pölten, da die Erreichbarkeit in die oberösterreichische Landeshauptstadt schneller und einfacher ist⁹⁷.

⁹⁶ Experteninterview mit Herrn Gottfried Waldhäusl, Klubobmann der FPÖ, am 22.1.2010

⁹⁷ Experteninterview mit Herrn Gottfried Waldhäusl, Klubobmann der FPÖ, am 22.1.2010

Die finanziellen Mittel für eine Realisierung würden von der ASFINAG kommen. Alle Autobahnen sind von der öffentlichen Hand bezahlt worden. Das Land Niederösterreich ist nicht bereit, die Waldviertelautobahn mit Mautgebühren aus eigener Hand selbst zu finanzieren. Dies würde zu einer Diskriminierung der Menschen im Waldviertel gegenüber den anderen Landsleuten führen⁹⁸.

Im Waldviertel ist auf Grund der fehlenden Entwicklung eine Überalterung der Bevölkerung ersichtlich. Die jungen Menschen bekommen nach der Ausbildung keinen Job und sind gezwungen zu pendeln oder wandern gleich aus. Trotzdem haben die älteren Menschen wesentliche Vorteile von einer modernen Straße. So könnten ältere Personen, die nicht mobil sind, mit „*öffentlichen Verkehrsmitteln*“ die weit entfernten zentralen Orte St. Pölten oder Wien schnell und einfach erreichen. Es würden damit mehrere Möglichkeiten und Angebote des Transports entstehen, weil die Mobilität erhöht wird. Ein anderer Aspekt liegt darin, dass mit dem Bau der Autobahn die Abwanderung gestoppt wird (siehe als Beispiel der Bezirk Horn aus dem vorigen Kapitel) und die Altersquote deutlich gesenkt werden kann. Die jetzigen Abwanderungsgemeinden können vermehrt Arbeitsplätze zur Verfügung stellen, welche die einheimische Bevölkerung gerne in Anspruch nimmt. Die Leute werden zunehmend sesshaft und realisieren in dieser peripheren Region ihre Familien- und Wohnplanungen⁹⁹.

Abschließend sei noch erwähnt, dass mir höchstpersönlich das folgende Zitat des Interviewpartners Gottfried Waldhäusl sehr imponierte, mit dem noch viele Politiker und Fachleute in Konflikt kommen werden. Es ist wirklich an der Zeit ernsthafte Überlegungen zu diesem Thema zu tätigen. Der Klubobmann der niederösterreichischen Freiheitlichen behauptet, *„wenn nicht wirklich in absehbarer Zeit, innerhalb dieses Zeitfensters von 15 Jahren, nichts unternommen wird, dann wird das Waldviertel als Region sterben!“*.

⁹⁸ Experteninterview mit Herrn Gottfried Waldhäusl, Klubobmann der FPÖ, am 22.1.2010

⁹⁹ Experteninterview mit Herrn Gottfried Waldhäusl, Klubobmann der FPÖ, am 22.1.2010

3.5 Statements und Meinungen der dort ansässigen Bevölkerung

Um ein repräsentatives Ergebnis zu erhalten wurden im Nachfolgenden nicht die Bürger des Waldviertels befragt, da es erstens massive Schwierigkeiten bei der Durchführung gehabt hätte und zweitens viele Bürger nicht den Wissensstand hätten bzw. nur Illusionen im Bereich der Infrastruktur besitzen. In diesem Fall wurden also zusätzlich aus organisatorischen Gründen diverse Experteninterviews mit den Bürgermeistern der betroffenen Gemeinden im Waldviertel durchgeführt. Somit ist gewährleistet, dass die Ergebnisse qualitativ hochwertig sind und zudem vertreten die Bürgermeister die Meinungen der jeweiligen Region, sodass im Prinzip dies einer Bürgerbefragung gleich gestellt ist. Das Auswahlverfahren wurde zufällig gewählt, wobei aber im Vordergrund gestanden ist, dass aus jedem Bezirk mindestens ein Bürgermeister befragt wurde. Da der Bezirk Zwettl ziemlich groß ist, wurden aus dieser peripheren Region zwei Gesprächspartner involviert. Auch der politische Aspekt sollte zumindest ein wenig mitberücksichtigt werden. Trotz der relativ großen Anzahl an Gemeinden mit der Parteizugehörigkeit zur Österreichischen Volkspartei (ÖVP), wurden auch Stimmen der Sozialdemokratischen Partei Österreichs (SPÖ) eingefangen und dem gegenübergestellt. Die nachfolgende Auflistung zeigt die ausgewählten Bürgermeister für die Experteninterviews.

- Bezirk Gmünd: Karl Prohaska, Bürgermeister der Marktgemeinde Amaliendorf-Aalfang (SPÖ)
- Bezirk Horn: Johann Glück, Bürgermeister der Stadtgemeinde Geras (ÖVP)
- Bezirk Krems (Land): Karl Simlinger, Bürgermeister der Stadtgemeinde Gföhl (ÖVP)
- Bezirk Melk: Johann Gillinger, Bürgermeister der Marktgemeinde Pöggstall (ÖVP)
- Bezirk Waidhofen an der Thaya: Ing. Maurice Androsch, Bürgermeister der Stadtgemeinde Groß Siegharts (SPÖ)
- Bezirk Zwettl: Karl Elsigan, Bürgermeister der Marktgemeinde Schwarzenau (ÖVP)
- Bezirk Zwettl: Friedrich Wagner, Bürgermeister der Marktgemeinde Rappottenstein (ÖVP)

Die Interviews wurden in den Räumlichkeiten der jeweiligen Gemeinde- bzw. Stadtämter durchgeführt. Um nun eine sinnvolle Auswertung zu erhalten, werden alle Interviews miteinander verglichen und die wichtigsten Statements niedergeschrieben. Dabei sollte bei der Zusammenfassung auf diverse gemeinsame Sichtweisen der Bürgermeister geachtet werden und etwaige Zitate und Aussagen hervorgehoben werden. Es wird versucht, ob Gemeinsamkeiten zwischen den politischen Fraktionen und auch auf regionaler Ebene (Interviews sind quer im Waldviertel verstreut) vorhanden sind und wie die interviewten Personen die allgemeine Problematik der fehlenden Infrastruktur sehen. Für diese Aufgabe wurde vorher ein Leitfragebogen zusammengestellt, der im Anhang ersichtlich ist. Nun wird versucht, die gestellten Fragen nach einzelnen Gruppierungen darzustellen und zusammenzufassen.

Im Grunde genommen sind eigentlich alle befragten Personen für einen Bau einer Autobahn im Waldviertel. Diese Hochleistungsstrecke ist auf mittelfristiger bzw. langfristiger Sicht erforderlich und ist aus wirtschaftlicher und verkehrstechnischer Sicht ein Muss für diese Region. Hinzu kommt noch, *„dass das Waldviertel das einzige Viertel in Niederösterreich ist, das keinen Autobahnanschluss hat“*¹⁰⁰, wenn man die kurze Strecke der Kremser Schnellstraße in Richtung Wien vernachlässigt. Dies ist damit zu begründen, *„dass das Waldviertel auf langer Zeit an der eisernen Grenze gelegen ist und so nicht besonders viel in Infrastruktureinrichtungen investiert wurde“*¹⁰¹. Die Erreichbarkeit in dieser peripheren Region ist ein ziemlich großes Problem und deshalb kann eine mindestens vierspurige Anbindung in das Waldviertel die Region nur beleben, obwohl hier die Frage nach einer Autobahn noch nicht gänzlich geklärt wurde. Viele Befragte sehen von diesem Projekt eher ab und sehen diese Maßnahme als unrealistisch, da die finanziellen Auflagen zu hoch wären. Vielmehr überwiegt der Wunsch einer *„durchziehenden Schnellstraßenverbindung quer durch das Waldviertel, welche besser ausgebaut ist als die vorhandenen Bundesstraßen“*¹⁰². Hierbei soll aber zudem beachtet werden, dass bei den Hauptachsen die Ortsdurchfahrtsfreiheit und die Vierspurigkeit gewährleistet ist. Auf langfristige Sicht ist eine Erweiterung auch in den tschechischen Raum notwendig, wobei dieses Szenario kürzlich auf universitärer

¹⁰⁰ Experteninterview mit Herrn Karl Simlinger, Bürgermeister der Stadtgemeinde Gföhl, am 29.1.2010

¹⁰¹ Experteninterview mit Herrn Karl Prohaska, Bürgermeister der Marktgemeinde Amaliendorf-Aalfang, am 1.2.2010

¹⁰² Experteninterview mit Herrn Ing. Maurice Androsch, Bürgermeister der Stadtgemeinde Groß Siegharts, am 1.2.2010

Sicht untersucht wurde. *„Die wissenschaftliche Untersuchung der Donauuniversität Krems an der Donau hat ergeben, dass für das Waldviertel der Wirtschaftsraum Ceske Budejovice und Prag auf mittel- und langfristige Sicht (50 bis 70 Jahre) eine große Bedeutung hat“*¹⁰³.

Die Meinungen über den Verlauf einer zukünftigen Schnellstraße gehen hier wenig überraschend weit auseinander. Das regionale Bewusstsein der einzelnen Gemeinden kommt hier deutlich ins Spiel. Dennoch können im Wesentlichen zwei Hauptverkehrsachsen aufgezählt werden, welche für eine mögliche Realisierung einer Autobahn bzw. Schnellstraße ins Spiel kommen würden und welche von fast allen Befragten befürwortet bzw. vorgeschlagen wurden. Erstens wäre da eine Streckenführung von dem niederösterreichischen Zentralraum St. Pölten über Krems, Gföhl, Zwettl und weiter entweder über Gmünd nach Ceske Budejovice oder über Freistadt nach Ceske Budejovice. Die vor kurzer Zeit ausgebaute Bundesstraße B37 würde eine schnellere Verbindung zur Schnellstraße in Krems an der Donau und weiters zu der Westautobahn in St. Pölten gewährleisten. Die zweite Variante einer möglichen Schnellstraße verläuft von Wien über Hollabrunn, Eggenburg, Horn, Gmünd und weiter nach Ceske Budejovice. Dieser Verlauf wurde schon im vorigen Unterkapitel ausführlich beschrieben. Hierbei würde die Waldviertler Bundesstraße B2 auf eine Schnellstraße umfunktioniert werden. Dies sind die zwei wichtigsten und realistischsten Versionen einer Hochleistungsstrecke. Hierbei ist eine Neutrassierung völlig auszuschließen, sondern es sollte versucht werden, eine der bestehenden Bundesstraßen in einer Hochleistungsstraße umzufunktionieren. Nichtsdestotrotz wurden regionsspezifische Vorschläge für einen Ausbau bekannt gegeben. *„Es hätte schon Überlegungen gegeben, dass Kamptal auszubauen, also zumindest Überholstrecken zu planen und auszuführen, was aber die Bürgerinitiative „Stoppt den Transit durchs Kamptal!“ vehement verhindert hat. Auch die Überlegung einer Manhartsbergtrasse wurde getätigt, aber bis jetzt ist noch nichts passiert, obwohl der Bedarf vorhanden wäre“*¹⁰⁴. Ebenso wenig erfolgreich sieht die Situation im südlichen Waldviertel aus. *„Das Projekt einer Schnellstraße von Pöchlarn nach Pöggstall und weiter nach Zwettl hatte zwar eine 90%ige Zustimmung der Bevölkerung, aber die 10% waren lauter, die gegen diese Verbindung gesprochen haben und somit ist*

¹⁰³ Experteninterview mit Herrn Friedrich Wagner, Bürgermeister der Marktgemeinde Rappottenstein, am 2.2.2010

¹⁰⁴ Experteninterview mit Herrn Johann Glück, Bürgermeister der Stadtgemeinde Geras, am 1.2.2010

diese Vision gescheitert. Etwaige Statements nach dem Verlust der Identität, dem starken Durchzugsverkehr oder die Angst, dass diese Region ihren Wert und sämtliche Leute verliert, haben sich durchgesetzt. Eine neue Initiative ist, das Weiental auszubauen und die Bundesstraße B216 und weiters die B36 in Richtung Zwettl attraktiver zu gestalten und mit Überholabschnitten zu versehen, obwohl eine Umfunktionierung zu einer Schnellstraße ist auf Grund der Verkehrsfrequenz nicht notwendig ist¹⁰⁵. Ansonsten ist aber eine Nord-Süd-Achse von den befragten Personen als eher schwerfällig realisierbar und zwecks des Bedarfs unnötig angesehen worden. Außerdem ist es ein Anliegen, dass das vorhandene Bundesstraßennetz im Waldviertel weiter ausgebaut wird, um so den zunehmenden Verkehr zu leiten.

Wie schon oben erwähnt, gab es in Bezug zur Nord-Süd-Achse ein Projekt einer Schnellstraßenverbindung, das aber bis jetzt auf Eis gelegt wurde. *„Die Marktgemeinde Pöggstall liegt zwar nur 20 Kilometer von der Westautobahn entfernt, dennoch ist hier das große Problem vorhanden, dass sich wegen der schweren Erreichbarkeit keine Betriebe ansiedeln. Um die Region aufzuwerten war eine Verkehrsanbindung von Pöchlarn über Pöggstall nach Zwettl geplant, die als Schnellstraße ausgeführt worden wäre. Auf Grund des heftigen Widerstandes verschiedener Unternehmer, Wirtschaftstreibenden und anderer Kritiker ist dieses Projekt trotz 90%iger Zustimmung abgelehnt worden. Trotzdem ist für viele Leute eine Nord-Süd-Achse vorstellbar, obwohl geographisch schwer überwindbare Distanzen bewältigt werden müssen. Bei der Planung der Donaubrücke Pöchlarn hat man den Fehler gemacht, dass man mit der Brücke zu tief geblieben ist. Somit müsste jetzt ein Tunnel mit mindestens einem Kilometer Länge erschaffen werden, um diese steile Trasse zu bewältigen. Dieser ist jedoch nicht finanzierbar. Das größere Problem im südlichen Waldviertel ist die ideale Anbindung an das Waldviertel durch die drei Donaubrücken Melk, Pöchlarn und Ybbs. Denn alle drei Brücken stehen am Berg an und es führt keine direkte Straße weiter. Da in nächster Zeit die Schnellstraße über Pöchlarn unrealistisch ist, wird versucht die Verbindungsstraße B216 durch das Weiental auszubauen und Überholabschnitte einzubauen, wobei diese weiterhin nur als Bundesstraße gezählt wird¹⁰⁶.*

¹⁰⁵ Experteninterview mit Herrn Johann Gillinger, Bürgermeister der Marktgemeinde Pöggstall, am 29.1.2010

¹⁰⁶ Experteninterview mit Herrn Johann Gillinger, Bürgermeister der Marktgemeinde Pöggstall, am 29.1.2010

In punkto Rentabilität sind sich hingegen fast alle Beteiligten einig. Der Bau einer Hochleistungsstrecke unterstützt die Aufwertung der Region bzw. die Bezirkshauptstädte und es würden sich neue Möglichkeiten in vielen Bereichen entwickeln. Somit überwiegen weitestgehend die positiven Argumente für das Aufrüsten einer Infrastruktureinrichtung in das entlegene Waldviertel. *„Die Wirtschaft wird belebt, der Tourismus wird angekurbelt, Arbeitsplätze werden dadurch entstehen. Die Infrastruktur ist ein Grundstock, auf den man alles aufbauen kann“*¹⁰⁷. Im Großen und Ganzen werden sich auf den großen Verkehrsachsen immer mehr Betriebs- und Menschenansiedelungen durchsetzen. *„Je prominenter die Verkehrsachse (Wert) ist, desto eher ist dort eine Betriebsansiedelung vorzufinden“*¹⁰⁸. Dieser wirtschaftliche Aspekt ist unbedingt wichtig für die Weiterentwicklung einer Region bzw. das Heimatbewusstsein der Bevölkerung → *„es entsteht Leben“*¹⁰⁹. Man versucht mit einer durchaus vernünftigen Verkehrsader weitere Schwerpunkte in den Griff zu bekommen. Im Waldviertel haben wir mit einer großen Abwanderung zu kämpfen, was das Hauptproblem dieser Region ist. Mit einer neuen Infrastruktur im Bereich eines Autobahn- bzw. Schnellstraßenausbaus würde man diesem Konflikt entgegensteuern. Aber es gibt auch einige negative Argumente in diesem Bereich. Einerseits würden für den Bau einer Autobahn bzw. Schnellstraße extreme Kosten anfallen. Auch bei einer Umfunktionierung von einer Bundesstraße zu einer Hochleistungsstrecke müssten einige Modifizierung durchgeführt werden. Weiters leidet darunter die Ruhe der Landschaft und die Lebensqualität der Menschen. *„Hinsichtlich der Durchführung müssten Umweltverträglichkeitsprüfungen durchgeführt werden und es müssten Grundstücke zur Verfügung gestellt werden. Außerdem sind entlang dieser Strecken weitaus größere Beeinträchtigungen vorhanden (Lärm, Mehrverkehr, Umweltbelastung)“*¹¹⁰.

Das Waldviertel ist im weitesten Sinn als Naturerholungsraum ausgebildet. In vielen Literaturquellen findet man den Beinamen „die Idylle des Waldviertels“ oder „das mystische Waldviertel“. Bei einem Bau einer Hochleistungsstrecke würde diese Sichtweise sicherlich geringfügig beeinträchtigt werden. Trotzdem denken alle

¹⁰⁷ Experteninterview mit Herrn Karl Prohaska, Bürgermeister der Marktgemeinde Amaliendorf-Aalfang, am 1.2.2010

¹⁰⁸ Experteninterview mit Herrn Karl Elsigan, Bürgermeister der Marktgemeinde Schwarzenau, am 29.1.2010

¹⁰⁹ Experteninterview mit Herrn Karl Simlinger, Bürgermeister der Stadtgemeinde Gföhl, am 29.1.2010

¹¹⁰ Experteninterview mit Herrn Ing. Maurice Androsch, Bürgermeister der Stadtgemeinde Groß Siegharts, am 1.2.2010

Befragten, dass die ökologischen Auswirkungen in Bezug zur Umwelt sich sehr in Grenzen halten werden und somit fast keine Rolle spielen. *„Außerdem belastet das Image des mystischen Waldviertels die Bevölkerung dieser Region. Mit diesem Slogan wird das Waldviertel als alte Region dargestellt und somit würden sich hier keine jungen Menschen oder auch Betriebe ansiedeln“*¹¹¹. Um die Gegend zu modernisieren und der Gesellschaft anzupassen, müssen diverse Streckenabschnitte realisiert werden. Der Umweltaspekt steht eher im Hintergrund, da die Auswirkungen nicht so gravierend sein werden.

Aus wirtschaftlicher Sicht hätte eine Autobahn bzw. Schnellstraße einen großen Nutzen für die Region Waldviertel. Auf Grund der jetzigen Wirtschaftskrise hat es keine Betriebsansiedlung im ganzen Waldviertel gegeben. Es gibt aber Tendenzen, sodass einige Firmen ihren Standort im Waldviertel suchen. Wenn aber nun eine ordentliche Anbindung in diese Naturregion vorhanden ist, würde es einen enormen Aufschwung in der Wirtschaft geben. *„Ist nun eine schnelle Verkehrsverbindung zwischen den Ballungszentren gegeben, dies kann auch durch ein gut ausgebautes Bundesstraßennetz mit Überholspuren sein, so kann man zuversichtlich sein, dass sich immer mehrere größere Betriebe entlang dieser Hauptachsen ansiedeln“*¹¹². Besonders wichtig ist die Erreichbarkeit des Standortes. Wenn eine Ortschaft nur sehr schwer zu erreichen ist, dann werden sich dort auch logischerweise keine Betriebe ansiedeln. *„Hinsichtlich der Betriebe ist mit einer vernünftigen Verkehrsanbindung die Chance besser einen Betrieb anzusiedeln. Die Erfahrung zeigt, dass sich die Unternehmer entlang der Hauptverkehradern (West-Ost-Achse, Donau, Bahn) ansiedeln. Ein typisches Beispiel zeigt sich im Betriebsgebiet Loosdorf“*¹¹³. Durch die schnelle Erreichbarkeit kann der Zubringertransport aber auch der Export einzelner Firmen schneller abgewickelt werden, sodass generell gesagt werden kann: *„Wirtschaft ist Zeit“*¹¹⁴. In Bezug auf die Tschechische Republik hätte das weit reichende Folgen bzw. Vorteile für die Wirtschaft. In Ceske Budejovice wird gegenwärtig der internationale Flughafen gebaut, sodass es in Zukunft von größter Wichtigkeit ist diese beiden Wirtschaftszentren zu verknüpfen, wobei eben diese Strecke durch unser Untersuchungsgebiet verlaufen sollte. Die

¹¹¹ Experteninterview mit Herrn Karl Simlinger, Bürgermeister der Stadtgemeinde Gföhl, am 29.1.2010

¹¹² Experteninterview mit Herrn Karl Elsigan, Bürgermeister der Marktgemeinde Schwarzenau, am 29.1.2010

¹¹³ Experteninterview mit Herrn Johann Gillinger, Bürgermeister der Marktgemeinde Pöggstall, am 29.1.2010

¹¹⁴ Experteninterview mit Herrn Ing. Maurice Androsch, Bürgermeister der Stadtgemeinde Groß Siegharts, am 1.2.2010

Beschleunigung des Güter- und Personenverkehrs wird durch eine Hochleistungsstraße zudem deutlich verstärkt. Für jedes Unternehmen ist die Zeit ein großer Faktor. Wenn nun eine gute Hochleistungsstrecke da wäre, dann würden immer mehr Betriebe ansiedeln, auch wegen der günstigen Baugründe. Zunehmende Anzahlen an Betrieben haben die Folge, dass zahlreiche Arbeitsplätze geschaffen werden. Diese würde nicht nur der einheimischen Bevölkerung von großem Nutzen sein, sondern die Wirtschaft des Staates Österreich würde verstärkt werden. Der Arbeitsmarkt wäre gestärkt und deutlich mehr ausgeschöpft. *„Als Beispiel kann hier Langau angezeigt werden, wo in dem dortigen Kohlebergwerk 800 Personen gearbeitet haben, welche in dem Ort auch gewohnt haben. Heutzutage hat diese Ortschaft auf Grund der Abgeschottetheit bzw. der schwierigen Erreichbarkeit nicht einmal mehr die Einwohnerzahl im Vergleich zu den Leuten, die dort gearbeitet haben“*¹¹⁵. Deshalb ist es nicht verwunderlich, dass in jenen Bereichen, die leicht zu erreichen sind, größere Arbeitsplatzmöglichkeiten besitzen. Anders sieht die Situation aber im Bereich der Landwirtschaft aus, welche im Waldviertel sehr gut ausgeprägt ist. *„Die landwirtschaftliche Produktion in Österreich beträgt auf Europaebene nur 1-2%, also spielt eher eine untergeordnete Rolle“*¹¹⁶. Dieses Szenario wird mit der Zeit immer dramatischer.

Die finanziellen Mittel für den Bau einer Autobahn oder Schnellstraße stellt das Land bzw. der Bund zur Verfügung. Wegen der grenzüberschreitenden Verkehrsverbindung kann auch die Europäische Union aus dem Geldtopf der Regionalisierung einen gewissen Beitrag leisten. Das neue Modell, wo private Unternehmen die Hochleistungsstrecken finanzieren, wird sich demnach nicht durchsetzen und das ist im Grunde genommen auch gut so.

Für die Bevölkerung hätte eine Hochleistungsstrecke eine wesentliche Bedeutung, was auch die befragten Bürgermeister der jeweiligen Gemeinden deutlich bestätigt haben. Eine Autobahn bzw. Schnellstraße würde die Hoffnung mit sich bringen, dass sich große oder mittlere Betriebe ansiedeln, sodass in der Nähe des eigenen Wohnortes zahlreiche Arbeitsplätze vorhanden wären. *„Wenn es in der Nähe Arbeitsplätze gibt, dann könnte die junge Bevölkerung zusätzlich den*

¹¹⁵ Experteninterview mit Herrn Johann Glück, Bürgermeister der Stadtgemeinde Geras, am 1.2.2010

¹¹⁶ Experteninterview mit Herrn Friedrich Wagner, Bürgermeister der Marktgemeinde Rappottenstein, am 2.2.2010

*landwirtschaftlichen Betrieb der Eltern übernehmen. Wäre hingegen der Arbeitsplatz in den weit entfernten Ballungszentren (Wien, Linz, St. Pölten), dann ist der Nebenerwerb oder die Aufrechterhaltung der Landwirtschaft nicht möglich*¹¹⁷. Mit diesem lukrativen Angebot würden dann viele Leute in der eigene Region bleiben und dort auch arbeiten, wenn sie in einer zumutbaren Tagesentfernung einen Arbeitsplatz hätten. Das Waldviertel ist ja sehr betroffen von der Abwanderung, d.h. mit einer guten Verkehrsanbindung könnte das Szenario der Auswanderung bzw. Abwanderung, nicht gestoppt, aber deutlich verringert werden. *„Hinzu bräuchte man aber mehrere Mosaiksteine, nämlich eben die gute Verkehrsanbindung, die zweifellos erforderlich ist, den Wohnstandort des Waldviertels zu intensivieren (Zeitspanne zwischen Arbeitsplatz und Wohnort zu verringern) und der gute Tourismus im Waldviertel*¹¹⁸. Dies sind entscheidende Faktoren um die Abwanderung zu stoppen. Ein weiterer wesentlicher Aspekt für die Bevölkerung sind die Pendlerbewegungen zu deren Arbeitsplätzen. *„Die Leute sind bis jetzt immer gezwungen, dass sie für einen ordentlichen Arbeitsplatz in die Ballungszentren auspendeln müssen. Es fehlt vor allem im Waldviertel an gut ausgebildeten Fachleuten*¹¹⁹. Wenn jetzt aber eine Zeitersparnis durch eine Hochleistungsstrecke vorhanden ist, dann entsteht der Reiz, dass sich Firmen und somit gut qualifizierte Arbeitsplätze der heimischen Region niederlassen und Menschen nicht mehr pendeln müssen. Die Hoffnung auf eine Betriebsansiedlung ist deutlich in der Bevölkerung zu spüren, da eben der Grenzraum zur Tschechischen Republik immer bedeutender wird. Der Entvölkerung wird dementsprechend entgegengesteuert.

Die großen Nutznießer einer etwaigen Hochleistungsstrecke sind, ausgenommen von den ökologischen bzw. natürlichen Beeinträchtigungen, die ganzen Bewohner und Beteiligten einer Region. Alleine nur die Anbindung an die restlichen Landschaften Niederösterreichs und die Möglichkeit, jede Region schnellst möglich zu erreichen, stellt für die Bevölkerung einen großen Stellenwert dar. Auch der wirtschaftliche Faktor hätte einen großen Nutzen davon. *„Es würden sich eventuell mittelgroße Firmen ansiedeln, welche ihren Vorteil durch das billige Bauland entlang*

¹¹⁷ Experteninterview mit Herrn Friedrich Wagner, Bürgermeister der Marktgemeinde Rappottenstein, am 2.2.2010

¹¹⁸ Experteninterview mit Herrn Ing. Maurice Androsch, Bürgermeister der Stadtgemeinde Groß Siegharts, am 1.2.2010

¹¹⁹ Experteninterview mit Herrn Karl Prohaska, Bürgermeister der Marktgemeinde Amaliendorf-Aalfang, am 1.2.2010

*einer Hochleistungsstrecke innehaben, sofern sie die Möglichkeit haben, halbwegs zügig in einen Ballungsraum zu kommen*¹²⁰. Auch die Gemeinden und die touristischen Destinationen hätten neben den Arbeitnehmern und Arbeitgebern einen wesentlichen Nutzen davon. In Punkto Alternativen sind sich im Prinzip alle Befragten einig. Außer dem Umstieg zum Bahnwesen sind sonst keine weiteren zukünftigen Verbesserungsmöglichkeiten der Infrastruktur bekannt, wenn möglich sollte man den Hebel bei der Erweiterung des Bundesstraßennetzes mit Ortsdurchfahrtsfreiheit ansetzen.

Ein weiterer wesentlicher Aspekt für einen Ausbau der Straßeninfrastruktur ist die Entwicklung des Nachbarstaates Tschechien. Durch die gesellschaftliche und wirtschaftliche Stabilisierung ist eine grenzüberschreitende Anbindung unumgänglich. *„Erstens gibt es von tschechischer Seite aus starke Tendenzen, sich an die österreichische Wirtschaft und Straßenstruktur anzuhängen und zweitens sind es aus finanzieller Sicht (Fördermittel) für die Europäische Union interessante Projekte, da sie länderübergreifend sind. Ein Autobahnbau kann nur in Konsens mit Tschechien und deren Märkte funktionieren. Das Potential von der 100.000-Einwohner-Stadt Ceske Budejovice wird zurzeit noch unterschätzt, obwohl man die gleiche Fahrzeit wie nach Wien aufwenden muss*¹²¹. Es würde eine internationale Verkehrsachse entstehen, die mit der Zeit immer mehr an Bedeutung gewinnen würde. *„Aus wirtschaftlicher Sicht darf man hier keine Grenze sehen. Die Ballungszentren sind entscheidend, in denen ein Umsatz und der Bedarf gegeben sind. Somit ist eine durchgehende Anbindung an die Tschechische Republik von Prag über Budweis, Gmünd, Horn und weiter nach Wien unbedingt vonnöten und bringt wirtschaftlich mehr als eine Ausweitung der Bundesstraßen bis zur Staatsgrenze*¹²². Große Betriebe würden sich wegen der schnellen Hauptachsenverbindung in allen Richtungen schneller ansiedeln, als es jetzt der Fall ist. Man braucht sich nur als Beispiel des jährlich zunehmenden Schwerverkehrs im Grenzland anzuschauen. Dies ist ein guter Beleg dafür, dass die Wirtschaft im Grenzraum immer mehr an Bedeutung gewinnt. Es gibt im Wesentlichen aber zwei Fakten, warum dieses Projekt noch nicht ins Rollen gekommen ist. *„Die sprachliche*

¹²⁰ Experteninterview mit Herrn Johann Glück, Bürgermeister der Stadtgemeinde Geras, am 1.2.2010

¹²¹ Experteninterview mit Herrn Ing. Maurice Androsch, Bürgermeister der Stadtgemeinde Groß Siegharts, am 1.2.2010

¹²² Experteninterview mit Herrn Karl Elsigan, Bürgermeister der Marktgemeinde Schwarzenau, am 29.1.2010

*Barriere ist zurzeit das größte Hindernis, warum sich die wirtschaftlichen Bemühungen beider Staaten noch nicht weiterentwickelt haben*¹²³. Gegenwärtig stellt aber das große Verkehrsaufkommen für die Bevölkerung und für die Landschaft ein großes Problem dar. Mit Hilfe einer modernen, gut ausgebauten, Hochleistungsstrecke könnten aber diverse Probleme, zumindest bei der Regelung des Verkehrsaufkommens und dessen gleichzeitiges Verlagern außerhalb des Ortes, gelöst werden.

Auch die Tourismusbranche würde sehr von einem Bau einer Autobahn bzw. Schnellstraße profitieren und wachsen, da die Erreichbarkeit schneller wäre. Der Tourismus hat gerade eine starke Boomphase und die Ausnützung der Destinationen ist nicht zu beklagen. *„Das Waldviertel hat den großen Vorteil, dass man hier wirklich in Ruhe leben kann und dies ist nach wie vor gut zu verkaufen. In der heutigen Zeit, wo die Stressfaktoren und die ausgepumpten Leute immer mehr werden, ist für jene dieses Milieu genau das Richtige*¹²⁴. Die Menschen wollen Erholung, die Nähe zur Natur, etwaige Sportmöglichkeiten und vor allem Ruhe. Das Bedürfnis danach wird immer mehr als nach Badeurlaube in den Mittelmeergebieten, da dies mit Stress und Aufwand in Verbindung gebracht wird. Das Waldviertel hat in Bezug zu den touristischen Destinationen einiges zu bieten. Die Erreichbarkeit ist für den Touristen selbst nicht so wichtig, sie müssen nicht mit der Autobahn zu den Destinationen kommen. Das ist aber kein Problem für diese Einrichtungen.

Etwaige Bürgerinitiativen sind den einzelnen Bürgermeistern des Waldviertels nicht bekannt. Einzig und allein der Gegenprotest gegen die Ausweitung der Kamptaler Bundesstraße ist in den Medien durchgesickert, ansonsten sind keine „Aufstände“ in Bezug zu einer Waldviertler Autobahn bekannt. *„Bei dieser Überlegung, das kurvige und winkelige Kamptal auszubauen und Überholstrecken einzubringen, ist auf Grund der Bürgerinitiative „Stoppt den Transit durchs Kamptal!“ gescheitert, was aber generell eine lächerliche Aussage ist, denn wo soll der große Transit herkommen, wenn kein Hinterland da ist*¹²⁵. Im Großen und Ganzen sind aber Bewegungen durch die Bevölkerung nicht bekannt.

¹²³ Experteninterview mit Herrn Karl Elsigan, Bürgermeister der Marktgemeinde Schwarzenau, am 29.1.2010

¹²⁴ Experteninterview mit Herrn Johann Glück, Bürgermeister der Stadtgemeinde Geras, am 1.2.2010

¹²⁵ Experteninterview mit Herrn Johann Glück, Bürgermeister der Stadtgemeinde Geras, am 1.2.2010

3.6 Plädoyer

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass nach Meinung aller Beteiligten dieser Interviews eine Hochleistungsstrecke (Autobahn oder Schnellstraße) sehr zum Wohl des Waldviertels und der Regionen wäre. Eine Autobahn scheint zwar aus finanzieller Sicht als eher unrealistisch, aber mit dem Gedanken einer Schnellstraße, welche aus einer Bundesstraße umfunktioniert wird, können sich die meisten Bürgermeister anfreunden. Auch weitere Innovationen in das bestehende Bundesstraßennetz werden von allen Seiten sehr begrüßt. Aus politischer Sicht gibt es bei diesem Schwerpunkt keine Diskrepanzen. In diesem Punkt sind sich die Vertreter der Sozialdemokratischen Partei Österreichs (SPÖ) und der Österreichischen Volkspartei (ÖVP) ziemlich einig, dass im Bereich der Infrastruktur unbedingt etwas getan werden muss. Aus den Interviews konnte man sehr deutlich heraushören, dass die interviewten Personen mit großem Interesse und Eifer auf die Fragen geantwortet haben, da alle mit dem Problem der schlechten Infrastruktur konfrontiert sind. Es wird versucht, die Landschaft und die dazu gehörenden Bezirkshauptstädte langfristig aufzuwerten. Mit Hilfe zahlreicher Betriebsansiedelungen unterschiedlicher Herkunftsländer und Branchen soll neues Leben in diese strukturschwache Landschaft gebracht werden. Ein großes Vorhaben wäre sicherlich, ein Industriegebiet bzw. ein Ballungszentrum im Waldviertel aufzubauen, um die Problematik des Arbeitsplatzmangels in den Griff zu bekommen. Es würden hier gleichzeitig neue Chancen entstehen, welche den einheimischen Bürgern sehr entgegenkämen. Das Heimatbewusstsein und die regionale Identität würden verstärkt, zudem könnte der große Pendlerfluss zu den weit gelegenen Arbeitgebern verringert werden. Die Abwanderungen aus den entlegenen Gebieten nähmen immer mehr ab, somit könnte das Aussterben dieser schönen Region verhindert werden.

Auch die einzelnen Tourismusdestinationen sehnen sich nach einer schnelleren Erreichbarkeit. Sie hoffen, dass dadurch die Zahl der Touristen steil nach oben geht und die Auslastung, trotz der bislang guten Nachfrage, immer stärker wird. Viele Menschen wollen in der heutigen Zeit Erholung und Ruhe, aber auch genügend Abwechslung. Genau diese Voraussetzungen sind im Waldviertel optimal gegeben. Die Sportvielfalt im Waldviertel (Golf, Tennis, Langlaufen, Radfahren, etc.) lässt in

allen Jahreszeiten bei allen Beteiligten die Herzen höher schlagen. Nirgendwo anders stehen Sport und Natur so im Einklang wie im Waldviertel. Im Winter können die Touristen die vielfältigen gut präparierten Langlaufloipen nutzen, um ihren Körper fit zu halten. Zeitgleich sind sie in den schönsten Landschaftsstrichen unseres Landes Niederösterreich unterwegs und können den Naturerholungsraum bestaunen. Auch wenn jetzt eine Hochleistungsstrecke realisiert wird, würde das die Natur kaum beeinträchtigen. Der ökologische Aspekt fällt hierbei nicht so sehr ins Gewicht.

Einer der wichtigsten Aspekte ist die grenzüberschreitende Verbindung in die Tschechische Republik. Durch die aufstrebende Wirtschaft des Nachbarstaates und dessen Innovationen und Investitionen ist es sinnvoll, wenn eine Hauptverkehrsader von Wien aus in diese Region verlief. Der Wirtschaftsraum Prag und vor allem Ceske Budejovice gewinnt immer mehr an Bedeutung. Allein der Flughafenbau in Ceske Budejovice hat extreme Auswirkungen auf das Leben der Bürger im nördlichen Waldviertel. Dieses Ballungszentrum rückt auf Grund der Grenzfreiheit immer mehr in den Blickpunkt der Betriebe und der Privatpersonen. Das hat natürlich auch Auswirkungen auf die Straße. Der Transitverkehr nimmt jährlich zu, sodass das Verkehrsaufkommen in nächster Zeit bald an die Grenzen des Möglichen stoßen wird.

Somit ist es ein Anliegen aller Beteiligten, dass im Bereich des Straßensektors etwas getan werden muss. Ob es eine Autobahn sein muss, darüber lässt sich streiten, aber zumindest sollte es eine vierspurige Schnellstraßenanbindung zusätzlich zum gut ausgebauten Straßennetz geben.

4 DAS EISENBAHNNETZ

4.1 Die jetzige Situation

Abermals wird vorerst ein historischer Background über das Eisenbahnnetz in Österreich, und im Speziellen im Waldviertel, wiedergegeben, bevor die aktuelle Situation in unserem Untersuchungsgebiet näher beschrieben wird.

Schon Mitte des 19. Jahrhunderts erschien ein Zitat des sächsischen Eisenbahndirektors Max Maria von Weber, der die Charakteristika der Eisenbahn sehr genau auf den Punkt gebracht hatte (VON WEBER 1857, S.1): *„Die Eisenbahn ist eine Straße, auf der sich die Fuhrwerke nicht beliebig nach allen Seiten ihrer Breite, sondern auf bestimmten eisernen Spuren bewegen“*.

Diese Überlegung wurde aber schon weit früher, aber nicht so privilegiert, in Kenntnis genommen. Frühere Spurführungen für Räder, die heute als Schienen weitestgehend bekannt sind, wurden schon von den Ägyptern in ähnlicher Ausführung verwendet. Erst etwa zwei Jahrtausende später fand die komplette Konkretisierung einer Eisenbahn in Großbritannien statt, wobei hiermit das Zeitalter der Dampfmaschine ihren Lauf nahm. Der schottische Ingenieur und Erfinder James Watt konstruierte eine doppelwirkende Niederdruckdampfmaschine, welche die Auf- und Abbewegungen der Modelle in Rotation umsetzte. Somit wurden zunehmend die unterschiedlichsten Maschinen mit Dampfantrieb ausgestattet, ebenso auch der Versuch Fahrzeuge mit Dampfmaschinen zu versehen. Der eigentliche Erfinder der so genannten Eisenbahn ist der britische Maschinenbauer Richard Trevthick, der die Komponenten Schiene, Rad, Wagen und Dampfantrieb miteinander verknüpfte (DIKETMÜLLER 1992, S.54). Eine von ihm erfundene Lokomotive zog am 22. Februar 1804 auf einer 15 Kilometer langen Bahnstrecke im industriellen Südwales eine Last von zehn Tonnen Eisen und 70 Menschen innerhalb einer Zeitspanne von zwei Stunden. Die Idee wurde aber nie publik, bis der englische Ingenieur George Stephenson dieses Modell für den öffentlichen Gebrauch zur Verfügung stellte. Stephenson erbaute die erste brauchbare lokomotivbetriebene Eisenbahn für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr und ist hauptverantwortlich für die erste wichtige Handelsroute zwischen Liverpool und Manchester. Im Jahre 1830 wurde dieses öffentliche Verkehrsmittel eingeführt. Durch diesen Geniestreich gilt George

Stephenson als der Hauptbegründer des Eisenbahnwesens. Im Laufe der Zeit entwickelte er mit seinem Bruder weitere berühmte Lokomotiven. Durch diese technisch einwandfreie Erfindung konnten Menschen als auch Güter schneller, billiger und zuverlässiger transportiert werden. Durch die damalige Propaganda wurde dieses Phänomen sehr früh in Österreich erkannt, wobei hier trotz zahlreicher Aufstände dieses neue Verkehrsmittel eine Boomphase erhielt. Somit begann die Errichtung der Eisenbahnen in Österreich (KLENNER 1994, S.25).

Aus österreichischer Sicht muss bei der Entstehungsgeschichte des Eisenbahnwesens auf die damalige Zeit der österreichischen-ungarischen Monarchie zurückgegangen werden. Dieses Staatsgebiet umfasste dazumal ungefähr 622.000 km² an Fläche und es lebte in diesem Raum etwa 1/8 der europäischen Bevölkerung. Die Monarchie reichte im Norden bis zur Grenze an Sachsen, Preußen und Russland, im Osten an Rumänien und Russland, im Süden an Rumänien, Serbien und an die Türkei und im Westen an Italien, an die Schweiz, Liechtenstein und an Bayern (BAUMGARTNER 2002, S.14).

Im Nachfolgenden soll ein kurzer Überblick über die Entwicklung der Eisenbahn in der Monarchie geschaffen werden, wobei diese Zeitspanne als die eigentliche Gründerzeit des Eisenbahnausbaus angesehen werden kann. Die Eisenbahn wurde ja, wie schon oben erwähnt, von den Engländern erfunden. Wegen des hohen Entwicklungsstandards und den technischen Gegebenheiten im österreichischen Reich konnten trotz der massiven Proteste der Bevölkerung sehr rapide diese Modelle umgesetzt werden, sodass das neue Verkehrswesen auch im Zentrum Europas ihrer Entwicklung freien Lauf lassen konnte. Die erste Eisenbahn Österreichs, die unglücklicherweise wenige Dokumentationen in den Geschichtsbüchern erhaschte, war die Schmalspurbahn am Erzberg, welche ab dem Jahre 1810 auf einer Strecke von 5,5 Kilometer für den Frachtverkehr von Eisensteinen diente. Die Karren wurden entweder vom Menschen oder von Pferden bewegt. Die erste öffentlich genutzte Eisenbahn der österreichischen Monarchie war die Pferdeeisenbahn zwischen Linz und Ceske Budejovice auf einer Streckenlänge von 127 Kilometern. Diese am 21. Juli 1832 fertig gestellte Hochleistungsstrecke wurde von Franz Anton Ritter von Gerstner erbaut. In den weiteren Jahren erfolgte

eine Verlängerung nach Gmunden, welche den Salztransport zwischen dem Salzkammergut und Böhmen wesentlich erleichterte (KLENNER 1994, S.26).

Die Pferdeisenbahn von Linz nach Ceske Budejovice war übrigens die erste Schienenbahn auf dem europäischen Kontinent mit einer Länge von 127 Kilometern. Der Grund, warum diese Einrichtung ins Leben gerufen wurde, waren hauptsächlich kaufmännische und handelspolitische Überlegungen zwischen den böhmischen Ländern und der österreichischen Dynastie. Das damals führende Bankwesen und Salzmonopolist Rothschild unterstützte die billige Transportmöglichkeit, wodurch Unmengen an Salz vom Salzkammergut ins böhmische Land expediert wurden. Vorerst war ein Kanal zwischen den Strömen Donau und Moldau geplant. Doch wegen technischer Schwierigkeiten (Seehöhen bis 800m im Mühlviertel), des extremen Kostenaufwandes und der Geldknappheit scheiterte dieses Projekt. Letztendlich schlug Franz Anton Ritter von Gerstner eine Verbindung mittels Pferdeisenbahn vor, welche die Banker des Hauses Rothschild befürworteten und das Privileg zur Errichtung im Jahre 1825 an von Gerstner vergaben. Wegen der Unerfahrenheit und dem unwegsamen Gelände kam es zu deutlichen Schwierigkeiten. Hierbei wurden im ersten Jahr der Errichtung insgesamt 6.000 Arbeiter in Anspruch genommen. Am 1. August 1832 wurde der Betrieb der Pferdeisenbahn zwischen Linz und Ceske Budejovice unter der Anwesenheit von Kaiser Franz I. aufgenommen, womit Österreich die längste Eisenbahnstrecke auf dem Kontinent besaß. Zum Zeitpunkt der Fertigstellung war aber dieses Projekt von der neuen Lokomotivtechnik Englands bereits überholt worden. Insgesamt wurde ein Budget von 1,65 Millionen Gulden verbraucht. Pro Jahr konnten ab diesem Zeitpunkt Transporte von 190.000 Menschen und 100.000 Tonnen Gütern vollzogen werden. Das einzige Problem hierbei war, dass die Strecke wegen der starken Steigungen und engen Kurvenradien nicht mit Dampflokomotiven passierbar war, was aber in den späteren Jahren schrittweise geändert wurde. Am 1. Mai 1836 wurde die komplette Strecke zwischen Gmunden und Ceske Budejovice (197 Kilometer) fertig gestellt. Die Fahrzeit betrug insgesamt 20 Stunden und es waren insgesamt 800 Pferde, 762 Güter- und 59 Personenwagen unterwegs. Das Verkehrsaufkommen erhöhte sich innerhalb von zehn Jahren von 2.425 Personen auf 188.211 Personen. Dieses Pilotprojekt verlief sehr gut und so erkannte die österreichische Herrschaft im Laufe der Zeit, dass innerhalb des großen Wirtschaftsraumes weitere Einrichtungen

zum raschen und billigen Transport von Gütern notwendig seien. Die Wirtschaft wurde in der Zeit der Monarchie enorm aufgewertet und auch die Industrie erhielt einen großen Aufschwung. Somit blieb den Staatsverantwortlichen nichts anderes übrig, als die Wirtschaftsräume durch ein weit reichendes Schienennetz zu verbinden, sodass ein schnellerer Warenaustausch gewährleistet werden konnte. Einzig und allein der Zeitpunkt der Entstehung der Pferdeisenbahn (und der weiteren Bauten) stand in einem ungünstigen Rahmen. Durch die französische Besetzung von Napoleon Bonaparte und den kräfteaufreibenden Befreiungskriegen musste sich der europäische Raum erst erholen. Das damalige Staatsoberhaupt war in dieser Zeit an einer Verbesserung der Infrastruktur und der Verkehrsverhältnisse nur geringfügig interessiert. Trotzdem riskierte das Haus Rothschild die Investitionen, welche für das ganze Land Österreich von großer Bedeutung waren. (DIKETMÜLLER 1992, S.55f).

Ab diesem Zeitpunkt wurden weitere Eisenbahnprojekte in Österreich geplant. Da der Eisenbahnfortschritt auch in den benachbarten Staaten (Deutschland, Frankreich, Belgien) mit großen Schritten voran ging, reagierte die Monarchie Österreich und begann im April 1837 mit dem Bau der ersten dampfbetriebenen Lokomotiveisenbahnstrecke. Die so genannte „Kaiser-Ferdinand-Nordbahn“ wurde von dem Bankwesen Rothschild in Auftrag genommen. Der Plan dieser Eisenbahnstrecke stammte von Franz Xaver Riepl, wobei der Verlauf dieser Eisenbahn durch die gesamte Monarchie von Wien über Krakau nach Bochnia (531 Kilometer) führte. Diese zweigleisige Bahn hatte mitteleuropäischen Bahncharakter. Folglich konnte am 17. November 1837 das erste Teilstück der ersten dampfbetriebenen Eisenbahn Österreichs zwischen Floridsdorf und Deutsch-Wagram feierlich eröffnet werden. Durch den Bau der Donaubrücke war es ab dem 6. Jänner 1838 möglich gewesen, den Zugsverkehr ab 1839 zwischen Wien und Brünn zu leiten, wobei eine Fahrzeit von knapp fünf Stunden (und somit dreimal schneller) erreicht wurde. Mit diesem Projekt war die Eisenbahn ab diesem Zeitpunkt unumgänglich, sodass der Staat Österreich im Jahre 1841 den Eisenbahnausbau forcierte und weitere Projekte für notwendig erklärte. Man spricht hier von der ersten Staatsbahnperiode, in denen viele Bahnstrecken auf Staatskosten errichtet wurden (Südbahn zwischen Mürzzuschlag und Graz; Semmeringbahn zwischen Wien und Gloggnitz, geprägt durch viele Tunnels und Brücken, eröffnet am 17. Juli 1854).

Diese Periode wurde deswegen eingeläutet, da es gravierende Probleme beim privaten Bau der ersten Eisenbahn Österreichs gab. Zudem führten die langsame Verwirklichung und die konträre Situation im Ausland (enormer Bahnfortschritt in den anderen europäischen Ländern) dazu, dass der Staat beim Bahnbau sich immer mehr einschaltete. Eine zusätzliche Wirtschaftskrise im Jahre 1841 förderte diese Maßnahme, sodass es zu keinem Stillstand im Bahnbau kam. Als Zeichen dafür wurde im Jahre 1842 die Generaldirektion der Staatseisenbahnen gegründet, womit nun echte Eisenbahnpolitik betrieben werden konnte. Der rasche Eisenbahnbau fand auch während der Kriege und der Revolution der Monarchie große Anerkennung, da in kürzester Zeit Nachschub und Versorgung getätigt werden konnten. Im Jahre 1854 war der Höhepunkt der Staatsbahnentwicklung erreicht. Das Bahnnetz im Staat Österreich war rund 924 Kilometer groß, also rund 2/3 des gesamten Eisenbahnnetzes der Monarchie. Verwunderlich war nur, dass bis zum Jahre 1854 das Waldviertel und auch Südböhmen keinen Eisenbahnanschluss hatten und sprichwörtlich im Abseits standen (BAUMGARTNER 2002, S.14f).

Wegen der immer weniger werdenden Gewinne der Bahnlinien, den unsicheren politischen Verhältnissen (unglückliche Außenpolitik des Kaisers Franz Joseph I.) und des erhöhten Geldbedarfs des Staates Österreich wurde im Jahre 1854 eine zweite Privatbahnperiode gestartet. Die Staatsoberhäupter dachten, dass der Eisenbahnausbau durch Privatinvestoren schneller zustande kommen würde, wobei aber der Staat trotzdem Einfluss auf die Tarife der Eisenbahn hatte. In dieser Periode wurden deshalb weitere sinnstiftende Projekte realisiert (die damals unbedeutende West-Ost-Verbindung mit der Kaiserin-Elisabeth-Westbahn, die Kaiser-Franz-Josephs-Bahn, die Kronprinz-Rudolf-Bahn, die Strecke zwischen Bodenbach und Olmütz, Strecke zwischen Kufstein und bayrischer Grenze). Somit wurde viel in den Eisenbahnbau investiert. Bemerkenswert ist, dass im Jahre 1858 nur 13,8 Kilometer des gesamten Eisenbahnnetzes dem Staat angehörten. Fast das gänzliche Schienennetz wurde an Privatfirmen verkauft. Wegen des Krieges im Jahre 1866 stockte der Ausbau nur für kurze Zeit, dennoch wurden zwischen den Jahren 1867 und 1873 die meisten Strecken errichtet. Da aber auf europäischer Ebene ebenfalls riesige Eisenbahnstrecken errichtet worden sind, mussten erhebliche Gelder für Zuschüsse und Zahlungen für Privatgesellschaften getätigt werden, der wirtschaftliche Zusammenbruch der Privatfirmen war nicht mehr aufzuhalten. Mit

diesem Aufwand und einer weiteren Finanzkrise konnte kein funktionsfähiges Netz der wirtschaftlichen und industriellen Mittel aufrechterhalten werden. Vielmehr kehrte man wegen der Kosten auf ein Staatsbahnsystem zurück, womit am 14. Dezember 1877 die zweite Staatsbahnperiode ins Leben gerufen wurde. Der Staat kaufte viele Bahnlinien und Gesellschaften, sodass bis zum Jahre 1885 rund 5.000 Kilometer der „kaiserlich-königlichen Staatseisenbahn“ angehörten. Der Staat ruhte sich aber beim Eisenbahnbau nicht aus, sondern errichtete bis zum Jahre 1909 weitere Eisenbahnstrecken vorwiegend im Alpenbereich (Arlbergbahn, Tauernbahn, Karawankenbahn, Wocheiner Bahn, Pyhrnbahn und die Strecke von Hartberg über den Wechsel nach Aspang). Das Privatkapital wurde primär in den Ausbau von Lokalbahnen investiert. Somit betrug im Jahre 1912 das gesamte Eisenbahnnetz in der Monarchie Österreich-Ungarn rund 22.879 Kilometer. Dieses, in 87 Jahren, gestaltete Netz hat bis zum heutigen Datum noch wesentlichen Bestand (BAUMGARTNER 2002, S.15f).

Um diese rasante Entwicklung des österreichischen Eisenbahnwesens besser nachvollziehen zu können, visualisiert die nächste Graphik den Ausbau des Eisenbahnnetzes. Hierbei wird der Zeitraum zwischen 1845 und 1913 näher unter die Lupe genommen. Erwähnenswert ist in diesem Fall noch, dass bei den Ausbauten zwischen Privatbahnen und Staatsbahnen unterschieden wird.

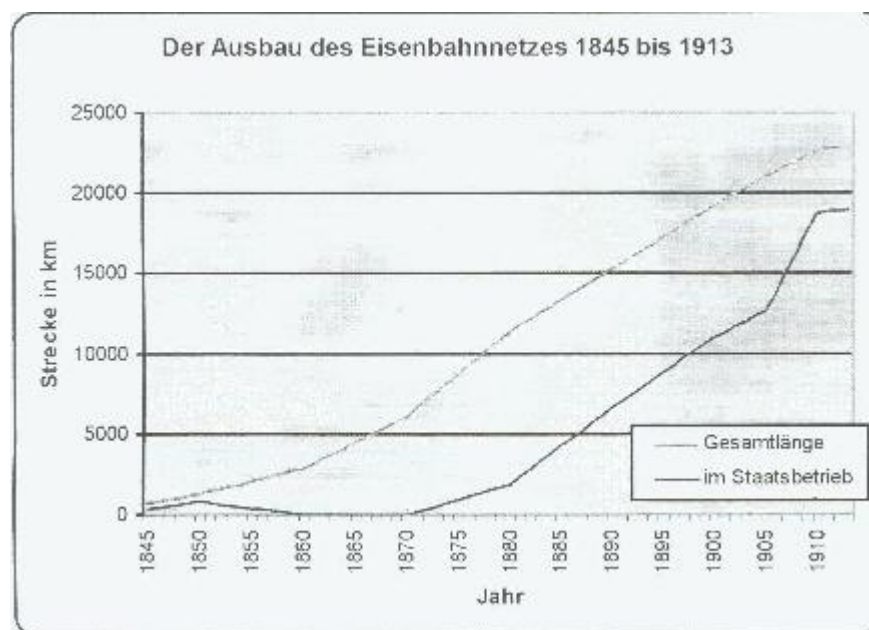


Abbildung 68: Ausbau des Eisenbahnnetzes zwischen 1845 und 1913 (Quelle: BAUMGARTNER 2002, S.17)

Wie schon erwähnt zeigt die obige Graphik den Ausbau des Bahnnetzes während der österreichisch-ungarischen Monarchie. Ein besonderes Hauptaugenmerk weisen die extremen Unterschiede zwischen den Privat- und Staatsbahnzyklen auf. Anfangs wurden ja die erbauten Eisenbahnstrecken aus privaten Mitteln finanziert. Deswegen waren, wie auch in der Graphik sehr schön erkennbar, die privatisierten Strecken zwischen den Jahren 1845 und 1870 sehr dominant, weshalb dieser Zeitraum auch als die erste Privatbahnperiode bezeichnet wird. Deutlicher wurde dieses Phänomen bekannt, als im Jahre 1850 sich nur 13 Kilometer Eisenbahnlinie in Staatsbetrieb befanden. Einen Umschwung gab es dann zwischen den Jahren 1870 und 1880, womit die zweite Staatsbahnperiode eingeläutet wurde. Die Kurve der staatsbetriebenen Eisenbahnen stieg ab dem Jahre 1870 kontinuierlich aufwärts, was auf eine Übernahme aller Privatbahnen durch den Staat hingedeutet hatte. Dieser Trend setzte sich mit der Zeit fort, sodass schlussendlich im Jahre 1910 rund 80% aller österreichisch-ungarischen Eisenbahnstrecken staatlich verankert waren. Von den rund 23.000 Kilometer Bahnstrecke in unserem Land wurden knappe 19.000 Kilometer vom Staat selbst verwaltet. Zu erwähnen ist dementsprechend zu dieser Graphik noch, dass sich der Ausbau des Eisenbahnnetzes im 19. Jahrhundert, welches beinahe das gegenwärtige Eisenbahnnetz repräsentiert, rasant und stetig weiterentwickelt hatte (BAUMGARTNER 2002, S.17).

Ab diesem Zeitpunkt, also seit dem Beginn des Ersten Weltkrieges, hat die Entwicklung des österreichischen Eisenbahnnetzes stagniert. Um mit anderen Worten zu erklären sind etwa in den letzten 100 Jahren keine bzw. nur geringfügige Ausbauten des Eisenbahnnetzes getätigt worden. Erst im Zeitraum der 1990er Jahre wurde wieder in den Ausbau der Eisenbahn investiert. Die Infrastruktur wurde wegen der Richtlinien der Europäischen Union modernisiert, sodass die transeuropäischen Achsen besser ausgebaut sind. Die Länge des Schienennetzes in Österreich beträgt aktuell rund 6.270 Kilometer. Nachfolgende Graphiken visualisieren das Schienennetz in Österreich während der Jahre 2005 bzw. 2009. Die zweite Graphik repräsentiert den aktuellen Eisenbahnplan, wobei hier alle wichtigen Stationen und Knotenpunkte eingetragen sind (BMVIT 2007, S.45).

Schiennetz in Österreich 2005

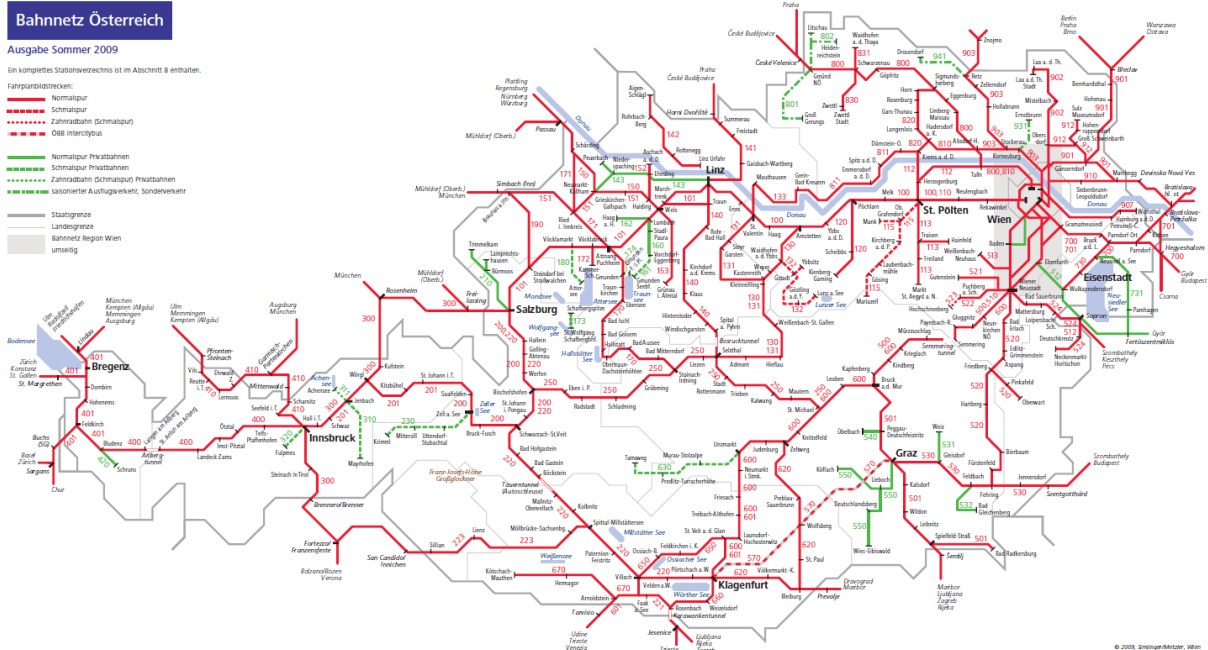
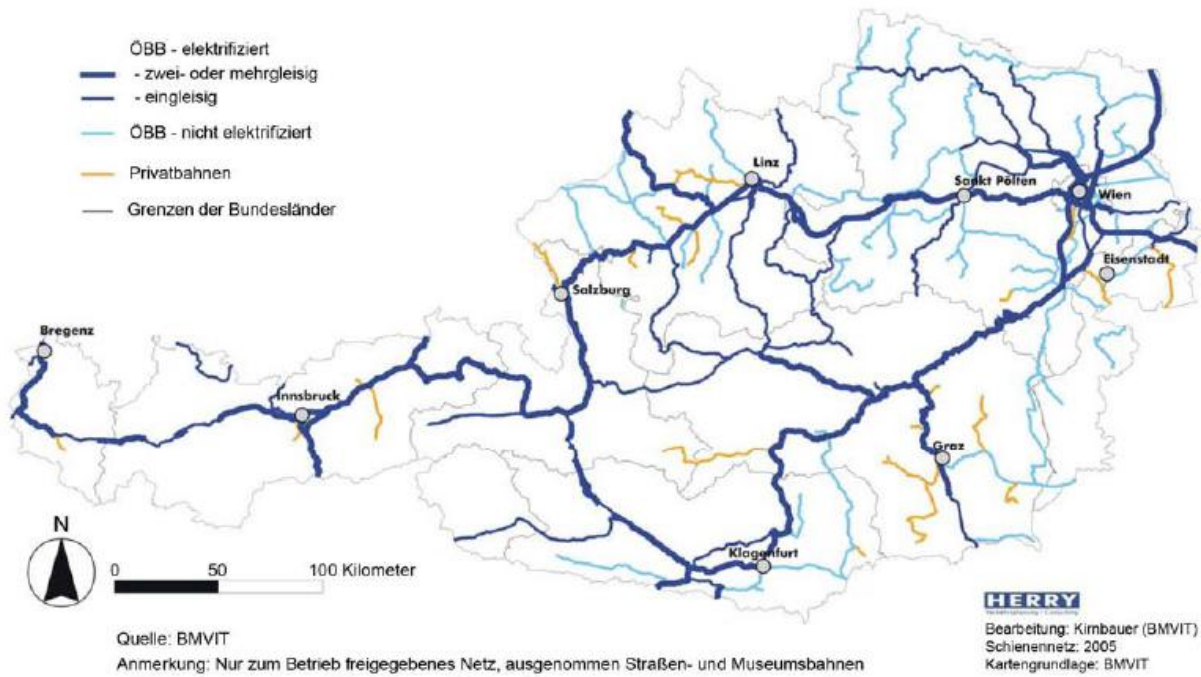


Abbildung 69: Schiennetz in Österreich 2005 bzw. 2009 (Quelle: BMVIT 2007, S.53 bzw. 126)

Nachfolgend sind noch einige Kennwerte des Schiennetzes in Österreich, aufgeteilt nach Bundesländern, in einer Tabelle zusammengefasst, auf die hier nicht näher eingegangen wird, sondern nur als Informationsmaterial dient.

**Gesamtlänge des österreichischen Schienennetzes (ÖBB und Privatbahnen)
nach Bundesländern 2005**

Bundesland	Netzlänge ÖBB ¹				Netzlänge Privatbahnen ²				Netzlänge GESAMT			
	Baulänge in [km]	m pro Einwohner	m pro Fläche [m/km ²]	m pro DSR [m/km ²]	Baulänge in [km]	m pro Einwohner	m pro Fläche [m/km ²]	m pro DSR [m/km ²]	Baulänge in [km]	m pro Einwohner	m pro Fläche [m/km ²]	m pro DSR [m/km ²]
Burgenland	168	0,6	42,4	68,4	49	0,2	12,3	19,8	217	0,8	54,7	88,1
Kärnten	577	1,0	60,5	249,2	0	0,0	0,0	0,0	577	1,0	249,2	249,2
Niederösterreich	2.154	1,4	112,3	191,5	41	0,0	2,1	3,6	2.195	1,4	114,5	195,1
Oberösterreich	929	0,7	77,5	141,4	129	0,1	10,8	19,7	1.058	0,8	88,3	161,1
Salzburg	388	0,7	54,2	271,5	39	0,1	5,4	27,0	427	0,8	59,6	298,6
Steiermark	712	0,6	43,4	144,5	232	0,2	14,1	47,1	944	0,8	57,6	191,5
Tirol	412	0,6	32,5	275,6	57	0,1	4,5	37,9	468	0,7	37,0	313,6
Vorarlberg	121	0,3	46,5	206,5	13	0,0	4,9	22,0	134	0,4	51,5	228,4
Wien	222	0,1	536,1	688,6	31	0,0	73,6	94,5	253	0,2	609,7	783,1
GESAMT	5.683	0,7	67,8	181,2	590	0,1	7,0	18,8	6.272	0,8	74,8	200,0

¹ ÖBB: Stand 2005; Quelle: Pressestelle - ÖBB

² Privatbahnen: Stand Dezember 2003; Quelle: Eisenbahnstatistik 2003; eigene Berechnungen

HERRY 2006

Abbildung 70: Schieneninfrastruktur in Österreich 2005 (Quelle: BMVIT 2007, S.53)

Man kann in der Tabelle recht deutlich erkennen, dass auf Bundesländerebene Niederösterreich ein extrem dichtes Schienennetz besitzt. Mit einer Streckenlänge von 2.154 Kilometern überragt dieser Wert alle anderen Bundesländer. Somit entfallen rund 38% des Eisenbahnnetzes der ÖBB auf das größte Bundesland Österreichs. Dieser Effekt wird durch das Vorhandensein der vielen Nebenbahnen begünstigt. Im Vergleich ist die Netzdichte in Vorarlberg, wenn man die Stadt Wien vernachlässigt, mit 0,3 Meter pro Kopf am niedrigsten, da es in dieser alpinen Region fast keine Nebenbahnen gibt. Im europäischen Vergleich befindet sich die österreichische Schienennetzdichte (0,7 Meter pro Person) im oberen Drittel. Einzig und allein die skandinavischen Länder, wie Schweden und Finnland, besitzen eine weitaus höhere Netzdichte mit einem durchschnittlichen Wert von 1,1 Meter pro Person. Dieser hohe Wert wird wegen der dünnen Besiedlung der beiden großen Länder erzielt (BMVIT 2007, S.45f).

Bis jetzt wurde nur konkret über den historischen Verlauf und die grandiose Entwicklung der Eisenbahnlinien in Österreich gesprochen. Auch hier wird von einem Begriff ausgegangen, der für die Gesellschaft als logisch erscheint und im alltäglichen Leben oftmals zum Ausdruck kommt. Schließlich ist es trotzdem vorteilhaft den Begriff Eisenbahn zu definieren, da es in den verschiedensten Ländern unserer Welt unterschiedliche Ausführungen des Zugwesens gibt. In unserem Fall wird die österreichische Auffassung einer Eisenbahn folgendermaßen definiert.

Definition¹²⁷: *Eisenbahnen im Sinne des Bundesgesetzes sind öffentliche Eisenbahnen (Hauptbahnen, Nebenbahnen, Straßenbahnen) und nichtöffentliche Eisenbahnen (Anschlussbahnen, Materialbahnen). Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen ist ein Eisenbahnunternehmen, das Eisenbahnverkehrsleistungen auf der Schieneninfrastruktur von Hauptbahnen oder vernetzten Nebenbahnen erbringt sowie die Traktion sicherstellt, wobei dies auch solche einschließt, die nur die Traktionsleistung erbringen, und dem eine Verkehrsgenehmigung, eine Verkehrskonzession oder eine einer Verkehrsgenehmigung gemäß § 41 gleichzuhaltende Genehmigung oder Bewilligung erteilt wurde.*

Diese Definition ist aber nur eine gekürzte Version. Im 19. Jahrhundert gab es eine viel genauere Definition, welche im deutschen Reichsgericht am 17. März 1879 festgelegt wurde. Viel erstaunlicher ist es, dass diese Wortschlange trotz seiner komplexen Ausdrucksweise kaum je in Frage gestellt worden ist.

Definition¹²⁸: *„Ein Unternehmen, gerichtet auf wiederholte Fortbewegung von Personen oder Sachen über nicht ganz unbedeutende Raumstrecken auf metallener Grundlage, welche durch ihre Konsistenz, Konstruktion und Glätte den Transport großer Gewichtmassen, beziehungsweise die Erzielung einer verhältnismäßig bedeutenden Schnelligkeit der Transportbewegung zu ermöglichen bestimmt ist, und durch diese Eigenart in Verbindung mit den außerdem zur Erzeugung der Transportbewegung benutzten Naturkräften (Dampf, Elektrizität, thierischer oder menschlicher Muskelthätigkeit, bei geneigter Ebene der Bahn auch schon der eigenen Schwere der Transportgefäße und deren Ladung, u. s. w.) bei dem Betriebe des Unternehmens auf derselben eine verhältnismäßig gewaltige (je nach den Umständen nur in bezweckter Weise nützlich, oder auch Menschenleben vernichtende und die menschliche Gesundheit verletzende) Wirkung zu erzeugen fähig ist.“*

Um das Ganze verständlicher zu machen, repräsentiert die Eisenbahn ein schienengebundenes Verkehrsmittel für den Personenverkehr oder zum Transport

¹²⁷ http://versa.bmvit.gv.at/uploads/media/Eisenbahngesetz_1957_idF_BGBI_I_Nr__125_2006_03.pdf (4.3.2010)

¹²⁸ http://viadrina.euv-ffo.de/~busse/ag/Def_Eisenbahn.pdf (4.3.2010)

von Gütern. Der Begriff Eisenbahn bezeichnet also einen besonderen Fahrweg mit einem besonderen Fahrzeug. Solche Schienenfahrzeuge der Eisenbahn werden größtenteils als Züge definiert, welche aus hinten angekoppelten Waggons bestehen. Eine solche Zugsgarnitur wird meistens von einer Lokomotive angetrieben. Meistens sind die Verkehrsstrecken zweigleisig ausgeführt, an denen die Eisenbahnzüge unterwegs mehrmals kreuzen können und somit vorhergehende Züge überholt werden können¹²⁹.

Nachdem nun die historischen Besonderheiten des Eisenbahnwesens bzw. der Eisenbahnentwicklung genauer erwähnt wurde, kommen wir nun zur aktuellen Situation des Schienennetzes in Österreich und in weiterer Folge auch in Niederösterreich und dem Waldviertel. Die Situation des Bahnnetzes wurde schon in der obigen Graphik näher erläutert. Bis dato sind ungefähr 6.270 Kilometer an Eisenbahnstrecken im ganzen Land vorhanden. In den letzten Jahren ist dieser Wert leicht gesunken. Seit den 1970er Jahren konnte ein Verlust von insgesamt 3,5% an Schienenlänge verzeichnet werden. Um 1970 hatte der Staat Österreich noch stolze 6.841 Kilometer an Schienenlänge (BMVIT 2007, S.54).

**Entwicklung des Schienennetzes
1970 - 2003 in [km]**

Jahr	Baulänge			
	Schienenbahnen	ÖBB insgesamt	Privatbahnen	Straßenbahnen
1970	6.841	5.901	605	335
1980	6.780	5.857	602	321
1990	6.658	5.783	567	308
1997	6.764	5.849	594	321
1998	6.612	5.653	604	355
1999	6.544	5.618	591	335
2000	6.619	5.690	591	338
2001	6.525	5.598	589	338
2002	6.581	5.649	590	342
2003	6.611	5.656	590	365

Quelle: Statistik Austria, Statistisches Jahrbuch Österreichs 2006;
BMVIT, Eisenbahnstatistik

HEMMY 2006

Abbildung 71: Entwicklung des Schienennetzes von 1970 - 2003 (Quelle: BMVIT 2007, S.54)

¹²⁹ <http://de.wikipedia.org/wiki/Eisenbahn> (4.3.2010)

Der Grund für diesen Rückgang ist die Einsparung im Bahnwesen und die Stilllegung von einigen Schmalspurbahnen (Bsp.: Schmalspurbahn zwischen Martinsberg und Zwettl dient nur mehr touristischem Zweck). Hinsichtlich der zentralen Lage in Mitteleuropa hat Österreich im Eisenbahnwesen nicht nur eine inländisch wertvolle Funktion, sondern auch der Verkehrsfluss in die umliegenden Staaten hat für die Eisenbahnlinien in Österreich eine große Bedeutung. Fast alle Eisenbahnlinien sind mit den Nachbarländern verbunden, sodass durch das Land mehrere Hauptachsen führen. Vor allem die Westbahn ist ein wesentlicher Faktor im europäischen Bahnwesen, da die Linie die westlichen europäischen Staaten durchgehend mit den damaligen Ostblockländern verbindet. Betrachtet man das Schienennetz von Österreich aus in obigen beiden Graphiken, kann gesagt werden, dass vor allem in Ostösterreich ein dichtes Eisenbahnnetz vorzufinden ist. Dies ist geographisch leicht zu erklären. In Westösterreich ist die Gebirgssituation, geprägt durch die Alpen, ein schwieriges Hindernis für den Bau von diversen Verkehrsinfrastrukturen. In diesem Fall müsste man etliche Tunnels und Brücken für weitere Eisenbahnstrecken errichten, um die Regionen miteinander zu verbinden. Diese prekäre Tatsache ist sehr kostenaufwendig und alleine durch den Verlauf der Alpen und deren Täler schwer zu realisieren. Anders schaut die Situation im Osten und Süden Österreichs aus. Vor allem um das zentrale Ballungszentrum Wien führen viele Eisenbahnlinien. Hiermit wird die Wichtigkeit der Bundeshauptstadt für die einheimischen und ausländischen Wirtschaftssektoren deutlich aufgezeigt. Auch die Anbindung an das oberösterreichische Land und in den Süden Österreichs ist gegeben. Auffällig ist vor allem, dass in den Bundesländern Niederösterreich und Oberösterreich extrem viele Regionalbahnen sind. Die Dichte des Schienennetzes ist hier sehr hoch, obwohl die Auslastung zu diesem Netz sich konträr verhält, was später im Spezialfall des Waldviertels noch näher analysiert wird. Zusätzlich sind in den Bundesländern Steiermark und Kärnten einige Regionalbahnen ersichtlich. In den anderen, hauptsächlich den westlichen, Bundesländern ist nur die zentrale Hauptverbindung gegeben, diverse Regionalbahnen sind hier nicht vorzufinden.

Die Graphik des Schienennetzes in Österreich zeigt zudem noch, dass fast alle Bahnstrecken den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) unterliegen und von ihnen verwaltet werden. Dabei wird zwischen elektrifizierten und nicht elektrifizierten Gleisen unterschieden. Vereinzelt sind in den Bundesländern noch Eisenbahnlinien

vorhanden, welche von Privatinvestoren betrieben werden. Diese Privatbahnen sind meistens nur aus touristischem Zweck in Verwendung und stellen deswegen einen geringen Anteil am Bahnnetz dar.

Generell kann aber gesagt werden, dass die Verkehrsströme durch die aufstrebende Wirtschaft kontinuierlich ansteigen und die Vernetzung des europäischen Raumes die Aufgabe der einzelnen Infrastrukturbetriebe ist. Im Eisenbahnverkehr gibt es eigene Regeln mit einem festgelegten Zeitablauf und einer systematischen Abfolge. Durch einen vorherbestimmten Fahrplan sind die Kapazitäten des Materials und der Fahrzeuge geregelt. Um Zeitverzögerungen zu vermeiden müssen die Planer den Betriebsablauf der Schieneninfrastruktur genauestens bestimmen, sodass möglichst wenige Behinderungen zwischen den Zügen herrschen und trotzdem dichtere Fahrintervalle zustande kommen. Diese Probleme und Abläufe werden von den Österreichischen Bundesbahnen behandelt und gelöst. In punkto Finanzierung wird das System der Eisenbahninfrastruktur komplex betrieben. Hier herrscht ein enges Zusammenspiel zwischen der ÖBB und dem Bund. Der Staat Österreich hat gewisse finanzielle Verpflichtungen („doppelte Bedingtheit“) gegenüber der ÖBB. Einerseits muss eine materiellrechtliche Basis vorliegen, also die finanzielle Verpflichtung des Bundes gegenüber der ÖBB. Andererseits muss im Bundesfinanzgesetz ein Ansatz niedergeschrieben sein, der einen Mindestbetrag des dotierten Budgets ausmacht und zwischen dem Verkehrs- und Finanzminister festgelegt wird. Dies bedeutet, dass nicht jede Aufgabe der einzelnen ÖBB-Gesellschaften automatisch vom Bund bezahlt wird, sondern nur in konkreten Fällen eine Zusage durch die Staatsoberhäupter erteilt wird. Die ÖBB ist seit dem Jahr 2004 in folgende Gesellschaften unterteilt (GÜRTLICH 2007, S.276ff):

- ÖBB-Holding AG
- Rail Cargo Austria AG
- ÖBB-Personenverkehr AG
- ÖBB-Traktion GmbH
- ÖBB-Technische Services GmbH
- ÖBB-Dienstleistung GmbH
- ÖBB-Immobilienmanagement GmbH
- ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG
- ÖBB-Infrastruktur Bau AG

Für die Finanzierung und Realisierung von Eisenbahnstrecken sind die ÖBB-Holding AG, die ÖBB-Infrastruktur Bau AG und die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG verantwortlich. Die ÖBB-Holding AG hat im Speziellen die Aufgabe, die Ausübungen der Anteilsrechte durchzuführen. Das Hauptaugenmerk liegt aber bei den anderen beiden Gesellschaften der ÖBB, die sich hauptsächlich mit der Infrastruktur beschäftigen. Gesetzlich gibt es für die Finanzierung von Schieneninfrastrukturen zwei Beschlüsse, nämlich das Bundesbahngesetz 1992 und das Bundesbahnstrukturgesetz 2003.

Durch das Bundesbahngesetz 1992 verwandelte sich die Infrastruktur der Eisenbahnen von der Staatsverwaltung zu einer kaufmännischen Kapitalgesellschaft. Die Definition und Abgrenzung der Eisenbahninfrastruktur ist in diesem Gesetz für das Rechnungswesen der ÖBB von großen Nöten, weil damit auch die Mitfinanzierung der Privatbahnen geregelt wird. Einzig und allein die fehlende Liberalisierung (Befreiung von staatlichen Eingriffen, Bedingungslosigkeit und Öffnung der Märkte) des Eisenbahnsektors stellt ein großes Problem dar. Somit trägt der Bund jegliche Kosten für den Ausbau möglicher Eisenbahnstrecken, welche einen reibungslosen Betrieb gewährleisten, wobei regionale Beiträge für die Investitionskosten und Folgekosten auch von den Bundesländern geholt werden können. Für die Benützung ist ein Entgelt zu entrichten, welches von den Bundesministern für Finanzen sowie Verkehr einheitlich festgesetzt wird (GÜRTLICH 2007, S.283f).

Von dem Bundesbahngesetz 1992 ausgehend entwickelte sich eine neue Novelle, nämlich das Bundesbahnstrukturgesetz 2003, in Richtung einer selbstständigen und eigenverantwortlichen Aktiengesellschaft, wobei hier zwei eigenständige Infrastrukturbereiche entworfen wurden. In diesem neuen Gesetz trägt der Bund nur mehr die Kosten, welche nicht durch den Gewinn von dritter Seite gedeckt werden können. Notwendige Instandsetzungen werden jetzt von der ÖBB-Infrastruktur Bau AG finanziert. Somit wird zwischen Erhaltungsaufwand und Investitionsausgaben differenziert, sodass eine möglichst genaue Bilanz der Kosten gemacht werden kann. Bei der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG wird vom Bund nur dann ein Zuschuss gewährt, wenn bei schlechten Marktbedingungen der Schieneninfrastruktur die Erlöse trotz

Einsparungen und wirtschaftlichen Handels nicht gedeckt werden können. Dazu ist ein sechsjähriger Vertrag abzuschließen, in dem die Art und die Höhe des Zuschusses festgelegt sind. Wenn diese Finanzen für Wartung und Instandsetzung nicht ausreichen, muss die ÖBB-Infrastruktur Bau AG einen Teil dazu beitragen. Dabei muss die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG einen jährlichen Rationalisierungs- und Einsparungsplan dem Staat vorlegen. Somit kann eine Verbesserung der Qualität der Infrastruktur gewährleistet werden. Ebenfalls wird bei der ÖBB-Infrastruktur Bau AG ein Sechsjahresplan kreiert, in dem die Investitionen und die Festlegungen im Generalverkehrsplan eingetragen sind. In diesem Plan sind die zukünftigen Projekte, Kapazitätsanalyse, Kostenschätzungen, Zeitpläne, Baufortschrittspläne und Prognosen über Verkehrsintensitäten enthalten. Der Staat muss diesem Plan vorerst zustimmen, sodass seine Gültigkeit rechtmäßig ist. Zudem unterstützt der Staat finanziell diesen Rahmenplan, obwohl die ÖBB-Infrastruktur Bau AG jährliche Einsparungspläne für etwaige Schieneninfrastrukturvorhaben einreichen muss. Neben dem Bund können auch betroffene regionale Gebietskörperschaften entsprechende Investitionen tätigen, welche für die Realisierung von Strecken nützlich sein können. Die Haftung für Anleihen, Darlehen und Kredite übernimmt der Bundesminister für Finanzen und er entscheidet auch darüber, wann und wie das Geld verwendet wird. Die durchschnittlichen jährlichen Finanzierungsmittel durch den Bund an die ÖBB betragen rund 2,25 Milliarden Euro, wobei die ÖBB-Infrastruktur Bau AG rund 1 Milliarde Euro und die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG rund 1,25 Milliarden Euro bekommen. Abgedeckt werden die Kosten entweder durch Dotierung im Bundesfinanzgesetz oder durch Haftungsübernahmen durch die ÖBB für Fremdkapitalaufnahmen, wodurch keine Belastungen des Finanzhaushaltes entstehen würden (GÜRTLICH 2007, S.285ff).

Nachdem nun ausführlich über die Bestimmungsrichtlinien für den Bau und Betrieb von Eisenbahnstrecken debattiert wurde, wird im Speziellen die Situation des Eisenbahnwesens im Bundesland Niederösterreich kurz erörtert, bevor detailliert das Bahnwesen im Waldviertel untersucht wird. Als Erstes muss man aber zwischen den Begriffen Hauptbahnen und Nebenbahnen unterscheiden. Hauptbahnen sind primäre Verbindungen zwischen inländischen und ausländischen Wirtschafts- und Ballungszentren, während Nebenbahnen lediglich den Anschluss abgelegener Gebiete an die Hauptbahnen sicherstellen. Die Nebenbahnen sollen die kleinen

Einzugsgebiete wirtschaftlich beleben und der Nahversorgung dienen. Dabei rechnet die ÖBB bei Nebenbahnen mit einem Defizit an Einnahmen. Vielmehr liegt der Betriebsführung die Erschließung eines peripheren Gebietes am Herzen. Aus der obigen Tabelle kann herausgelesen werden, dass das niederösterreichische Eisenbahnnetz am Ende des Jahres 2005 rund 2.195 Kilometer Netzlänge hatte, wovon 2.154 Kilometer im Betrieb des bedeutenden Wirtschaftskörpers ÖBB und nur 41 Kilometer (1,9%) in Privatbesitz sind. Zu diesen privat betriebenen Bahnen gehört auch die Badener Bahn, welche der Wiener Lokalbahn AG angehört, aber zu rund 2/3 der Gesamtstrecke auf niederösterreichischem Gebiet liegt. Insgesamt entfallen rund 35% des niederösterreichischen Eisenbahnnetzes auf die gesamte Netzlänge Österreichs, wobei aber der Anteil Niederösterreichs am Privatbahnnetz nur rund 6,9% beträgt. Die ÖBB hat also in Österreich eine dominante Monopolstellung. Nur in der Steiermark (24,6%) und im Burgenland (22,6%) erreichen die Privatbahnen Streckennetzanteile jenseits der 20%-Marke, was auf eine flächenhafte Bevölkerung bzw. Erschließung führen lässt. Aus der Tabelle kann ebenfalls entnommen werden, dass das Land Niederösterreich nach Wien die größte Streckendichte (0,115 km/km²) besitzt. Dieser Kennwert ist auch als Erschließungsgrad bekannt. Auch der Nutzungsgrad (km/1.000 Einwohner) ist mit 1,586 km/1.000 Einwohner am größten, was für die niederösterreichische Bevölkerung von Vorteil ist, da erhebliche Voraussetzungen zur Benützung des Eisenbahnverkehrs im Raum stehen, obwohl Niederösterreich trotz seines dichten Eisenbahnnetzes am schwersten erreichbar ist. Der Anteil an Hauptbahnen beträgt in Niederösterreich rund 45%, der an Nebenbahnen rund 55%. Diese Mehrheit ist durch die regional-, wirtschafts- und staatspolitische Flächenerschließung bedingt, welche hauptsächlich mit Schmalspurbahnen auf Grund der niedrigen Baukosten ausgelegt ist. Die geringe Leistungsfähigkeit spielt bei diesen Bahnen eine sehr untergeordnete Rolle. Die Lage zum nahen Wien begünstigt natürlich das Bahnnetz von Niederösterreich, da alle wesentlichen Hauptbahnen sternförmig von der Bundeshauptstadt ausgehen und durch das Land Niederösterreich verlaufen (Nord-, Ost-, Süd-, West-, Nordwest- und Kaiser-Franz-Josephs-Bahn). Diese Hauptbahnen sind durch eine Unmenge an Nebenbahnen charakterisiert, die vor allem im Waldviertel als Stichbahnen mit ungünstigen Knotenpunkten ausgeprägt sind. Während die Hauptbahnen geradlinig verlaufen, sind die Nebenbahnen weitestgehend wegen der topographischen Verhältnisse geschwungen ausgerichtet. Dieser kurvige Verlauf beeinträchtigt die

Kostenfrage, da hier mehr Material verwendet werden muss. Die Verbindungen innerhalb des Landes sind wegen den vielen Nebenbahnen nur durch Umwege realisierbar. Die beste Verkehrslage in Niederösterreich haben die Städte St. Pölten und Wiener Neustadt. Andere Städte (Krems, Stockerau, Zwettl, Horn, Schwechat etc.) haben eine eher ungünstige Verkehrslage, daher sinkt gleichzeitig die Nachfrage des Bahnverkehrs, womit die oben angeführten rückläufigen Zahlen bestätigt werden. Deswegen wurden in letzter Zeit einige Nebenbahnen, auch im Waldviertel, aus Kostengründen und Auslastungsmängeln zur Gänze oder teilweise eingestellt (KUNZE 1973, S.160ff).

Nachdem nun die landesweite Situation des Eisenbahnverkehrs erörtert wurde, sehen wir uns im Speziellen die aktuelle Situation des Schienennetzes in unserem Untersuchungsgebiet Waldviertel an. Anders als das Straßennetz nimmt das Eisenbahnnetz im Waldviertel eine eher untergeordnete Rolle im europäischen Zentralgebiet ein. Da im Waldviertel die Streckenführung nicht besonders gut ausgeprägt ist, nützen auch wenige Menschen diese Infrastruktur. Im internationalen Verkehr ist nur die Kaiser-Franz-Josephs-Bahn erwähnenswert. Ansonsten ist das Bahnwesen nur sehr bedingt vorhanden.

Das Waldviertel sticht auf Grund seiner Peripherie von den anderen Landschaftsteilen Österreichs besonders heraus. Auf Grund der großen Entfernung zu den Ballungszentren Wien oder Linz sind enorme Nachteile in der Standortfrage vorhanden. Deswegen ist unser Untersuchungsgebiet flächenmäßig relativ dünn mit Schieneninfrastruktur versehen. Zusätzlich wird das vorhandene Schienennetz wegen der geringen Bevölkerungszahl und der niedrigen wirtschaftlichen Möglichkeiten nur wenig benutzt. Durch die lange Reisezeit (Strecke zwischen Wien und Gmünd wird in knappen drei Stunden bewältigt) entstehen zusätzlich große Probleme. Die Verbindungen in die Tschechische Republik als auch die inländischen Anbindungen sind nicht gerade die besten Infrastrukturkomponenten des Landes. Man denke hierbei an die schwerfällige Anbindung an die Westbahn. Eine andere Hauptverbindung ist zudem nicht vorhanden. Einzig und allein die Kaiser-Franz-Josephs-Bahn kann als wichtige Handelsroute zwischen Österreich und den nördlichen Nachbarländern (vor allem der Tschechischen Republik) angesehen werden.

Diese ganze Problematik des Bahnwesens veranschaulicht die nachfolgende Abbildung. In dieser Graphik ist das aktuelle Schienenverkehrsnetz des Waldviertels dargestellt. Hierbei sind alle Haupt- und Nebenbahnen sowie alle Privatbahnen eingezeichnet. Außerdem ist zu erwähnen, dass hier auch alle Schienenstrecken angezeigt werden, auch jene Strecken, welche schon eingestellt worden sind.



Abbildung 72: Das Eisenbahnnetz im Waldviertel (Quelle:¹³⁰)



Abbildung 73: Das Eisenbahnnetz im Waldviertel (Quelle: DIKEMÜLLER 1992, S.75)

¹³⁰ http://kurier.at/mmedia/2010.01.14/1263475837_4.jpg (11.3.2010)

Man kann hier recht deutlich erkennen, dass das Waldviertel zwar mit einigen Eisenbahnstrecken ausgestattet ist, jedoch sind die meisten Linien nur Nebenbahnen oder zum Teil sind diverse Bahnführungen schon eingestellt worden. Im Großen und Ganzen ist das Land Niederösterreich, so auch das Waldviertel selber, mit Eisenbahninfrastruktur versehen. Nur die Ausführung, die Linienführung und die Intensität lassen sehr zu wünschen übrig.

Dem ziemlich dichten Straßennetz des Waldviertels steht ein weniger dichtes Eisenbahnnetz gegenüber. Das Waldviertel besitzt eine wichtige Hauptbahn, nämlich die Kaiser-Franz-Josephs-Bahn zwischen Eggenburg und Gmünd. Ansonsten sind nur vereinzelte Nebenbahnen (oder Lokalbahnen) anzutreffen. Diese Lokalbahnen verbinden folgende Orte: Retz – Drosendorf, Sigmundsherberg – Zellerndorf, Sigmundsherberg – Hadersdorf (Kamptalbahnhof), Göpfritz an der Wild – Raabs, Schwarzenau – Zlabings, Schwarzenau – Martinsberg, Gmünd – Groß Gerungs, Gmünd – Heidenreichstein – Litschau (Niederösterreichische Waldviertlerbahn), Hadersdorf – Krems an der Donau, Krems an der Donau – Sarmingstein (Donauuferbahn). Alle diese Strecken sind in der obigen Karte eingezeichnet. Die wichtigsten Verkehrsverbindungen sind die Kaiser-Franz-Josephs-Bahn, die Kamptalbahnhof und die Donauuferbahn. Die Gesamtlänge der Eisenbahnlinien im Waldviertel beträgt rund 447 Kilometer, davon entfallen 83 Kilometer auf die Hauptbahnen (Kaiser-Franz-Josephs-Bahn) und 364 Kilometer auf die Nebenbahnen. Verwendet man den Verlauf (83 Kilometer) der Kaiser-Franz-Josephs-Bahn als Trennlinie zwischen nördlichen und südlichen Waldviertel, dann besitzt das nördliche Waldviertel rund 139 Kilometer an Nebenbahnen und der südliche Teil stolze 225 Kilometer, wobei von den 225 Kilometern knappe 80 Kilometer in den südlichen Randgebieten (Donauuferbahn) verlaufen und die restlichen 147 Kilometer sich im Hochland des Wellengebirges befinden. Infolge der weiten, dichten Waldflächen, der Höhe und des ungünstigen Klimas im südlichen Waldviertel ist der Wunsch nach einer Eisenbahnstrecke eher bescheiden. Hingegen hat die Kaiser-Franz-Josephs-Bahn und deren Nebenstrecken im nördlichen Waldviertel in Bezug zur Landwirtschaft und Industrie eine große Bedeutung für die Region und den Menschen (PSCHUNDER 1947, S.80ff).

Bevor nun die Hauptbahn im Waldviertel näher erläutert wird, werden einige wichtige Details der bestehenden Nebenbahnen im Waldviertel preisgegeben.

Die 44 Kilometer lange Kamptalbahn zwischen Sigmundsherberg und Hadersdorf ist eingleisig und normalspurig ausgebaut. Die entlang des Flusses Kamp verlaufende Bahnlinie wurde 1889 feierlich eröffnet. Über Langenlois führt die Bahn nach Hadersdorf, wodurch ein Anschluss an das Donautal gewährleistet ist. Die Züge auf dieser Strecke im Waldviertel werden als „Busserlzug“ bezeichnet, wobei einige Nostalgiezüge als Touristenattraktionen unterwegs sind (PSCHUNDER 1947, S.86).

Die Pulkautalbahn zwischen Sigmundsherberg und Zellerndorf hat eine Länge von 20 Kilometern und ist eingleisig und normalspurig ausgeführt. Die im Jahre 1873 eröffnete Bahnstrecke war ursprünglich als Transitstrecke geplant, wodurch die Haltestellen von den Ortschaften weit entfernt sind. Der Personenverkehr wurde im Jahre 1988 eingestellt, auch der Güterverkehr ist in diesem Teilabschnitt seit 1998 nicht mehr vorzufinden (PSCHUNDER 1947, S.87).

Die Lokalbahn zwischen dem Knotenpunkt Göpfritz an der Wild und Raabs führt über die Stadtgemeinde Groß Siegharts. Die Bahnstrecke hat eine Länge von 19,5 Kilometern und ist eingleisig und normalspurig ausgeführt, wobei ein Gebiet durchlaufen wird, dass fast keine Höhenunterschiede und natürliche Hindernisse aufweist. Im Jahre 1900 wurde die Bahn in Betrieb genommen, wobei eine Verbindungsstrecke an die Lokalbahn Retz – Drosendorf geplant war, aber nie realisiert wurde. Die Nebenbahn Göpfritz – Raabs wurde gänzlich stillgelegt. Somit verkehren seit 1986 keine Personenzüge und seit 2001 keine Güterzüge mehr auf dieser Strecke. Die Strecke ist aktuell wegen Unbefahrbarkeit gesperrt (PSCHUNDER 1947, S.87f).

Die eingleisige und normalspurige Nebenbahn zwischen dem Knotenpunkt Schwarzenau und Martinsberg besitzt eine Länge von 57,6 Kilometern. Von Schwarzenau führt die Bahnstrecke auf einem kurzen Stück der Kaiser-Franz-Josephs-Bahn in Richtung Süden nach Zwettl. In der Bezirkshauptstadt wird die Lokalbahn mit einem Viadukt überquert. Von dort aus führt die Bahnstrecke in die südliche Region Grafenschlag und weiter nach Martinsberg. Die Bahn wurde im

Jahre 1906 in Betrieb genommen. Die Bahn ist zwischen Schwarzenau und Zwettl vollständig in Betrieb. Hingegen ist der Abschnitt zwischen Zwettl und Martinsberg nur mehr für den umfangreichen Güterbetrieb zugelassen. Durch den großen Waldbestand in diesem Gebiet finden wichtige Holztransporte und Heizöltransporte statt, was die Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes sichert. Der Personenverkehr wurde indessen im Jahre 1986 eingestellt (PSCHUNDER 1947, S.88).

Die Thayatalbahn zwischen dem Knotenpunkt Schwarzenau und Zlabings hat eine Länge von 41,5 Kilometern und ist eine einspurige und nicht elektrifizierte Bahnstrecke. Von der Kaiser-Franz-Josephs-Bahn zweigt diese Bahnstrecke ins nördliche Waldviertel und weiter bis zur tschechischen Grenze ab. Eigentlich sollte Waidhofen an der Thaya an der Hauptbahn liegen, was aber die Bevölkerung ablehnte. Wegen des wirtschaftlichen Aufschwunges wurde eben diese Nebenbahn errichtet. Der komplette Verlauf zwischen Zlabings und Martinsberg zeigt einen deutlichen Neigungsunterschied vom Hochland im Waldviertel. Hierbei ist ein Abfall der Hochfläche im Norden und ein Anstieg in Richtung Südwesten zu erkennen (PSCHUNDER 1947, S.88f).

Die Waldviertler Schmalspurbahn zwischen dem Knotenpunkt Gmünd und Groß Gerungs ist eingleisig ausgeprägt und besitzt eine Länge von 43 Kilometern. Die Strecke führt in südwestlicher Richtung entlang der Lainsitz durch weites Ackerland. Nach der Stadt Weitra muss die größte Brücke der Waldviertler Schmalspurbahn, nämlich das Veitsgrabenviadukt, überwunden werden. In Bruderndorf passiert die Bahn einen Felsen, der mit einem Tunnel (der einzige Tunnel im Waldviertel) versehen ist. Danach führt die Strecke über die europäische Hauptwasserscheide zwischen Lainsitz und Kamp und erreicht am Ende den Kurort Groß Gerungs. Die Waldviertler Schmalspurbahn ist in Betrieb und vor allem als Touristenattraktion im Waldviertel sehr bekannt (PSCHUNDER 1947, S.90).

Die Streckenführung der Waldviertler Schmalspurbahn zwischen Altnagelberg und Heidenreichstein hat eine Länge von 13,2 Kilometern. In östlicher Richtung verlaufend durchquert die Bahn einen dichten Nadelwald. Entlang des hügeligen Streckenverlaufes befinden sich nur zwei Haltestationen (Langegg und Aalfang). Die

Endstation ist nach 13,2 Kilometern in Heidenreichstein erreicht (PSCHUNDER 1947, S.90).

Der nördliche Teil der Waldviertler Schmalspurbahn verläuft auf einer Länge von 25,3 Kilometern zwischen Gmünd und Litschau. Gleich nach der Bezirkshauptstadt Gmünd führt die Bahnstrecke etwa zwei Kilometer lang auf tschechischem Staatsboden und offenem Ackerland, bevor sie Altnagelberg erreicht. Dort besteht eine Verzweigung zur Lokalbahn Altnagelberg – Heidenreichstein. Nach der „Parallelausfahrt“ in Altnagelberg führt die Schmalspurbahn dann weiter entlang der Bezirksstraße und einem offenen Gelände in Richtung Litschau, der nördlichsten Stadt Österreichs. Die Höhenunterschiede sind nicht so gravierend. Auch der nördliche Teil der Waldviertler Schmalspurbahn ist eine überrannte Touristenattraktion (PSCHUNDER 1947, S.90f).

Die eingleisige und normalspurige Nebenbahn zwischen Retz und Drosendorf hat eine Streckenlänge von 40 Kilometern und ist nordwestlich ausgerichtet. Von Retz ausgehend durchläuft die Strecke einen Engpass, bevor sie die Weitersfelder Hochebene erreicht. Die Bahn wurde 1910 in Betrieb genommen. Ab dem Jahre 2001 wurde der Personenverkehr auf der ganzen Strecke eingestellt. Auch der Güterverkehr wurde zwischen Drosendorf und Weitersfeld stillgelegt. Seit 2006 wird aber auf Wunsch des Landes Niederösterreich die Strecke unter dem Namen „Reblaus-Express“ an den Wochenenden nostalgisch weitergeführt (PSCHUNDER 1947, S.92f).

Der als Hauptbahn angeführte Streckenteil zwischen Hadersdorf und Krems an der Donau besitzt eine Länge von rund neun Kilometern. Die Bahnstrecke ist eine eingleisige und elektrifizierte Hauptbahn. Die Strecke wurde im Jahre 1872 erbaut und galt als Ausläufer der Kaiser-Franz-Josephs-Bahn. Seit dem Jahre 1982 wurde die Hauptbahn elektrifiziert. Der Personenverkehr wird mit Regionalexpresszügen und Regionalzügen aufrechterhalten. Für den Güterverkehr sind Verschubgüterzüge und internationale Containerzüge unterwegs¹³¹.

¹³¹ http://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Absdorf-Hippersdorf%E2%80%93Krems_an_der_Donau (11.3.2010)

Die Donauuferbahn zwischen Krems an der Donau und der oberösterreichischen Grenzortschaft Sarmingstein ist eine eingleisige und normalspurige Nebenbahn mit einer Streckenlänge von 68.1 Kilometern. Die Streckenführung verläuft entlang der Donau und der Bezirksstraße. Die Eröffnung der Bahnstrecke erfolgte im Jahre 1909, wobei beim Bau der Bahn extrem auf das Landschaftsbild geachtet wurde. Auf der gesamten Strecke sind nur geringfügige Steigungen zu bewältigen. Wegen des engen Donautals mussten bei Stein, Dürnstein, Spitz und Weitenegg Tunnels errichtet werden. Da viele Zuflüsse an die Donau vorhanden sind, musste eine Vielzahl an Brücken gebaut werden, um den Verlauf der Strecke nicht zu beeinträchtigen. Die Züge verkehren in einem regelmäßigen Fahrplan. Zwischen Emmersdorf und Sarmingstein fahren derzeit nur mehr zwei touristische Züge. Auf Grund geologischer Schwierigkeiten wurde der gesamte Betrieb mehrmals eingestellt. Nach Behebung der Probleme wurde der Eisenbahnverkehr aber seit Ende des Jahres 2009 wieder aufgenommen (PSCHUNDER 1947, S.93).

Zum Schluss wird noch detaillierter die Geschichte der einzigen bedeutenden Hauptbahn (Kaiser-Franz-Josephs-Bahn) im Waldviertel beschrieben. Die erste Eisenbahnstrecke, die durch das Waldviertel verlief, war der Teil der Kaiser-Franz-Josephs-Bahn zwischen Eggenburg und Gmünd. Diese Linie stellte die Verbindung zwischen Wien und Südböhmen her, wobei die Städte Wien, Tulln, Maissau, Eggenburg, Schwarzenau, Gmünd, Ceske Budejovice, Pilsen und Eger passiert werden. Eigentlich sollte die Bahn durch das Kamptal verlaufen, aber auf Grund der steilen Felsabhänge und des engen Tales wurde die Kaiser-Franz-Josephs-Bahn durch das Schmidatal gelegt. Durch die Eröffnung wurde das Waldviertel erstmals an das europäische Schienennetz angeschlossen. Somit konnten rasche und billige Transporte verschiedenster Waren durchgeführt werden. Der Kohletransport nach Böhmen und die Außenhandelstätigkeiten nach Norddeutschland standen hier im Vordergrund. Es war deswegen ein Anliegen, die kürzeste Verbindung zwischen Wien und Prag herzustellen. Die Orte entlang der Bahn wurden wirtschaftlich enorm aufgewertet, obwohl der Streckenverlauf nicht direkt in den Ortschaften verlief. Viel bemerkenswerter ist die Tatsache, dass eine solche Hochleistungsstrecke innerhalb von acht Jahren fertig gestellt worden ist, was eine ausgesprochen unglaubliche Leistung ist (KLENNER 1994, S.27f).



Abbildung 74: Die Streckenführung der Kaiser-Franz-Josephs-Bahn (Quelle:¹³²)

Auch die Kaiser-Franz-Josephs-Bahn war eine „Eisenbahn mit Zinsgarantie“, d.h. der Bau und der Betrieb wurden vom Staat Österreich finanziell garantiert. Am 11. November 1866 wurde die Konzession an ein Konsortium vergeben. Die Bauarbeiten und die Trassierung wurden auf dem Teilstück zwischen Ceske Budejovice und Pilsen begonnen, welches am 1. September 1868 eröffnet wurde. Danach wurde die Linie über Eggenburg nach Wien in Angriff genommen. Im Jahre 1870 war die Hauptlinie der Kaiser-Franz-Josephs-Bahn fertig gestellt worden. Lediglich in Tulln verzögerte sich der Brückenbau über die Donau, sodass der komplette Fahrbetrieb erst am 8. Juni 1874 aufgenommen werden konnte. Somit war das obere Waldviertel direkt mit der Bundeshauptstadt verbunden. Die Kaiser-Franz-Josephs-Bahn war eine wichtige und vor allem sehr ausgelastete Route. Der Fremdenverkehr hatte zu dieser Zeit eine wesentliche Bedeutung, die damaligen Kurorte wurden durch die Errichtung der Bahn ausreichend benutzt. Zudem erhielt die Bahn den Beinamen „Jessamarandjosef-Bahn“, da entlang der Linie zahlreiche Unfälle geschahen.

¹³² <http://de.wikipedia.org/wiki/Kaiser-Franz-Josephs-Bahn> (12.3.2010)

Letztendlich wurde die Kaiser-Franz-Josephs-Bahn, sowie weitere Bahnverläufe, im Jahre 1884 in den Besitz der k. u. k. Staatsbahnen umfunktioniert, sodass die Existenz als eigener Wirtschaftskörper verloren ging. Trotzdem ist bis heute noch die Bezeichnung Kaiser-Franz-Josephs-Bahn übrig geblieben. Die Bahn wurde im 19. Jahrhundert als zweigleisige Strecke ausgebaut. Wegen der geringen Auslastung und den technischen Fortschritten in der Automobilindustrie wurde der Betrieb aktuell auf ein Gleis umgestellt (DRESSLER 1989, S.83f).

Generell kann über das Bahnnetz im Waldviertel gesagt werden, dass die Hauptstrecke (Kaiser-Franz-Josephs-Bahn) eine vorwiegende Ost-West-Ausrichtung verfolgt und vor allem dem Fernverkehr zwischen Wien und Prag dient. Währenddessen sind die von der Hauptbahn abgezweigten Nebenbahnen (in Sigmundsherberg, Göpfritz an der Wild, Schwarzenau und Gmünd) in Nord-Süd-Ausrichtung angeordnet. Einzig und allein besitzt im Waldviertel die Donauuferbahn eine West-Ost-Ausrichtung. Diese Lokalbahnen dienen hauptsächlich dem lokalen Verkehr und als Zubringer für die Hauptstrecke. Auf Grund der Topographie und der Höhenunterschiede im südlichen Waldviertel sind bei den Lokalbahnen enorme Steigungen (außer der Donauuferbahn) von bis zu 25% vorhanden. Während des Bahnverlaufes sind aber keine größeren Hindernisse und Richtungsänderungen vorhanden (PSCHUNDER 1947, S.94).

4.2 Mögliche Planungen für die Zukunft

Das Waldviertel ist gekennzeichnet durch seine besondere und periphere Lage. Im weitesten Sinne ist diese Landschaft geprägt durch die verschiedensten Naturschätze. Auf Grund seiner Erhebungen, Moorlandschaften und Teiche wird dem Besucher eine gewisse Idylle nahe gelegt. Im Großen und Ganzen besitzt die Landschaft eine außergewöhnliche Dualität. Hierbei harmonisieren die nördlichen Teichlandschaften und klaren Teiche mit den südlichen impulsiven und robusten Waldlandschaften besonders gut. Außerdem hat das Waldviertel viele Spezialitäten zu präsentieren, welche das Land prägen. Bekannt geworden sind die natürlichen Sonderprodukte (Mohn, Flachs, Rapsöl, Heil- und Naturgewürze etc.) und die vielen Services, die das Land und gleichzeitig den Menschen über sehr lange Zeit geprägt haben. Die Vielfalt des Waldviertels ist enorm und mit dem Leitspruch „*wo wir sind*,

ist oben“ hat sich diese Landschaft national und auch international ein gutes Bild gemacht. Zusätzlich kann das Waldviertel als Erholungspark angesehen werden, da durch die zahlreichen Angebote von Natur, Gesundheit, Sport und Kultur keine Langeweile vorherrscht und einer Entdeckung der Landschaft nichts mehr im Wege steht¹³³.

Nichtsdestotrotz hat diese Natürlichkeit der Landschaft negative Auswirkungen auf die Verkehrsverbindungen bzw. auf die Verkehrsführung der Schiene. Wegen der umfangreichen Schluchten und Täler ist man gezwungen, den Verlauf diverser Bahnen entlang solcher Naturvorkommnisse zu legen, wie es z.B. bei der Waldviertler Schmalspurbahn oder der Thayatalbahn, um nur zwei Beispiele zu erwähnen, der Fall ist. Die Hauptverkehrsachse, die Kaiser-Franz-Josephs-Bahn, ist einer West-Ost-Flucht ausgerichtet, wobei der Verkehrsanschluss zwischen der Bundeshauptstadt Wien und der Tschechischen Republik gewährleistet wird. Über den Grenzübergang Gmünd gelangt man in den nördlichen Nachbarstaat Tschechien, welcher den größten relativen Anteil an der Kaiser-Franz-Josephs-Bahn besitzt. Fast alle anderen Schmalspurbahnen im Waldviertel sind in einer Nord-Süd-Ausrichtung angelegt, was aus geomorphologischer und topographischer Sicht eher nachteilig ist, da ein sehr unebenes Gebiet überwunden werden muss. Für diesen Aufwand benötigt man eine Unmenge an Brücken und es ergibt sich eine umständliche Streckenführung. Aus der obigen Landkarte kann die winkelige und kurvige Schienenführung der Nebenbahnen beobachtet werden.

Auch für den Landeshauptmann von Niederösterreich, Dr. Erwin Pröll, ist es ein Anliegen, *„das Waldviertel in seiner Vielfalt und Besonderheit zu stärken“*. In den letzten Jahrzehnten hat das Waldviertel eine positive Entwicklung erfahren. Vielmehr überlagerte sich lange das negative Image durch die Lage am Eisernen Vorhang. Zunehmend ist aber das Land Niederösterreich bestrebt weit reichende Investitionen in vielen Bereichen (Bildung, Tourismus, Arbeitsmarkt, Verkehr etc.) zu tätigen. Für den Landeshauptmann sind die Erreichbarkeit und die Mobilität von großer Bedeutung. Durch gezielten Infrastrukturausbau auf der Straße und vor allem auf der Bahn soll das Waldviertel näher ins Zentrum gerückt werden. Das zeichnet eben das

133

http://web.regionalberatung.at/fileadmin/layoutwl/Lesenswertes/Infobroschuere_Waldviertel_AbisZ_2007_.pdf
(17.3.2010)

Waldviertel aus, da auf das Zusammenspiel zwischen Arbeit, Wohnen und Erholen hier sehr gut eingegangen werden kann. Die wirtschaftliche und regionale Entwicklung wird durch eine innovative Betriebs- und Infrastruktur gesteigert. Hierbei ist eine lupenreine Verkehrsanbindung, auch im Bahnsektor, von größter Bedeutung. Es müssen also der Bevölkerung aussichtsreiche Perspektiven vorgegeben werden, um so einer Abwanderung in die Zentren vorzubeugen und somit das Potential zu verstärken. In Bezug zum Bahnverkehr sollte hierbei ein Ausbau der Hauptverkehrsachse in Betracht gezogen werden, um so den nationalen als auch den internationalen Verkehr zu stärken und zu fördern. Ein Vorschlag wäre, die Bahnhofstationen in den Städten regionsspezifisch zu modernisieren und mit Einkaufszentren zu belegen. Das Stadtzentrum würde damit belebt werden und auch der öffentliche Verkehr würde mehr Aufsehen erreichen. Vielleicht würde das periphere Waldviertel einen großen Vorteil auch auf die internationalen Transporte (Ceske Budejovice – Gmünd – Wien) haben. Der derzeitige Schwerpunkt im Regionalmanagement liegt nämlich in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit des Verkehrswesens und der Beschleunigung der Kaiser-Franz-Josephs-Bahn¹³⁴.

Die Situation des Eisenbahnwesens im Waldviertel verhält sich komplett anders als das Autobahn- bzw. Schnellstraßennetz. Während im Waldviertel, außer der kurzen Anschlussstelle der S5 bei Krems an der Donau, keine Hochleistungsstraßen vorzufinden sind, befinden sich laut der obigen Karte eine Vielzahl von Eisenbahnstrecken. Von diesen wird nur die Kaiser-Franz-Josephs-Bahn von der ÖBB betrieben, alle anderen Verläufe sind so genannte Schmalspurbahnen und stehen unter der Aufsicht des Landes Niederösterreich. Aktuell werden von diesen Nebenbahnen nur noch wenige Bahnen als Touristenattraktionen betrieben. Der Großteil der Schmalspurbahnen wird gegenwärtig nicht mehr ausgeführt. Hierbei wurden in den letzten Jahren enorm viele Bahnen eingestellt, was eines der Hauptprobleme im Waldviertler Bahnwesen ist. Einzig und allein das Land Niederösterreich tätigt große Investitionen, sodass zumindest einige Schmalspurbahnen aufrecht erhalten bleiben. Das Land versucht die Nebenbahnen so weit wie möglich zu modernisieren. Betrachtet man allgemein alle Bahnverbindungen, so kann gesagt werden, dass das komplette Waldviertel mit vielen Bahnlinien ausgestattet und auch gleichmäßig regional verteilt ist. Sowie im

¹³⁴ http://www.rm-waldviertel.at/Download/Ch%20Bildung/Newsletter_3_07.pdf (17.3.2010)

nördlichen Waldviertel (Kaiser-Franz-Josephs-Bahn, Thayatalbahn, Waldviertler Schmalspurbahn etc.) als auch im südlichen Waldviertel (Donauuferbahn, Lokalbahn zwischen Zwettl und Martinsberg) sind zumindest Gleise vorhanden, wenngleich nicht alle betriebsbereit sind. Die Dichte des Eisenbahnnetzes kann in folgender Graphik nochmals bewundert werden.



Abbildung 75: Das Eisenbahnnetz im Waldviertel (Quelle:¹³⁵)

Man kann in der Graphik recht deutlich erkennen, dass die Dichte des Eisenbahnnetzes relativ hoch ist. Das große Problem in diesem Fall ist, dass sehr viele Nebenbahnstrecken (Pulkautalbahn, Lokalbahn zwischen Göpfritz an der Wild und Raabs, Lokalbahn zwischen Zwettl und Martinsberg, Lokalbahn zwischen Retz und Drosendorf) in den letzten Jahren eingestellt worden sind. Somit lichtet sich das Schienennetz und das tatsächlich in Betrieb genommene Bahnnetz reduziert sich um etwa 120 Kilometer. Anfänglich wären ja aus Sicht der ÖBB alle Schmalspurbahnen und Nebenbahnen im Waldviertel eingestellt worden, da sie kein Interesse an der Weiterführung hatten. Aber mit dem Infrastrukturvertrag von Gösing am 19. Dezember 2003, der von dem ehemaligen Verkehrsminister Hubert Gorbach und dem Landeshauptmann Dr. Erwin Pröll unterzeichnet wurde, wurde veranlasst, dass zumindest einige Schmalspurbahnen im Waldviertel erhalten bleiben. Ein bekanntes Beispiel dafür ist die Waldviertler Schmalspurbahn, aber auch die Mariazeller Bahn und die Ybbstalbahn konnten durch den Vertrag gerettet werden. Als Initiator des Infrastrukturvertrages ist die NÖVOG verantwortlich (Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft mbH), wobei mit ihrer Überzeugungskraft die

¹³⁵ http://kurier.at/mmedia/2010.01.14/1263475837_4.jpg (11.3.2010)

Landespolitik in Niederösterreich umgestimmt werden konnte und somit die Schmalspurbahnen als technisches Kulturgut in Europa angesehen werden können. Der Wille des Landes Niederösterreich gegen die Schließung der Waldviertler Schmalspurbahn (ÖBB-Reform) und der Aufnahme im Infrastrukturvertrag war enorm, sodass Nachfolgebetreiber anstatt der ÖBB fieberhaft gesucht wurden. Vor der ÖBB-Reform (im Jahre 1996) investierte der staatliche Betreiber rund 4,3 Millionen Euro im Jahr für die Betriebsaufrechterhaltung. Aktuell werden dringende Investitionen nun gemeinsam vom Land und seit 2002 trotz jahrelanger Ablehnung wieder von der ÖBB finanziert. Wegen des Infrastrukturvertrages übernimmt der Bund alle Kosten für die Erhaltung und Bereitstellung der niederösterreichischen Schmalspurbahnen, nur im Bereich der Fahrzeugkosten stellt der Bund keine Mittel zur Verfügung. Um den Bestand und den Weiterbetrieb der Waldviertler Schmalspurbahn zu sichern hat sich das Land Niederösterreich zusätzlich bereit erklärt, eigens 20% der anfallenden Infrastrukturkosten zu übernehmen. Ihr Bestand kann aber nur dann gesichert werden, wenn ein dauerhaftes „Up-to-date“ im Bereich der Technik und der Betriebsführung gegeben ist. Durch dieses politisch große Engagement und der Übernahme durch die NÖVOG (Erweiterungs- und Verbesserungsmaßnahmen) konnten sich die Fahrgastzahlen in den letzten Jahren verdreifachen¹³⁶.

Die desaströse Finanzsituation der ÖBB geht aber in die nächste Runde. Auch gegenwärtig steht das finanziell angeschlagene Bahnunternehmen immer mehr in den Schlagzeilen. Vielmehr wird durch die finanzielle Misere auch das niederösterreichische Bahnnetz mit in den Sumpf gerissen. Das Hauptaugenmerk liegt hier bei den Nebenbahnen und den bereits geplanten und in Bau befindlichen Ausbauprojekten und Modernisierungsmaßnahmen, die voraussichtlich auf das so genannte Abstellgleis geführt werden. So standen bis jetzt die bekannten Nebenbahnen in Niederösterreich (Mariazeller Bahn, Ybbstalbahn und zahlreiche Bahnen im Waldviertel) auf der Abschussliste, der Großteil konnte aber durch den oben genannten Infrastrukturvertrag noch gerettet werden. Auch der Betrieb der Kamptalbahn wird aktuell von der ÖBB öffentlich in Frage gestellt. Um bei den Kosten einzusparen überlegt die ÖBB, ob sie nicht 678 Kilometer aus dem österreichischen Bahnnetz entfernen soll. Aber auch in Bau befindliche Projekte, wie

¹³⁶ http://www.mariazellerbahn.at/zeitung/inhalt15_02.htm (18.3.2010)

Bahnhofssanierungen und geplante Strecken und Umbaute, könnten sich verzögern oder zum Stillstand führen. Dies würde einen Rückschlag im Schienennetz mit sich bringen. Deshalb ist es von Nöten, dass die Politiker und die Verantwortlichen der ÖBB eine einheitliche Lösung zu diesem Problem finden. Das Waldviertel bzw. das Land Niederösterreich muss sich weiter stark machen, um den Bestand der Nebenbahn zu gewährleisten. Außerdem soll der ÖBB-Aufsichtsrat die bevorstehenden Schließungen überdenken und die *„unsinnigen Zerschlagungsorgien der letzten Jahre rückgängig machen. Ansonsten kommt es zukünftig bei weiteren Bahnstrecken endgültig zu Haltesignalen“*, so Landtagsabgeordneter der SPÖ Herbert Thumpser¹³⁷.

Wie schon in der obigen Diskussion näher gebracht, sieht es bei der Planung und Weiterentwicklung im niederösterreichischen Schienennetz und im Besonderen im Schienennetz des Waldviertels nicht so rosig aus. Es sind hier statt der notwendigen Innovationen nur gegenläufige Schließungen in aller Munde. Laut einer aktuellen Studie vom Februar 2010 sind über 50% der 28 Regionalbahnen in Niederösterreich davon bedroht, stillgelegt zu werden. Zudem besteht kein öffentlicher Regelverkehr, außer an einem Zwischenstück der Mariazeller Bahn. Vielmehr bereitet heutzutage großes Kopfzerbrechen, dass das Land Niederösterreich nicht genügend auf die Übernahme der 28 Regionalbahnen vorbereitet gewesen wäre, wie es mit dem Bund bzw. der ÖBB vereinbart wurde. Somit kommt es eben zu diesen Schließungen anstatt Wiederinbetriebnahmen durchzuführen. Auch das Thema, die früher stillgelegten Eisenbahnstrecken wieder in Betrieb zu nehmen, wird total vernachlässigt und findet keineswegs Zustimmung, im Gegenteil. Somit treten zahlreiche Initiatoren der Schmalspurbahnen in Kraft und fordern das Land Niederösterreich auf, die sinnvollen Konzepte der Regionalbahnen umzusetzen. Dem Land Niederösterreich sind aber die Erhaltungskosten und die Sanierung der Strecken (mittelfristig 150 Millionen Euro für die Mariazeller Bahn und 20 Millionen Euro für die Ybbstalbahn) in Bezug zur relativ niedrigen Auslastung zu hoch, deshalb wird dieses Geld vermehrt für den Straßenbau verwendet. Somit ist wegen der Unkosten das Interesse des Landes, die Schmalspurbahnen (vor allem im Waldviertel) als Regelverkehr zu betreiben, sehr gering. Vielmehr haben das Land Niederösterreich und auch die Gemeinden das Bestreben diese Waldviertler Bahnen

¹³⁷ http://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20061207_OT0058 (18.3.2010)

als Ausflugs- und Tourismusstrecken zu betreiben. Durch diese Maßnahme kann es keine grandiosen Einnahmen geben. Nur mit der Durchführung des Pendler-, Schüler-, Güter- und Tourismusverkehrs können die hohen Kosten der Infrastruktur gedeckt werden und somit würde sich der Regelverkehr im Waldviertel rechtfertigen. Je höher die Kapazitäten sind, desto eher rentieren sich die Eisenbahnstrecken im Waldviertel und folglich könnten Ausbauten getätigt werden¹³⁸.

Laut der österreichischen Tageszeitung „Heute“ vom 22.1.2010 wurden viele Weichen gestellt. Die wichtigste Vereinbarung ist, dass das Land Niederösterreich ab dem 1. Jänner 2011 insgesamt 620 Kilometer an ÖBB-Strecken (alle 28 Nebenbahnen) übernimmt, nämlich die Mariazeller Bahn, die Waldviertler Schmalspurbahn, die Ybbstalbahn, die Donauuferbahn, die Lokalbahn zwischen Retz und Drosendorf, die Thayatalbahn und alle stillgelegten Nebenbahnstrecken im Waldviertel. Der Betreiber soll in Zukunft eine vom Land Niederösterreich extra eingerichtete Eisenbahngesellschaft mit Experten werden. Mit dieser Maßnahme können *„neue Perspektiven im Nahverkehr in ganz Niederösterreich eröffnet werden“*, so der Landeshauptmann Dr. Erwin Pröll. Die Finanzierung beträgt insgesamt 140 Millionen Euro, wobei jeweils 45 Millionen Euro vom Land und vom Bund investiert und die restlichen 50 Millionen Euro durch die ÖBB bereitgestellt werden. Der Vertrag besitzt bis zum Jahre 2023 seine Gültigkeit. Somit soll das Angebot für die Pendler erhöht werden, worauf diese bei den Nebenbahnen ab 2013 deutliche Verbesserungen vorfinden werden. Ab diesem Jahr werden alle älteren Triebwagen durch moderne Wagenparks ersetzt. Hierbei sollen Zugverspätungen (Sanierung der Langsamfahrstrecken) und der schlechte Komfort verhindert werden. Dementsprechend wird es Verbesserungen im Fahrplan geben, um eben die Pünktlichkeit der Nahverkehrszüge zu gewährleisten. Im Gegensatz dazu soll nicht nur der Pendler- und Schülerverkehr, sondern auch der Tourismus gestärkt werden. Auf gewissen Strecken (Donauuferbahn, Thayatalbahn) wird zusätzlich ein Konzept erarbeitet, in dem Bahn, Schiff, Rad und Bus miteinander in enger Beziehung sind. Die Lokalbahn zwischen Retz und Drosendorf wird weiterhin mit dem „Reblaus-Express“ touristisch genutzt. Ebenso steht im Fokus, die seit Jahren nicht mehr benutzten Bahnstrecken regionsspezifisch zu nützen. Auf Grund der erheblichen Wünsche der betroffenen Gemeinden besteht die Idee, die aufgelassenen Strecken

¹³⁸ <http://bvs.probahn.at/files/pa/432.pdf> (18.3.2010)

als Radwege zu nutzen oder mit Draisinen zu befahren. In den Verhandlungen ist zudem festgelegt worden, dass die ÖBB bis zum Jahre 2014 insgesamt eine Finanzspritze von 2,3 Milliarden Euro dem Land Niederösterreich zur Verfügung stellt. Alleine 120 Millionen Euro werden in den Ausbau und der Restaurierung von Bahnhöfen investiert, um den Pendlerkomfort und die Sicherheit (primäres Ziel) empor zu heben.

Das Land Niederösterreich, und im Speziellen das Waldviertel, nimmt im europäischen Zentralraum und in Österreich eine zentrale Stellung ein. Sowohl politisch, geographisch und verkehrstechnisch ist dieses Land sehr bedeutsam und bildet auch für den tschechischen Raum eine unumgängliche Schnittstelle. Um den Verkehr der Schiene mit dem Nachbarland anzukurbeln, muss es aus staatlicher Sicht eine Pflicht sein, die Erreichbarkeiten weitest gehend zu verbessern und die Linien auszubauen. Bis jetzt ist nur die Kaiser-Franz-Josephs-Bahn als Hauptverkehrsader in das nördliche Nachbarland anzutreffen. Hinzu kommt noch, dass diese Bahn sehr beschränkt betrieben wird. Auf Grund der niedrigen Nachfrage ist gegenwärtig der Betrieb eingleisig. Man sollte versuchen, diese Zahlen irgendwie in die Höhe zu schrauben. Das Verkehrsaufkommen ist sicherlich ein entscheidender Faktor in der Volkswirtschaft. Sind nämlich wenige Infrastruktureinrichtungen vorhanden bzw. werden diese wenige genützt, dann sinkt auch dementsprechend die Wirtschaft in der Region. Dieser Effekt ist deutlich an den Bahnschließungen im Waldviertel zu erkennen, weil hier die Lokalbahnen gegenüber der einzigen Hauptverkehrsader vernachlässigt werden. Die Produktion, der private Handel und auch die öffentlichen Dienstleistungen werden immer geringer. Als Folge kommt es zu einer Abwanderung der jungen Bevölkerung oder zu einem Pendelverkehr in die Ballungszentren, der aber hauptsächlich mit dem Auto und nicht mit der Bahn vollzogen wird. Viele Menschen stellen einen Vergleich zwischen Verkehrssituation und Lebensqualität. Ein Unterangebot an öffentlichen Verkehrsmitteln mindert natürlich das Selbstwertgefühl und begünstigt folglich den Pendelverkehr. Ein großes Problem der öffentlichen Verkehrsmittel (Bahn) stellen die Vorurteile der Bevölkerung dar. Viele Menschen sehen das Bahnwesen als teuer und unpünktlich, was aber als unsinnig erachtet werden muss. Auf Grund des steigenden Verkehrsaufkommens auf der Straße wäre man mit der Bahn wesentlich schneller, da durch die rasche Staubbildung auf den Autobahnen viel Zeit verloren geht. Somit muss es ein Anliegen

der Bevölkerung und der Politik sein, das Schienennetz effizient zu verbessern. Bei ausreichender Streckenführung und angenehmen Preisen (Einführung von Abos) würde sich die Zahl der Bahnpendler deutlich erhöhen¹³⁹.

Das Waldviertel ist das größte Viertel von ganz Niederösterreich. Auf Grund seiner Nähe zum tschechischen Staatsgebiet ist die grenzüberschreitende Verbindung (das Waldviertel besitzt zwei Eisenbahngrenzübergänge) und somit eine schnellere Erreichbarkeit von großer Bedeutung. In dieser vielfältigen und riesigen Landschaft sind etliche Bahnlinien vorhanden, die im vorigen Kapitel schon detaillierter beschrieben wurden. Bedenklich ist demnach, dass nur eine Strecke, nämlich die Kaiser-Franz-Josephs-Bahn, als Hauptverkehrsstrecke ausgebildet ist. Die Verwaltung und Instandhaltung unterliegt der ÖBB. Alle andere Neben- bzw. Lokalbahnen, die im Waldviertel ausreichend vorhanden sind, werden durch das Land Niederösterreich betrieben und dementsprechend gewartet. Trotz der umfangreichen Situation gibt es verkehrstechnisch große Probleme. Der eingleisige Betrieb der Kaiser-Franz-Josephs-Bahn und die Stilllegung einiger Schmalspurbahnen im Waldviertel bringen das Eisenbahnleben dort zur Verzweiflung. Die Nachfrage an diesen öffentlichen Verkehr ist nicht sehr hoch, obwohl das Waldviertel vorwiegend eine Pendlerregion ist. Es ist also ein Anliegen, dieser Problematik entgegen zu wirken und zukunftsorientierte Investitionen im Eisenbahnbau zu tätigen. Mit einer besseren Anbindung können die gesellschaftlichen (Abwanderung der Jugendlichen) und wirtschaftlichen (Arbeitsplatzbeschaffung durch Betriebsansiedlung) Probleme aufgehoben und etwaige Zukunftsperspektiven geschaffen werden.

Es gibt einige konkrete Vorschläge und Konzepte, wie man im Waldviertel eine verbesserte Verkehrsverbindung erreichen und eine höhere Leistungsfähigkeit des Bahnnetzes erzielen kann. Obwohl in den letzten Jahren diverse Ausbauten der Verkehrsinfrastruktur getätigt wurden, ist es unumgänglich weitere Maßnahmen zur Förderung der Erreichbarkeit zu vollziehen. Das abgeschottete Waldviertel sollte demnach näher an den niederösterreichischen Zentralraum gerückt werden. Auch die Anbindungen an unseren EU-Nachbarn Tschechien sollten forciert werden, um

139

http://www.kpoe.at/index.php?id=24&tx_ttnews%5Btt_news%5D=309&tx_ttnews%5BbackPid%5D=92&cHash=a42085c616 (18.3.2010)

die steigenden Verkehrszahlen problemlos bewältigen zu können und somit gleichzeitig einen neuen Wirtschaftsraum mit erhöhtem Entwicklungspotential zu gestalten. Diesbezüglich sind bis jetzt schon einige Projekte realisiert worden. Die Bahnbrücke in Zwettl wurde renoviert, zusätzlich sind entlang der Kaiser-Franz-Josephs-Bahn zahlreiche Park & Ride - Anlagen errichtet worden. Diese Ausbauten sollten den Umstieg auf den Pendelverkehr begünstigen. Ein weiteres abgeschlossenes Projekt ist die Realisierung der Waldviertler Schmalspurbahn als Touristenattraktion, welches oben schon explizit erwähnt wurde. Auch der Ausbau der Thayatalbahn zwischen Schwarzenau und Slavonice ist bereits geplant. Hier sollte ein lückenloser Grenzübergang zwischen den beiden Staaten errichtet werden. Man erkennt deutlich, dass es von Nöten ist, die Nebenbahnen zu generalisieren und die stillgelegten Lokalbahnen wieder in Betrieb zu nehmen. Das Land Niederösterreich sollte demnach versuchen, diese möglichen Planungen einer besseren Erreichbarkeit zu überdenken, denn die Nebenstrecken gelten als wichtige Zubringer zu der Hauptverkehrsachse. Nachfolgende Graphik visualisiert die möglichen Absichten einer generellen Aufwertung der Verkehrsinfrastruktur¹⁴⁰.

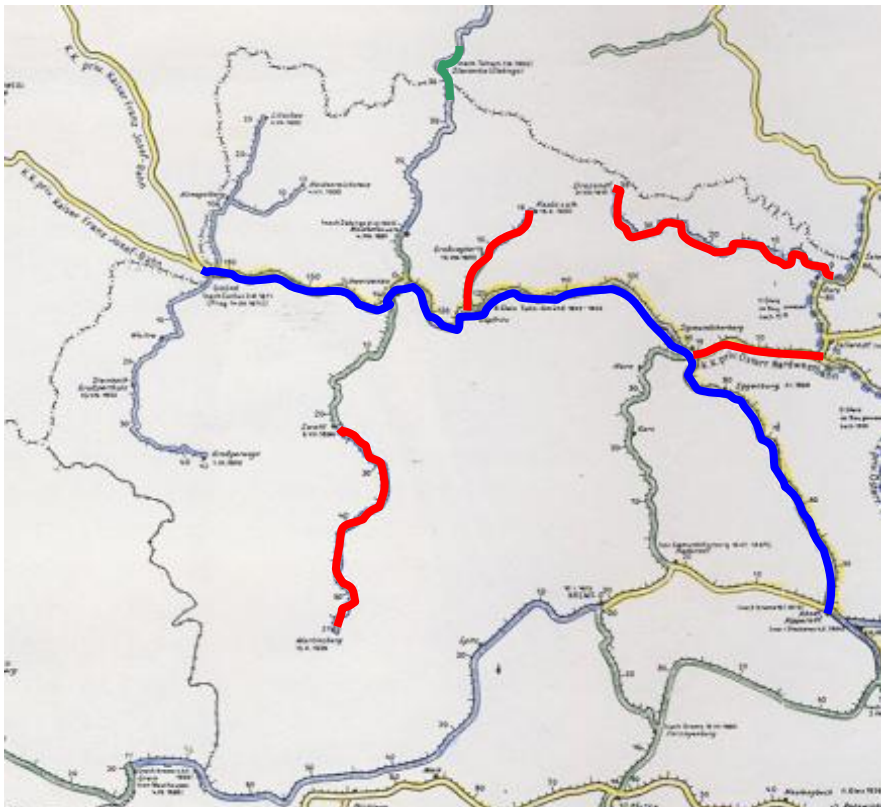


Abbildung 76: Das Eisenbahnnetz im Waldviertel (Quelle: DIKETMÜLLER 1992, S.75, eigene Darstellung)

¹⁴⁰ <http://www.landtag-noe.at/service/politik/landtag/LandtagsvorlagenXVI/00/17-39/017-39A.pdf> (19.3.2010)

— zweigleisiger Ausbau — Wiederbelebungen — in Plan

Die Wiederbelebungen der Waldviertler Schmalspurbahnen, in der Graphik mit rot gekennzeichnet, müsste vom Land Niederösterreich initiiert werden. Auf Grund der geringen Auslastung, des hohen Kostenaufwandes und der abgelegenen Lage der Bahnen ist es sehr unwahrscheinlich, dass diese Bahnen nochmals in Betrieb genommen werden. Diese erscheint eher als eine Fiktion oder als Wunsch der Bürger, sodass ihre schwierige Position und Lage verbessert werden kann.

Hingegen ist der Plan die Kaiser-Franz-Josephs-Bahn auszubauen viel realistischer. Diese Hauptverkehrsader des Waldviertels unterliegt der Verwaltung der ÖBB. Bislang ist diese Strecke eingleisig ausgeführt. Die Sozialdemokratische Partei Österreich (SPÖ) Waldviertel, unter der Leitung von Nationalrat Ewald Sacher, fordert vehement eine Modernisierung der Kaiser-Franz-Josephs-Bahn. Diese Verbindungsstrecke in die Tschechische Republik sollte wieder als internationale Linie geführt werden, indem der Verlauf, zumindest abschnittsweise, zweigleisig ausgeführt ist. In der obigen Graphik ist dieser Vorschlag mit einer blauen Linie gekennzeichnet. Laut den Sozialdemokraten sollen in der nächsten Zeit umfangreiche Gespräche mit der ÖBB und dem Bundesministerium geführt werden, um die Nutzung des öffentlichen Verkehrs zu steigern und den Personenverkehr damit angenehmer zu gestalten. Zudem verlangt die SPÖ den Einsatz von Nahverkehrsmitteln (Lokalbahnen), welche den Zubringerstrom an die Kaiser-Franz-Josephs-Bahn anheben sollen. Durch entsprechende Finanzierung und Kostenanalyse kann der fortlaufende Bevölkerungsverlust gestoppt werden. Die SPÖ sieht in der zweigleisigen Führung der Hauptbahn eine wichtige grenzüberschreitende Vernetzung, in denen viele internationale Branchen einen großen Vorteil haben würden. Diese Regionalisierung bringt generell für das Waldviertel wichtige Impulse mit sich und die Lebensqualität und die Landschaft würden damit extrem aufgewertet und die Verunsicherungen der Pendler des Waldviertels gegen eine weitere Schließung würden gedämpft¹⁴¹.

Die ÖBB versucht jährlich viele Investitionen in die Erhaltung und Verbesserung der Schieneninfrastruktur zu tätigen. Der zweigleisige Ausbau der Kaiser-Franz-Josephs-

¹⁴¹ <http://www.ewaldsacher.spoe.at/index.php?pid=4688&id=37263> (19.3.2010)

Bahn wäre sicher eine sinnvolle Vorkehrung, um ein leistungsfähiges Schienennetz zu erhalten. Zusätzlich würde die Fahrzeit gesenkt werden, da durch den Einsatz von Express- und Regionalzügen die Geschwindigkeiten geregelt werden können. Dieses Szenario ist auf der Strecke der Westbahn ersichtlich, in dem durch Kreuzungsverkehr die Expresszüge die langsameren Regionalzüge überholen können. Dies hätte natürlich auch positive Auswirkungen auf die Fahrpläne, da einige Fahrzeiten deutlich verkürzt werden könnten und ein besserer Anschluss gewährleistet wird. Auch die Streckenkapazitäten werden demnach gesteigert, da mehr Züge zum Einsatz kommen würden.

Die ÖBB und das Bundesministerium haben aber in diesem Punkt andere Ansichtsweisen. Gegenwärtig seien keine weiteren Planungen in der Zukunft beabsichtigt. Die Kapazität auf der Kaiser-Franz-Josephs-Bahn ist im Moment nicht ausreichend um die Strecke auszubauen. Viele Waldviertler Bürger meiden aus Zeit- und Kostengründen diese Hochleistungsstrecke und weichen auf die Bundesstraßen aus. Würde sich der Verkehr und somit die Auslastung in der nächsten Zeit erhöhen, dann sind erstaunlicherweise großräumige Absichten vorhanden, einen zweigleisigen Betrieb der Kaiser-Franz-Josephs-Bahn einzustellen. Der Ausbau würde dann den erforderlichen Notwendigkeiten entsprechen. Bislang gibt es aber keinen zwingenden Grund entsprechende Maßnahmen zu treffen. Vielmehr wäre eine Investition in das Schienennetz eine grobe „Geldvernichtung“, da die Relation zwischen Nutzen und Kosten nicht im Gleichgewicht ist. Die Kosten für die Instandhaltung und Erweiterung würden gegenüber der Benutzung weit überwiegen. Dennoch werden Investitionen entlang der Hochleistungsstrecke getätigt. Die ÖBB beabsichtigt, die finanziellen Mittel in die Bahnhofssanierung zu stecken. So wird z.B. der Bahnhof in Absdorf-Hippersdorf aktuell neu renoviert um die Reisen und die Umstiegsmöglichkeiten für den Passagier freundlicher zu gestalten. Im Bereich des Ausbaus werden aber, wie gerade angesprochen, gegenläufig keine Aktivitäten vorhanden sein.

In den nächsten Monaten treffen sich die Verantwortlichen der ÖBB, des Bundesministeriums und des Landes Niederösterreich um die Grenzproblematik auf der Thayatabahn zwischen Schwarzenau und Slavonice aufzuarbeiten. Hierbei soll es zu einem reibungslosen Übergang zwischen den Ortschaften Fratres und Slavonice kommen. Dies ist deswegen von so großer Bedeutung, da durch den

Beitritt der Tschechischen Republik in die Europäische Union der grenzüberschreitende Verkehr für die Region als auch für die Gesellschaft lebensnotwendig ist. Außerdem wäre eine gute Verbindung in den Norden nötig, um so die Landschaft attraktiver zu gestalten. In punkto Eisenbahnausbau ist aber eines gewiss. Da es schon gravierende Schwierigkeiten beim Ausbau der Strecken gibt, kommt ein Neubau einer Eisenbahnlinie gar nicht in Frage. Eine Neutrassierung wäre sinnlos und würde neben dem Arbeitsaufwand auch hohe Kosten mit sich bringen. Dieses Thema kann somit gleich begraben werden.

4.3 Die Rentabilität in diesem Gebiet?

Bislang wurde in diesem Abschnitt nur über das Vorhandensein von den Eisenbahnstrecken in Niederösterreich und den möglichen Vorhaben und Planungen in diesem Land diskutiert. Auf die Problematik der Stilllegungen diverser Schmalspurbahnen und der miesen Finanzlage der ÖBB wurde explizit eingegangen. Überaus detailliert wurde vorher die vor kurzem getätigte Übernahme aller niederösterreichischen Schmalspurbahnen der ÖBB durch das Land Niederösterreich beschrieben. Diese Vereinbarung dient gleichzeitig als perfekter Übergang zu diesem Unterkapitel. Die Frage nach der Rentabilität eines Ausbaus oder Neubaus der Eisenbahnlinien im Waldviertel scheint besonders wichtig in Bezug zum gesamten Infrastrukturbereich. Generell sind Aktivitäten bei Infrastruktureinrichtungen immer von besonderer Wichtigkeit für die Gesellschaft und die Region, doch meistens können auch negative Aspekte bei der Durchführung überwiegen.

Die Nähe des Waldviertels an die Tschechische Republik macht die Landschaft zu einem besonderen Kulturgut. Wegen der immer größeren Erschließung des europäischen Raumes und der Erweiterung der Europäischen Union in den Osten und Norden ist eine transnationale Verkehrsverbindung für die Gesellschaft, aber auch für die Wirtschaft, sehr entscheidend. In diesem Fall ist der Verlauf der Kaiser-Franz-Josephs-Bahn eine wichtige internationale Route, sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr. Dadurch ist eine geregelte Verbindung zwischen Wien und Ceske Budejovice gesichert. Außerdem gibt es im Waldviertel eine zweite Eisenbahnstrecke, die grenzüberschreitend noch im Betrieb ist. Die Thayatalbahn

führt von Schwarzenau über Waidhofen an der Thaya in die Tschechische Republik (Slavonice). Wie schon oben erwähnt, ist in nächster Zukunft eine Verbesserung des Grenzüberganges an dieser Bahn geplant. Es sind also im Waldviertel bald zwei Eisenbahnlinien als transnationale Strecke ausgebildet. Weil aber der Betrieb der Kaiser-Franz-Josephs-Bahn und der Thayatabahn nicht so gesondert abgefertigt wird, stellt sich die Frage, ob in der abgelegenen Landschaft ein Ausbau der beiden Strecken oder eine generelle Neutrassierung (neue Streckenführung) sinnvoll und rentabel ist.

Als Erstes kann gesagt werden, dass die Gründung einer neuen Strecke als unwahrscheinlich einzustufen ist. Der geringe Bedarf und die erheblichen Kosten einer Neutrassierung lassen keinen Zweifel aufkommen, dass ein solches Projekt einer Vision gleicht. In den letzten Jahren sind diverse Schmalspurbahnen aus Kostengründen eingestellt worden, sodass jetzt mit Sicherheit keine Überlegungen in der Politik für eine Neugestaltung vorzufinden sind. Aber auch bei einem Ausbau der gegebenen Strecken würden die Kosten explodieren und ebenfalls große Debatten mit sich bringen. Die Nebenbahnen haben eine zu geringe Auslastung, dass sie sich rentieren würden und bringen somit ökologisch keinen Vorteil. Die Instandhaltungskosten und die Wartungsarbeiten wären einfach zu riesig. Einzig und allein eine zweigleisige Erweiterung der Kaiser-Franz-Josephs-Bahn wäre in einem machbaren finanziellen Rahmen, sodass auch der internationale Verkehr aufgewertet werden würde. Durch die Übernahme der Bahnen durch das Land Niederösterreich wäre diese Funktion machbar und auch unbedingt notwendig. Dies scheint die einzige realistische Maßnahme einer verbesserten Schieneninfrastruktur im Waldviertel. Alle anderen Überlegungen, welche sich auf die Schmalspurbahnen beziehen, haben keine wirtschaftliche Zukunft und sollen nur den regionalen Zwecken gewidmet sein.

Wenn man aber die Situation im Fremdenverkehr näher betrachtet, dann kann eine gegenteilige Meinung geäußert werden. In letzter Zeit sind die Tourismuseinrichtungen im Waldviertel erheblich gestiegen. Das Angebot an den vielfältigen Ausrichtungen des Wellness-tourismus wird vor allem im nördlichen Waldviertel immer populärer. Hinzu begleiten die vielen Golfplätze, die zahlreichen Wanderwege, die Sportmöglichkeiten im Sommer und die winterlichen

Sportangebote den Boom des Tourismus im Waldviertel. Um schnell und sicher an die Destinationen zu gelangen ist es vorteilhaft, wenn eine kurze und rasche Verbindung vorhanden ist. Für die Betreiber als auch für die Region und den Touristen würde eine zusätzliche Schieneninfrastruktur sehr entgegen kommen. Die Tourismusbetriebe fürchten einen Rückgang der Zahlen, wenn die Anreisebedingungen für die Touristen zu anstrengend wirken, obwohl hier erwähnt werden muss, dass die Bahn nicht so direkt mit dieser Tatsache verbunden ist. Für den Tourismuszweck reisen die Urlauber hauptsächlich mit dem Auto an, um das schwerfällige Kofferschleppen zu vermeiden. Dennoch könnten die Bahnstrecken wichtige Impulse für den Tourismus vor Ort bringen. In dieser Hinsicht ist eine Ausweitung der Infrastruktur erwünscht.

Das Waldviertel besitzt einen hohen Anteil an älteren Menschen. Die dort lebende Bevölkerung lebt in kleinen Streusiedlungen. Viele von ihnen sind wegen der Abgeschottetheit an ein Auto gebunden. Da nun nicht jedes Dorf von der Bahnlinie erschlossen werden kann, ist der Einsatz eines Autos oder einer Buslinie Voraussetzung um an die Bahnen zu gelangen. So wäre es sicher von Vorteil, wenn die Infrastruktur im Sektor des Bahnwesens ausgebaut und zusätzlich auch die Fahrintensität gesteigert werden würde. Den alten Menschen ist es nämlich oft zu mühsam, weite Strecken mit dem Auto in Kauf zu nehmen, um die große Distanz zu den nächsten Ballungszentren zu überwinden. Hier würde die Bahn eine große Verwendung haben. Hingegen herrscht im Waldviertel ein zweites demographisches Problem, die Abwanderung. In diesem Fall ist die Rentabilität einer zusätzlichen Eisenbahn oder eines Ausbaus eher nicht gegeben. Durch die immer häufiger werdende Landflucht wäre eine innovative Bahnausweitung nur Geldverschwendung. Das Risiko, dass durch die Bahnerweiterung mehr Menschen in der Region bleiben, ist einfach zu hoch.

Währenddessen wäre eine Investition in das Schienennetz für die Wirtschaft und die Industrie ein großer Vorteil. Von einer transnationalen Verbindung und einem starken Schienennetz in der eigenen Landschaft würden viele Gewerbestandorte sehr profitieren. Die Erreichbarkeit ist sehr entscheidend für das Wohlergehen eines Betriebes. Die Wirtschaft im Waldviertel würde sich stabilisieren, da durch die Verbindungen und die billigen Standortplätze immer mehr Betriebe sich in der Region

ansiedeln würden. Inbegriffen wäre hierbei eine Aufstockung des Arbeitsplatzangebotes und das Waldviertel als Arbeitsplatzdynastie würde mehr in den Blickpunkt kommen. Schließlich könnte man die gravierende Abwanderung der Bevölkerung mit dieser Innovation stoppen. Mit einem erhöhten Industriebedarf in Grenznähe könnte der Standpunkt des Waldviertels als naturbewusste und wirtschaftlich gestärkte Region gefestigt werden. Sowohl in der einheimischen Wirtschaft als auch in den tschechischen Betriebsstandorten in Grenznähe könnte ein deutlicher Aufschwung erfolgen. Die Erreichbarkeit ist für die Transportfähigkeit enorm wichtig, sodass eine Bahnerweiterung aus wirtschaftlicher Sicht unumgänglich ist.

Wie schon auf der obigen Landkarte zu erkennen, ist das Schienennetz im Waldviertel eigentlich ganz gut ausgebaut. So könnte man denken, dass einer guten Verkehrsanbindung in den Norden nichts mehr im Wege steht, aber das Gegenteil ist der Fall. Das einzige Problem in diesem Bereich ist, dass viele Lokalbahnen auf Grund ihrer Lage und Intensität eingestellt worden sind. Dieser Effekt ist darauf zurückzuführen, da die Auslastung der Bahn generell zu gering ist. Viele Menschen meiden die öffentlichen Verkehrsmittel und benützen vielmehr das eigene Auto. Außerdem ist man im Waldviertel wegen der peripheren Lage selbst auf ein Auto angewiesen. Auch in Bezug zur Bahn kommt man über einen Straßentransport nicht hinweg. Entweder man verwendet die öffentlichen Busverbindungen oder man muss eben mit dem Auto den nächsten Bahnhof aufsuchen, weil viele Ortschaften nicht direkt an der Bahn liegen. Auf Grund der komplizierten Fahrzeiten und den langen Warteperioden der Bahn verwenden die Menschen im Waldviertel lieber das private Verkehrsmittel. Durch die daraus resultierende mangelhafte Auslastung ist die Rentabilität einer Bahnerweiterung bzw. Neutrassierung eher gering. Im Hintergrund sollte aber dennoch auf die wichtige grenzüberschreitende Verbindung in die Tschechische Republik geachtet werden. Die Thayatalbahn wäre sicher eine Möglichkeit den internationalen Verkehr zwischen den beiden Staaten aufzunehmen.

Das Waldviertel zählt zu den natürlichsten Landschaften von ganz Österreich. Durch seine unberührte Natur hat das Untersuchungsgebiet einen eigenen Charakter vorzuweisen. Viele der Bahnstrecken durchqueren die verschiedensten Naturparks und Moorlandschaften. Die Natürlichkeit der Landschaft bringt auch sehr viele

Nachteile mit sich. Dementsprechend sind in der näheren Umgebung keine größeren Ballungszentren vorhanden, welche die Wirtschaft der Region ankurbeln würden. Viele Betriebe siedeln sich deswegen im Waldviertel nicht an, weil sie zu große Strecken überwinden müssen und abseits der gelegenen Hauptverkehrsachsen liegen würden. Somit liegen demnach die Infrastruktureinrichtungen im Hintertreffen. Wegen der vielen Wald- und Wiesenlandschaften sind in der Vergangenheit wenige Tätigkeiten im Bereich der Infrastruktur getätigt worden. Diese fehlenden Investitionen sind heute deutlich in der Bevölkerung und der Region zu spüren.

Also die Frage nach einer Ausweitung der Schieneninfrastruktur fällt eher in den Hintergrund. Die Meinungen der Bevölkerung tendieren eindeutig in die Unnötigkeit, da sie keine Verbesserungen für die eigene Heimat sehen. Demzufolge sind viele negative Statements bei der einheimischen Bevölkerung zu entnehmen. Der Großteil befürchtet, dass ein Umbau der Bahnlinie eine reine Geldverschwendung sei, welches in anderen Bereichen sinnvoller eingesetzt werden könnte. Zusätzliche Bahnintervalle und Erschließungen prophezeien keineswegs einen Zuwachs der Betriebe in der Gegend. Dann würde eine Unmenge an Geld einfach so aus dem Fenster geschossen, ohne das sich etwas an der miserablen Situation im Waldviertel ändert. Der Sinn der Sache würde dann gänzlich verloren gehen.

Zusammenfassend kann erläutert werden, dass eine Erweiterung der vorhandenen Bahnstrecken im Waldviertel generell nicht rentabel ist. Vor allem die Schmalspurbahnen, wobei hier sowieso einige Lokalbahnen schon eingestellt worden sind, können nicht viel zu einer besseren Erreichbarkeit zwischen den Landschaften beitragen. Dieser Sektor sollte sich in Zukunft verstärkt an dem touristischen Zweck orientieren. Außerdem wäre der Kosten-Nutzen-Faktor eindeutig nicht vorhanden, da die anfallenden Kosten uferlose Zahlen hervorrufen würden. Einzig und allein der zweigleisige Betrieb der Kaiser-Franz-Josephs-Bahn könnte sich im Waldviertel rentieren. Neben der Grenzverbindung in die Tschechische Republik würde ein verstärkter Betrieb auch den Pendelverkehr deutlich erleichtern. Viele Pendler aus dem Waldviertel würden durch die kürzeren Fahr- und Wartezeiten deutliche Vorteile haben. Möglicherweise könnten mit diesem Zusatz mehr Personen zur Benützung des öffentlichen Verkehrs gebracht werden. Diese Überlegungen sollten der Bund und das Land Niederösterreich in Zukunft im Blickfeld halten. Eine

Maßnahme kann aber definitiv ausgeschlossen werden. Eine Neutrassierung kommt aus finanziellen und verkehrstechnischen Gründen nicht in Frage. Der Sinn eines Neubaus lässt sich aus der aktuellen Situation nicht erkennen. Hierbei ist es zweckmäßiger, bevor eine Neutrassierung zustande kommen würde, alle aufgelassen Strecken wieder in Betrieb zu nehmen.

4.4 Politische Sichtweisen

In den vorigen Kapiteln wurde besonders auf die allgemeine Situation des Bahnwesens in Niederösterreich und im Waldviertel eingegangen. Neben der aktuellen Situation konnten auch diverse Möglichkeiten für die Verbesserung des Schienenverkehrs aufgezeigt werden. Um jedoch keine utopischen Vorschläge in Betracht zu ziehen, wurde gleichzeitig deren Rentabilität untersucht und auf Schwierigkeiten hingewiesen. Im Folgenden wird der politische Aspekt mitberücksichtigt, da die Politik wesentlichen Einfluss auf die Schieneninfrastruktur besitzt. Um repräsentative Daten zu erhalten stehen zwei Fachexperten als Interviewpartner zur Verfügung. Diese sollen viele Informationen über den Bau und den Sinn einer Bahnerweiterung geben, wobei vor allem ihre persönliche Meinung eine große Rolle spielt. Hierbei wurden mit Absicht zwei unterschiedliche Gesprächspartner ausgewählt. Da im Waldviertel seit kurzem nicht nur die ÖBB (Kaiser-Franz-Josephs-Bahn) das Bahnwesen verwaltet, sondern auch das Land Niederösterreich mit der Übernahme der Schmalspurbahnen wesentlichen Einfluss auf die Infrastrukturpolitik hat, wurde gezielt aus beiden Verwaltungsebenen ein Interviewpartner zur Problematik des Eisenbahnnetzes gewählt. Die erste befragte Person zum Thema Ausbau der Eisenbahn im Waldviertel war Dipl. HTL-Ing. Gerhard Zauner, ein Mitarbeiter der ÖBB-Infrastruktur. Als zweiter Interviewpartner stellte sich der Leiter der Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr der niederösterreichischen Landesregierung, Univ. Prof. Dipl. Ing. Dr. Friedrich Zibuschka, dem Experteninterview zur Verfügung. Der beim Land Niederösterreich tätige Politiker ist sehr ambitioniert in den Bereichen der Infrastruktur, wobei seine Zuständigkeitsbereiche in der Raumordnung, den Gesamtverkehrsangelegenheiten und in der Regionalpolitik in Abhängigkeit der Umweltaspekte in Niederösterreich sind. Beide Interviews werden nun im Anschluss einzeln zusammengefasst und

detailliert beschrieben. Wichtige Statements werden originalgetreu niedergeschrieben und zitiert.

Der erste Interviewpartner führt seine Tätigkeiten im Bereich der ÖBB-Infrastruktur als leitender Angestellter durch. Weiters ist Dipl. HTL-Ing. Gerhard Zauner als Professor der FH St. Pölten im Bereich der Eisenbahninfrastruktur tätig. Das Interview wurde im Haus der ÖBB-Infrastruktur im Büro des Befragten durchgeführt, welches sich im 12. Wiener Gemeindebezirk in der Vivenotgasse 10 befindet.

Der ÖBB-Bedienstete meint, dass das derzeitige Schienennetz im Waldviertel sehr „*ausgedünnt*“ ist und nur durch die Hauptstrecke, nämlich die Kaiser-Franz-Josephs-Bahn, geprägt wird. Die Nebenbahnen im Waldviertel sind quasi abgetragen worden, da das Land abgetreten und durch mangelnde Inanspruchnahme der Verfall der Bahnen begünstigt worden ist. In diesem Fall ist eine reine Betriebsführung nicht mehr machbar, der einen negativen Trend im Bahnwesen des Waldviertels hervorruft¹⁴².

Mögliche Maßnahmen gegen diese rückläufige Tendenz könnten unter Umständen durch eine „*Attraktivierung der Kaiser-Franz-Josephs-Bahn*“ vollzogen werden, sodass für die Pendler und die Wirtschaft wichtige Verbindungen der Verkehrsinfrastruktur geschaffen werden. Unter Attraktivierung versteht man, dass in mehreren Abständen die Züge in einem gewissen Knotenpunkt zur selben Zeit ankommen und von dort durch weiterführende Anschlüsse die Bevölkerung in die umgebende Landschaft transportiert wird. Somit könnte die Auslastung der Züge wieder angehoben werden, wobei dieser Vorschlag von der Politik des Landes oder des Bundes gemacht werden müsste um dieses Projekt zu realisieren und gemeinsam zu finanzieren. Der Wirtschaftsraum im Zusammenhang mit der Tschechischen Republik ist für die Hauptstrecke von großer Bedeutung. Auf tschechischer Seite ist das Netz nicht ausgebaut, da eine elektrische Anbindung von Gmünd nach Ceske Budejovice fehlt. Wegen diesen ausbleibenden Investitionen wird auch in Österreich, und generell im Waldviertel, das Bahnwesen nicht gesondert betrachtet und verliert damit sehr an Aufmerksamkeit. Viele Schließungen von einzelnen Nebenbahnen sind die Folge. „*Das große Problem war, dass dazumal bei*

¹⁴² Experteninterview mit Herrn Dipl. HTL-Ing. Gerhard Zauner, FH Professor der ÖBB, am 6.4.2010

den Streckenplanungen die meisten Strecken nicht die Ortskerne angefahren haben“. Die Bahnhöfe befinden sich weit außerhalb der Ortschaften und somit ist eine entsprechende Anbindung für den Personenverkehr nicht gewährleistet. Als Beispiel kann die Bezirkshauptstadt Horn herangezogen werden, wo ebenfalls der Bahnhof weit außerhalb des Zentrums liegt und keine gebräuchlichen Busverbindungen zur Verfügung stehen. Deswegen sind die Menschen bevorzugt mit dem Auto unterwegs anstatt mit dem Schienenverkehr zu pendeln. Ein anderer Grund für die schlechte Auslastung und der Ausrottung der Bahnen ist, dass sehr viele Parallelverkehre mit Autobussen geführt werden. Neben den Bahngleisen, welche fast nicht genutzt werden, fahren parallel überfüllte öffentliche Verkehrsmittel. Vielmehr wäre das System der Schweiz angebracht, wo die Menschen mit Bussen zu den Knotenpunkten der Bahn gebracht werden und von dort mit der Bahn unterwegs sind. *„Das neue Buskonzept im Waldviertel ist nicht auf die Bahnstrecken abgestimmt“*, sodass die beiden öffentlichen Verkehrsmittel fast identische Fahrzeiten besitzen. *„Wenn somit die Bahnhöfe nicht sternenförmig aus der Fläche angefahren werden, dann wird die Bevölkerung die Bahn auch nicht nützen, sondern den Bus bevorzugen“*. Aus Firmensicht der ÖBB reduzieren sich die Angebote, weil eben diese nicht angenommen werden und deshalb ist die Verkehrssituation im Waldviertel so drastisch gegeben¹⁴³.

„Vor etwa 15 Jahren hat die ÖBB in punkto Neutrassierung auf der Kaiser-Franz-Josephs-Bahn eine Untersuchung veranlasst“, welche zwischen Wien und Gmünd, und da erst im Speziellen im Bereich des Tullner Beckens, verlaufen wäre. Der Grund dafür ist, weil *„die Strecke im Tullner Bereich ab dem Jahre 2012 in den Neubaustrecke der Westbahn“* eingebunden wird. Dazumal sind Kostenanalysen und Studien über eine Neutrassierung zwischen Absdorf und Gmünd gemacht worden, wobei Geschwindigkeiten zwischen 160km/h und 200km/h abschnittsweise durchaus möglich gewesen wären. Dieser tolle Plan der ÖBB über eine Neutrassierung ist nur an den fehlenden Investitionsfirmen gescheitert. Der genaue Streckenverlauf wäre neben der jetzigen Kaiser-Franz-Josephs-Bahn geplant gewesen. Wenn man höhere Geschwindigkeiten erzielen will, dürfen keine scharfen Radien, so wie es derzeit auf der Kaiser-Franz-Josephs-Bahn der Fall ist, vorhanden sein. Trotzdem wären einige Bahnhöfe an der neuen Strecke angebunden worden und aus Trassierungsgründen

¹⁴³ Experteninterview mit Herrn Dipl. HTL-Ing. Gerhard Zauner, FH Professor der ÖBB, am 6.4.2010

wäre die Bahn durch die weite Landschaft verlaufen. Blickt man zurück, dann erkennt man, dass die Bahn im Jahre 1870 fertig gestellt wurde und dazumal als hochmodern gegolten hat. Heutzutage fährt dieselbe Bahn noch immer auf der gleichen Trassierung vom Jahre 1870. Seit dem Zeitpunkt ist nichts auf diesem Sektor passiert, jegliche Bauwerke müssten erneuert werden. Aus finanziellen Gründen ist dies aber nicht machbar und man muss die Tatsache vor Augen führen, dass der Verkehr der heutigen Zeit nicht mehr auf dieser veralteten Strecke geführt werden kann¹⁴⁴.

Ein zweigleisiger Ausbau der Kaiser-Franz-Josephs-Bahn hängt davon ab, inwiefern die Auslastung in nächster Zukunft sein wird. Die Bahn ist auf österreichischem Staatsgebiet bis zum Grenzübergang Gmünd elektrifiziert, während im tschechischen Raum kein Netzstrom zur Verfügung steht. Hier müsste man den Hebel ansetzen und eine Netzverbindung schaffen. Indessen reicht aber momentan die eingleisige Betriebsführung aus, um die derzeitige Benutzerfrequenz zu führen. Aktuell wird das Verkehrsaufkommen auf der Kaiser-Franz-Josephs-Bahn im Personen- und Güterverkehr (Holzfracht zwischen Martinsberg und Schwarzenau ist aber ausreichend vorhanden) immer geringer. *„Sollte sich aber der Bedarf stetig erhöhen und somit die Auslastung enorm sein, dann könnte man jederzeit die Strecke zweigleisig führen“*. Man bräuchte aus wirtschaftlicher Sicht aber Initiatoren für die Realisierung. Dennoch ist es aus heutiger Sicht nicht rentabel diese Maßnahme in Anspruch zu nehmen, während bis zum Ersten Weltkrieg die Kaiser-Franz-Josephs-Bahn noch eine internationale Hauptstrecke war. Außerdem würde vorher eine Ausweitung der Strecke Linz nach Ceske Budejovice, auf Grund der Anbindung an die hoch qualifizierte Westbahn, bevorzugt werden¹⁴⁵.

Die Bedeutung der Bahn für die Bevölkerung ist sehr gegenläufig. Zwar schreit die Bevölkerung bei den Schließungen diverser Bahnstrecken auf, dennoch wird eigentlich das Angebot der bestehenden Strecken privat nicht genutzt, was ja für die Region wünschenswert wäre. Auch für die ältere Bevölkerung hat die Bahn ihren Stellenwert verloren. Die älteren Personen sind heutzutage nur mehr mit dem Bus unterwegs, weil dieser öffentliche Verkehr viele Haltestellen innerhalb der Ortschaften besitzt und der Benutzer somit direkt an den Zielort kommt. Der

¹⁴⁴ Experteninterview mit Herrn Dipl. HTL-Ing. Gerhard Zauner, FH Professor der ÖBB, am 6.4.2010

¹⁴⁵ Experteninterview mit Herrn Dipl. HTL-Ing. Gerhard Zauner, FH Professor der ÖBB, am 6.4.2010

Bahnverkehr wurde daher auf einigen Abschnitten eingestellt, weil *„der Bus parallel unterwegs ist und die einzelnen Teile in der Ortschaft anfährt“*. Die Auslastung ist demnach sehr gefallen und der öffentliche Verkehr wurde von der heimischen Bevölkerung nicht mehr angenommen. Die Bahn muss ihren Fahrweg selber erhalten, daher ist es wegen der fehlenden Benützung zu Schließungen gekommen. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist also nicht im Gleichgewicht und somit ist wirtschaftlich eine Betriebsführung der Nebenbahnen nicht mehr möglich. Zudem sind die Kartenpreise im Gegensatz zu den Nachbarstaaten zu niedrig, sodass sich trotz des vorhandenen Pendlerverkehrs auf Kaiser-Franz-Josephs-Bahn wirtschaftlich der Verkehr nicht rechnet. *„Der richtige Ansatz wäre hierbei, dass der öffentliche Verkehr, und somit der Pendlerverkehr, vom Staat gefördert wird“*. Zurzeit fördert nämlich die ÖBB im Auftrag des Staates als private Firma den privaten Benutzer, wobei hier der Zuschussbedarf der ÖBB eine bedeutende Rolle spielt. Zusätzlich müssen die Instandhaltungskosten mitberücksichtigt werden, welche größtenteils schon alleine nicht gedeckt werden können um eine *„regelmäßige und sichere Betriebsführung“* zu gewährleisten. *„Aus Sicht des Unternehmens ist es demnach wirtschaftlich ein Wahnsinn diese Strecken zu erhalten“*¹⁴⁶.

Wirtschaftlich gesehen weiten sich die Betriebsansiedelungen nur entlang von Bundesstraßen aus. Die entlang von hochrangigen Straßen befindlichen Ortschaften besitzen mittelgroße bis große Betriebsgebiete. Bezogen auf die Eisenbahn ist eine Gleisanbindung unbedingt erforderlich, welche aber größtenteils nicht vorhanden ist. *„Wenn ein Betrieb auf einen LKW umladen muss, dann transportiert er auch die Fracht mit dem LKW. Der Betreiber fährt dann nicht kilometerweit zum nächsten Bahnhof, wo er wieder umladen muss“*. Deswegen sind die Chancen bei dem jetzigen Bahnnetz zusätzliche Betriebe für die Region zu gewinnen nicht sehr groß. Auch wenn etwaige Anschlussbahnen entlang der Strecke vorhanden sind, ist die Nähe zu einer hochwertigen Bundesstraße viel wichtiger. Die Zulieferung der Materialien sowie die Verteilung der Produkte werden größtenteils mit Schwerfahrzeugen durchgeführt. De facto heißt das, *„überall dort, wo die Bahn nicht neben einer Hauptverkehrsader der Straße liegt, werden keine Betriebsansiedelungen mit Massengütervertrieb stattfinden“*. Kleinere Betriebe

¹⁴⁶ Experteninterview mit Herrn Dipl. HTL-Ing. Gerhard Zauner, FH Professor der ÖBB, am 6.4.2010

benötigen die Bahn sowieso nicht, sondern sind nur auf den LKW-Verkehr angewiesen¹⁴⁷.

Bei der Finanzierung und der Instandhaltung gibt es verschiedene Verträge mit den Ländern für Personenverkehre. Im Gegensatz zu Vorarlberg (in diesem Bundesland wird die Bahn von der Bevölkerung angenommen) zahlt das Land Niederösterreich die wenigsten Zuschüsse an die ÖBB. *„Dieses Bundesland hat sich für einen anderen Weg entschlossen, in dem sie die Strecken selber verwalten“*. Nur bei der Durchführung und Finanzierung herrscht rege Unentschlossenheit, da eine Rückvergütung trotz mangelnden Verkehrs gemacht werden muss. Außerdem fehlen fachkundiges Personal und entsprechende Garnituren zur Betreuung. Derzeit sind aus Sicht der ÖBB auch keine finanziellen Mittel für den zweigleisigen Ausbau der Kaiser-Franz-Josephs-Bahn vorhanden. Wiederum müsste hier der Staat das Geld zur Verfügung stellen. Eine *„Cofinanzierung mit einem gewissen Prozentsatz“* aus dem Regionaltopf der Europäischen Union ist sicherlich möglich. Die Förderung wird nur dann stattfinden, wenn erstens selbst finanzielle Mittel aufgebracht werden und zweitens die Wirtschaftlichkeit des Projektes gegeben ist¹⁴⁸.

Der Tourismus spielt für den Eisenbahnverkehr keine große Rolle. Zu den einzelnen Tourismusdestinationen (vor allem dem Wellnessbereich) führen keine bedeutenden Eisenbahnlinien. Einzig und allein die Waldviertler Schmalspurbahn wird für den Tourismus im Waldviertel aus Sicht der Eisenbahn verwendet. Es ist ein Anliegen vorhanden, die aufgelassene Bahnstrecke zwischen Göpfritz an der Wild und Raabs an der Thaya in Radwege oder Langlaufloipen umzufunktionieren. Dieses Vorhaben soll auch auf der Strecke zwischen Waidhofen an der Thaya und Fratres realisiert werden, da das Land aus Budgetgründen höchstwahrscheinlich keine finanziellen Mittel zur Reparatur der Thayatalbahn in diesem Abschnitt zur Verfügung stellen wird. Die *„Flügelbahnen sind vorwiegend ausgestorben“*. Die einzige Möglichkeit den Bahnverkehr für die Touristen schmackhaft zu machen, *„ist ein sternförmiges Buskonzept, das von einem Taktknotenpunkt der Bahnlinie aus in die einzelnen Tourismusdestinationen führt“*. Dieses Modell bewährt sich vor allem in der Schweiz

¹⁴⁷ Experteninterview mit Herrn Dipl. HTL-Ing. Gerhard Zauner, FH Professor der ÖBB, am 6.4.2010

¹⁴⁸ Experteninterview mit Herrn Dipl. HTL-Ing. Gerhard Zauner, FH Professor der ÖBB, am 6.4.2010

seit Jahrzehnten und man sollte vom Parallelverkehr abgehen, da diese gegenseitig ihr Potential abschöpfen¹⁴⁹.

Im Sektor der grenzüberschreitenden Eisenbahnverbindung zwischen den Staaten Österreich und Tschechien wären zukunftsorientierte Innovationen von großer Bedeutung. Durch den derzeitigen Umbau des Flughafens in Ceske Budejovice auf einen international hochrangigen Flughafen könnten im Waldviertel durch die Bahn wesentliche Impulse gesetzt werden. Neben dem Straßennetz wäre eine ordentliche Anbindung des Schienennetzes zwischen Ceske Budejovice und dem Waldviertel zweifellos ein garantierter Verkehrsträger. Nur *„sind auf Seiten der Tschechischen Republik im Grenzbereich noch keine Initiativen für eine Bahnverbindung“* vorhanden. Einzig und allein die Streckenführung zwischen Schwarzenau über Fratres nach Slavonice wird vom Nachbarstaat sehr favorisiert, da auf tschechischer Seite bis zur Grenze ein funktionierendes Schienennetz vorherrscht. Auf österreichischem Boden ist die Strecke zwischen Waidhofen an der Thaya und der Staatsgrenze durch ein Unwetter komplett zerstört worden. Es würden somit hohe Investitionskosten für das Land Niederösterreich anfallen, welche mit großer Sicherheit nicht finanziert werden¹⁵⁰.

Etwaige Bürgerinitiativen über die Schließungen der Lokalbahnen oder auch über die Zurückstufung der Kaiser-Franz-Josephs-Bahn auf den eingleisigen Verkehr hat es im Prinzip nicht gegeben. Nur bei Fahrplanänderungen der ÖBB machen immer wieder einzelne örtliche Gemeinden gewisse Initiativen. *„Das hat nur lokalen Charakter und kommt nicht in die Zentrale der ÖBB“*. Außerdem sollten solche Initiativen die betreffenden Politiker des Landes oder des Bundes wach rütteln, dass diese irgendwelche Maßnahmen gegen die Proteste unternehmen und nicht das Unternehmen der ÖBB, welches von den wirtschaftlichen Gegebenheiten abhängt¹⁵¹.

Das zweite Interview wurde mit dem Leiter der Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr des Landes Niederösterreich, Herrn Univ. Prof. Dipl. Ing. Dr. Friedrich Zibuschka, durchgeführt. In diese Gruppen fallen zusätzlich noch folgende Abteilungen: Bau- und Raumordnungsrecht, Raumordnung und Regionalpolitik,

¹⁴⁹ Experteninterview mit Herrn Dipl. HTL-Ing. Gerhard Zauner, FH Professor der ÖBB, am 6.4.2010

¹⁵⁰ Experteninterview mit Herrn Dipl. HTL-Ing. Gerhard Zauner, FH Professor der ÖBB, am 6.4.2010

¹⁵¹ Experteninterview mit Herrn Dipl. HTL-Ing. Gerhard Zauner, FH Professor der ÖBB, am 6.4.2010

Umweltwirtschaft und Raumordnungsförderung, Umweltrecht, Naturschutz, Verkehrsrecht und Gesamtverkehrsangelegenheiten. Die interviewte Person ist zudem noch Leiter der Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten. Das Interview wurde im Café Dommayer im 13. Wiener Gemeindebezirk Hietzing durchgeführt.

Herr Univ. Prof. Dipl. Ing. Dr. Friedrich Zibuschka meint, dass das Schienennetz im Waldviertel *„endend wollend“* ist, da es neben der Westbahn die Kaiser-Franz-Josephs-Bahn, die Donauuferbahn und die Kamptalbahn gibt. *„In Wahrheit gibt es aber kein wirkliches Schienennetz, weil aus topographischen Gründen kein richtiges Schienennetz seinerzeit erzielt werden konnte und letztendlich die Kaiser-Franz-Josephs-Bahn die Verbindung nach Prag in der Monarchie dargestellt hat“*. Das ganze Bahnnetz war historisch auf die Bundeshauptstadt Wien abgestimmt. Im Waldviertel ist aber kein so dichtes Achsennetz vorhanden als wie gegenläufig im Weinviertel oder Industrieviertel. Dennoch sind vor drei Jahren Überlegungen getätigt worden, wie man die Defizite der Erreichbarkeiten durch den öffentlichen Verkehr im Waldviertel verbessern könnte. *„Das landespolitische Ziel sind ungefähr gleiche Rahmenbedingungen in allen Landesteilen“*¹⁵².

Die Verbesserungsmöglichkeiten für eine sinnvolle Infrastruktur wurden in der ÖV-Strategie (Strategie des öffentlichen Verkehrs) des Landes Niederösterreich festgelegt, welches nachfolgend visuell dargestellt ist. Die Hauptschwerpunkte der Siedlungsentwicklung rund um Wien sind mit einem sehr guten Schienennetz ausgestattet. *„Zusätzlich ist ein dichtes Netz (30.000 Stellplätze) an Park & Ride-Anlagen vorhanden, welche kostenlos angeboten werden, damit die Menschen die Bahn benützen“*. Weiters wurde zu den vorhandenen Schienen als Alternative ein gut funktionierendes Wieselbussystem zur Landeshauptstadt St. Pölten eingerichtet. Um eine ähnliche Situation der Erreichbarkeit im Waldviertel zu gewährleisten wurde im Dezember 2009 ein umfassendes Busnetz in Betrieb genommen. Dieser *„Waldviertler-Bus“* wird aktuell nicht von der Bevölkerung angenommen, sodass eine neue Werbekampagne und etwaige Sondertarife den Bus schmackhaft machen sollen. *„Der Waldviertler-Bus mit seinen unterschiedlichen Anbietern besteht aus Hauptachsen und Zubringerlinien, die jährlich auf zwei Millionen Buskilometer (erste Ausschreibung Österreichs in einer solchen Dimension) vertaktet sind. Somit*

¹⁵² Experteninterview mit Herrn Univ. Prof. Dipl. Ing. Dr. Friedrich Zibuschka, Leiter der Gesamtverkehrsangelegenheiten des Landes Niederösterreich, am 9.4.2010

gelangen die eher schwächeren Regionen durch kurze Umsteigezeiten zu den Hauptverkehrsachsen“. Die Bahn wird demnach aufgewertet, da das Bussystem die Benützer an die Knotenpunkte der Kaiser-Franz-Josephs-Bahn und der Westbahn liefert. Dieses Mobilitätskonzept des öffentlichen Verkehrs mit einem Jahresaufwand von vier Millionen Euro läuft für fünf Jahre mit einer Option von weiteren drei Jahren, und man versucht mit diesem Angebot die Nachfrage an Erreichbarkeit zu erhöhen. Mit diesem Projekt soll ein *„gleicher Standard der Erreichbarkeit mit dem Bus geschaffen werden, weil die Bahn im Waldviertel kaum vorhanden ist*“. Das nächste Konzept läuft in ähnlicher Weise im Mostviertel ab, wobei das Ybbstal mit dem Erlauftal verbunden werden soll. In Vorbereitung ist ein Mobilitätskonzept in der Wachau. Hierbei bleibt die Bahn zwischen Krems an der Donau und Emmersdorf als Tourismusdestination erhalten. Ebenfalls ist ein Buskonzept in Planung, welches über einen Rundkurs auf beiden Seiten der Donau die Ortschaften zwischen Melk und Krems an der Donau verknüpft. Diese Maßnahme soll den Radtourismus am Südufer verstärken und als Alternative zur Donauuferbahn im Norden dienen. Der Bahnverkehr auf der gesamten Donauuferbahn ist nicht mehr herzustellen, da die Kosten für eine Restaurierung satte 30 Millionen Euro betragen würden und weitere vier Millionen Euro pro Jahr für die Infrastrukturerhaltung bereit gestellt werden müssten. Im Großen und Ganzen würde sich das nicht mehr rentieren. Außerdem ist man mit dem zukünftigen Buskonzept weitaus flexibler, da mehr Haltestellen und somit mehr Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten gegeben sind. Weitere Busprojekte sind entlang der, vor kurzem vom Land übernommenen, Mariazeller Bahn. Auf dieser Strecke werden zukünftig qualitativ höherwertige Eisenbahngarnituren tätig sein. *„Um auch die Fläche an die Strecken des öffentlichen Verkehrs anzubinden, soll ein dichtes Angebot an Anrufsammeltaxis erschaffen werden*“. Die Landesstrategie der Zukunft im öffentlichen Verkehr ist demnach auf den Bus (schnelle Fahrzeiten durch höhere Geschwindigkeiten) und nicht auf die Bahn gelegt. Als Abschluss ist noch eine Zustimmung in Wien geplant, wo man versucht die Buskorridore, Schnellbahntrakte und ähnliche Einrichtungen zu beschleunigen. In Kürze wird die Verkehrsinfrastruktur in Niederösterreich, im Speziellen auch im Waldviertel, in ein dichtes Netz des öffentlichen Verkehrs umfunktioniert¹⁵³.

¹⁵³ Experteninterview mit Herrn Univ. Prof. Dipl. Ing. Dr. Friedrich Zibuschka, Leiter der Gesamtverkehrsangelegenheiten des Landes Niederösterreich, am 9.4.2010

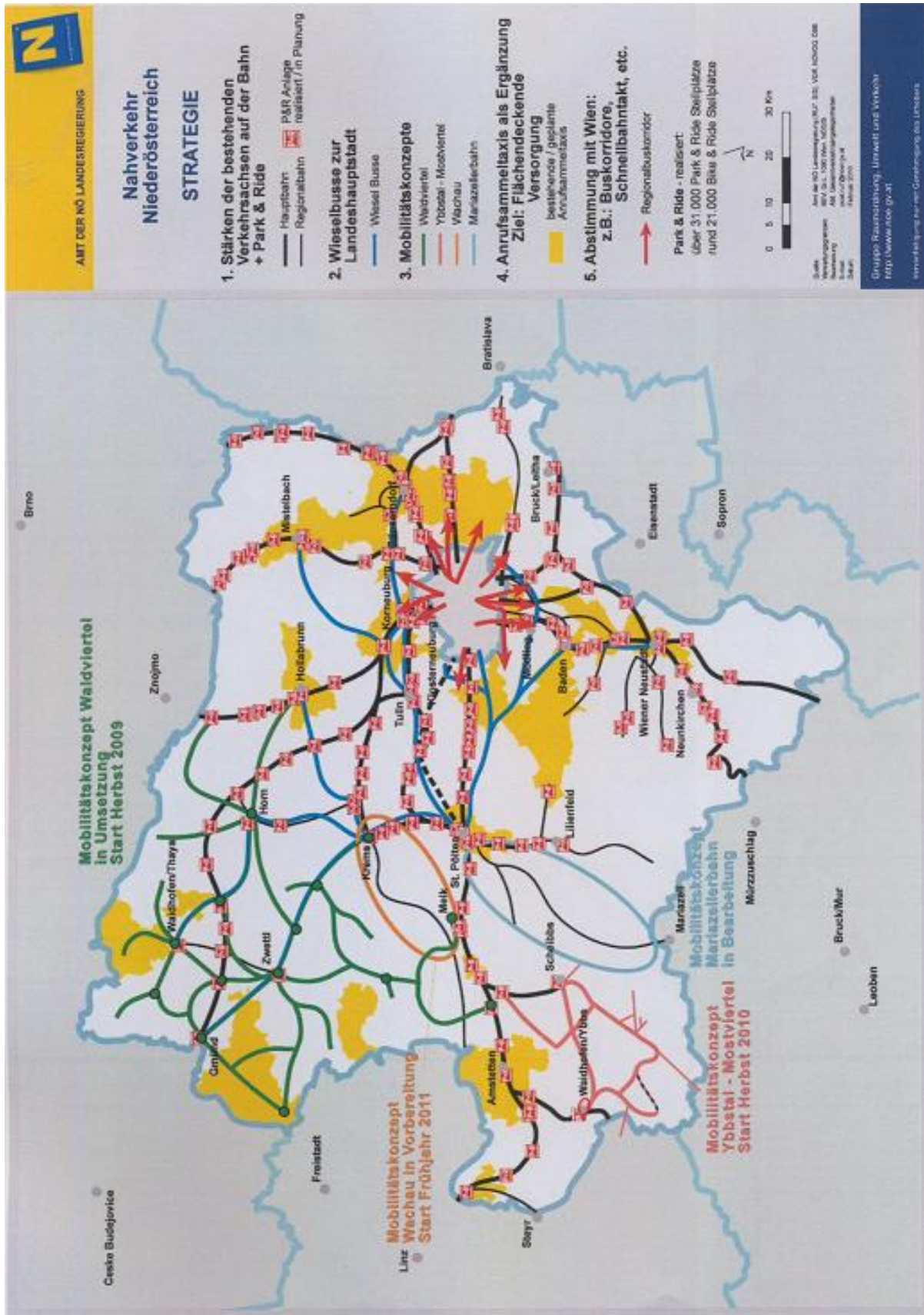


Abbildung 77: Zukunftsinnovationen im Nahverkehr in Niederösterreich (Quelle:¹⁵⁴)

¹⁵⁴ Materialien vom Experteninterview mit Herrn Univ. Prof. Dipl. Ing. Dr. Friedrich Zibuschka, Leiter der Gesamtverkehrsangelegenheiten des Landes Niederösterreich, am 9.4.2010

Ein allgemeiner Neubau einer Bahnlinie wird es in strukturschwachen Regionen mit Sicherheit nicht geben. Nur die oben genannten Buskonzepte und Anrufsammeltaxis können die periphere Landschaft verdichten. *„Die Idee des zweigleisigen Verkehrs der Kaiser-Franz-Josephs-Bahn scheitert an den hohen Kosten“*. Hinzu ist das Potential bzw. die Auslastung nicht so groß in diesem Gebiet, sodass sich sogar ein Teilausbau nicht rentieren würde. *„Der Schienenbau ist dreimal so teuer wie der Straßenbau, weil viele Sonderausführungen (Sicherheitstechnik, Fernmeldetechnik, Leitung, Stromversorgung) zusätzlich durchgeführt werden müssen und kein Wettbewerb am österreichischen Markt vorhanden ist“*, der die Preise reduzieren könnte¹⁵⁵.

In punkto Rentabilität schneidet die Bahn im Waldviertel gegenüber dem Straßenverkehr sehr schlecht ab. Ein Bahnkilometer kostet rund neun Euro, während der Bus pro Kilometer mit etwa zwei Euro viel günstiger ist. *„Das Verhältnis zwischen Bahn und Bus beläuft sich demnach auf 1:4, da die Bahn die Infrastruktur selbst erhalten muss und eine Zuggarnitur teurer ist als ein Bus“*. Eine generelle Kostendeckung gibt es im Nahverkehr nicht. *„Die Bahn erwirtschaftet im Nahverkehr nur 40% der Kosten des Fahrbetriebes, wobei die Infrastrukturerhaltung noch nicht hinzugezählt wird“*. Um die Ticketpreise der Bahn zu senken unterstützt das Land Niederösterreich zusätzlich einen Teil der Kosten im Wert von 18 Millionen Euro. Außerdem werden 40 Millionen Euro für den Verkehrsbetrieb der Bahnen bereitgestellt. Kostendeckend ist diese Finanzierung nicht, sondern es kann nur eine *„Abtarifizierung der Fahrkarten“* erzielt werden. *„Deswegen konzentriert sich die ÖBB nur mehr auf die Hauptstecken, weil sich die Regionalbahnen nicht mehr rentieren“*. Das bedeutet aber nicht, dass der öffentliche Verkehr nicht gebraucht wird, sondern es soll wirtschaftlich ein machbares Netz vor allem für die Pendler eingerichtet werden. Der Pendlerverkehr ist zwar regional sehr wichtig, nur auf Bundesebene ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis bei der Erhaltung der Infrastruktur nicht im Gleichgewicht und dadurch werden viele Lokalbahnen eingestellt. Das Land Niederösterreich will die Bahn erhalten und sie gegebenenfalls stärken (Zeitersparnisse entwickeln), aber volkswirtschaftlich eine neue Bahn zu errichten ist

¹⁵⁵ Experteninterview mit Herrn Univ. Prof. Dipl. Ing. Dr. Friedrich Zibuschka, Leiter der Gesamtverkehrsangelegenheiten des Landes Niederösterreich, am 9.4.2010

nur in einem Ballungsraum rentabel und nicht im Waldviertel. Folglich kommt es zu einem Spannungsfeld zwischen den regionalen Interessen und dem Bund¹⁵⁶.

Grundsätzlich ist die Infrastruktur (Bildung, Sicherheit, Gesundheitswesen), vor allem die Verkehrsinfrastruktur, von großer Bedeutung im Waldviertel. Daher werden viele bestehende Bundesstraßen ausgebaut (beispielsweise die B4), Ortsumfahrungen gebildet, sodass eine taugliche Verbindung entsteht. *„Aus Sicht der Raumordnung ist klar, wo eine bessere Erreichbarkeit geschaffen werden kann, wird das Land für die Bevölkerung und für die Betriebe immer bedeutender“*. Ein typisches Beispiel ist die Achse zwischen Zwettl und Krems an der Donau, womit heutzutage eine schnelle Verbindung zwischen der Bundeshauptstadt Wien und dem Waldviertel gegeben ist. Der Pendelverkehr ist deutlich freundlicher geworden, *„sodass die starke Abwanderung im Waldviertel durch die gute Erreichbarkeit teilweise gestoppt werden konnte“*. Die Wertschöpfung sollte in der Region bleiben, deshalb ist die Verkehrsinfrastruktur (Straße und Schiene) ganz wichtig für die Landschaft. *„Das Besondere im Waldviertel ist die disperse Verteilung zwischen Wohnort und Arbeitsstätte. Deswegen können nur die Ballungszentren mit öffentlichen Verkehrsmitteln bedient werden“*. Das Auto ist somit ebenfalls ein wichtiges Transportmittel zur *„Flächenbedienung“* dieser Region und muss gewährleistet werden. Infolgedessen hat das Land Niederösterreich eine hervorragende und attraktive Verkehrsinfrastruktur. Diese hohe Lebensqualität macht sich bei den Zuzügen durch Migranten bemerkbar. *„D.h. Infrastruktur ist ein enormes Asset für die Region, daher sind in Wahrheit keine negativen Auswirkungen bekannt“*. In der heutigen Zeit wird Infrastruktur schon so gebaut, dass die negativen Aspekte vernachlässigbar sind und die positiven überwiegen, beispielsweise der Lärmschutz entlang der Schiene und der Autobahn oder der Schutz von hochrangigen Verkehrsachsen¹⁵⁷.

„Der öffentliche Verkehr sowie die Schiene haben eine massive Bedeutung für die Bevölkerung ohne eigenes Auto, für die Pendler und für die älteren Menschen im Waldviertel“. Der Stellenwert an zukünftigen Anrufsammeltaxis in der Peripherie wird

¹⁵⁶ Experteninterview mit Herrn Univ. Prof. Dipl. Ing. Dr. Friedrich Zibuschka, Leiter der Gesamtverkehrsangelegenheiten des Landes Niederösterreich, am 9.4.2010

¹⁵⁷ Experteninterview mit Herrn Univ. Prof. Dipl. Ing. Dr. Friedrich Zibuschka, Leiter der Gesamtverkehrsangelegenheiten des Landes Niederösterreich, am 9.4.2010

sehr hoch werden. Die Bahn ist zwar auch ein entscheidender Faktor als Transportmittel, dennoch ist die Bedeutung als Infrastruktureinrichtung nicht so entscheidend wie der Busverkehr. Trotzdem ist es wichtig, ein großes öffentliches Verkehrsnetz zur Verfügung zu stellen, so dass die Menschen in der Region bleiben und problemlos den Arbeitsplatz oder die diversen Einrichtungen erreichen können¹⁵⁸.

In punkto Wirtschaft haben auf Straßenebene die Bundesstraßen B37 und B2 ein enormes wirtschaftliches Potential. *„In dieser Landesstrategie wird versucht entlang der Achsen große Wirtschaftsräume mit Arbeitsplätzen zu erschaffen“*. Die Erreichbarkeit ist dafür eine große Voraussetzung für die Realisierung einer kompatiblen Wirtschaftsregion. Im Großen und Ganzen wirkt sich die Wirtschaft positiv auf das Vorhandensein der Verkehrsinfrastruktur aus. Die Betriebe und Fabriken im Waldviertel wollen primär eine gute Straßenanbindung, aber auch für die Mitarbeiter und Pendler des Unternehmens ist der Bahnanschluss und der öffentliche Verkehr sehr erwünschenswert. *„Aus Erfahrungen kann aber gesagt werden, dass die Entscheidung des Standortes einer Betriebsansiedlung nur durch die Straßenerreichbarkeit gefällt wird“*. Man erkennt deutlich, dass die Wirtschaftsbetriebe sich meistens entlang von Autobahnen (Westautobahn, Südautobahn) ansiedeln. Für die Standortentscheidung der wirtschaftlichen Betriebe hat das Bahnnetz keinen so großen Einfluss, da man nicht so flexibel ist und Anschlusslinien brauchen würde um den Arbeitsplatz zu erreichen¹⁵⁹.

„Die finanziellen Mittel für etwaige Umbauten oder Neubauten im Bahnwesen werden durch die öffentliche Hand zur Verfügung gestellt“. Hierbei kommt es zu einer Aufteilung der Kosten zwischen dem Bund und dem Land. *„Der Nahverkehr der ÖBB in Niederösterreich (nur der ÖBB-Verkehr) kostet jährlich 400 Millionen Euro“*. Das Budget des Landes für den öffentlichen Verkehr beträgt jährlich 100 Millionen Euro. Aus dem Regionaltopf der Europäischen Union können mit großer Sicherheit fast keine Gelder für die transnationale Verbindung der Kaiser-Franz-Josephs-Bahn ausgeschöpft werden. *„Unterdessen werden europaweit nur 15*

¹⁵⁸ Experteninterview mit Herrn Univ. Prof. Dipl. Ing. Dr. Friedrich Zibuschka, Leiter der Gesamtverkehrsangelegenheiten des Landes Niederösterreich, am 9.4.2010

¹⁵⁹ Experteninterview mit Herrn Univ. Prof. Dipl. Ing. Dr. Friedrich Zibuschka, Leiter der Gesamtverkehrsangelegenheiten des Landes Niederösterreich, am 9.4.2010

Hochleistungsstrecken von der Europäischen Union gefördert“. Überdies tritt die geringfügige Förderung meistens nur bei der Planung der Bahn in Kraft, ein geringer Teil (rund 5-10%) kann zusätzlich beim Bau der Strecke mitfinanziert werden. Die Vorstellung, dass die Europäische Union rund 60% an Fördermittel bei Bahnbauten zur Verfügung stellt, ist eine Illusion¹⁶⁰.

Der Tourismus spielt in Verbindung mit dem Eisenbahnnetz eine übergeordnete Rolle im Waldviertel. Das Ziel des Landes Niederösterreich ist, dass ein Tourismuskonzept mit der Waldviertler Schmalspurbahn, dem Reblausexpress und der Donauuferbahn mit ihrem Radtourismus erstellt wird. Die Waldviertler Schmalspurbahn bleibt bestehen und es wird versucht einige Abschnitte der Bahn zu verbessern. Weit bedeutender ist zurzeit die Überlegung eines Tourismusverkehrs nach Oberösterreich. *„Das Ziel ist eine durchgehende touristische Streckenführung von Drosendorf über Zellerndorf über Sigmundsherberg und über die Kamptalbahn bis nach Emmersdorf. Es soll eine Tourismusbahn auf der Achse Waldviertel-Weinviertel entstehen“*, also eine Verbindung des Reblausexpress mit der Donauuferbahn. Das Land will den Gemeinden und den betroffenen Vereinen in der Region helfen, da diese mit viel Engagement bei der Erhaltung der Eisenbahnstrecke dabei sind. Die Verwendung der Bahn als Tourismusdestination hat sich alleine mit dem Reblausexpress bewährt, *„in dem die Besucherzahl in den letzten Jahren von 7.000 auf 25.000 Menschen gestiegen ist. Auch auf der Waldviertler Schmalspurbahn werden jährlich rund 30.000 Menschen erwartet“*. Für die Region ist dieser Aufschwung wirtschaftlich enorm wichtig. Daher kann ein durchgehender Bahnverkehr zwischen der Wachau und Drosendorf sich nur positiv auf den Tourismusverkehr auswirken¹⁶¹.

Die grenzüberschreitende Verbindung ist sehr wichtig, daher ist der österreichische Teil der Kaiser-Franz-Josephs-Bahn elektrifiziert worden. In der Tschechischen Republik ist man zurzeit damit beschäftigt, den letzten Teil zwischen Gmünd und Ceske Budejovice fertig zu elektrifizieren. Somit hat man eine bessere, direkte und schnellere Eisenbahnverbindung in das Nachbarland und zum internationalen

¹⁶⁰ Experteninterview mit Herrn Univ. Prof. Dipl. Ing. Dr. Friedrich Zibuschka, Leiter der Gesamtverkehrsangelegenheiten des Landes Niederösterreich, am 9.4.2010

¹⁶¹ Experteninterview mit Herrn Univ. Prof. Dipl. Ing. Dr. Friedrich Zibuschka, Leiter der Gesamtverkehrsangelegenheiten des Landes Niederösterreich, am 9.4.2010

Flughafen Ceske Budejovice. *„Die Regionen um Tschechien und dem Waldviertel werden durch den Flughafen viel attraktiver, auch für Firmen und Industriebetriebe“.* Trotzdem ist ein weiterer Ausbau der Kaiser-Franz-Josephs-Bahn auf einen zweigleisigen Betrieb nicht sinnvoll und aus Kostengründen (Preis beträgt einige hunderte Millionen) auch nicht rentabel. Gleichfalls könnte die tschechische Regierung diesen Unkostenbeitrag nicht finanzieren. *„Der tägliche Betriebsverkehr (150 Menschen) würde sich mit der Nähe des Flughafens nicht ändern, da nur ein sehr geringer Anteil der Menschen den Flughafen aufsuchen muss“.* Außerdem würden durch die Transportumstände mit dem Gepäck und die hohen Ticketpreise die meisten Leute mit dem Auto zum Flughafen fahren. *„Schlussendlich ist die durchgängige elektrifizierte Grenzverbindung von großer Bedeutung und wird vom Land Niederösterreich unterstützt“*¹⁶².

„In Wahrheit sind die Bürgerinitiativen in der heutigen Zeit sehr moderat“. Die Gründe für die rückläufigen Gegenproteste sind, dass das Land schon bei der Planung sich mit den Initiativen zusammensetzt und gemeinsame Argumente und Lösungsvorschläge ausdiskutiert. *„Mit größter Sorgfalt werden im Sinne des Landes vorkommende Aggressionen und Missfallenzustände vermieden“.* Den Bürgern sollen vor Augen geführt werden, wohin das Geld bei Projekten fließt. Somit konnten bis jetzt noch keine negativen Erfahrungen vorgewiesen werden. Bei den Schließungen der Lokalbahnen hat es keine Bürgerinitiativen gegeben¹⁶³.

4.5 Statements und Meinungen der dort ansässigen Bevölkerung

Wiederum wurden aus repräsentativen Gründen die Bürgermeister einiger betroffenen Gemeinden als Experten für dieses Interview herangezogen. Sie vertreten großteils die Meinungen der Bürger in dieser Ortschaft und es ist zudem aus organisatorischen Gründen leichter wichtige Details zu der Fragestellung zu bekommen. Erfahrungsmäßig haben die Bürgermeister einen gewissen Wissensstand zu diesem Thema, während einzelne Bürger nur Illusionen und Unwissenheit zu diesem Thema besitzen können. Somit sind die Ergebnisse qualitativ hochwertig und die Signifikanz ist gewährleistet. Das Auswahlverfahren

¹⁶² Experteninterview mit Herrn Univ. Prof. Dipl. Ing. Dr. Friedrich Zibuschka, Leiter der Gesamtverkehrsangelegenheiten des Landes Niederösterreich, am 9.4.2010

¹⁶³ Experteninterview mit Herrn Univ. Prof. Dipl. Ing. Dr. Friedrich Zibuschka, Leiter der Gesamtverkehrsangelegenheiten des Landes Niederösterreich, am 9.4.2010

wurde so gewählt, dass aus jedem Bezirk mindestens eine Gemeinde, die unmittelbar mit der Bahn betroffen ist, zu diesem Experteninterview herangezogen wurde. Hinzukommend wurde ein politischer Vergleich durchgeführt, sodass sowohl Sprecher der ÖVP als auch der SPÖ an diesem Interview teilgenommen haben. Die nachfolgende Auflistung zeigt die ausgewählten Bürgermeister für die Experteninterviews.

- Bezirk Gmünd: Roland Wallner, Bürgermeister der Marktgemeinde Hoheneich (ÖVP)
- Bezirk Horn: Franz Göd, Bürgermeister der Marktgemeinde Sigmundsherberg (ÖVP)
- Bezirk Krems (Land): Dir. Hubert Meisl, Bürgermeister der Stadtgemeinde Langenlois (ÖVP)
- Bezirk Melk: Karl Heinz Spring und Franz Raidl, Bürgermeister und Vizebürgermeister der Marktgemeinde Leiben (SPÖ)
- Bezirk Waidhofen an der Thaya: Mag. Rudolf Mayer, Bürgermeister der Stadtgemeinde Raabs an der Thaya (ÖVP)
- Bezirk Zwettl: Adelheid Ebner, Bürgermeisterin der Marktgemeinde Gutenbrunn (SPÖ)
- Bezirk Zwettl: Erich Mautner, Bürgermeister der Marktgemeinde Göpfritz an der Wild (ÖVP)

Die Interviews wurden in den Räumlichkeiten der jeweiligen Gemeinde- bzw. Stadtämter durchgeführt. Einzig und allein das Gespräch mit dem Bürgermeister von Langenlois, Dir. Hubert Meisl, fand im Sitzungszimmer der Raiffeisenbank in Langenlois statt. Die Experteninterviews werden nachfolgend miteinander verglichen und die gemeinsamen oder konträren Stellungnahmen niedergeschrieben. Wichtige, imponierende Statements und Zitate der Bürgermeister werden hervorgehoben. Es wird versucht, ob Gemeinsamkeiten zwischen den politischen Fraktionen als auch auf regionaler Ebene (Interviews sind quer im Waldviertel verstreut) vorhanden sind, und wie die interviewten Personen die problematische Eisenbahninfrastruktur sehen. Für diese Aufgabe wurde vorher ein Leitfragebogen zusammengestellt, der im Anhang ersichtlich ist. Nachfolgend werden schrittweise die gestellten Fragen mit ihren Antworten aufgelistet.

Überraschenderweise sind die Ansichten über das derzeitige Schienennetz im Waldviertel sehr verschieden. Größtenteils hängt die geteilte Meinung der Bürgermeister vom regionalen Standort ab. Einige Bürgermeister, vor allem im nördlichen Waldviertel, finden das Schienennetz als bedeutenden und gut ausgebauten Faktor der Region. Es sind immense Vorteile in punkto Verkehr auf der Schiene vorhanden. *„Das jetzige Schienennetz selbst ist ja sehr gut ausgebaut, nur die Auslastung der Züge wird wegen der Kosten, der Zeit und anderen gewissen Gründen nicht angenommen. Es funktionieren nicht die örtlichen Verbindungen, deswegen ist es einfacher mit dem Auto zu fahren“*¹⁶⁴. Durch die Kaiser-Franz-Josephs-Bahn gelangt man ziemlich schnell in die einzelnen Ballungsräume Wien, St. Pölten, Krems an der Donau oder Tulln. Demnach sollte die Erhaltung dieser Hochleistungsstrecke im Fokus der Politik stehen, da viele Pendler im nördlichen Waldviertel diese Verkehrseinrichtung nutzen. *„Grundsätzlich ist die generelle Verkehrsinfrastruktur ausbaufähig und es ist ein Nachholbedarf auf globaler Sicht noch gegeben. Andererseits muss man die betriebswirtschaftliche Komponente sehen, wobei es unrealistisch ist, ein vollständiges Schienennetz mit den Nebenbahnen zu betreiben“*¹⁶⁵. Die Mehrheit der befragten Personen sieht aber ein katastrophales und schlecht ausgebautes Schienennetz im Waldviertel. Viele Lokalbahnen sind eingestellt worden, da wegen der Motorisierung alle Frachtaufkommen auf die Achse verlegt wurden. Unterdessen war der Eiserne Vorhang ein großer Nachteil für das Waldviertel im Verkehrswesen. *„Hier herrschte seit über 30 Jahren ein Stillstand, daher gibt es gegenwärtig keine Nord-Süd-Verbindung, sondern nur eine West-Ost-Ausrichtung. Zukünftig wird der Norden und Osten Europas für Österreich in vielen Bereichen immer attraktiver“*¹⁶⁶. Neben den Streckenverläufen sind auch die Eisenbahngarnituren nicht akzeptabel und zufrieden stellend. *„Das Waldviertel war und ist seit Jahrzehnten benachteiligt, auch im Bereich der Infrastruktur ist diese Region noch immer nicht zufrieden stellend ausgestattet“*¹⁶⁷. Der öffentliche Verkehr ist im Waldviertel enorm wichtig und man sollte dieses Zusatzangebot forcieren.

¹⁶⁴ Experteninterview mit Herrn Roland Wallner, Bürgermeister der Marktgemeinde Hoheneich, am 29.3.2010

¹⁶⁵ Experteninterview mit Herrn Mag. Rudolf Mayer, Bürgermeister der Stadtgemeinde Raabs an der Thaya, am 1.4.2010

¹⁶⁶ Experteninterview mit Herrn Karl Heinz Spring und Franz Raidl, Bürgermeister und Vizebürgermeister der Marktgemeinde Leiben, am 1.4.2010

¹⁶⁷ Experteninterview mit Frau Adelheid Ebner, Bürgermeisterin der Marktgemeinde Gutenbrunn, am 7.4.2010

In einem Punkt sind sich alle Beteiligten übrigens einig. Auf dem jetzigen Schienennetz müssen viele Maßnahmen und Aktivitäten vollzogen werden um die Bahn wieder schmackhaft zu machen. Es gibt aber zudem verschiedene Ansichten der Befragten, die allesamt einen interessanten Charakter aufweisen. Das Hauptaugenmerk liegt hier besonders auf der Kaiser-Franz-Josephs-Bahn. Es sollte in erster Linie versucht werden, die Fahrzeiten zu verkürzen. Hinzukommend ist noch verbesserungswürdig, dass die Waggoneinrichtung im öffentlichen Verkehr auf einen neuen Standard gebracht werden muss. Die Probleme mit der Heizung oder auch die alten Innenausstattungen der ausgemusterten Waggonen tragen dazu bei, dass die Auslastung der wichtigsten Verkehrsverbindung im Norden Niederösterreichs immer weniger wird. *„Durch die schlechte Qualität der Waggonen verliert die Kaiser-Franz-Josephs-Bahn den Charakter einer Hauptbahn, sodass die Bahn immer mehr zu einer Nebenbahn abgestempelt wird“*¹⁶⁸. Die internationalen Züge sind schon seit langem nicht mehr vorhanden. Wenn man diese Probleme bereinigen könnte, dann wäre die Bahnbetrieb wieder interessanter und man könnte den Zustand der Nord-Süd-Achse auf einen zweigleisigen Betrieb stellen. Durch eine zusätzliche Güterverkehrsanbindung an den Wirtschaftsraum des Nordens wäre eine Möglichkeit vorhanden, die Bahn attraktiver zu gestalten. Die Korrekturen sind wegen der Kosten sehr schwierig und wegen der Kosten-Nutzen-Rechnung gilt dieses Projekt als sehr unrealistisch. Nebenbei erhofft man sich, *„dass das Land durch die Übernahme der Nebenstrecken wenigstens ein touristisches Projekt zustande bringt und die eingestellten Bahnen reaktiviert“*¹⁶⁹. Die finanziellen Mittel spielen hier zwar auch eine Rolle, aber eine anderwärtige *„Aufrechterhaltung der alten Bahnen ist sinnlos“*¹⁷⁰. *„In Zukunft hat die Bahn im Waldviertel nur im Tourismusbereich und in der Pendlerbeförderung eine Chance, der Gütertransport wird immer weniger“*¹⁷¹. Erwähnenswert für eine Aufwertung des Schienennetzes im Waldviertel wäre die Renovierung der Thayatalbahn. In den letzten Wochen und Monaten wurde auch schon in den diversen Medien berichtet, dass es Pläne und Gespräche für die Verbindung in die Tschechische Republik gibt. *„Dieses Projekt gehört*

¹⁶⁸ Experteninterview mit Herrn Erich Mautner, Bürgermeister der Marktgemeinde Göpfritz an der Wild, am 29.3.2010

¹⁶⁹ Experteninterview mit Herrn Franz Göd, Bürgermeister der Marktgemeinde Sigmundsherberg, am 29.3.2010

¹⁷⁰ Experteninterview mit Herrn Karl Heinz Spring und Franz Raidl, Bürgermeister und Vizebürgermeister der Marktgemeinde Leiben, am 1.4.2010

¹⁷¹ Experteninterview mit Herrn Dir. Hubert Meisl, Bürgermeister der Stadtgemeinde Langenlois, am 6.4.2010

*vorangetrieben, weil der Anschluss an den Nachbarstaat zukünftig enorm wichtig ist. Außerdem sind angeblich auf tschechischer Seite neue Gleise auf dieser Bahnstrecke verlegt worden*¹⁷². Doch meistens erschweren die anfallenden Kosten die Bauvorhaben und machen viele Vorhaben zunichte.

Alle beteiligten Interviewpartner sehen die Schließung der Lokalbahnen als totalen Schwachsinn und als *„Attentat gegenüber der Schiene*¹⁷³. Vor einiger Zeit ist der Großteil aller Transporte und Beförderungen über die Schiene abgelaufen. Durch die zunehmende Mobilisierung auf Straßenebene sind die Wegbewältigungen flexibler geworden. *„Der Personen- und Güterverkehr wird immer weniger und mit den hohen Kosten bei der Erhaltung und Betriebsausführung ist es schwierig, die Leute wieder zurück auf die Bahn zu bringen*¹⁷⁴. Der Grund für diese Misere liegt größtenteils auf politischer Ebene. Durch die fehlenden Investitionen sind viele Strecken einfach nur verhungert. Grundsätzlich sind die ÖBB und das Infrastrukturministerium verantwortlich für den Betrieb der Bahnen und nicht die Gemeinden bzw. das Land. *„Die ÖBB hat aus politischen Motiven die letzten 40 Jahre verschlafen um die wirtschaftlich prekäre Situation im Schienenbereich korrigieren zu können. Die Gemeinden sind für die Erhaltung der Infrastruktur (Wasser, Kanal, Müll) in der Gemeinde zuständig, aber nicht für die Aufrechterhaltung der Bahnlinien*¹⁷⁵. Bei den Schließungen hat es zwar kurzzeitig seitens der Bevölkerungen einige Aufschreie gegeben, aber die Leute haben sich schnell mit der Abwertung der Region abgefunden. Betriebswirtschaftlich war dieser Effekt aber schon vorauszuahnen, da der Personenverkehr dazumal immer geringer wurde. *„Alles, was einmal zugesperrt wird, kommt nicht mehr. Damit kommt es zu der Abschottung und Vereinsamung der Region. Durch die Zentralisierung ist der Tod des ländlichen Raumes vorprogrammiert*¹⁷⁶.

Es gibt einige Möglichkeiten und Lösungsvorschläge, wie man das Schienennetz im Waldviertel erweitern bzw. modernisieren könnte. Ein Vorschlag wäre die vollständige Restaurierung der Thayatalbahn, welche durch Unwetter auf manchen

¹⁷² Experteninterview mit Herrn Erich Mautner, Bürgermeister der Marktgemeinde Göpfritz an der Wild, am 29.3.2010

¹⁷³ Experteninterview mit Herrn Erich Mautner, Bürgermeister der Marktgemeinde Göpfritz an der Wild, am 29.3.2010

¹⁷⁴ Experteninterview mit Herrn Franz Göd, Bürgermeister der Marktgemeinde Sigmundsherberg, am 29.3.2010

¹⁷⁵ Experteninterview mit Herrn Roland Wallner, Bürgermeister der Marktgemeinde Hoheneich, am 29.3.2010

¹⁷⁶ Experteninterview mit Frau Adelheid Ebner, Bürgermeisterin der Marktgemeinde Gutenbrunn, am 7.4.2010

Teilen der Strecke ruiniert worden ist. Somit wäre eine zweite grenzüberschreitende Verbindung auf der Schiene in die Tschechische Republik vorhanden. Unterdessen sollte die geschlossenen Nebenbahnen für touristische Zwecke genutzt und miteinander verbunden werden. Die wichtigste Lösungsmethode für die Aufwertung der Region und der Schiene ist die Kaiser-Franz-Josephs-Bahn. *„Wichtig ist der Ausbau der Kaiser-Franz-Josephs-Bahn auf ein zweites Gleis bzw. auch der Einsatz moderner Lokomotiven, dass die Fahrzeiten schneller abgewickelt werden können“*¹⁷⁷. Durch den zweigleisigen Verkehr kann ich eine Schiene für den schnellen Fernverkehr nutzen und die zweite Schiene für den Nahverkehr. *„Um das Waldviertel als Hauptwohnsitz zu erhalten braucht man eine schnellen Zug und eine ordentlich ausgebaute Schiene“*¹⁷⁸. Zusätzlich müsste man dann flächenmäßig Verbindungsmöglichkeiten einrichten. Durch ein so genanntes Kleinbussystem könnten die Passagiere von der Hauptstrecke der Kaiser-Franz-Josephs-Bahn in die Fläche gebracht werden. Die Verzweigung des Schienennetzes ist enorm wichtig, um den öffentlichen Verkehr wieder zu beleben.

In punkto Rentabilität sind sich nicht alle Gesprächspartner einig. Es gibt zwei verschiedene Sichtweisen, ob eine Innovation in die bestehenden Einrichtungen wirtschaftlich sinnvoll ist. Bei diesem Problem müssten sich die Experten der ÖBB die Köpfe zerschlagen. Der Bedarf am Bahnsektor ist nicht sehr groß (schlechte Umstiegsmöglichkeiten, hohe Preise, schlechte Zeitpläne). *„Deswegen hat die Bahn auch zukünftig eine geringe Chance, dass im Waldviertel kommerzielle Maßnahmen für eine Verbesserung der Bahn einen Sinn haben“*¹⁷⁹. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis wird sich wegen der abwandernden Bevölkerung und des fehlenden Wirtschaftsstandortes nicht rentieren. Man müsste langfristig investieren und eine Durststrecke in Kauf nehmen, um im öffentlichen Verkehr einen Erfolg im Schienennetz zu erlangen. Folglich ist der Bedarf am öffentlichen Verkehr steuerbar. *„Wenn man die Angebote (also die Fahrpläne und die Preise) attraktiver macht, dann wird die Einrichtung auch von der Bevölkerung angenommen und die Rentabilität ist gegeben“*¹⁸⁰. Vor allem in den abgelegenen Regionen müssen die

¹⁷⁷ Experteninterview mit Herrn Mag. Rudolf Mayer, Bürgermeister der Stadtgemeinde Raabs an der Thaya, am 1.4.2010

¹⁷⁸ Experteninterview mit Herrn Roland Wallner, Bürgermeister der Marktgemeinde Hoheneich, am 29.3.2010

¹⁷⁹ Experteninterview mit Herrn Dir. Hubert Meisl, Bürgermeister der Stadtgemeinde Langenlois, am 6.4.2010

¹⁸⁰ Experteninterview mit Herrn Karl Heinz Spring und Franz Raidl, Bürgermeister und Vizebürgermeister der Marktgemeinde Leiben, am 1.4.2010

Infrastruktureinrichtungen bestehen bleiben, dass die *„Vereinsamung und das Aussterben des ländlichen Raumes gestoppt werden kann“*¹⁸¹. Nur im jetzigen Zustand besteht die Gefahr, dass es weitere Sanktionen durch Bahnschließungen geben wird. Andererseits sehen ein geringfügiger Teil der Befragten einen positiven Trend der Rentabilität, wenn gewisse Maßnahmen durchgeführt werden. *„Es wird sich zwar wegen der geringen Arbeitsplätze der Bedarf entlang der Kaiser-Franz-Josephs-Bahn mittelfristig nicht ändern, obwohl die Passagierzahlen wesentlich höher sind als auf den Nebenbahnen“*¹⁸². Im Fokus steht aber seit dem Fall des Eisernen Vorhangs die Grenzöffnung und die möglichen Investitionen würden sich aus längerfristiger Sicht rentieren. Bis jetzt werden die grenzüberschreitenden Verbindungen zu wenig genützt. *„Vielmehr sollte man sich in Zukunft auf die internationale Verbindung der Kaiser-Franz-Josephs-Bahn forcieren“*¹⁸³.

Fast alle Interviewpartner sehen in einer Aufrüstung der Eisenbahninfrastruktur nur positive Aspekte und Auswirkungen. Hierbei würden bei einer Verbesserung der Schiene der Bedarf und die Lebensqualität der Region deutlich steigen. Die quälende Frage ist die Suche nach einem Finanzgeber. *„Daraufhin soll vorausschauend auf 20 Jahre eine Kosten-Nutzen-Rechnung gemacht werden“*¹⁸⁴. Gewisse Vorteile würden in der Arbeitsplatzbeschaffung anzutreffen sein. Durch eine schnellere Verbindung auf den Hauptstrecken würde die wirtschaftliche Situation im Waldviertel angehoben werden. *„Die Menschen können zusätzlich auf das Auto verzichten, da alles in unmittelbarer Nähe bzw. Reichweite wäre. Wenn die Organisation innerhalb der Bahn (Pünktlichkeit, Busverbindungen) passt, dann nutzt man auch dieses Angebot“*¹⁸⁵. Langfristig würde eine Verbesserung der Infrastruktur sich auf jeden Fall rechnen. Die Geldfrage sollte hierbei eine untergeordnete Rolle spielen. *„Mit dieser Maßnahme könnte die Abwanderung aus dem Waldviertel im wahrsten Sinne gestoppt werden, seitens der Bevölkerung und der Gemeinde“*¹⁸⁶. Vereinzelt sind auch negative Seiten ins Blickfeld geraten. *„Die Bahn wirkt träge und derzeit ist der Zeitfaktor nicht besonders gut anzusprechen. Eine Verbesserung der Infrastruktur*

¹⁸¹ Experteninterview mit Frau Adelheid Ebner, Bürgermeisterin der Marktgemeinde Gutenbrunn, am 7.4.2010

¹⁸² Experteninterview mit Herrn Mag. Rudolf Mayer, Bürgermeister der Stadtgemeinde Raabs an der Thaya, am 1.4.2010

¹⁸³ Experteninterview mit Herrn Erich Mautner, Bürgermeister der Marktgemeinde Göpfritz an der Wild, am 29.3.2010

¹⁸⁴ Experteninterview mit Herrn Roland Wallner, Bürgermeister der Marktgemeinde Hoheneich, am 29.3.2010

¹⁸⁵ Experteninterview mit Herrn Mag. Rudolf Mayer, Bürgermeister der Stadtgemeinde Raabs an der Thaya, am 1.4.2010

¹⁸⁶ Experteninterview mit Herrn Franz Göd, Bürgermeister der Marktgemeinde Sigmundsherberg, am 29.3.2010

*macht in dem Fall keinen Sinn, da keine Betriebe und Menschen da sind, welche dieses öffentliche Verkehrsmittel nutzen*¹⁸⁷. Das Waldviertel ist seitens der Bevölkerung sehr dünn besiedelt. Daher ist es kontraproduktiv, im Niemandsland ein so teures Projekt zu realisieren, so der Bürgermeister der Stadtgemeinde Langenlois. Im Großen und Ganzen überwiegen aber die positiven Ansichten der Befragten.

Die Bedeutung der Eisenbahn spielt für die Bevölkerung zwar eine Rolle, dennoch ist sie nicht so entscheidend wie die Straßenverbindungen im Waldviertel. Im abgeschotteten Waldviertel hat man generell mit der Abwanderung zu kämpfen. *„Mit einer guten Anbindung der Eisenbahn kann dieses Unterfangen verzögert oder im besten Fall gestoppt werden*¹⁸⁸. Die Erreichbarkeit ist enorm wichtig für die Bevölkerung, aber auch für die Gemeinden im Waldviertel. Wenn eine ausreichende Verbindung und die wirtschaftliche Situation im Waldviertel gegeben sind, dann schafft man natürlich auch Arbeitsplätze und die Nachhaltigkeit in der Region bleibt erhalten. *„Viele, gut ausgebildete Jugendliche sind gezwungen auf Grund der adäquaten Arbeitsmarktsituation im Waldviertel in den Ballungsräumen zu arbeiten*¹⁸⁹. Wenn aber nun eine günstige Verbindung der Kaiser-Franz-Josephs-Bahn in die Ballungszentren geschaffen werden kann, dann bleibt der Bürger im ländlichen Bereich und hat dort seinen Hauptwohnsitz. Die Hauptstrecke ist demnach total wichtig für die Region, *„denn mit einem ausgewogenen Schienennetz in die Bundeshauptstadt Wien pendeln mehr Leute mit der Schiene und das Waldviertel hat zugleich eine Chance wieder belebt zu werden*¹⁹⁰. Das Ziel ist es die Kaiser-Franz-Josephs-Bahn durch die Verkürzung der Fahrzeiten als Hochleistungsstrecke zu deklarieren und für den Pendler attraktiver zu gestalten. Natürlich muss die von der Hauptstrecke ausgehende Verästelung der Zubringer gut ausgebaut sein, um ein kompaktes Verkehrsnetz zu errichten. Überdies ist im Waldviertel eine extreme Überalterung der Bevölkerung wegen der hohen Lebenserwartung anzutreffen. *„Die Infrastruktur ist dabei eine Voraussetzung, dass vor allem junge Familien in den ländlichen Gemeinden bleiben. Die Fahrpläne und die Anschlusszeiten sind entscheidend für die Zufriedenheit der Bürger und weitestgehend für die Auslastung*

¹⁸⁷ Experteninterview mit Herrn Dir. Hubert Meisl, Bürgermeister der Stadtgemeinde Langenlois, am 6.4.2010

¹⁸⁸ Experteninterview mit Herrn Franz Göd, Bürgermeister der Marktgemeinde Sigmundsherberg, am 29.3.2010

¹⁸⁹ Experteninterview mit Herrn Mag. Rudolf Mayer, Bürgermeister der Stadtgemeinde Raabs an der Thaya, am 1.4.2010

¹⁹⁰ Experteninterview mit Herrn Roland Wallner, Bürgermeister der Marktgemeinde Hoheneich, am 29.3.2010

durch die Leute⁴⁹¹. Für die ältere Generation als auch für Menschen, welche kein Auto besitzen, sind die öffentlichen Verkehrsmittel (Bahn, Bus, Anrufsammeltaxis) von großer Bedeutung und werden dementsprechend auch dankend angenommen. Die Aufgabe der ÖBB heißt demnach, die Attraktivität der Bahn im Waldviertel zu erhöhen und mit Zubringerbussen zu den Hauptachsen die Gemeinden miteinander zu vernetzen. Nachteilig könnte die Bahn im Waldviertel nur dort sein, wo schon eine gut ausgebaute Straßenverkehrsverbindung besteht. So ist z.B. die Bedeutung der Bahn in der Kremser Gegend sehr minimal. *„Einzig und allein die wenigen Pendler und die Gelegenheitsfahrten der Rentner in die Stadt Krems an der Donau machen die Bahn noch attraktiv“*⁴⁹². Generell ist die Bahn entlang der Donau wegen des guten Straßennetzes in den Hintergrund geraten.

In Bezug zur Wirtschaft gehen die Meinungen der Experten ein wenig auseinander. *„Die Betriebsansiedlung findet nur dort statt, wo die Infrastruktur gut ausgebaut ist. Durch einen guten Ausbau der Eisenbahninfrastruktur könnte man mit großer Sicherheit die Region wirtschaftlich beträchtlich aufwerten, aber kurzfristig ist es unrealistisch ein großes Betriebsgebiet zu kreieren“*⁴⁹³. Jeder Betrieb hilft der Region auf Grund der Arbeitsplätze, nur muss die Region selbst Initiativen setzen. Das Interesse kann aber nur durch attraktive Bahnlinien geweckt werden und somit würden mehr Leute in der Region bleiben und dort arbeiten. *„Alles, was abseits der Hauptverbindung ist, ist nicht attraktiv genug, weil eine gute Straße oder Schiene wichtige Einrichtungen sind um Betriebe anzusiedeln“*⁴⁹⁴. Deshalb sind die Schließungen der Nebenbahnen keine Hilfe für den wirtschaftlichen Standpunkt des Waldviertels. Das Potential wäre sicherlich vorhanden, um bei möglichen guten Streckenverhältnissen der Bahn auch die großen Betriebe ins Waldviertel zu locken. *„Außerdem begünstigt im Waldviertel der niedrige Baulandpreis die Standortentscheidung. Die West- oder Südbahnnähe ist genauso wenig entscheidend wie die Nähe zu Wien“*⁴⁹⁵. Trotzdem wird der ganze Güter- und Frachttransport hauptsächlich auf der Straße abgewickelt. Diese Meinung repräsentieren auch einige der befragten Bürgermeister des Waldviertels. *„Eine*

⁴⁹¹ Experteninterview mit Frau Adelheid Ebner, Bürgermeisterin der Marktgemeinde Gutenbrunn, am 7.4.2010

⁴⁹² Experteninterview mit Herrn Dir. Hubert Meisl, Bürgermeister der Stadtgemeinde Langenlois, am 6.4.2010

⁴⁹³ Experteninterview mit Herrn Karl Heinz Spring und Franz Raidl, Bürgermeister und Vizebürgermeister der Marktgemeinde Leiben, am 1.4.2010

⁴⁹⁴ Experteninterview mit Frau Adelheid Ebner, Bürgermeisterin der Marktgemeinde Gutenbrunn, am 7.4.2010

⁴⁹⁵ Experteninterview mit Herrn Erich Mautner, Bürgermeister der Marktgemeinde Göpfritz an der Wild, am 29.3.2010

*Betriebsansiedelung hat generell nichts mit der Bahn zu tun und ist demnach wirtschaftlich unbedeutend*¹⁹⁶. Ganz wenige Betriebe sind heutzutage von der Bahn abhängig. Überdies ist das fehlende Schienennetz nicht verantwortlich, dass im Waldviertel die Unternehmen ausgeblieben sind. Die Wirtschaft ist nicht der entscheidende Faktor für die Bahn. Die Führungsschicht jedes Unternehmens will die Stadtnähe, wobei das Waldviertel hierbei ein großes Imageproblem hat. Die Politik kann dieses Übel alleine nicht reparieren, sondern der Betrieb wächst mit seinen eigenen Taten. *„Für die Unternehmen ist die Bahn zu zeitaufwändig und unflexibel, hinzu hat die Kosten-Nutzen-Rechnung ein negatives Standbein*¹⁹⁷. In Zukunft wird der Güterverkehr vermehrt im Straßenverkehr abgewickelt werden. Einfacher ist es, durch die Speditionen die Fracht zu transportieren. *„Der LKW-Transport ist billiger, zeitlich schneller und flexibler als der Bahntransport*¹⁹⁸. Deswegen wird sich in diesem Sektor kurzfristig nichts ändern.

Die größte Problematik in der Diskussion über eine mögliche Erweiterung der Eisenbahninfrastruktur liegt in der Finanzierung. Der Hauptbrocken der finanziellen Mittel zur Erhaltung der Kaiser-Franz-Josephs-Bahn müsste vom Bund kommen. Die ÖBB müsste von sich aus den Betrieb einmal in Ordnung bringen. Durch die schlechten Garnituren und komplizierten Fahrzeiten ist das Image der Bahn sehr schlecht. *„Die Entwicklung der Bahn ist in Zukunft sehr problematisch, obwohl es aus touristischen, technischen und wirtschaftlichen Gründen wichtig wäre*¹⁹⁹. Zudem besteht die Möglichkeit, sofern es rechtlich genehmigt wird, Gelder aus den EU-Regionaltöpfen zu schöpfen. Der Staat Österreich zahlt viel Geld in diese Töpfe ein und hat deswegen auch das Recht eine Regionalförderung aus diesem Paket zu bekommen. *„Meistens fließen die Gelder in Kanäle, die durch Korruption auf irgendeine Weise verschwinden (Ostblockländer)*²⁰⁰. Die Fördertöpfe sind in Tschechien besser bestückt, da sie mehr Förderkapazitäten haben. Man müsste den Tschechen erklären, dass eine grenzüberschreitende Verbindung viele Vorteile mit sich bringt. *„Die Tschechen machen nämlich nur dann etwas, wenn sie einen Vorteil davon sehen*²⁰¹. Trotzdem müssten wir uns neben der EU-Förderung als Gemeinde,

¹⁹⁶ Experteninterview mit Herrn Dir. Hubert Meisl, Bürgermeister der Stadtgemeinde Langenlois, am 6.4.2010

¹⁹⁷ Experteninterview mit Herrn Roland Wallner, Bürgermeister der Marktgemeinde Hoheneich, am 29.3.2010

¹⁹⁸ Experteninterview mit Herrn Franz Göd, Bürgermeister der Marktgemeinde Sigmundsherberg, am 29.3.2010

¹⁹⁹ Experteninterview mit Herrn Dir. Hubert Meisl, Bürgermeister der Stadtgemeinde Langenlois, am 6.4.2010

²⁰⁰ Experteninterview mit Frau Adelheid Ebner, Bürgermeisterin der Marktgemeinde Gutenbrunn, am 7.4.2010

²⁰¹ Experteninterview mit Herrn Roland Wallner, Bürgermeister der Marktgemeinde Hoheneich, am 29.3.2010

als Region und als Land Niederösterreich selbst darum kümmern, die Finanzierung voranzutreiben. Vom Land Niederösterreich und vom Bund bleibt demnach nur zu erhoffen, dass Geld zur Verfügung gestellt wird. Die Nebenbahnen sind seit der Übernahme des Landes Niederösterreich von der NÖVOG organisiert. *„Die ÖBB stellen zwar die touristischen Züge zu Verfügung. Für die Finanzierung haben die NÖVOG, das Land und zu einem geringen Teil auch die Gemeinden einen Beitrag zu leisten“*²⁰². Die Gemeinden sollten aber nicht zu sehr belastet werden, weil sie kaum Geld besitzen und sie mit der Finanzierung der Bahn in den Ruin getrieben werden. Der Großteil soll also vom Land und vom Bund finanziert werden, Das Waldviertel ist im Bereich der Infrastruktur benachteiligt worden. Die Aufgabe des Landes besteht darin, die Region nicht zu vernachlässigen.

Der Tourismus hat im Waldviertel seit den letzten Jahren eine Boomphase durchlebt. Vor allem schwerpunktmäßig im Gesundheitstourismus werden in den meisten Teilen des Landes immer mehr Angebote bereitgestellt. *„Der sanfte Tourismus wird immer mehr verstärkt. Wir können nur aus den Ressourcen der Natur leben, was die Natur hergibt, das können wir vermarkten“*²⁰³. Die Natur sollte nicht zerstört werden. Der Tourismus wirkt sich nur positiv aus, wenn Impulse und Angebote vorhanden sind. *„Wenn die Infrastruktur passt und die Angebote vorhanden sind, dann hat das eine nachhaltige Wirkung auf die Nächtigungszahlen“*²⁰⁴. Wenn im Tourismus ein Standbein geschaffen werden kann, dann kann man auch Arbeitsplätze schaffen. Die Erreichbarkeit ist derzeit ein großes Manko im Waldviertel, da die Verkehrsnetze nicht benutzerfreundlich ausgebaut sind. Hinzu kommt noch, dass oft die Fahrpläne und Fahrzeiten eine Verbindung zu den Tourismusdestinationen schwerfällig machen. *„Der Fahrplan ist abhängig vom Tourismus, wenn man die Angebote nicht öffentlich ausschreibt, dann wird sie auch keiner nutzen“*²⁰⁵. Mit einem sinnvollen System werden die Angebote, vor allem der Radtourismus entlang der Donau, auch angenommen. Generell sind sich aber fast alle befragten Experten einig, dass die Bahn für den Tourismus keine große Rolle spielt. Die Straßen- und Schienenverbindungen sind in Bezug auf den Tourismus nur nebensächlich

²⁰² Experteninterview mit Herrn Franz Göd, Bürgermeister der Marktgemeinde Sigmundsherberg, am 29.3.2010

²⁰³ Experteninterview mit Frau Adelheid Ebner, Bürgermeisterin der Marktgemeinde Gutenbrunn, am 7.4.2010

²⁰⁴ Experteninterview mit Herrn Mag. Rudolf Mayer, Bürgermeister der Stadtgemeinde Raabs an der Thaya, am 1.4.2010

²⁰⁵ Experteninterview mit Herrn Karl Heinz Spring und Franz Raidl, Bürgermeister und Vizebürgermeister der Marktgemeinde Leiben, am 1.4.2010

(Anrufsammeltaxis werden nicht einmal von der Bevölkerung angenommen), sondern der Urlauber fährt dorthin, wo die Tourismusangebote attraktiv sind. Das Auto ist wegen des Transportes der Koffer viel flexibel und einfacher, unterdessen bleiben nicht alle öffentliche Verkehrsmittel in jeder Ortschaft stehen. *„Die Bahn hat nur für die Bevölkerungsschicht einen Nutzen, welche kein Auto zur Verfügung hat und bevorzugt mit der Bahn fährt“*²⁰⁶. Dieser Anteil ist aber verhältnismäßig gering. Im Gegensatz ist der Einsatz der Nebenbahnen als Tourismusdestination, und nicht als Verkehrsmittel, von sehr großer Bedeutung. *„Die Besucherzahlen des Reblausexpress sind in den letzten Jahren sehr gestiegen. Mit der Übernahme der Nebenbahnen durch das Land ist es leichter den Betrieb aufrecht zu erhalten“*²⁰⁷. Die Nostalgiebahnen sind am Wochenende verstärkt im Einsatz, da die Besucherzahlen sehr hoch sind. Diese Maßnahme hat natürlich eine große Auswirkung auf den Tourismus und gleichzeitig wird die Region dementsprechend aufgewertet. Die Bahn hat also in Bezug zum Tourismus als Transportmittel wenig Gewicht, allerdings werden die Nebenstrecken touristisch sehr genutzt und bringt dem Waldviertel viel Prestige.

Die grenzüberschreitende Verkehrsverbindung in die Tschechische Republik ist ziemlich schlecht. Der nördliche Nachbarstaat hat uns im Ausbau der Schiene überholt, da Österreich seit dem Fall des Eisernen Vorhangs den Infrastrukturausbau in die Grenzregionen verschlafen hat. In dem Sinn wäre es wirtschaftlich von Vorteil, die Infrastruktur auszubauen. *„Wir nützen die grenzüberschreitende Verbindung zu wenig als internationale Achse. Die Kaiser-Franz-Josephs-Bahn verliert immer mehr an Charakter. Trotz der Grenzöffnung hat das Waldviertel eine tote Grenze, weil der Verkehr nicht forciert wird“*²⁰⁸. Die Kaiser-Franz-Josephs-Bahn hat als Verbindungsstrecke in die Großräume der Tschechischen Republik dennoch eine große Bedeutung. *„Man sollte diese Bemühungen verstärken, eine hochrangige Schiene zwischen den beiden Staaten zu errichten“*²⁰⁹. Eine Möglichkeit wäre der zweigleisige Ausbau der Kaiser-Franz-Josephs-Bahn, um sie als internationale Strecke führen zu können. Mit dem derzeitigen Umbau des internationalen

²⁰⁶ Experteninterview mit Herrn Erich Mautner, Bürgermeister der Marktgemeinde Göpfritz an der Wild, am 29.3.2010

²⁰⁷ Experteninterview mit Herrn Franz Göd, Bürgermeister der Marktgemeinde Sigmundsherberg, am 29.3.2010

²⁰⁸ Experteninterview mit Herrn Erich Mautner, Bürgermeister der Marktgemeinde Göpfritz an der Wild, am 29.3.2010

²⁰⁹ Experteninterview mit Herrn Mag. Rudolf Mayer, Bürgermeister der Stadtgemeinde Raabs an der Thaya, am 1.4.2010

Flughafens in Ceske Budejovice wird der Wirtschaftsraum auch für Österreich und für das Waldviertel immer bedeutender. Eine Hochleistungsstrecke würde die Hürde der Erreichbarkeiten ziemlich erleichtern. *„Eine Belebung mit dem Zukunftsmarkt des Nordens könnte mit einer grenzüberschreitenden Verbindung zu einer sensationellen Auslastung führen“*²¹⁰. Dieser enge Raum muss miteinander vernetzt werden, dann werden die Verkehrsstrecken auch für die Unternehmen interessanter. Eine Nord-Süd-Verbindung wird immer wahrscheinlicher und der grenzüberschreitende Verkehr immer wichtiger. Das politische Interesse ist ausschlaggebend für die weitere Zukunft der Bahn. Die Thayatalbahn ist für eine Grenzverbindung nicht so optimal, da auf tschechischer Seite das Hinterland fehlt. Zusätzlich müssten enorme Einschnitte in die Landschaft gemacht werden. Die Gemeinden entlang der Strecken sehnen sich zwar nach einer Erweiterung, viel wahrscheinlicher ist aber ein Radrundweg zwischen den beiden Eisenbahnstrecken der Thayatalbahn und der Lokalbahn Göpfritz an der Wild - Raabs an der Thaya. *„Betrachtet man die aktuelle Situation der ÖBB, dann kann man der Bahn in Zukunft wenig Chancen geben, dass im Waldviertel kommerziell etwas zu erreichen ist, weil die Bevölkerungsdichte und der Wirtschaftstandort nicht vorhanden sind“*²¹¹.

Seitens der Bürgermeister hat es im Waldviertel keine großen Bürgerinitiativen im Sektor der Bahnschließungen oder der Bahnerweiterungen gegeben. Die Leute waren zwar nicht begeistert von den Schließungen, dennoch waren keine größeren Protestkundgebungen vorhanden und haben die Einsparung zur Kenntnis genommen. Es sind nur zwei kleinere Bürgerinitiativen bekannt. Für die Thayatalstrecke, die ja jetzt nur mehr teilweise funktionsfähig ist, gibt es eine Initiative „Neue Thayatalbahn“, die sehr für den Ausbau der Bahn und die Wiederherstellung des Grenzüberganges in die Tschechische Republik plädiert. Auch auf tschechischer Seite gibt es Bestrebungen für den Ausbau der Thayatalstrecke. Die zweite Bürgerinitiative hat es wegen der kurzfristigen Schließung der Donauuferbahn gegeben. Hier protestierten die jeweiligen Gemeinden mit der damaligen Staatssekretärin Christa Kranzl gegen die Schließung der Bahn. Diese Initiative hatte einen großen Erfolg, da kurz darauf der Betrieb der

²¹⁰ Experteninterview mit Herrn Karl Heinz Spring und Franz Raidl, Bürgermeister und Vizebürgermeister der Marktgemeinde Leiben, am 1.4.2010

²¹¹ Experteninterview mit Herrn Dir. Hubert Meisl, Bürgermeister der Stadtgemeinde Langenlois, am 6.4.2010

Bahn wegen der Nachfrage wieder aufgenommen wurde. Ansonsten sind keine weiteren Bürgerinitiativen bekannt.

4.6 Plädoyer

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass für alle Beteiligten die Eisenbahn im Waldviertel ein Desaster im Bereich der Verkehrsinfrastruktur ist. Eine gute Anbindung wäre sehr zum Wohle der Bevölkerung und der Region, sodass das Waldviertel mehr ins Zentrum gerückt wird. Durch die fehlende Eisenbahn und die Schließungen der Lokalbahnen wird das Waldviertel aus regionaler Sicht immer mehr vernachlässigt. Für viele Einheimische setzt sich das Aussterben der Region immer mehr fort. Eine Erweiterung der Kaiser-Franz-Josephs-Bahn auf einen zweigleisigen Betrieb könnte die Region aufwerten, da durch die internationale Streckenverbindung in die Tschechische Republik der Wirtschaftsraum des Nordens für Österreich immer interessanter wird. Unglücklicherweise ist aber aus Kostengründen eine derartige Investition sehr unwahrscheinlich. Die Bahn mit ihren Einrichtungen und Garnituren ist wesentlich teurer als eine neue Straßenverbindung. Hinzukommend stellt die Unflexibilität und das Zeitaufkommen für die Benutzer ein großes Hindernis dar. Die langsame Streckenführung der Kaiser-Franz-Josephs-Bahn macht diese Infrastruktur nicht attraktiver. Aus politischer Sicht gibt es bei diesem Schwerpunkt keine Diskrepanzen. In diesem Punkt sind sich die Vertreter der Sozialdemokratischen Partei Österreichs (SPÖ) und der Österreichischen Volkspartei (ÖVP) ziemlich einig, dass zwar das Bahnnetz ausgebaut gehört, aber die Rentabilität wegen der geringen Auslastung nicht gegeben ist. Aus den Interviews konnte man sehr deutlich heraushören, dass die interviewten Person mit großem Interesse und Eifer auf die Fragen geantwortet haben, da alle mit dem Problem der schlechten Infrastruktur konfrontiert sind.

Die Bahn ist nur mehr für den Pendler von großer Bedeutung. Im Waldviertel ist der Anteil der Pendler ziemlich hoch. Nur durch die langen Fahrzeiten wechseln immer mehr Menschen das Fortbewegungsmittel und nehmen das Auto. Im Bereich des Tourismus erkennt man eine geteilte Meinung. Die Eisenbahnstrecken werden als Transportmittel zu den etwaigen Tourismusdestinationen nicht herangezogen. Die Urlauber fahren mit dem Auto zu den jeweiligen Angeboten, da erstens nicht in alle

Ortschaften öffentliche Verkehrsmittel unterwegs sind und zweitens keine Anstrengungen seitens des „Kofferschleppens“ herrschen. Man ist mit dem Auto viel flexibler und schneller am Ziel. Positiv wirken sich die Nebenbahnen im Bereich des Tourismus aus. Die Nostalgiezüge an den geschlossenen Lokalbahnen sind bewährte Ausflugsziele vieler Bürger. Die Besucherzahlen erhöhen sich jährlich, daher sollten die Angebote vielfältiger gestaltet werden. Vielfach nützen immer mehr Familien die Fahrt mit einer Dampfbahn durch die Naturlandschaft als Tagesausflug.

Aus wirtschaftlicher Sicht werden sich durch eine Bahnerweiterung keine größeren Betriebe im Waldviertel ansiedeln. Hier spielt die Flexibilität wiederum eine übergeordnete Rolle. Die Industrie ist vielmehr an eine gute Straßenführung gebunden, um den Zeitverlust in Grenzen zu halten. Außerdem bräuchte man auf der Schiene zahlreiche Ladevorrichtungen, welche sich nicht auf allen Streckenteilen befinden. Die Kaiser-Franz-Josephs-Bahn verliert immer mehr an Bedeutung als Hochleistungsstrecke, sowohl im Personenverkehr als auch im Gütertransport. Durch die aufstrebende Wirtschaft in der Tschechischen Republik wäre eine ordentliche grenzüberschreitende Verbindung von Nöten. Der Raum um Ceske Budejovice wird durch den Umbau auf einen internationalen Flughafen immer bedeutender.

Der Ausbau bzw. Umbau der Eisenbahnstrecken ist eine Vision, der sich alle Beteiligten bewusst sind. Trotzdem gehören Innovationen getätigt, um das Land nicht vollständig aussterben zu lassen. Das Waldviertel wird demnach immer peripherer, weil durch die fehlende Infrastruktur die Abwanderung vorangetrieben wird. Als Ausweg sehen die Experten ein Buskonzept mit Anrufsammeltaxis, welche die abgelegenen Regionen mit öffentlichen Verkehrsmitteln verknüpfen sollen. Somit wäre zumindest die Erreichbarkeit zu den einzelnen Ortschaften teilweise gegeben.

5 DER TRANSITVERKEHR

5.1 Allgemeine Bemerkungen

Abschließend soll in dieser Diplomarbeit generell das Problem des Transitverkehrs behandelt werden. Diese Angelegenheit belastet vor allem den österreichischen Raum. In den letzten Jahren ist der Transitverkehr in Österreich schneller gestiegen als in allen anderen Staaten des Alpenraumes. Jährlich werden unglaubliche 800.000 LKW-Fahrten auf Österreichs Straßen gezählt. Aus Sicht der Verkehrsinfrastruktur ist es demnach von großer Bedeutung einen Blick auf das Transitgeschehen zu werfen, da ein enger Zusammenhang zwischen Straßenausbau und Verkehrsströme existiert.

Anfangs muss aber prinzipiell die Art des Verkehrsaufkommens unterschieden werden. Die Verkehrsnachfrage kann im Grunde genommen in drei Gruppen eingeteilt werden, nämlich in den Güterverkehr, den Personenverkehr und den Urlauberverkehr. Für den Transitverkehr ist in diesem Fall nur der Güterverkehr ausschlaggebend. Hierbei spricht man der Güterverkehr diejenigen Fahrwege an, die hauptsächlich dem Transport von Gütern mit Lieferwagen, LKWs oder Lastenzügen zugeordnet werden. Überdies wird der Güterverkehr in drei Kategorien eingeteilt. Diese Transportwege sind der Transitverkehr, der Ziel- und Quellverkehr und der Binnenverkehr, welche nachfolgend in der Graphik visualisiert sind. Der Binnenverkehr behandelt nur die Summen aller Transportstrecken innerhalb eines Staates. Mit anderen Worten, der Verkehr entsteht in einem Land, bewegt sich innerhalb der Staatsgrenzen und endet auch im gleichen Land. Der Zielverkehr ist gleichzusetzen den Importen von Gütern eines Staates. Hierbei beginnt der Verkehrsstrom in einem anderen Land und endet im Heimatstaat. Der Quellverkehr läuft wiederum anders ab. Dieser Transportweg kann mit den Exporten von Gütern eines Staates verglichen werden. Der Verkehr beginnt in einem Staat und führt über die Landesgrenzen in einen anderen Staat. Als Transitverkehr bezeichnet man die Raumüberwindung von Gütern, bei der ein bestimmtes Gebiet durchfahren wird. Dieser Aspekt wird im Folgenden noch detaillierter analysiert. Wie man sieht, kommt es auf den Standort des jeweiligen Betrachters an, mit welchen Transportstrecken man es zu tun hat (NEUGEBAUER 1996, S.23).

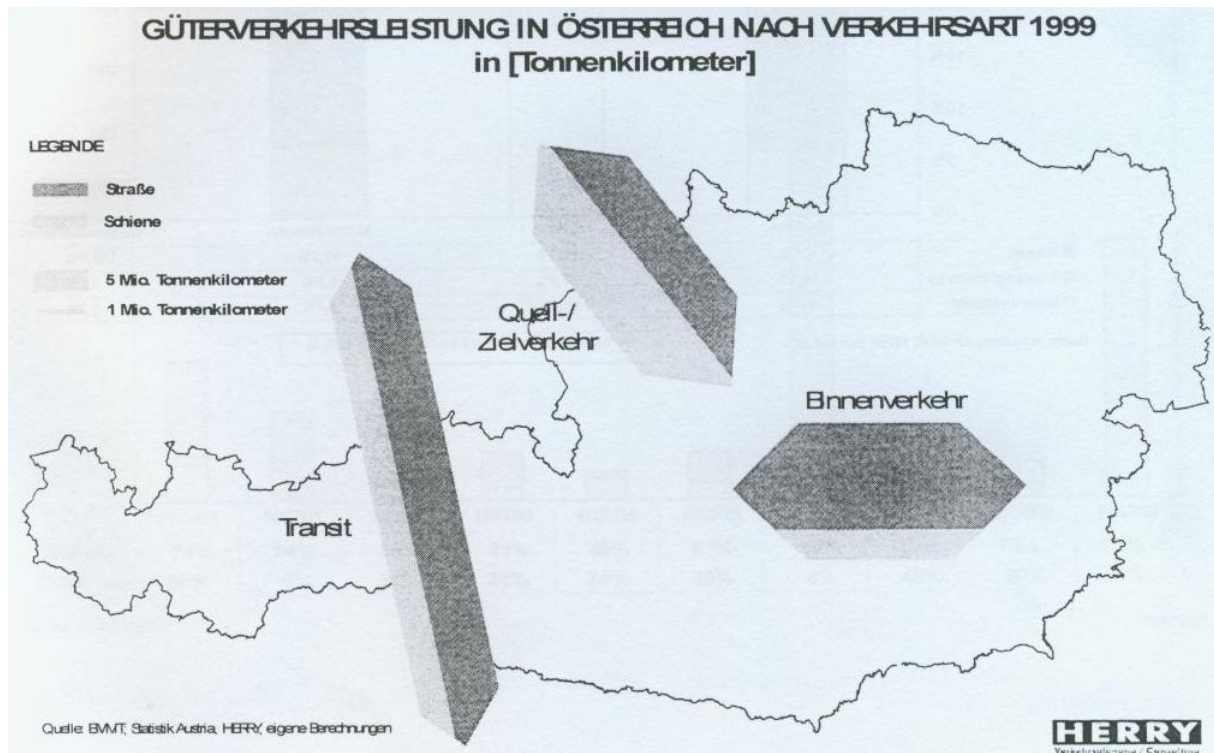


Abbildung 78: Unterscheidung der Transportwege (Quelle: HERRY 2003, S.56)

Die Begriffe „Transit“ bzw. „Transitverkehr“ hört man derzeit immer wieder in den Medien, da durch die zunehmende Globalisierung und dem geforderten freien Warenverkehr der grenzüberschreitende Verkehr in den letzten Jahren immer mehr in den Blickpunkt rückt. Durch die häufigen LKW-Kolonnen werden die Straßen Österreichs sehr stark in Mitleidenschaft gezogen. Die Haupttransitrouten zeigen durch die Überbelastung vermehrte Schadstoffemissionen auf, welche sich natürlich negativ auf die Landschaft und deren Lebensraum auswirkt. Der Staat Österreich hat wegen der zentralen Lage in Europa verstärkt mit dem Transitverkehr und deren Auswirkungen zu kämpfen. Dennoch versucht Österreich eine allgemein aufrichtige Verkehrspolitik im europäischen Rahmen zu betreiben. So sollte einerseits der freie Warenverkehr europaweit unterstützt werden, andererseits ist die Aufgabe vorgegeben, die Umwelt und die Bevölkerung vor den Lärmbelastungen und Luftverschlechterungen zu schützen. Die Lebensqualität der Menschen ist ein primärer Faktor, der nicht vernachlässigt werden darf. Nachfolgend soll demnach auf das große Transitproblem in Österreich (wichtige Bedeutung im europäischen Verkehr) eingegangen und mögliche Lösungsansätze in den Raum gestellt werden. Vorerst ist es aber erforderlich den Begriff Transitverkehr zu definieren²¹².

²¹² <http://www.verkehrsjournal.at/cms.asp?editionId=18&articleId=124&action=artikel> (4.5.2010)

Hierbei erfolgt zunächst eine Trennung des Wortes Transitverkehr in die Wörter Transit und Verkehr. Etymologisch kann man das Wort Transit vom lateinischen „trans“ bzw. „transitare“ herleiten, was ungefähr so viel bedeutet wie durchziehen, übersetzen, queren oder hindurch lassen. Zudem werden unter Verkehr alle Maßnahmen verstanden, welche eine Ortsveränderung von Personen, Gütern oder Nachrichten durchführen. Somit erhalten wir folgende Definition²¹³.

Definition²¹⁴: *„Transitverkehr ist demnach jene Ortsveränderung von Personen, Gütern und Nachrichten, deren Anfangs- und Endpunkte außerhalb eines Gebietes liegen, also jeder Verkehr, der nicht Binnen-, Quell- oder Zielverkehr ist.“*

Definition: *„Unter Transitverkehr versteht man in diesem Zusammenhang völkervertragsrechtlich geregelte Verkehre durch einen Staat, bei denen der Ausgangs- und Zielpunkt außerhalb dieses Staates liegt. Straßengütertransitverkehr ist dementsprechend jeder Transitverkehr, der diese Bedingungen erfüllt und mit LKWs, die in einer der Vertragsparteien zugelassen sind, durchgeführt wird – unbeschadet, ob diese LKWs beladen sind oder nicht“ (HUMMER 2005, S.58).*

Der Transitverkehr verläuft größtenteils durch größere Länder oder Regionen. Europaweit spricht man also dann von Transitverkehr, wenn die Güter physisch vorhanden sind und durch die jeweiligen Staaten transportiert werden. Nebenbei werden die Güter im jeweiligen Land nicht eingeführt, diese gehören also nicht zum Warenverkehr des betroffenen Landes²¹⁵. Generell kann gesagt werden, dass durch den Transitverkehr eine allgemeine Raumüberwindung der Güter, Personen oder Nachrichten, bei dem ein bestimmter Staat als Durchgang verwendet wird, stattfindet. Wiederum kann sich der Transitverkehr auf mehrere Verkehrsarten beziehen. Dementsprechend inkludiert der Transitverkehr nicht nur Verkehr auf der Straße, sondern auch die Schiene gewann in den letzten Jahren immer mehr an Bedeutung. Hierbei stehen verkehrseigene Waggons zum Transport der LKWs („rollende Landstraße“) zur Verfügung, um den Straßen- und Schienenverkehr miteinander zu

²¹³ <http://www.verkehrsjournal.at/cms.asp?editionId=18&articleId=124&action=artikel> (4.5.2010)

²¹⁴ <http://www.verkehrsjournal.at/cms.asp?editionId=18&articleId=124&action=artikel> (4.5.2010)

²¹⁵

[http://www.burkina.at/Verkehrspolitik:Verkehrstr%C3%A4ger,Transitverkehr_\(akt_Entwicklung\),_wichtige_Transitrouten](http://www.burkina.at/Verkehrspolitik:Verkehrstr%C3%A4ger,Transitverkehr_(akt_Entwicklung),_wichtige_Transitrouten) (4.5.2010)

kombinieren. Zusätzlich ermöglichen Container den Transport der Güter auf der Schiene. In Österreich kommen sowohl Straße als auch Schiene zum Einsatz, obwohl der Transit über die Straße einen höheren Anteil (siehe unten abgebildete Graphik) aufweist. Daher basiert diese Arbeit weitestgehend auf dieser Transportmöglichkeit. Im folgenden Abschnitt wird der Transitverkehr auf Österreichs Straßen näher behandelt. Das Durchzugsland (Transitland) ist das österreichische Staatsgebiet, welches einen immensen Durchzugsverkehr aufweist (FICHTINGER 1990, S.18f).

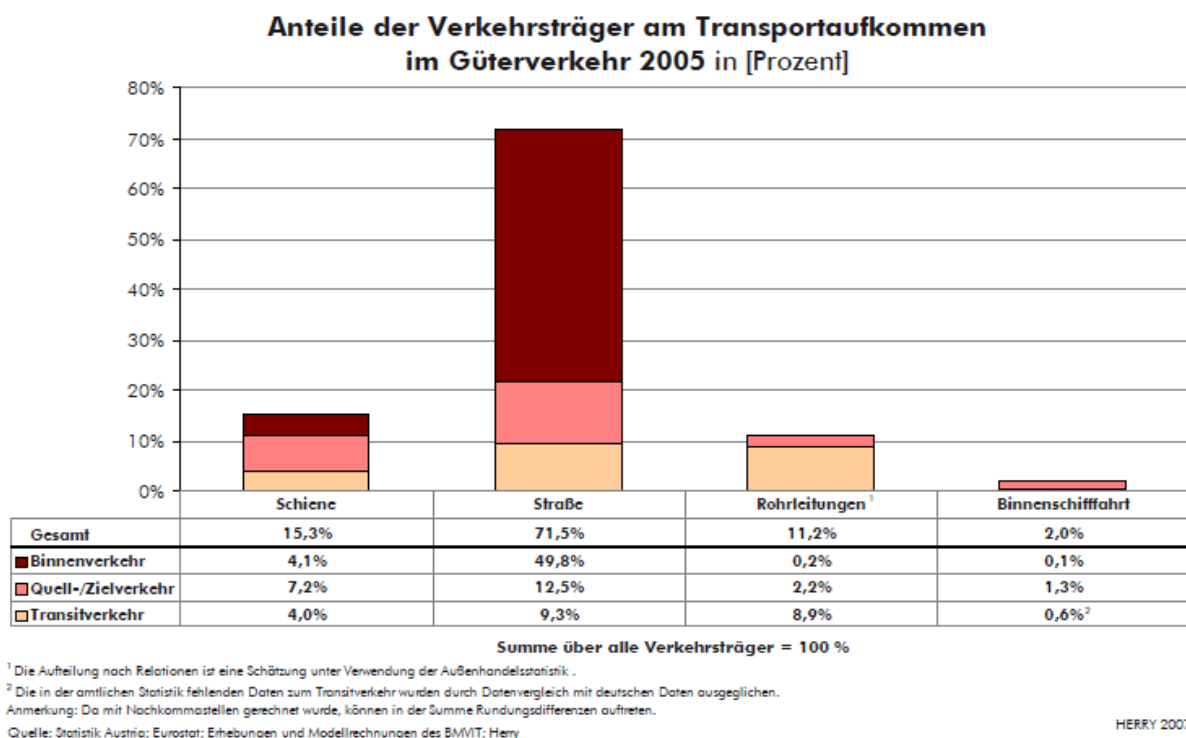


Abbildung 79: Anteile der Verkehrsträger am Transportaufkommen im Güterverkehr 2005 (Quelle: BMVIT 2007, S.116)

Der Transitverkehr durch Österreich beinhaltet alle Fahrten, bei denen sich das Ziel und die Quelle nicht im österreichischen Staatsgebiet befinden. Relativ gesehen bewahrheitet sich, dass der Transitverkehr nur einen geringen Anteil des grenzüberschreitenden Verkehrs ausmacht. In diesem Bereich hat der Ziel- und Quellverkehr sehr starke Auswirkungen. Nichtsdestotrotz steigt das Transitaufkommen in Österreich jährlich (NEUGEBAUER 1996, S.23).

Im Großen und Ganzen hat nur das Ausland einen hohen Profit von diesem Transitverkehr. Im Gegensatz zum allgemeinen grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den Nachbarstaaten ist das Interesse des großräumigen Transitverkehrs

nicht vorhanden. Vor allem der Alpenbereich mit den Staaten Österreich und Schweiz sind von dieser Problematik betroffen. Diese Staaten werden durch den Nord-Süd-Verkehr sehr in Mitleidenschaft gezogen, ohne irgendwelchen Nutzen davon zu haben. In diesem Fall haben die transitgewährenden Staaten mit Sicherheit kein Interesse am Durchzugsverkehr, da der jeweilige Staat nur gesundheitliche, ökologische und wirtschaftliche Nachteile bei einem erhöhten Verkehrsaufkommen bekommt. Etwaige ökonomische Vorteile verschwinden immer mehr in den Hintergrund, weil die wirtschaftlichen Handelsströme prinzipiell „über ihn hinweg“ fließen und der Staat wirtschaftlich nicht daran beteiligt ist. Deshalb gibt es keine allgemeine Straßenverkehrsfreiheit, sondern der jeweilige Staat entscheidet über die Zahl der LKW-Grenzübertritte. Für Österreich existiert zum Beispiel kein völkerrechtliches Recht auf Durchfuhr durch einen Drittstaat zum nächstgelegenen Hafen. Da aber der internationale Handel wegen der verschiedenen Gütervorkommen forciert werden muss, ist ein grenzüberschreitender Transport unumgänglich. Für diese gewerblichen Beförderungen von Gütern gibt es ein bilaterales Abkommen mit diversen Beschränkungen (Nachtfahrverbote etc.). Das Statut von Barcelona aus dem Jahre 1921 gewährt den freien Durchzugsverkehr auf Eisenbahnstrecken und Wasserstraßen. Hingegen erlaubt die V GATT 47 („Freiheit der Durchfuhr“) den Vertragsparteien einen freien Transit von Waren durch das Gebiet eines Vertragspartners ohne Beschränkung auf bestimmte Verkehrsträger. Diese Regelung gilt aber nicht für den Personenverkehr (HUMMER 2005, S.58f).

Der Transitverkehr hat sich in den letzten Jahren und Jahrzehnten deutlich verändert. Dazumal spielte der Transitverkehr am Wirtschaftssektor eine große Rolle in den meisten Regionen. Wegen der Modernisierung der Verkehrswege, inklusive der Ausweitung der Hochleistungsstrecken und den damit verbundenen Geschwindigkeitserhöhungen, nahm der Nutzen des Verkehrs in den peripheren Gebieten ab. Unterdessen sind wegen der Ausbauten der Verkehrsanlagen die Transitverkehre und die daraus resultierenden Belastungen (Lärm, Schadstoffe, etc.) deutlich gestiegen, wobei die Lebensqualität sehr darunter gelitten hat und demnach die Region eine Abwertung erhält. Entlang der Haupttransitrouten demonstrieren etwaige Bürgerinitiativen gegen die massive Zunahme des Schwerverkehrs. Die Nutznießer des Transitverkehrs sind hauptsächlich ausländische Konzerne mit einem Anteil von über 70% an grenzüberschreitenden Gütertransporten. Zusätzlich

profitieren die großen Konzerne und die qualitativ hochwertigen Häfen in Europa. Die Binnenstaaten (Österreich und Schweiz) leiden hingegen sehr unter dem Transitproblem. Der Staat muss trotz des Lärms, der Abgase und der diversen negativen Einflüsse die Infrastruktureinrichtungen erhalten. Durch Überladungen und den enormen Arbeitsdruck kommen diese Schäden vermehrt zustande. Schließlich ist aber der Transitverkehr nicht nur ein negatives Unterfangen, sondern schafft auch viele wirtschaftliche Erlöse. Dennoch müssen die Lärm- und Schadstoffbelastungen unterbunden werden, was die Verkehrspolitiker auch zu realisieren versuchen²¹⁶.

In den nachfolgenden Abschnitten soll der Transitverkehr durch Österreich, und im Speziellen im Waldviertel, analysiert werden. Folglich wird also jener Verkehr untersucht, der die österreichische Staatsgrenze überquert und nach Durchquerung des Staates zu seinem Ziel außerhalb des Staatsgebietes gelangt. Hinzu kommen noch diejenigen Verkehrsflüsse, welche auf österreichischem Staatsgebiet auf Grund von Umladungen unterbrochen werden, aber deren Herkunfts- und Bestimmungsort außerhalb von Österreich liegt²¹⁷.

5.2 Die Verkehrspolitik Österreichs und der Transitvertrag

Bevor nun die aktuelle Situation des Transitverkehrs in Österreich untersucht wird, soll ein kurzer politischer Aspekt über die einheitlichen Reglements des Transitwesens behandelt werden. Daher ist es erforderlich, vorerst einen kurzen Überblick über die österreichische Verkehrspolitik ab der Nachkriegszeit zu geben.

Die Aufgabe der österreichischen Verkehrspolitik besteht darin, die auftretenden Probleme des Verkehrs zu erfassen und die dafür notwendigen volkswirtschaftlichen Lösungen zu erarbeiten und anzuwenden. Die Betreiber dieser Politik sind einerseits der Staat im nationalen Bereich mit seinen öffentlichen Körperschaften und andererseits die privaten Gesellschaften. Beide Parteien versuchen den steigenden Bedarf an der Volkswirtschaft zu unterstützen und zufrieden zu stellen. Generell werden bei der Verkehrspolitik drei wesentliche Transportarten unterschieden, nämlich der Binnenverkehr, der grenzüberschreitende Verkehr und der

²¹⁶ <http://www.clubofvienna.org/website/output.php?idfile=647> (4.5.2010)

²¹⁷ <http://www.verkehrsjournal.at/cms.asp?editionId=18&articleId=124&action=artikel> (4.5.2010)

Transitverkehr, auf den nach und nach immer mehr eingegangen werden soll. Ein Ziel der Verkehrspolitik ist der weitgehende Ausbau der Verkehrsverbindungen (Straße und Schiene), sodass die wirtschaftliche Situation innerhalb des Staates stetig verbessert werden kann. Hierbei sollte die freie Wahl an Verkehrsmitteln aufrechterhalten werden, um die freie Marktwirtschaft fördern zu können (FICHTINGER 1990, S.16f).

Wegen der zentralen Lage in Mitteleuropa ist der Staat Österreich vom Transitverkehr sehr stark betroffen. Es kann behauptet werden, dass die „Alpenrepublik“ ein Transitland ist und vom steigenden Güterverkehr auf der Straße sehr belastet wird. Der Grund für das enorme Verkehrsaufkommen ist, dass die wichtigsten Verkehrswege zwischen den nördlichen und südlichen EU-Mitgliedsstaaten quer durch unsere schöne Landschaft führen. Diese Tatsache beschert uns aber wirtschaftliche Verflechtungen mit den Nachbarstaaten. Die These teilt auch der Professor für Straßen- und Verkehrswesen an der TU Wien, Dipl. Ing. Dr. Steierwald, der folgender Ansicht ist (NEUGEBAUER 1996, S.59):

„Während die Schweiz durch rigorose verkehrspolitische Einschränkungen den Gütertransitverkehr weitgehend unterbunden hat, passte Österreich dagegen die Bestimmungen für den Güterverkehr an die der EG an, sodass über Österreich trotz längerer Routen der Hauptanteil des Transitverkehrs verläuft“ (NEUGEBAUER 1996, S.59)

Auf europäischer Ebene hatte die Öffnung der Grenzen und der damit verbundenen EU-Osterweiterung wesentlichen Einfluss auf das Verkehrswesen. Hinzukommend treiben die massive wirtschaftliche Aufwertung der EU und die fortlaufende Arbeitsteilung im Gewerbe den Gütertransitverkehr im europäischen Raum kräftig an. Zusätzlich erhöhen der zunehmende Urlaubsreiseverkehr von Norden nach Süden und die Gastarbeiter, die den Arbeitskräftemangel während der Hochkonjunktur ausgeglichen haben, das Verkehrsaufkommen. Daraus resultieren dichte Verkehrsströme auf Österreichs Straßen, welche durchaus auch Probleme mit sich bringen. Der Staat Österreich hat demnach die Aufgabe nicht nur die Bewältigung des Verkehrs zu regeln, sondern auch pflichtbewusst auf die Bedrohung des natürlichen Lebensraumes und der Lebensqualität der Bevölkerung Rücksicht zu

nehmen. Die Politiker versuchen demnach verstärkt ein Gleichgewicht zwischen Verkehr und Umwelt zu schaffen. Nun soll ein grober Überblick über die Verkehrspolitik in Österreich unter Beachtung des Transitverkehrs chronologisch aufgezeigt werden (NEUGEBAUER 1996, S.59f).

Nach dem Zweiten Weltkrieg bestand die Aufgabe des Staates die Wirtschaft wieder anzukurbeln. Die österreichische Verkehrspolitik hatte bis in die 1970er Jahre das Bestreben die Produktion im Verkehrswesen zu forcieren. Hierbei kann das Jahr 1968 als Ausgangspunkt erwähnt werden, wonach in diesem Jahr das letzte, zum Teil heute noch gültige, österreichische Gesamtverkehrskonzept erarbeitet wurde. In der damaligen Zeit wurde die Straße für die Wirtschaft immer bedeutender. Währenddessen nahm die Bedeutung der Bahn als Transportmittel auf Grund der unflexiblen und komplizierten Verkehrswege ab. Folgende Leitsätze aus dem Gesamtverkehrskonzept wurden gezielt erschaffen und auch umgesetzt (FICHTINGER 1990, S.29):

- *„Die Straßeninfrastruktur sollte verstärkt werden, um den wachsenden Verkehrsstrom bewältigen zu können.“*
- *„Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs, hauptsächlich des Schienenverkehrs, wurde vernachlässigt, weil dieser aufgrund seiner niedrigen Flexibilität in der Wirtschaft auf keine große Resonanz stieß.“*
- *„Eine freie Wahl der Verkehrsmittel sollte garantiert werden, um eine freie Marktwirtschaft auf diesem Sektor zu schaffen.“*

Der Ausbau der Infrastruktur war demzufolge vorprogrammiert. Die ersten Auswirkungen konnten bei den diversen Erweiterungen und Neubauten des österreichischen Autobahnnetzes beobachtet werden. Die Nachteile der Infrastrukturförderung, wie Ressourcenverbrauch, Schadstoffemissionen, Verkehrssicherheit wurden ignoriert. Die Bundesregierung sah im Infrastrukturausbau ein positives Unterfangen, welche eine starke Nachfrage mit sich bringen würde. Unterdessen war der grenzüberschreitende Verkehr durch Kontingente zur Regulierung des Marktes geregelt. Durch diese Genehmigungen konnte man den Verkehr kontrollieren und die heimischen Firmen wirtschaftlich schützen²¹⁸.

²¹⁸ <http://www.verkehrsjournal.at/cms.asp?editionId=18&articleId=124&action=artikel> (4.5.2010)

Erst im Jahre 1975 unter der Regierung von Bundeskanzler Bruno Kreisky kamen erstmalig Anmerkungen zu Tage, bei denen man den negativen Folgen des immensen Autobahnausbaus gegenüber stand. Der weitere und rasche Ausbau der Transitstrecken über die Alpengebiete war jedoch an der Tagesordnung. Zusätzlich erkannte die Bundesregierung, dass Österreich eine zunehmende Bedeutung als Transitland in Europa erlangte. Demnach glaubten einige Politiker, dass man durch den Transitverkehr viel Geld verdienen konnte. Durch Bürgerbewegungen gegen die vorherrschende Verkehrspolitik wurden auch die Politiker auf das große Problem der Umweltzerstörung aufmerksam gemacht. Die wirtschaftlichen Bedürfnisse und die Ansprüche der Bevölkerung konnten nicht durch den Ausbau der Straßen gelöst werden (FICHTINGER 1990, S.30f). Daher forderte der damalige Bundeskanzler Bruno Kreisky wegen der aufkommenden Problematik des Transitverkehrs, eine finanzielle Beteiligung der Nutzer und eine gleichzeitige Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene. Diese Maßnahme sollte die Gesundheit der Bürger und die Lebensqualität in den Regionen verbessern. Außerdem hoffte der Bundeskanzler mit der Entlastung der Straße, dass sich die Strecken verbessern würden²¹⁹. In der vierten Amtszeit von Bundeskanzler Bruno Kreisky zwischen den Jahren 1979 und 1983 begann ein neuer Zyklus in der Verkehrspolitik. Man wollte den gesamteuropäischen Raum im Straßenverkehr durch gemeinsame Ansätze stärken. Das Verkehrssystem sollte zwar die Lebensbedingungen der Menschen weiterhin erhöhen, dennoch war das wirtschaftliche Konzept des Staates Österreich ebenfalls von großer Bedeutung, womit die Verlegung des Güterverkehrs auf die Schiene noch mehr gefordert wurde. Die Eisenbahn sollte attraktiver gestaltet werden, um den Transitwahn auf der Straße zu stoppen. Der Bundeskanzler forderte hierbei ein sinnvolles Zusammenspiel zwischen Schiene und Straße, sodass die Sicherheit, der Umweltschutz und der geringe Energieaufwand beim öffentlichen Verkehr gewährleistet würden (FICHTINGER 1990, S.31f). In seiner Amtszeit wurden folgende Maßnahmen bezüglich des Transitverkehrs getroffen²²⁰:

- Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM)
- Internationale Eisenbahntransittarif für die Beförderung von Gütern (MTT)
- Fertigstellung der vier wichtigsten Straßentransitrouten (Brenner-, Tauern-, Inntal- und Pyhrnautobahn)

²¹⁹ <http://www.verkehrsjournal.at/cms.asp?editionId=18&articleId=124&action=artikel> (4.5.2010)

²²⁰ <http://www.verkehrsjournal.at/cms.asp?editionId=18&articleId=124&action=artikel> (4.5.2010)

- Einführung der Straßenverkehrsabgaben für ausländische Verkehrsteilnehmer
- Gründung der ASFINAG

Durch die Fertigstellung der vier Hauptverkehrsrouten (die oben genannten Autobahnen) wurde ein deutlicher Anstieg des Transitverkehrs verzeichnet. Immerhin betonte der neu gewählte Bundeskanzler Fred Sinowatz, dass *„die Erfordernisse der Wirtschaft, der Industrie, des Fremdenverkehrs, der Raumordnung und des enormen Transitverkehrs den Ausbau von wichtigen Straßenverbindungen erfordern“* (FICHTINGER 1990, S.33). Die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs wurde immer größer. Erste Anzeichen deuteten darauf hin, dass die EG sich verstärkt in die Transitverkehrspolitik einschaltete. Jedoch versuchte man aus rechtlicher Sicht die Aspekte der Verkehrssicherheit und die Einschränkungen der Lebensbedingungen in die Verkehrspolitik zu integrieren. Der Straßenausbau wurde aber dennoch als Notwendigkeit angesehen, obwohl eine starke Belastung die Folge war²²¹.

Unter der Regierung von Bundeskanzler Franz Vranitzky konnte ein weiterer großer Durchbruch in der Transitverkehrspolitik geschaffen werden. Die ersten Jahre waren gekennzeichnet durch Bewegungen gegenüber der Umweltproblematik, wobei sie eine Verminderung des Transitaufkommens und im Speziellen eine Verminderung der Leerfahrten forderten. So war es ein großes Ziel der Regierung, die freie Wahl der Verkehrsmittel voranzutreiben. Dabei sollten jene Verkehrsträger bevorzugt werden, welche eine zuverlässige Verkehrssicherheit, volkswirtschaftlichen Nutzen, umweltschonende und wirtschaftliche Effizienz hatten. Hierbei spielte der kombinierte Verkehr eine wesentliche Rolle, da der Straßentransit gegenüber dem Schienentransport einen deutlichen Anstieg vorwies (FICHTINGER 1990, S.35). Bundeskanzler Franz Vranitzky versuchte in seiner zweiten Amtszeit die Erhöhung der Sicherheit und das Anliegen der Bevölkerung, nämlich die Schadstoffreduktion, zu forcieren. Auch die einzelnen Bundesländer setzten vermehrt Landeskonzepte in Kraft, welche der Verkehrsbelastung entlang der Transitrouten entgegen wirken sollen. Diese Initiativen wurden größtenteils öffentlich thematisiert, um den Bürger auf die drohende Verkehrswelle aufmerksam zu machen. Die Regierung reagierte mit Geschwindigkeitsbeschränkungen, Routen- und Tageszeitbeschränkungen, technischen Vorschriften für LKWs sowie der Verlagerung des Straßentransits auf

²²¹ <http://www.verkehrsjournal.at/cms.asp?editionId=18&articleId=124&action=artikel> (4.5.2010)

die Schiene. Durch diese Maßnahmen entstand ein neues Verkehrskonzept während der großen Koalition.

Das Transitverkehrskonzept Österreichs zur Lösung des Transitverkehrs sah damals folgendermaßen aus (PÖSEL 1991, S.189f):

- Priorität des Schutzes der Bevölkerung und der Umwelt
- Forcierte Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene
- Intensiver Ausbau der Eisenbahninfrastruktur auf allen Transitrouten (z.B.: trilaterale Lösung beim Bau des Brennerbasistunnels)
- Übernahme der den Bahnen entstehenden Einnahmehausfälle im kombinierten Verkehr in der Übergangsphase. Zwischen Schiene und Straße soll demnach eine Wettbewerbssituation geschaffen werden
- Einführung des Prinzips der Kostenwahrheit (Einbeziehung aller externen Kosten in die Wegkosten)
- Die Forderung nach der Wahl des freien Verkehrsmittels überall dort, wo die Gesundheit der Menschen und die Umwelt zu schützen ist
- Umweltverträgliche Gestaltung des verbleibenden Verkehrs (Verschärfung der Emissionswerte, ökologische Beschränkungen → Ökopunktemodell)
- Realisierung des Prinzips der kürzesten Wege. Umwege werden auf Grund der europäischen Verkehrspolitik in Kauf genommen
- Einbeziehung des Werksverkehrs und der Leerfahrten ins Ökopunktemodell
- Verlagerung der gefährlichen Güter auf die Schiene

Folglich war es den Parteien von großer Bedeutung, dass es zu einer signifikanten Verlegung des Straßengüterverkehrs auf die Schiene kommen sollte. An dieser Stelle war es notwendig die Schieneninfrastrukturen an den Hauptachsen zu verbessern, um die Zunahme des LKW-Verkehrs zu vermindern. Durch verkürzte Transportzeiten sollte der Gütertransport über die „rollende Landstraße“ abgewickelt werden. Der restliche Straßenverkehr sollte auf höchstem technischem Stand sein, sodass die Umwelt nicht zu stark beeinträchtigt würde (FICHTINGER 1990, S.41f). Mit diesen Aktivitäten war ab diesem Zeitpunkt auch das Ausland bzw. die Außenpolitik gefordert, sämtliche Infrastrukturmaßnahmen durchzuführen. Als Folge auf diese Debatte wurde im Jahre 1989 in Österreich das Nachtfahrverbot für nicht lärmarme LKWs auf den Transitrouten zur Lärmbeseitigung ausgeschrieben, welches

von vielen Bürgerinitiativen tatkräftig unterstützt wurde. Eine Verdichtung des Tagesverkehrs mit zunehmender Unfallhäufigkeit war aber die Folge, wobei dieser Aspekt nur geringfügige Beachtung in der Regierung hatte. Das alpenüberquerende Transitproblem wurde demnach zu einem gesamteuropäischen Problem deklariert, wobei ein Hauptziel aller europäischen Politiker war, den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Das Problem des Durchzugsverkehrs wurde also auf internationale Ebene gestellt und man versuchte gemeinsame Lösungen zu finden. In der dritten Amtszeit des Bundeskanzlers Vranitzky förderte man wiederum den kombinierten Verkehr, um die betroffenen Gebiete zu entlasten und den umweltfreundlichen Verkehr zu forcieren. Der Lärm und die Emissionen sollten durch festgelegte Vorschriften verringert und durch Steuern die einzelnen Regionen bemessen werden. Durch sektorale Verkehrsreduktion konnte eine umfangreiche Luftgüte erreicht werden. Diese Vorschriften wurden in dem Transitvertrag niedergeschrieben, der zwischen Österreich und der Europäischen Gemeinschaft beschlossen wurde. Dieser Transitvertrag wird in Kürze ausführlich erklärt. In seiner letzten Amtszeit wurden sämtliche Infrastrukturausbauten in den Alpenregionen durchgeführt, um das steigende Verkehrsaufkommen aufzunehmen. In dieser Periode wurde erstmals über ein ökologisch flächendeckendes Mautsystem diskutiert, um die Ausbauten der Infrastruktur refinanzieren zu können. Das Budget sollte nicht weiter belastet werden, außerdem fand ein Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern statt. Bundeskanzler Franz Vranitzky setzte folgende Maßnahmen im Bereich des Transitverkehrs um²²²:

- Einführung des Nachtfahrverbotes für nicht lärmarme LKWs über 7,5 Tonnen und eine Geschwindigkeitsbeschränkung für lärmarme LKWs auf 60km/h. Diese, am 1. Dezember 1989 eingeführte, Regelung verringerte den nächtlichen Straßenlärm in Österreich in den ersten vier Monaten um 12 dB
- Einführung des Transitvertrages am 21. August 1992 zwischen Österreich und der EG. Dieser Vertrag regelt den Transitverkehr auf der Straße und der Schiene (zentrale Bestimmungen, Einführung von Umweltnormen, Anwendung des Ökopunktesystems)
- Einführung des Ökopunktesystems am 1. Jänner 1993 zur Reduzierung der verursachten Umweltbelastungen. Die Kontingente wurden an alle Mitgliedsstaaten verteilt, sodass die Emissionen bis zu 60% verringert werden

²²² <http://www.verkehrsjournal.at/cms.asp?editionId=18&articleId=124&action=artikel> (4.5.2010)

- Einführung einer Straßenbenützungsabgabe (Maut) für KFZ mit einem Gesamtgewicht von über 12 Tonnen am 1. Jänner 1995
- Erhöhung der Brennermaut am 1. Februar 1996
- Ab 1. Jänner 1997 wurde die Vignette (Maut) für alle Fahrzeuge auf allen Hochleistungsstrecken eingeführt

Seit dem Beitritt Österreichs zur Europäischen Union wurde verstärkt die Anbindung der Infrastruktureinrichtungen an die transnationalen Netze fokussiert und durchgeführt. Unter dem neuen Bundeskanzler Viktor Klima waren weitere wichtige Aufgaben im Transitbereich zu erledigen: Ausbau des Schienennetzes und des kombinierten Verkehrs, technische Erweiterung zum Rückgang der Schadstoffwerte und die Fortsetzung des Ökopunktemodells. Wegen der EU-Vorschriften mussten die Mauten und die Straßenbenützungsabgaben angehoben werden. Folgende Richtlinien wurden von Bundeskanzler Klima umgesetzt²²³:

- Umsetzung des Schengen-Abkommens am 1. Dezember 1997 (Ausfall der Grenzkontrollen innerhalb der EU-Mitgliedsstaaten)
- Einführung des Schienenverkehrsmarktregulierungsgesetzes

Unter der Regierung des Bundeskanzlers Wolfgang Schüssel und der Koalition zwischen ÖVP und FPÖ wurde der Wettbewerb im Schienenverkehr fortgetrieben. Die Regierungspartner veranlassten den Ausbau von umweltfreundlichen Bahn- und Straßenverbindungen und die Verlagerung des Güterverkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsmittel, sodass eine Beschleunigung im Transportwesen durch Österreich gewährleistet wurde. Außerdem wurde die LKW-Maut eingeführt, wobei auf eine faire Regelung der Mautkosten und eine Übergangsregelung im Ökopunkteregime Rücksicht genommen wurde. Die grenzüberschreitende Infrastruktur sollte die Transitproblematik eindämmen. Folgende Maßnahme setzte der Bundeskanzler um²²⁴:

- Einführung einer LKW- und Busmaut (alle KFZ über 3,5 Tonnen höchst zulässiges Gesamtgewicht) für alle Hochleistungsstrecken ab dem 1. Jänner 2004

²²³ <http://www.verkehrsjournal.at/cms.asp?editionId=18&articleId=124&action=artikel> (4.5.2010)

²²⁴ <http://www.verkehrsjournal.at/cms.asp?editionId=18&articleId=124&action=artikel> (4.5.2010)

Bundeskanzler Alfred Gusenbauer stellte neue Methoden zur Verringerung des Transitproblems vor. Eine Forcierung der Alpentransitbörse mit den angrenzenden Staaten sowie die Sonderfinanzierung des Brennerbasistunnels, die LKW-Mautsätze und die Erhöhung der Mineralölsteuer waren seine Pläne, die er auch umsetzte. Zudem wurden diskriminierungsfreie LKW-Fahrverbote für gewisse Parteien verhängt. Die ASFINAG sollte außerdem die Hochleistungsstraßen in Österreich übernehmen, um so bundesweit Einsparungen zu erreichen. Die nachfolgenden Richtlinien sind die letzten umgesetzten Taten der österreichischen Regierung²²⁵:

- Erhöhung der LKW- bzw. Busmaut und der Mineralölsteuer um durchschnittlich vier Cent ab dem 1. Mai 2008
- Diskussion über die Alpentransitbörse zur Begrenzung des alpinen Transitverkehrs auf der Straße durch die Versteigerung und den Handel von Transitrechten

Das Nachtfahrverbot:

Dieses Nachtfahrverbot wurde am 1. Dezember 1989 auf allen Transitrouten Österreichs eingeführt und gilt für alle nicht lärmarme LKWs. Anfangs wäre das Gesetz erst zwei Jahre später geplant gewesen, aber wegen der vermehrten Bürgerinitiativen innerhalb der Bundesländer wurde das Reglement früher eingesetzt, zum Leidwesen der österreichischen Wirtschaft, der EG und der Nachbarstaaten. Mit dieser Maßnahme wollte die Bundesregierung das Hauptziel erreichen, nämlich die Forcierung des kombinierten Verkehrs. Das Verbot wurde rechtzeitig bei den zuständigen Stellen der EG angekündigt. Dennoch gab es Auswirkungen auf die Zusammenarbeit und die Gespräche mit der EG, welche sich eher unsicher und zurückhaltend zu diesem Gesetz äußerte. Sämtliche Mitgliedsstaaten, die meisten grenzen an unseren Staat, kritisierten diesen Schritt und es kam zu ernststen Spannungen innerhalb der EG. Einige Vertreter der EU-Kommission hatten aber Verständnis für diese Maßnahme, sodass letztendlich jegliche Sanktionen gegenüber Österreich ausblieben. Die Verkehrsminister der mitteleuropäischen Staaten einigten sich und beschlossen den Bau des Brennerbasistunnels zur Verringerung des Transitverkehrs. Mit der Zeit verpufften die anfangs massiven Kritiken und Proteste des Nachtfahrverbotes. Nur einige italienische Frächter demonstrierten in der

²²⁵ <http://www.verkehrsjournal.at/cms.asp?editionId=18&articleId=124&action=artikel> (4.5.2010)

Zwischenzeit gegen das Verbot und legten den Verkehr auf der Brennerautobahn über eine Woche lahm. Trotz zäher Verhandlungen behielt dieses Gesetz jedoch seine Wirksamkeit, wobei der italienische Verkehrsminister die prekäre Lage Österreichs im Transitverkehr einsah. Der Schienentransport gelangte immer mehr in den Mittelpunkt, was den Frächtern überhaupt nicht gefiel. Außerdem begrüßten die italienischen Regierungsmitglieder einen Beitritt Österreichs zur EG, da sich sonst die Wirtschaft Italiens sehr verschlechtert hätte. Es standen demnach bilaterale Verhandlungen zwischen diesen beiden Staaten im Raum. Kurz vor Inbetriebnahme des Gesetzes gab es aus den Nachbarländern noch schärfere Töne und drohende Sanktionen gegen Österreich, welche eigenartigerweise nicht dem Verkehr galten. Die EG hatte sich mit dem Nachtfahrverbot abgefunden und Österreich hielt an den geplanten Transitmaßnahmen fest. Der deutsche Verkehrsminister wollte ein ähnliches Nachtfahrverbot nur für österreichische LKWs auf deutschen Straßen durchsetzen. Hingegen scheiterte dieses Unterfangen an der EU-Kommission, da es sich um eine Diskriminierung gegenüber Österreich handelte. Beim Inkrafttreten des Verbotes kam es zu keinen größeren Konflikten (FICHTINGER 1990, S.84ff).

Der Transitvertrag

Der Transitvertrag ist ein Abkommen zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und Österreich im Bereich Transit und Warentransport auf der Schiene und der Straße. Der Vertrag wurde am 21. August 1992 präsentiert und am 1. Jänner 1993 eingeführt. Dieses Transitabkommen regelte den Transitverkehr der Schwerfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von über 7,5 Tonnen durch Österreich, vor aber auch nach dem EU-Beitritt, jedoch hier mit geringfügigen Änderungen. Die Ziele des Transitvertrages lauten folgendermaßen (NEUGEBAUER 1996, S.68):

- *„Förderung einer koordinierten europäischen Verkehrspolitik*
- *dauerhafte Lösung der durch den Transitverkehr verursachten Probleme, welche die Lebensqualität der Bevölkerung und den Umweltschutz gewährleistet und den internationalen Handel aufrecht erhält*
- *Einsatz von umweltschonenden Technologien im Transitverkehr*
- *Förderung des kombinierten Verkehrs, der langfristig das wachsende Ausmaß des alpenquerenden internationalen Güterverkehrs bewältigen kann“*

Insgesamt ist der Transitvertrag in fünf Teile in insgesamt 25 Artikel und zehn Anhänge gegliedert. Um diese Ziele erreichen zu können, müssen diverse Richtlinien zur Beschränkung des Straßengütertransitverkehrs und zur Förderung des Schienentransitverkehrs erfüllt werden, welche in dem Transitvertrag festgelegt wurden. In dieser Diplomarbeit ist nur die straßenseitige Sicht des Transitvertrages von Bedeutung, da das Eisenbahnwesen (siehe voriges Kapitel) nicht so gesondert in Österreich bzw. im Waldviertel ausgeprägt ist. Der Straßentransitverkehr wird durch eine Kombination aus Ökopunktmodell und dem Plafondierungsmodell geregelt. Beide Modelle gelten für ganz Österreich (NEUGEBAUER 1996, S.69).

Das Ökopunktmodell:

Durch den Fall des Eisernen Vorhanges begann der wirtschaftliche Handel zwischen der EU und den Ostblockstaaten deutlich anzuwachsen. Das Ökopunktesystem, das zum Schutz der Lebensqualität der Bevölkerung als auch zum Schutz vor Umweltemissionen dient, geht generell von fünf Grundsätzen aus (NEUGEBAUER 1996, S.69):

- *„Der die Schweiz vermeidende Umwegtransit muss rückverlagert werden*
- *Die vorhandene Kapazität der Bahn muss voll genutzt werden, um den Straßenverkehr auf die Schiene zu verlagern und den Gütertausch nicht zu behindern*
- *Der restliche Straßentransit muss auf lärm- und schadstoffarme Verkehrsmittel umgestellt werden*
- *Der Leerfahrtenanteil muss reduziert werden*
- *Es hat eine Begrenzung des Straßentransitverkehrs auf allen Transitrouten Österreichs zu erfolgen“*

Dieses Modell bezieht sich also auf LKWs mit über 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht, in Fachkreisen auch Schwertransporte genannt. Diese Gütertransporte müssen durch den Staat Österreich führen. Hierbei erhalten alle Transitfahrten durch Österreich gewisse Ökopunkte (die dem Wert der NO_x-Emissionen im g/kWh des jeweiligen LKW-Wertes laut Typenschein entsprechen), welche die Schwertransporte entrichten müssen. Die Anzahl der Ökopunkte hängt

von den NO_x-Emissionen des jeweiligen Motors der Schwerfahrzeuge ab. Die jährlich ausgestellten Ökopunkte werden stetig reduziert (OBWEXER 2005, S.17). Den Startwert der verfügbaren Ökopunkte erhält man, indem man den Wert des NO_x-Ausstoßes (durchschnittlich 18,4 g NO_x/kWh) des passierenden Schwerverkehrs für das Jahr 1991 mit der Zahl der Transitfahrten im Jahr 1991 multipliziert. Somit erhalten wir bei einem Referenzwert von 1.264.000 Transitfahrten im Jahr 1991 eine Gesamtzahl von 23.306.580 Ökopunkten. Um nun die Lärm- und Emissionsbelastungen entlang der Transitrouten zu senken, soll laut dem Ökopunktmodell das NO_x-Emissionsniveau innerhalb der nächsten zwölf Jahre um 60% auf acht Millionen Ökopunkte reduziert werden (NEUGEBAUER 1996, S.70).

Das Plafondierungsmodell:

Wenn die Emissionswerte drastisch reduziert werden könnten, dann könnte die Anzahl der Transitfahrten im nachfolgenden Jahr geringfügig nach oben steigen. Würde die Zahl der Transitfahrten jedoch höher sein als der Emissionsrückgang zulässt, dann werden die Ökopunkte für das darauf folgende Jahr noch mehr vermindert. Eine Plafondierung der Transitfahrten durch den österreichischen Staat wäre die Folge. Administrativ teilt der Staat Österreich jedes Jahr der Europäischen Kommission einen bestimmten Wert an verfügbaren Ökopunkten mit. Die EG teilt die gesammelten Ökopunkte auf die Mitgliederstaaten auf, welche diese wiederum an die Transportunternehmen weiter verteilt. Erfahrungsgemäß erhalten Deutschland und Italien auf Grund der vielen Transitfahrten durch Österreich die meisten Ökopunkte (NEUGEBAUER 1996, S.71).

Jeder LKW verbraucht für das Passieren von Österreich eine gewisse Ökopunktezahl, die den Wert der NO_x-Emissionen des LKWs darstellt. Für 1g NO_x/kWh wird jedem LKW ein Ökopunkt abgezogen. Je mehr Schadstoffe (vor allem Stickstoff) ein LKW abgibt, desto mehr Ökopunkte werden ihm abgezogen und desto weniger Transitfahrten kann er bewältigen. Während der gesamten Laufzeit des Vertrages durfte in keinem Jahr die Zahl der Fahrten höher als 8 % über dem Ausgangsjahr 1991 liegen. Jeder Schwertransporter muss also in Österreich eine gültige Punktekarte und ein Dokument vorlegen, wo der Wert der NO_x-Emissionen aufscheint. Diese Punktekarte ersetzt alle Genehmigungen im österreichischen

Straßentransitverkehr. Durch die Vereinbarungen zwischen der EG und Österreich dürfen die Schwertransporte je nach Anhängern ein höchstzulässiges Gesamtgewicht zwischen 38 Tonnen und 42 Tonnen nicht überschreiten (NEUGEBAUER 1996, S.71f).

Abschließend sei erwähnt, dass sich im Transitvertrag alle Beteiligten verpflichten keine einseitigen Maßnahmen zu treffen, welche eine Diskriminierung eines anderen Staates zur Folge hätte. Für die Durchführung des Transitvertrages ist der Transitausschuss (Vertreter aus EG und Österreich) verantwortlich. Dieser Ausschuss muss alle drei Jahre einen Bericht über den Transitverkehr und die Einhaltung des Abkommens vorlegen (NEUGEBAUER 1996, S.78).

Zusammenfassend kann behauptet werden, dass das Ziel der Verkehrspolitik nicht nur eine Verringerung der Umweltbelastung, sondern auch die Vermeidung des starken Verkehrswachstums ist. Der Transitvertrag enthält Ökopunkte, welche die Emissionen für die EU-Staaten regeln. Daraus ist es zu einem umweltfreundlicheren Verkehrsaufkommen gekommen, wobei aber komischerweise der Transitverkehr über die Alpengebiete nicht eingeschränkt werden konnte. Die Ursache für den starken Anstieg ist die liberale Wirtschafts- und Verkehrspolitik (freier Warenverkehr). Deshalb herrscht noch immer großer Handlungsbedarf zur Verringerung des Straßengüterverkehrs auf Österreichs Haupttrouten (DEUSZNER 2003, S.47ff).

Auf der Ebene des internationalen Verkehrsrechts sind einige völkerrechtliche Verträge festgelegt, welche bilateralen (Förderung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs und der rationalen Nutzung der Verkehrswege) und multilateralen (Vereinheitlichung des einschlägigen Privatrechts) Charakter aufweisen können. Folgende Liste spiegelt die jeweiligen Verkehrsabkommen im Transportwesen vom österreichischen Staat an die ehemaligen Ostblockländer wider (HUMMER 2005, S.60ff):

Multilaterale Verkehrsabkommen:

- Gemeinschaftliches Versandverfahren zwischen EWG und EFTA
- ADR (Internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf der Straße und Kennzeichnung von gefährlichen Stoffen beim Transport)

- CMR (Regelung der Frachtbeförderung im grenzüberschreitenden Verkehr)
- Wiener Übereinkommen (straßenpolizeiliche und kraftfahrrechtliche Belange)
- AETR (Abkommen über die Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals)
- TIR (Zollabkommen für den internationalen Warentransport)
- Genfer Übereinkommen (Förderung der Entwicklung und Sicherheit durch gleiche Regeln im Straßenverkehr)

Bilaterale Verkehrsabkommen:

- Abkommen zur Erleichterung der Grenzabfertigung im Verkehr (Grenzkontrollen)
- Grenzüberschreitende Beförderung von Gütern
- Beförderung von Personen im Kraftfahrlinienverkehr (Personenverkehr)
- Internationale Beförderung von Personen im nichtlinienmäßigen Verkehr (Omnibusse)
- Wechselseitige Vollziehung von Strafsachen
- Kriminalpolizeiliche und verkehrspolizeiliche Kooperation (Aufklärung strafbarer Handlungen und Gewährleistung der Sicherheit im Straßenverkehr)
- Straßenverkehrsabkommen
- Taxiverkehr

Generell wurde durch die EU-Osterweiterung ein wirtschaftlicher Aufschwung in den Entwicklungsländern der östlichen Staaten erwartet. Die Transaktionen zwischen West- und Osteuropa sollen den internationalen Handel und den Markt stärken, was sich mit zunehmender Zeit immer mehr bewahrheitet. Der Transitverkehr auf den Straßen zwischen den osteuropäischen Ländern (welche noch keine EU-Mitglieder sind) und den Mitgliedsländern der EU läuft bilateral ab. Speziell in Österreich ist die Beförderung von gewerblichen Gütern mit einem ausländischen LKW, der von einem Nicht-EU-Land zugelassen ist, bis zu einem Gesamtgewicht über sechs Tonnen oder einer maximalen Nutzlast von 3,5 Tonnen bewilligungspflichtig. Diese Bewilligungen können beim Bundesministerium für Verkehr abgeholt werden und basieren auf multilateralen und bilateralen Verträgen nach dem Gegenseitigkeitsprinzip (PUWEIN 2000, S.5). Jedes Land erhält somit die gleiche Anzahl an Kontingenten für Güterfahrten ins Ausland. Zusätzlich können Einzelbewilligungen und Dauerbewilligungen für beliebig viele Fahrten ausgehändigt werden. Die jeweiligen Bestimmungen hängen vom jeweiligen Staat ab, der durchquert werden muss.

Beispielsweise ist der Straßengüterverkehr zwischen Österreich und den EU-Staaten völlig liberalisiert. Mit den anderen Nicht-EU-Staaten herrscht ein bilaterales Abkommen, wonach der Güterverkehr nur dann gestattet ist, wenn die Fahrt durch unser Heimatland führt (NEUGEBAUER 1996, S.80).

Seit dem Auslauf des Transitabkommens am 31. Dezember 2003 gilt der so genannte „Acquis communautaire“. Dieses Abkommen veranlasst einen vollkommen liberalisierten grenzüberschreitenden Verkehr auf der Straße zwischen den einzelnen EU-Mitgliedsstaaten. Seit der EU-Osterweiterung dürfen nun auch LKWs aus dem ehemaligen Ostblock (welche jedoch EU-Mitgliedsstaaten sein müssen) ohne jegliche Bewilligungen die Straße nach Bedarf nützen. Diese Internationalisierung bewirkt zusätzlich eine Steigerung des Transitverkehrs auf österreichischen Transitrouten. Die Bahn und die Donauschifffahrt haben dadurch immer mehr an Bedeutung verloren (PUWEIN 2000, S.6).

Zusammenfassend kann nun gesagt werden, dass sich die Verkehrspolitik in den 1970er Jahren verstärkt auf den kombinierten Verkehr konzentriert hat, obwohl es zeitgleich zu einer Vernachlässigung der Transitverkehrspolitik wegen eines fehlenden Gesamtverkehrskonzeptes gekommen ist. In Österreich wurde demnach immer mehr in den Straßenbau investiert, während die Bahn gänzlich den Anschluss im Ausbau der Strecken verloren hat. Die Eisenbahninfrastruktur wurde verhältnismäßig vernachlässigt. Durch das steigende Umweltbewusstsein der Menschen kam es später zu einer neuen Transitpolitik. Die sozialistische Regierung drängte immer mehr auf eine Aufwertung der Bahn, wobei der Ausbau der Infrastruktur nie realisiert wurde. Erst im Jahre 1984 konnten in Tirol erste Anzeichen von Verbesserungen im Bereich der Verkehrspolitik festgestellt werden. Die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene nahm ab dieser Zeit immer mehr zu. Dieser Trend hielt aber nicht allzu lange an. Durch die deutlichen Straßenverbesserungen auf den österreichischen Hauptverkehrsadern bekam der Straßengüterverkehr wiederum die Oberhand. Vor allem der Ausbau der Brennerautobahn machte den Güterverkehr über die Straße wieder interessanter. Wegen der EU-Osterweiterung und den günstigen Straßenverbindungen in das östliche Europa stieg der Transitverkehr auf den Straßen wieder deutlich an. Durch die einfache und billige Transportweise gegenüber der Bahn wird der Straßenverkehr

auch in Zukunft immer beliebter werden. Viele Transportunternehmen schrecken die komplizierten Umladungen der Güter und die zeitliche Unflexibilität ab. Außerdem sind die transeuropäischen Netze der Straße in Europa schon so gut ausgebaut, dass ein schneller Transport zwischen den Standorten gewährleistet wird. Somit ist der Gütertransport auf der Straße auch in nächster Zeit das Um und Auf im Transportwesen (FICHTINGER 1990, S.39).

5.3 Der Transitverkehr in Österreich

Historisch gesehen war der Staat Österreich bis zum Jahre 1918 mit der Tschechischen Republik, der Slowakei, Slowenien und mit gewissen Teilen Polens wirtschaftlich in einen Binnenmarkt eingespannt. Diese wirtschaftliche Orientierung verlief unter der Herrschaft der Habsburger. Auch nach dem Sturz der Monarchie konzentrierte sich der Alpenstaat sehr auf den Außenhandel mit diesen Nachbarländern. So verliefen rund 2/3 der gesamten Importe und rund 1/4 der Gesamtexporte in diese Ostblockländer. Ab dem Jahre 1945 kam es zu einer wirtschaftlichen Desintegration (PUWEIN 2000, S.19).

Nach dem Zweiten Weltkrieg hatte sich die wirtschaftliche Situation stabilisiert und es konnte jährlich eine Aufwertung der Wirtschaft verzeichnet werden. Daraufhin stieg auch der wechselseitige Gütertausch zwischen den unterschiedlichen Staaten in Europa an. Der Verkehr nahm in allen Bereichen der Verkehrsmittel (Pipelines, Flugzeug, Bahn, LKW, PKW) enorm zu. Vor allem im Straßenverkehr und insbesondere im Schwerverkehr (Fahrzeug hat ein Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen) konnte man in der Nachkriegszeit einen deutlichen Aufschwung erkennen. Dies war dadurch bedingt, dass Österreich zwischen den beiden wirtschaftlichen Großmächten Deutschland und Italien liegt und deren Güterverkehr eben über das österreichische Staatsgebiet abgehandelt werden musste bzw. noch immer muss. Bis zu den 1990er Jahren kam es seit der Nachkriegszeit wegen des Binnenmarktes zu einer Versiebenfachung des Gütertransitverkehrs (80% des Straßengütertransits in Österreich sind reiner EG-Verkehr, wovon 75% durch Tirol verlaufen sind), obwohl der Einfuhranteil auf 29% und der Ausfuhranteil auf 9% an die angrenzenden Ostblockstaaten gesunken ist. Die Westöffnung und die zunehmende EU-

Erweiterung bewirkten einen Anstieg der österreichischen Ausfuhren, was eben diesen Verkehrszuwachs bedeutete (FICHTINGER 1990, S.21).

Die Alpen stellen ein natürliches Hindernis dar und haben wesentliche Auswirkungen auf die Verkehrsströme. Die Brennerautobahn, welche keine groben Steigungen besitzt, ist daher ein beliebter wintersicherer Alpenübergang. Diese tunnelfreie Hochleistungsstrecke wird von den ausländischen LKWs aus Deutschland oder Italien vermehrt in Anspruch genommen, um ihre Güter durch Europa zu transportieren. Wegen der strengen Schweizer Auflagen (enge Tunnelstraßen durch die Alpen; höchstzulässiges Gesamtgewicht von nur 28 Tonnen; Nachtfahrverbot für LKWs über 7,5 Tonnen Gesamtgewicht; hohe Mautgebühren) nehmen viele Unternehmer den Umweg über das österreichische Staatsgebiet in Kauf, was erhebliche Folgen für die österreichische Verkehrslandschaft hat.



Abbildung 80: Karikatur des Alpentransit
(Quelle:²²⁶)

Im Jahre 1994 betrug der Anteil der ausländischen LKWs am gesamten Straßentransitverkehr rund 88%. Dies ist auch der Grund, warum in Österreich das Verhältnis des Gütertransportes von Schiene zu Straße bei 1:4 liegt, wobei die Schieneninfrastruktur in Bezug zum Transitverkehr wegen der hohen

²²⁶ http://menschenverstand.at/Karikaturen_Fotos/Seiten/Transitverkehr.htm (11.5.2010)

Transportkosten und den langen Transportzeiten gänzlich vernachlässigt wurde. Durch die zentrale Lage in Europa ist der Staat Österreich ein beliebtes Durchzugsland. Neben der Nord-Süd-Achse darf die West-Ost-Ausrichtung nicht vernachlässigt werden (Brennerautobahn, Inntalautobahn, Tauernautobahn, Pyhrnautobahn, Donauachse, Semmering-Achse, Pontebbana-Achse). Der Felbertauerntunnel und der Reschenpass haben für den Transitverkehr nur eine geringe Bedeutung. Dieses verstärkte Verkehrsaufkommen in Österreich ist eben bedingt durch die zunehmenden Anforderungen der Wirtschaft, die Konzentration auf den Wirtschaftszentren nördlich und südlich der Alpen und die schnelle Produktion mit dem resultierenden Warenaustausch. Dennoch ist auf Grund des Wachstums des Transitverkehrs (hängt von verkehrspolitischen Eingriffen ab) das Umweltproblem von besonderer Bedeutung (FICHTINGER 1990, S.21ff).

Der Staat Österreich ist wegen der zentralen Lage von dem Transitverkehr sehr betroffen. Der Gütertausch zwischen den Industriegebieten in Norditalien und den nördlichen EU-Staaten wächst immer mehr an. Die oben genannten Hochleistungsstrecken (vorwiegend Autobahnen, aber auch Schnellstraßen) haben eine hohe verkehrstechnische Leistungsfähigkeit und stellen die Verbindung über den Alpenraum dar. Durch die Grenzöffnung in den Osten von Europa im Jahre 1989 hat Österreich im Transitverkehr eine neue Lage erhalten. Vor der Grenzöffnung war das Verkehrsaufkommen des Gütertransports (30% auf der Straße und 70% auf der Schiene abgewickelt) zwischen den westlichen und östlichen Staaten nur ein geringer Anteil innerhalb Westeuropas. Bisher war der Westen Österreichs vom Transitverkehr stark betroffen. Durch die EU-Erweiterung hat sich die Ostregion Österreichs wegen des Güterverkehrs zwischen den osteuropäischen Staaten und Westeuropa wirtschaftlich etabliert und ist zu einer Schnittstelle in Europa geworden. Die Verkehrsströme hängen von den wirtschaftlichen Gegebenheiten der Oststaaten ab. Nachfolgende Graphik veranschaulicht die Verkehrssituation des Gütertransportes durch Österreich (NEUGEBAUER 1996, S.13ff).



Abbildung 81: Transitrouten im Alpenbereich (Quelle:²²⁷)

Auch das Österreichische Institut für Raumplanung stellte ein Gutachten im Jahre 1993 auf, in dem die europäische Integration vorausgesagt wurde. „Der Transitverkehr macht zwar nur einen geringen Teil des gesamten österreichischen Güterverkehrs aus, die Transitströme treten in enormer räumlicher Konzentration auf. Dazu kommt, dass die negativen Effekte des Straßengüterverkehrs in den alpinen Tälern durch die räumlichen und die kleinklimatischen Bedingungen verstärkt werden und dass diese Täler meist dicht besiedelt und auch touristisch genutzt werden“ (NEUGEBAUER 1996, S.15).

Mittelfristig wird der West-Ostverkehr immer mehr zunehmen. Mit der Zeit wird das Verkehrsaufkommen im osteuropäischen Raum denselben Standpunkt haben wie in Westeuropa. Ein weiterer Trend ist, dass der Gütertransport verstärkt von der Schiene zur Straße wandern wird. Wenngleich das Transportmittel in den frühen 1990er Jahren noch zu 70% die Bahn war, hat sich dieses Verhältnis mit der Zeit

²²⁷

[http://www.burkina.at/Verkehrspolitik:Verkehrstr%C3%A4ger,Transitverkehr_\(akt_Entwicklung\),_wichtige_Transitrouten](http://www.burkina.at/Verkehrspolitik:Verkehrstr%C3%A4ger,Transitverkehr_(akt_Entwicklung),_wichtige_Transitrouten) (4.5.2010)

umgedreht und es werden heutzutage rund 70% aller Güter auf der Straße transportiert. Der Grund dafür ist, dass die Straßen im Osten zwar keinen besseren Zustand aufweisen als die vorhandenen Eisenbahnstrecken, jedoch können die Hochleistungsstraßen schneller und besser ausgebaut werden (NEUGEBAUER 1996, S.21). Laut einer aktuellen Studie der ASFINAG hat der LKW-Transit in Österreich drastisch zugenommen. Diese Zahlen aus dem Jahre 2006 bestätigen den raschen Zuwachs des Verkehrsaufkommens im Osten von Österreich. Der Schwerverkehr hat innerhalb eines Jahres um 37% zugenommen, wobei 2/3 der LKWs aus den neuen EU-Mitgliedsstaaten stammen. Auch im Westen Österreichs ist der Transitverkehr deutlich angestiegen, jedoch nicht so stark wie im Osten (Inntalautobahn: 10%, Brennerautobahn: 9%, Pyhrnautobahn: 9%, Tauernautobahn: 2%, Rheintalautobahn: 10%, Südautobahn: 14%). Wegen der Grenzöffnung ist auch das Verkehrsaufkommen auf der West-Ost-Achse extrem gestiegen (Westautobahn und Innkreisautobahn: 24%). Die Gründe für diesen enormen Zuwachs sind die kürzlich eingeführten LKW-Mauten in Tschechien (Ausweichstrecke ist dadurch weniger attraktiv) und das schnelle Wirtschaftswachstum in Europa²²⁸. Jedenfalls ist diese rasante Entwicklung (steht im Zusammenhang mit der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung) aus umweltpolitischer Sicht kritisch zu hinterfragen. Neben dem quantitativen Zuwachs des LKW-Verkehrs aus den östlichen Gebieten besteht das Problem des niedrigen Umweltschutzstandards der jeweiligen Oststaaten. Die Abgaswerte der dort zugelassenen LKWs sind größtenteils höher als die umweltbewussten LKWs der Industriestaaten. Durch die Grenzöffnung wird vor allem jenes Gebiet in Ostösterreich beeinträchtigt, das ehemals kaum einen internationalen Verkehr abzuwickeln hatte. Dort ist auch die Verkehrsinfrastruktur nicht so gut ausgebaut, was aber durch die aktuellen Baumaßnahmen (Nordautobahn, Umfahrung von Wien etc.) ausgeglichen werden wird. Die Politik sieht großen Handlungsbedarf für die zukünftig wertvolle Region in Ostösterreich. Nachfolgende Graphik visualisiert das zukünftige Hochleistungsnetz der Straße, sodass ein reibungsloser Ablauf der Nord-Süd-Verbindung (Gdansk – Katowice – Brünn – Wien – Mittelmeer) im Personen- und Güterverkehr rund um das Ballungszentrum Wien gewährleistet werden kann. Weiters soll das Wohngebiet in dieser Region von den lästigen Ortsdurchfahrten entlastet werden (NEUGEBAUER 1996, S.22).

²²⁸ <http://oe3.orf.at/verkehr/stories/178152/> (11.5.2010)

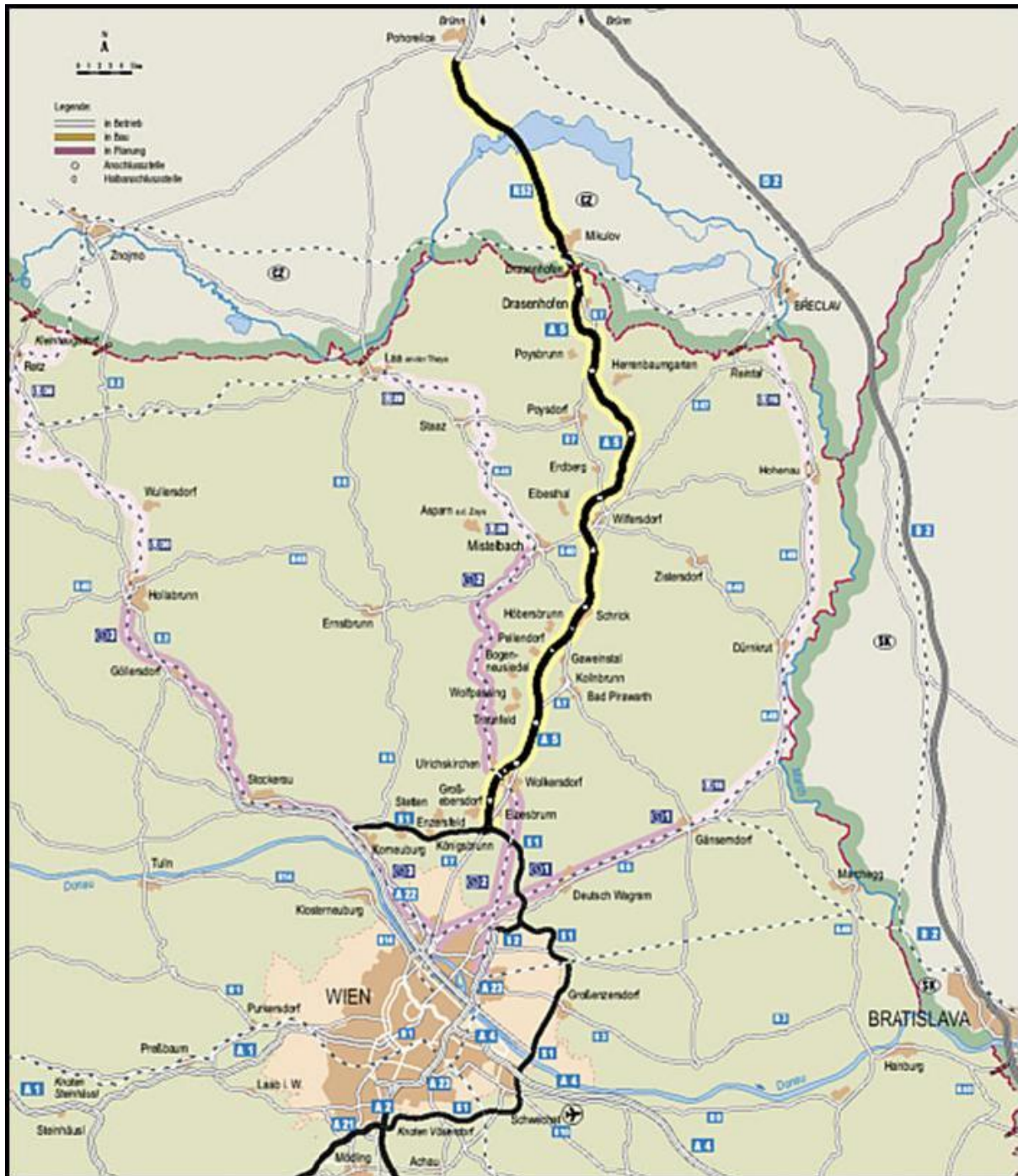


Abbildung 82: Zukünftige ostösterreichische Transitroute (Quelle:²²⁹)

Kommen wir nun zu den aktuellen Zahlen des Straßengüterverkehrs in Österreich. Der Verkehr kann in verschiedene Untersuchungsteile zerlegt werden, nämlich in Aufkommen (Menge der transportierten Güter) und Leistungen (Verknüpfung zwischen Aufkommen und zurückgelegter Entfernung). Beim Güterverkehrsaufkommen ist die Straße der dominierende Verkehrsträger. Daher wird nachfolgend ausschließlich nur die Sichtweise des Straßentransitverkehrs

²²⁹ <http://s1-bim.at/PDF/plaene/Der%20Regionenring.pdf> (11.5.2010)

betrachtet. Vor allem im Binnenverkehr ist die Straße wegen der kurzen Strecken der beliebteste Verkehrsträger, während im grenzüberschreitenden Verkehr der Anteil der Straßenbenützer nachlässt. Dennoch konnten seit den letzten Jahren erhebliche Zuwächse bei allen Verkehrsträgern verzeichnet werden. Im Zeitraum zwischen 1999 und 2005 wuchs in Österreich insgesamt das Verkehrsaufkommen jährlich um 2,2% (BMVIT 2007, S.109).

Veränderung des Güterverkehrsaufkommens nach Verkehrsträger in Österreich 1999 - 2005

in [1.000 Tonnen] und [Prozent]

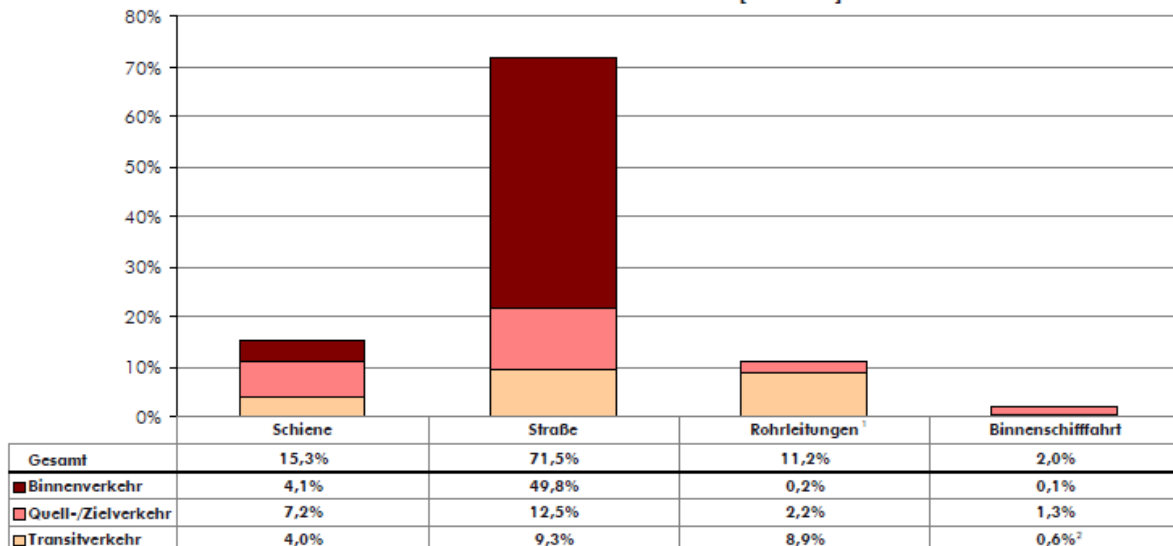
Verkehrsträger	1999 Aufkommen in [1.000 Tonnen]	2005 Aufkommen in [1.000 Tonnen]	Wachstum 1999 - 2005 pro Jahr	Anteil nach Verkehrsträger 2005
Schiene ¹	70.295	90.715	+4,3%	15,25%
Straße ²	386.000	425.499	+1,6%	71,52%
Rohrleitungen	57.120	66.750	+2,6%	11,22%
Binnenschifffahrt ³	9.987	11.747	+2,7%	1,97%
Luftfahrt	134	195	+6,5%	0,03%
Gesamt	523.536	594.905	+2,2%	100,00%

HERRY 2007

Quelle: Statistik Austria; Eurostat; Erhebungen und Modellrechnungen des BMVIT; Herry

Abbildung 83: Veränderung des Güterverkehrsaufkommens nach Verkehrsträger zwischen 1999 und 2005 (Quelle: BMVIT 2007, S.115)

Anteile der Verkehrsträger am Transportaufkommen im Güterverkehr 2005 in [Prozent]



Summe über alle Verkehrsträger = 100 %

Abbildung 84: Anteil der Verkehrsträger am Transportaufkommen 2005 (Quelle: BMVIT 2007, S.116)

Das gesamte Güterverkehrsaufkommen betrug im Jahre 2005 rund 595 Millionen Tonnen. Man kann recht deutlich erkennen, dass die Straße der wichtigste Verkehrsträger des gesamten Transportaufkommens ist. Rund 72% der Transporte

werden in Österreich auf der Straße abgewickelt, wonach die Hälfte als dominierender Binnenverkehr ausgeführt wird. Der grenzüberschreitende Verkehr ist mit 12,5% ein niedriger Faktor. Schließlich entfallen nur 9,3% des Straßengüterverkehrs auf den Transitverkehr. Betrachtet man die anderen Verkehrsträger (Bahn: 15,3%, Rohrleitungen: 11,2%, Schifffahrt: 2%), dann kann obige These bestätigt werden, dass die Straße für den Gütertransport eine immer größere Bedeutung hat. In der nachfolgenden Tabelle wird das Transportaufkommen im Güterverkehr nach Verkehrsart und Verkehrsträger unterschieden (BMVIT 2007, S.109).

Transportaufkommen im Güterverkehr nach Verkehrsart und Verkehrsträger 2005 in [1.000 Tonnen] und [Prozent]

Verkehrsträger	Verkehrsart						Gesamt	Veränderung 1999/2005
	Binnenverkehr	Veränderung 1999/2005	Quell-/Zielverkehr	Veränderung 1999/2005	Transitverkehr	Veränderung 1999/2005		
Schiene ¹	24.284	+36%	42.903	+26%	23.527	+28%	90.715	+29%
Straße ²	296.242	+4%	74.206	+24%	55.050	+31%	425.499	+10%
Rohrleitungen ³	1.000	-19%	12.938	+7%	52.812	+21%	66.750	+17%
Binnenschifffahrt	355	-54%	7.723	+20%	3.669 ⁴	+32%	11.747	+18%
Luftfahrt ⁵	1	+20%	168	+38%	26	+816%	195	+46%
Summe	321.882	+6%	137.938	+22%	135.085	+26%	594.905	+14%

Abbildung 85: Transportaufkommen nach Verkehrsart und Verkehrsträger 2005 (Quelle: BMVIT 2007, S.115)

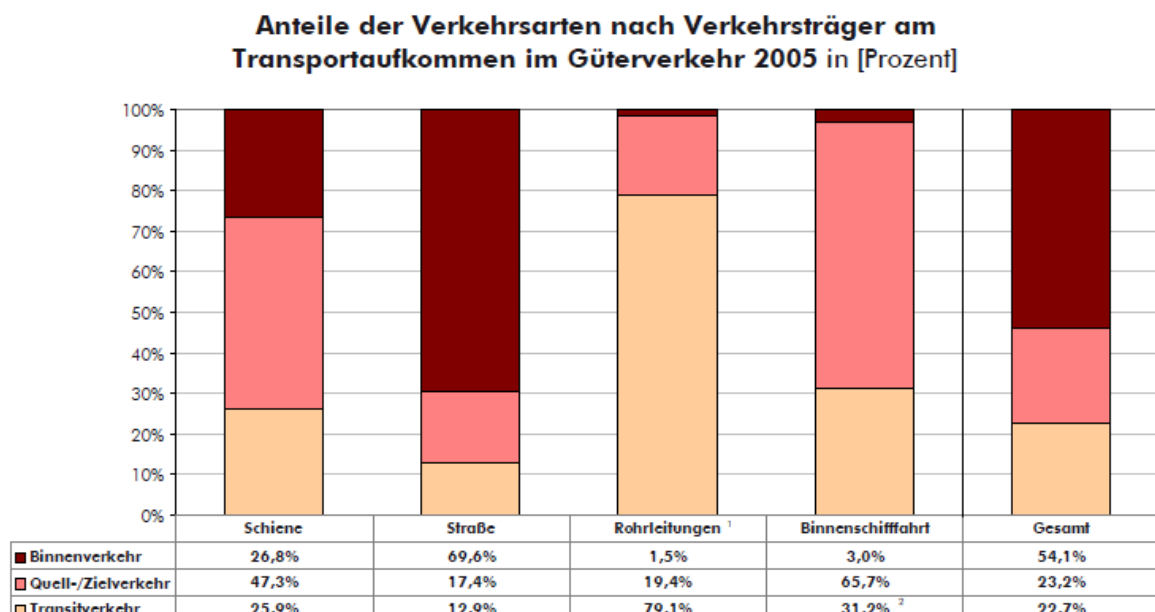


Abbildung 86: Anteile der Verkehrsarten nach Verkehrsträger 2005 (Quelle: BMVIT 2007, S.115)

Die wichtigste Verkehrsart in Österreich ist der Binnenverkehr mit einem Anteil von 54% des Transportaufkommens. Sieht man sich die Zahlen aus der Tabelle genauer

an, dann kann beobachtet werden, dass etwa die Hälfte des gesamten Transportaufkommens in Österreich im Jahre 2005 nur dem Binnenverkehr auf der Straße anzurechnen ist. Von den insgesamt 595 Millionen Tonnen transportierten Gütern wurden 296 Millionen Tonnen durch den österreichischen Binnenverkehr auf der Straße transportiert. Der Ziel- und Quellverkehr als auch der Transitverkehr haben im Jahre 2005 nur einen Anteil von rund 23% am gesamten Aufkommen zu verzeichnen (BMVIT 2007, S.109). Bemerkenswert ist, dass ungefähr 70% des Straßengütertransportaufkommens alleine durch den österreichischen Binnenverkehr zustande kommt. Das Gesamtverkehrsaufkommen des Binnenverkehrs beträgt rund 296 Millionen Tonnen, wobei rund 217 Millionen Tonnen (73%) innerhalb des eigenen Bundeslandes transportiert werden. Unterdessen werden nur 73 Millionen Tonnen in ein anderes Bundesland verfrachtet und die restlichen 36 Millionen Tonnen (11%) an Gütern gehen ins Ausland. Nachfolgend werden die Verkehrsträger näher analysiert (BMVIT 2007, S.109).

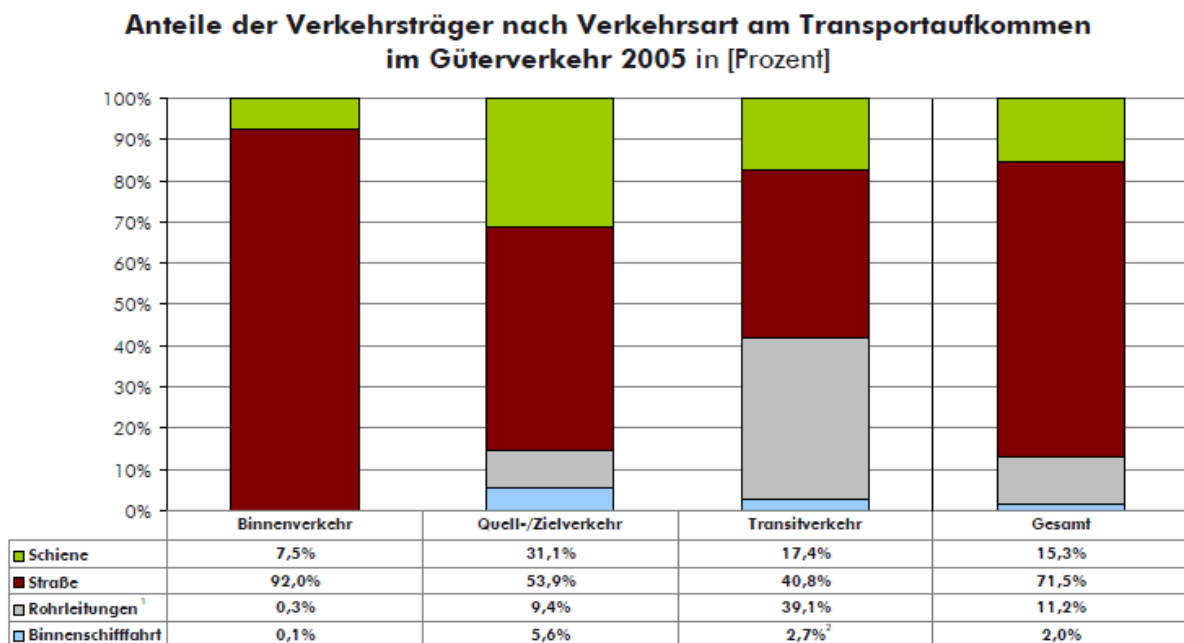


Abbildung 87: Anteile der Verkehrsträger nach Verkehrsarten 2005 (Quelle: BMVIT 2007, S.115)

Auf der Straße hat der Binnenverkehr die oberste Priorität. Währenddessen sieht die Lage des Transitverkehrs, welches das zentrale Thema in diesem Abschnitt ist, etwas anders aus. Der Transitverkehr wird zu 41% auf der Straße abgewickelt, wobei die Tendenz wegen der Verbesserung im Infrastrukturbereich eindeutig nach oben geht. Dicht gefolgt sind beim Gütertransport die Rohrleitungen mit einem Anteil von 39%. In diesem Fall sind die Öl- und Gastransporte von Russland durch die Pipelines

mit inbegriffen. Die Schiene hat im Transitverkehrswesen nur eine untergeordnete Rolle. Mit einem Anteil von knappen 17% bewahrheitet sich, dass die Schiene immer mehr im Transportaufkommen vernachlässigt wird. Betrachtet man das Gesamtverkehrsgüteraufkommen aller Verkehrsarten, dann lässt sich deutlich erkennen, dass die Schere zwischen dem Straßen- und Bahntransport immer weiter auseinander geht. Rund 72% aller Transportaufkommen werden auf der Straße ausgeführt, währenddessen werden nur 15% an Gütern auf der Schiene transportiert. Im Binnenverkehr werden hingegen nur lediglich 8% an Transportaufkommen durch die Schiene getätigt. Dennoch sollen alle Verkehrsträger in weiterer Zukunft ausgebaut und verbessert werden, um ein transnationales Netz innerhalb Europas zu gewährleisten. Dieser Unterschied der Verkehrsträger am Transportaufkommen lässt sich anhand der folgenden Graphik erkennen, wobei die Bezugswerte aus der obigen Tabelle stammen (BMVIT 2007, S.110).

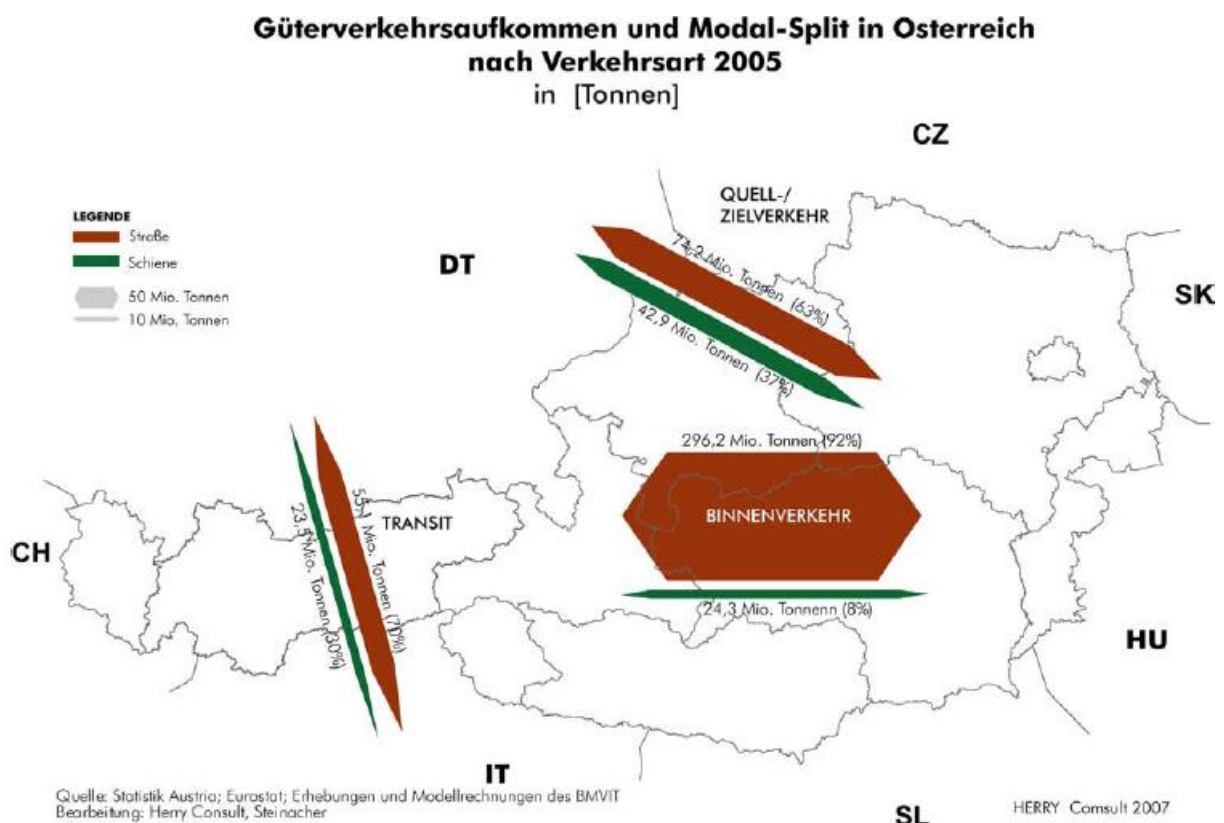


Abbildung 88: Güterverkehrsaufkommen nach Verkehrsart 2005 (Quelle: BMVIT 2007, S.122)

Im Transitverkehr beträgt das jährliche Aufkommen auf der Straße rund 55 Millionen Tonnen, das sind 70% des Gesamtverkehrsaufkommens. Die restlichen 30% (23,5 Millionen Tonnen) werden der Schiene zugerechnet. Im grenzüberschreitenden Ziel- und Quellverkehr verhalten sich die Transportaufkommen ähnlich. Das Verhältnis zwischen Schiene und Straße beträgt hierbei 63% zu 37%. Folglich wurden die Güter

im Jahre 2005 zu 63% bilateral auf der Straße transportiert, davon rund 70% im Transitverkehr (BMVIT 2007, S.110).

Wie schon erwähnt hat es eine drastische Entwicklung im Verkehrssektor gegeben. Der Straßenverkehr in Österreich nimmt immer mehr zu. Vor allem der LKW-Verkehr hat sich seit 1985 fast schon verdreifacht. Folgende Graphiken zeigen die Entwicklungen des Schwerververkehrs, einerseits des Anteils des Transitverkehrs am Transportaufkommen und andererseits die Entwicklung an erbrachten Fahrleistungen.

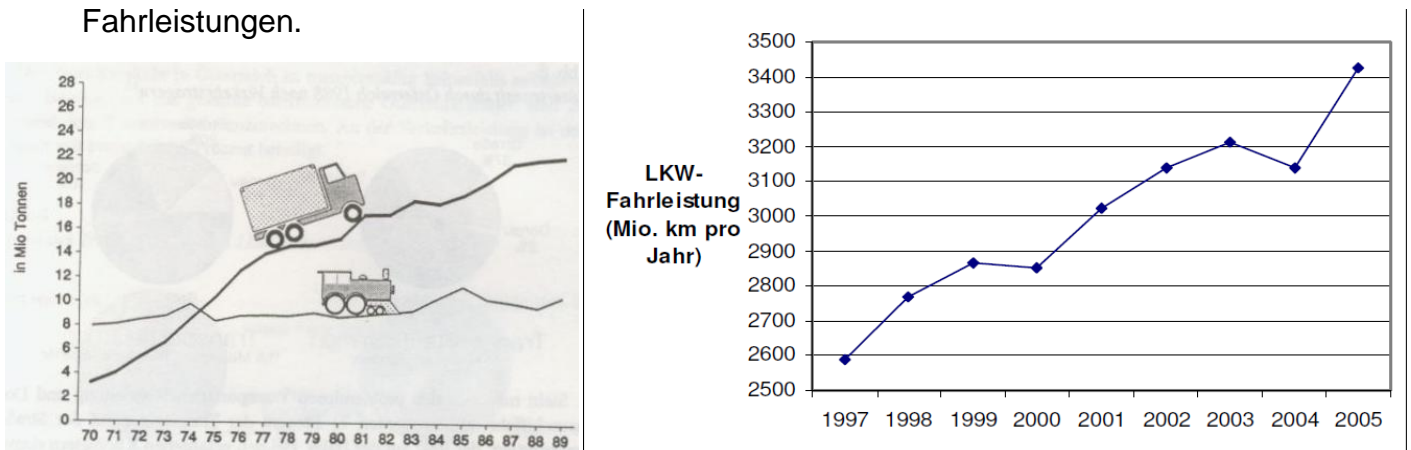


Abbildung 89: Entwicklung des Transitverkehrs und der Fahrleistung (Quelle: KOCH 1991, S.16 bzw. 230)

Der starke Anstieg des Gütertransitverkehrs auf der Straße ist hier deutlich erkennbar. Im Straßenverkehr ist seit 25 Jahren ein jährlicher Zuwachs von circa einer Million Tonnen und eine Verachtfachung der Transportmengen zwischen 1970 und 1990 festzustellen. Hingegen hatte der Transitverkehr auf der Schiene im obigen Zeitraum nur einen Zuwachs von 3,5 Millionen Tonnen. Ab dem Jahre 1975 (Ölkrise beeinflusste die Güterbeförderung) war erstmals eine höhere Gütermenge auf der Straße als auf der Schiene vorzufinden (NEUGEBAUER 1996, S.25f).

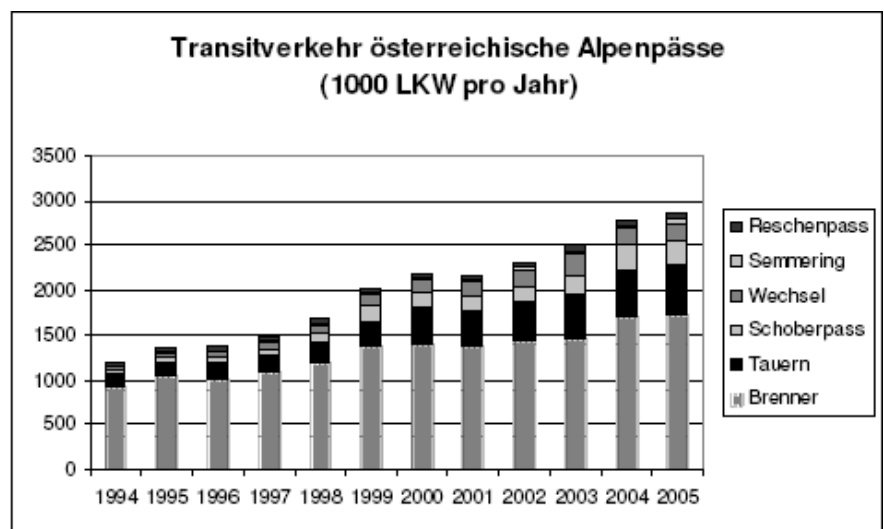
Der LKW-Transit in Österreich wächst im Vergleich zum bilateralen Verkehr überproportional an und erreicht derzeit 40% des gesamten grenzüberschreitenden Güterverkehrs. Vor allem das Ausmaß der Transporte aus den osteuropäischen Staaten nimmt ständig zu, wobei die Schiene immer mehr Bedeutung verliert. Die explodierenden Zahlen haben einen hausgemachten Charakter. Die Verlagerung von der Schiene auf die Straße und der damit bedingte hohe Verkehrszuwachs wurde

²³⁰ http://www.greenpeace.at/uploads/media/GREENPEACE_ANTI_TRANSITPAKET.pdf (12.5.2010)

durch die EU-Erweiterung, den Wegfall der Kontingentregelungen und die Liberalisierung des Schienengüterverkehrs gefördert. Auch durch die Einführung der LKW-Maut konnte diese starke Entwicklung nicht gestoppt werden. Jährlich nimmt der LKW-Transit in Österreich um 5,6% zu. Gleichzeitig verliert die Schiene im Ostverkehr sehr an Bedeutung und kommt nur zu einem kleinen Plus von 1%²³¹.

Der LKW-Verkehr verursacht im Gegensatz zum Personenverkehr erheblichere Schäden an der Umwelt, der Gesundheit und der Infrastruktur. Diese Kosten können durch die Gelder der Mineralölsteuer nicht ersetzt werden. Der raschen Entwicklung können nur eine höhere Dieselsesteuerung und eine flächendeckende LKW-Maut entgegen wirken. Die Verkehrsexperten fordern demnach ein rasches Umdenken, sodass eine verstärkte Kontrolle des LKW-Transitverkehrs gemacht werden müsste. Durch die EU-Osterweiterung kam es zu einer Verlegung der Betriebsstandorte in die ehemaligen Ostblockstaaten. Diese Regelung und die billigen Tankmöglichkeiten in Österreich hatten die Auswirkungen, dass die Transportkosten um rund 20% gefallen sind. Somit sind die gefahrenen Kilometer der LKWs deutlich angestiegen, was sich auf die Umwelt und die Gesundheit der Menschen wegen der erhöhten Schadstoffentwicklung auswirkt. Besonders betroffen ist der Abschnitt am Brenner, wo täglich mehr als 8.000 LKWs ihre Güter zwischen Deutschland und Italien transportieren. Jährlich passieren zwischen 600.000 und 800.000 LKWs die Brennerstrecke, um der Schweiz auszuweichen, was rund 2/3 des gesamten LKW-Aufkommens ausmacht. Nachfolgend ist die Entwicklung des Transitverkehrs auf den österreichischen Alpenpässen visualisiert²³².

Abbildung 90: Entwicklung des Transitverkehrs auf den österreichischen Alpenpässen (Quelle:²³³)

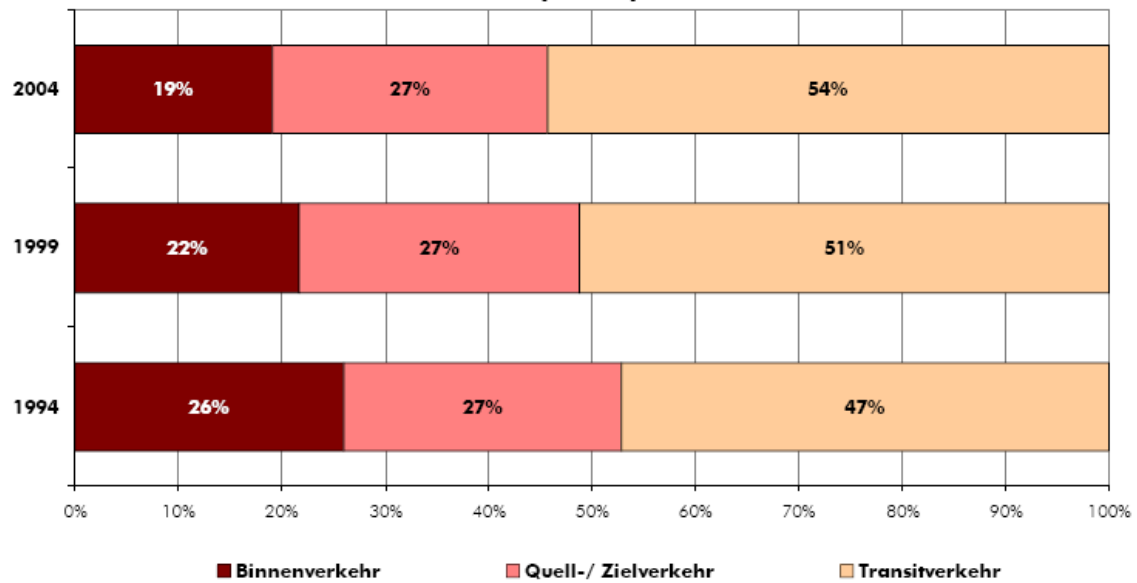


²³¹ <http://www.wieninternational.at/de/node/4806> (16.5.2010)

²³² http://www.greenpeace.at/uploads/media/GREENPEACE_ANTI_TRANSITPAKET.pdf (12.5.2010)

²³³ http://www.greenpeace.at/uploads/media/GREENPEACE_ANTI_TRANSITPAKET.pdf (12.5.2010)

Anteile der Verkehrsarten am Transportaufkommen des Alpenquerenden Güterverkehrs in Österreich 1994, 1999 und 2004
in [Prozent]



Quelle: Heny et al., Alpenquerender Güterverkehr 2006. Im Auftrag des BMVIT

HERRY 2006

Abbildung 91: Anteile der Verkehrsarten am Aufkommen im Alpenverkehr (Quelle: BMVIT 2007, S.160)

Im Jahre 2007 wurden in Österreich insgesamt 354,28 Millionen Tonnen an Gütern durch Straßengüterfahrzeuge im Binnen-, Transit- und grenzüberschreitenden Verkehr transportiert. Alleine im Transitverkehr über den Brennerpass wurden dabei rund 31,6 Millionen Tonnen Güter (stärkste belastete Transitroute Österreichs) befördert, was gleichzeitig einem Zwölftel des gesamten österreichischen Transportaufkommens entspricht. Entlang des Tauerntunnels betrug das Aufkommen des Gütertransportes im Jahre 2007 rund 8,2 Millionen Tonnen. Überraschenderweise wurde das größte prozentuelle Wachstum des Transitverkehrs am Semmering festgestellt. Die Gründe liegen beim Ausbau des Hochleistungsnetzes und den steigenden Handelsbeziehungen zu den nördlichen und östlichen Nachbarstaaten²³⁴.

²³⁴ <http://www.verkehrsjournal.at/cms.asp?editionId=18&articleId=124&action=artikel> (4.5.2010)



Abbildung 92: LKW-Belastung in Österreich 2005 (Quelle: BMVIT 2007, S.155)

Die am häufigsten befahrenen Straßenabschnitte in Österreich sind im Ballungszentrum Wien und entlang der Brennerautobahn zu erkennen. Durch die EU-Osterweiterung sind die Belastungen durch den Schwerverkehr in Ostösterreich stark gestiegen, sodass die Hochleistungsstrecken bei Wien ebenfalls zu den wichtigsten befahrenen Routen in Österreich gezählt werden können. Auf der Südosttangente im Bereich Wien – Praterbrücke konnte im Jahr 2005 ein jährlicher durchschnittlicher Verkehr mit Schwerfahrzeugen von rund 6.200 LKWs verzeichnet werden. Die starke Belastung durch den LKW-Verkehr ist entlang der Westautobahn und der Brennerautobahn besonders auffallend, was in der obigen Graphik deutlich zu erkennen ist (BMVIT 2007, S.114).

Es existieren zahlreiche Verkehrsprognosen zur Entwicklung des Güterverkehrs in Österreich, wobei alle ähnliche Grundstrukturen und Ergebnisse aufweisen. Die Wirkung der EU-Erweiterung auf die Transportmengen wird mit 5-10% eher gering sein. Laut den Forschungsinstituten und der EU-Kommission werden folgende Verkehrsprognosen bis zum Jahr 2015 vorausgesagt (ENGLEDER 2005, S.92):

- Bescheidenes Bevölkerungswachstum in Europa

- Zunahme der Güterbeförderung bewirkt eine Verdopplung des LKW-Verkehrs in den kommenden 30 Jahren
- Zunahme des PKW-Bestandes wird sich bis 2015 um 21% erhöhen

Das Gesamtwachstum des Güterverkehrs in Österreich wird jährlich nur 2,5% betragen. Bemerkenswert ist hierbei, dass der Binnenverkehr nur ein geringes Wachstum mit 1-2% pro Jahr aufweist. Hingegen wachsen der bilaterale Verkehr und der Transitverkehr jährlich um cirka 3-4% an (DEUSZNER 2003, S.42).

Das europäische Bruttosozialprodukt wird bis zum Jahre 2015 wahrscheinlich um 37% ansteigen. Folglich steigen auch die Transportleistungen um 42%. Die vom Forschungsinstitut aufgestellte Prognose des Straßengüterverkehrs bis 2015 beinhaltet die Entwicklung der Transporte. Der Binnenverkehr wird demnach eine lineare Entwicklung haben. Im grenzüberschreitenden Verkehr und auch im Transitverkehr werden sich im Osten und im Westen des Landes dementsprechende Anstiege im Transportaufkommen wegen der EU-Beitritte einstellen²³⁵.

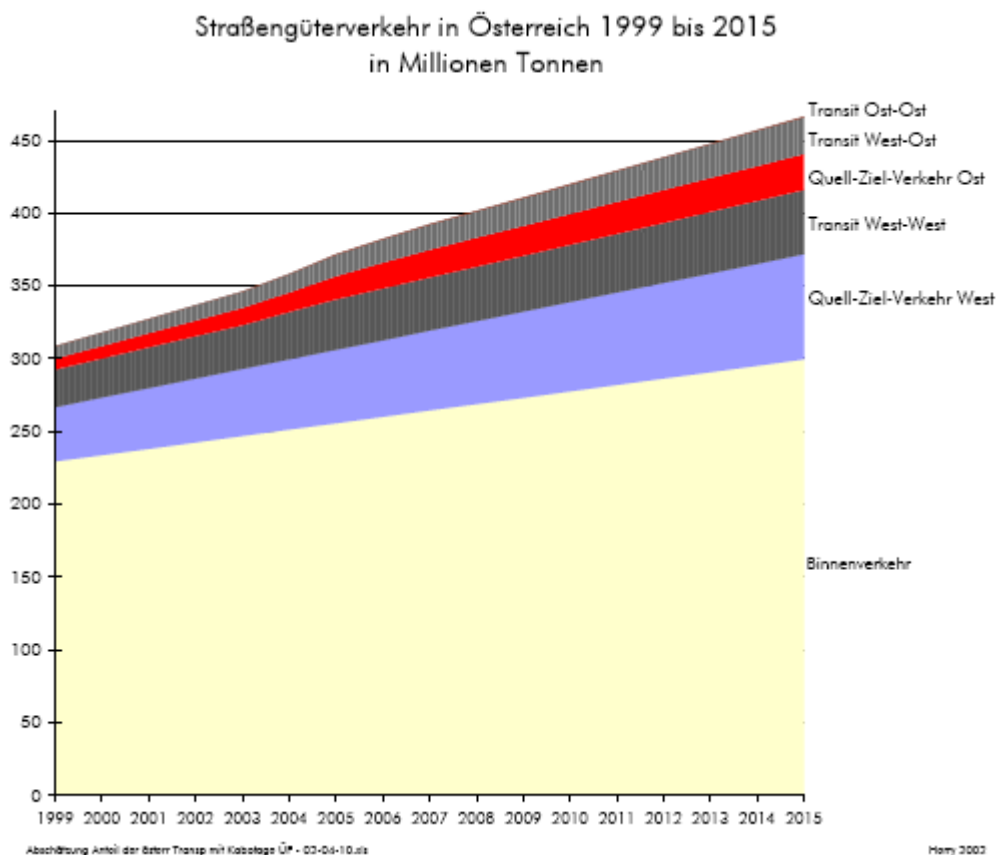


Abbildung 93: Straßengüterverkehr in Österreich zwischen 1999 und 2015 (Quelle:²³⁶)

²³⁵ <http://wko.at/bsv/Kapitel%206.3.pdf> (16.5.2010)

²³⁶ <http://wko.at/bsv/Kapitel%206.3.pdf> (16.5.2010)

Wegen der EU-Beitritte ist es zu einem starken Anstieg des Transportaufkommens gekommen. Die Anteile der Transporte durch österreichische Unternehmen sieht laut Verkehrsprognosen wie folgt aus²³⁷.

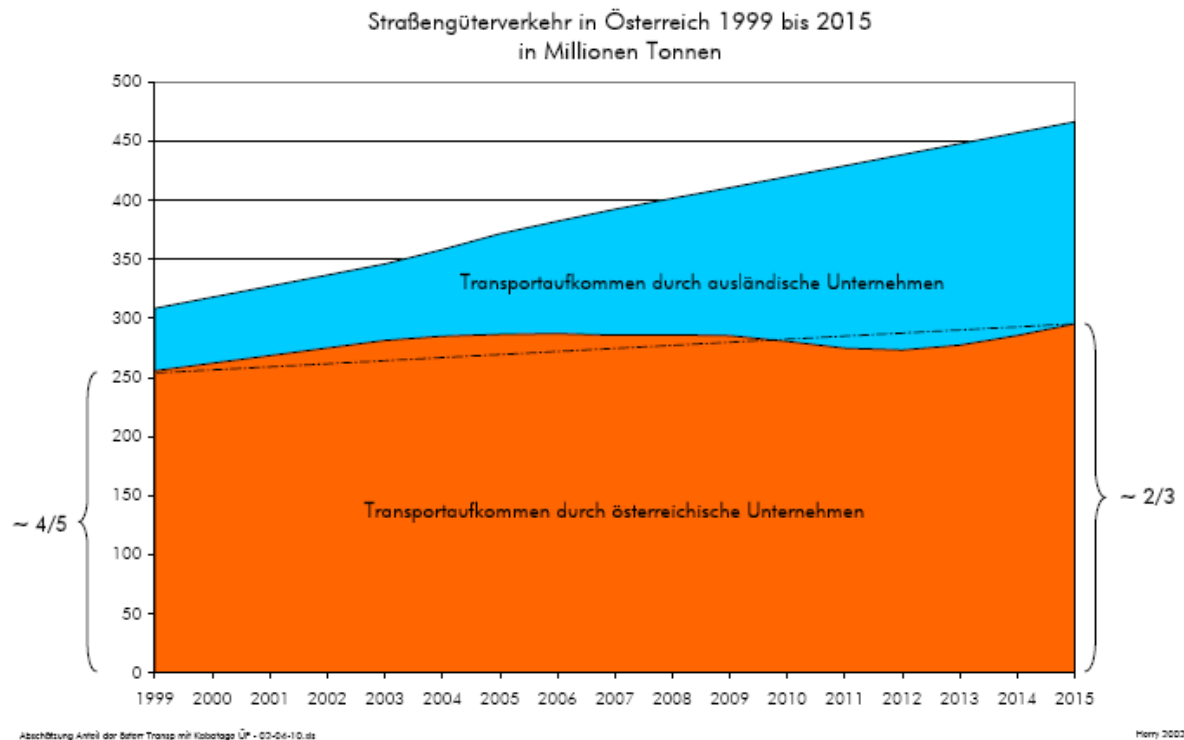


Abbildung 94: Straßengüterverkehr in Österreich nach Unternehmen zwischen 1999 und 2015 (Quelle:²³⁸)

Auch weiterhin werden nach den vollzogenen Beitritten sämtlicher östlicher Nachbarstaaten die ausländischen Transportunternehmen mit den einheimischen Unternehmen stark konkurrieren. Im grenzüberschreitenden Verkehr wird sich der Anteil der ausländischen Transportunternehmen stark erhöhen. Mit der Zeit werden osteuropäische Unternehmen verstärkt am Binnenmarkt teilnehmen, was im Jahre 2010 zu einem Rückgang im Transportaufkommen der österreichischen Unternehmen führt. Zukünftig kommt es aber wieder zu einem Zuwachs im Transportaufkommen, da einerseits ein genereller Zuwachs in Österreich erwartet wird und andererseits eine Erhöhung des Wettbewerbs der einheimischen gegenüber den ausländischen Unternehmen durch Arbeitnehmerfreizügigkeit und

²³⁷ <http://wko.at/bsv/Kapitel%206.3.pdf> (16.5.2010)

²³⁸ <http://wko.at/bsv/Kapitel%206.3.pdf> (16.5.2010)

Lohneffekte vorprogrammiert ist²³⁹. Durch die EU-Erweiterung wird es zu folgendem Transportaufkommen im Straßengüterverkehr 2015 kommen, wobei in der folgenden Graphik die prozentuellen Wachstumsraten des Transportaufkommens ab dem Jahr 1999 zwischen Österreich und den angrenzenden Nachbarstaaten eingezeichnet sind.

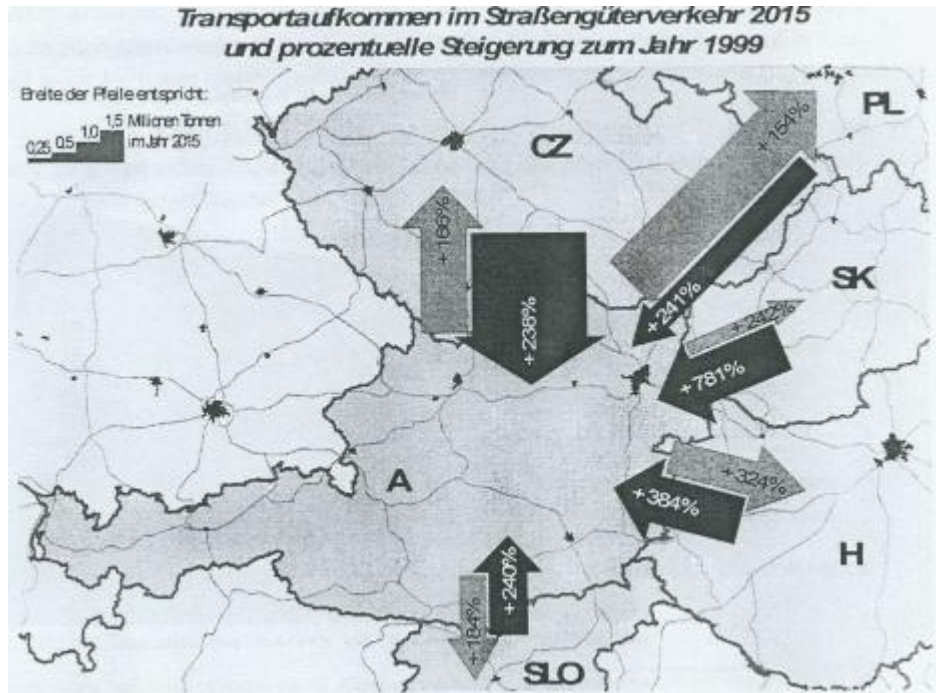


Abbildung 95: Prognose des Straßentransportaufkommens in Österreich (Quelle: HERRY 2003, S.59)

Höchstwahrscheinlich wird das gesamte Transportaufkommen durch österreichische Unternehmen im Straßenverkehr zwischen den Jahren 1999 und 2015 um etwa 15% zunehmen. Der Anteil der einheimischen Frächter am gesamten Straßentransportaufkommen wird sich in dieser Zeitperiode aber von etwa 4/5 auf rund 2/3 reduzieren, was in obiger Graphik eingezeichnet ist. Die Entwicklungen der verschiedenen Verkehrsarten verlaufen ganz unterschiedlich. Der Transitverkehr durch Österreich wird unterschieden nach dem Transitverkehr durch Österreich innerhalb von Westeuropa, innerhalb von Mittel- und Osteuropa und zwischen Westeuropa und Mittel- und Osteuropa. Im Jahre 1999 lag der relative Anteil der österreichischen Unternehmen am Transitverkehr rund 10%. Wegen der EU-Erweiterung konnte dieser Anteil durch die Konkurrenz ausländischer Unternehmen

²³⁹ <http://wko.at/bsv/Kapitel%206.3.pdf> (16.5.2010)

sowie der verstärkten Konkurrenz aus Westeuropa nicht gehalten werden, da das Transportaufkommen durch ausländische Unternehmen stark gestiegen ist²⁴⁰.

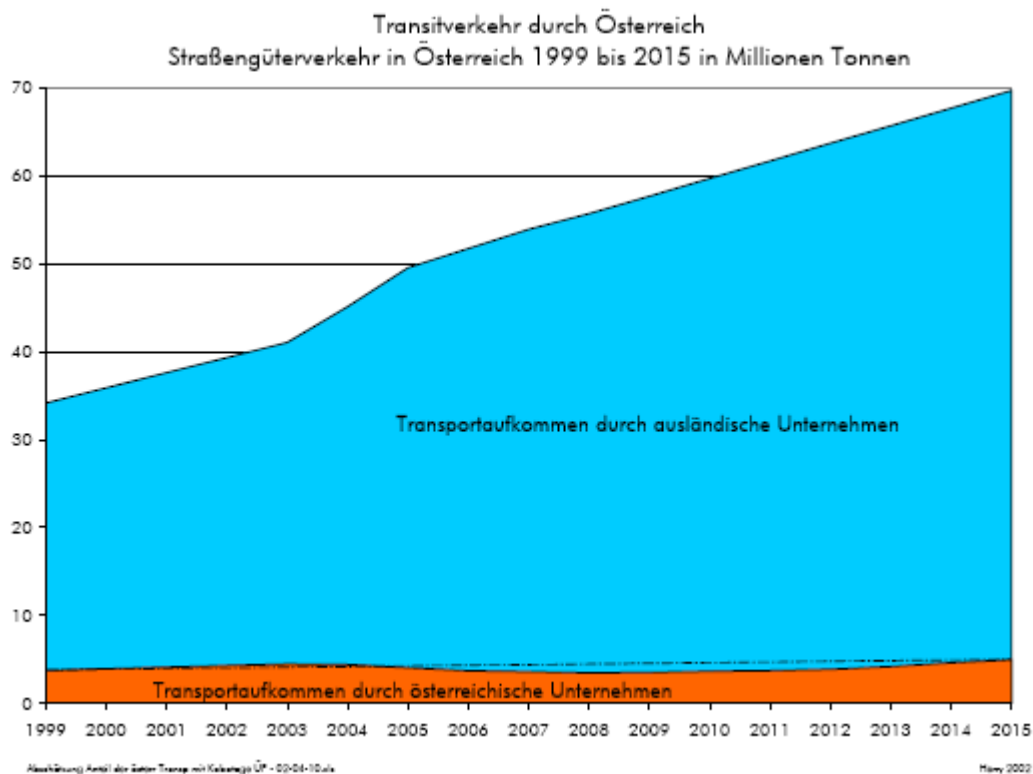


Abbildung 96: Prognose des Transitverkehr bzgl. Unternehmen zwischen 1995 und 2015 (Quelle:²⁴¹)

Seit den Beitritten der östlichen Nachbarstaaten zur Europäischen Union ist es zu drastischen Abnahmen im Transportaufkommen durch österreichische Frächter im Transitverkehr gekommen. Im Ausblick auf das Jahr 2015 werden diese Rückgänge durch das prognostizierte zunehmende Transitaufkommen wettgemacht. Insgesamt wird das Transitaufkommen durch österreichische Unternehmen bis zum Jahre 2015 um 1/3 ansteigen. Laut obiger Graphik wird aber prophezeit, dass die ausländischen Unternehmen einen gewaltigen Zuwachs im Gütertransport erhalten werden. Der Transitverkehr spielt in den nächsten Jahren eine immer größere Rolle in Österreich. Während im Jahr 1999 jeder fünfte Transport im Straßengüterverkehr durch einen ausländischen Frächter getätigt worden ist, wird sich die Anzahl durch die verstärkte Konkurrenzsituation nach den EU-Beitritten sämtlicher Nachbarstaaten erhöhen. Die ausländischen Unternehmen werden dabei sowohl im grenzüberschreitenden

²⁴⁰ <http://wko.at/bsv/Kapitel%206.3.pdf> (16.5.2010)

²⁴¹ <http://wko.at/bsv/Kapitel%206.3.pdf> (16.5.2010)

Verkehr als auch im österreichischen Binnenverkehr große Marktanteile sichern. Die grenznahen Regionen werden von dieser Entwicklung am meisten betroffen sein²⁴².

Die Folgen des kräftigen Wachstums bei allen Verkehrsträgern (Straße: +72% - jährlich rund 3,2%; Schiene: +54%) sind folgende (DEUSZNER 2003, S.42):

- Trotz höheren Wachstums bleibt der Ostverkehr geringer als der Westverkehr
- Ungebremstes Wachstum im Straßengüterverkehr
- 2001: Vorübergehend geringeres Verkehrswachstum, der langfristige Trend beinhaltet aber ein hohes Wachstum
- Auch die Schiene erzielt Wachstum und verliert nur wenig an Marktanteilen

Das ungebremste Wachstum im Straßengüterverkehr wird in folgender Karte nochmals dargestellt. Die höchsten Zuwächse sind hierbei nicht auf der Brennerautobahn, sondern auf der Innkreis- und der Tauernautobahn festzustellen.

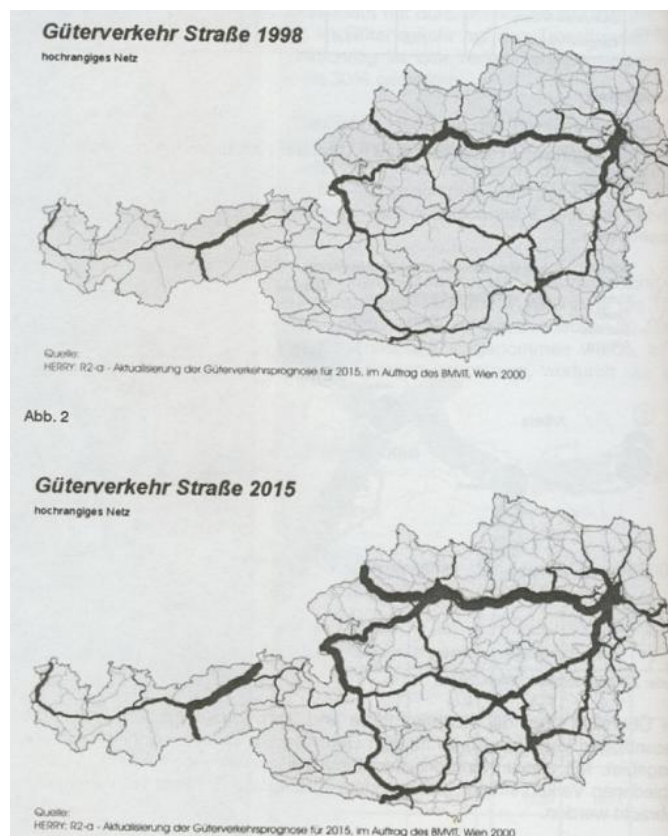


Abbildung 97: Prognose für den Güterverkehr auf der Straße (Quelle: ENGLER 2005, S.96)

²⁴² <http://wko.at/bsv/Kapitel%206.3.pdf> (16.5.2010)

Das Hauptziel der österreichischen Transitverkehrspolitik muss eine Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die Schiene sein, um die Umwelt zu schützen, den Menschen einen gesunden Lebensraum bereitzustellen und die Verkehrsbelastungen auf den Straßen in Österreich zu bremsen. Zusätzlich soll ein Einklang zwischen nationalem und internationalem Verkehr herrschen. Einerseits soll der Warenverkehr nicht eingeschränkt werden, andererseits muss die Bevölkerung vor der Belastung durch den Verkehr geschützt werden. In die Umwelt muss dabei Rücksicht genommen werden.

5.4 Der Transitverkehr in Niederösterreich bzw. im Waldviertel

Als Nächstes soll die Verkehrssituation des Gütertransportes in Niederösterreich bzw. im Waldviertel analysiert werden. Das Waldviertel soll hier als Untersuchungsgebiet in den Vordergrund gestellt werden. Da es keine ausreichenden und aktuellen Literatur- bzw. Quellenangaben für den Straßengüterverkehr im Waldviertel gibt, ist es schwierig, weit reichende Informationen und Details zu liefern. Nur durch Zufall ist es gelungen, wichtiges Material über den Transitverkehr in Niederösterreich bzw. im Waldviertel zu erlangen. Der Interviewpartner für das Eisenbahnnetz, Univ. Prof. Dipl. Ing. Dr. Friedrich Zibuschka, stellte freundlicherweise ein Positionspapier über den Transitverkehr in Niederösterreich zur Verfügung. Herr Prof. Zibuschka ist Leiter der Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr der Niederösterreichischen Landesregierung. Dieser Gruppe sind zusätzlich folgende Abteilungen untergeordnet, nämlich Bau- und Raumordnungsrecht, Raumordnung und Regionalpolitik, Umweltwirtschaft und Raumordnungsförderung, Umweltrecht, Naturschutz, Verkehrsrecht und Gesamtverkehrsangelegenheiten. Dankenswerterweise überreichte mir Herr Zibuschka während des Interviews zum Eisenbahnnetz dieses Material über den Transitverkehr im Waldviertel, worin die Sicht des Landes Niederösterreich zu dieser verkehrspolitischen Problematik aufgezeigt wird. Es wird demnach versucht, in einer kurzen Zusammenfassung die wichtigsten Inhalte des Manuskripts wiederzugeben. Das Positionspapier des Landes Niederösterreich wird im folgenden Abschnitt durch den Leiter der Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr, Herrn Prof. Friedrich Zibuschka, erklärt.

Der Transitverkehr in Niederösterreich beinhaltet jenen Verkehr über das niederösterreichische Straßennetz, der durch ganz Österreich führt. Die Ausgangslage des Transitverkehrs sieht in Niederösterreich ganz anders aus als auf den Hauptrouten der jeweiligen Alpenregionen. Im Jahre 2000 betrug der Anteil des Transitverkehrs in Niederösterreich in Bezug zum gesamten Transportaufkommen nur etwa 6%, was ein relativ geringer Wert ist. Von diesem Wert wurden etwa die Hälfte des Güterverkehrs auf der Schiene und die andere Hälfte auf der Straße abgewickelt. Die nachfolgende Graphik visualisiert das damalige Transportaufkommen (in Millionen Tonnen) auf der Straße bzw. auf der Schiene, womit die obigen Kennwerte bestätigt werden. Überdies wird als zusätzliches Informationsmaterial der Bestand des Transportaufkommens für Gesamtösterreich, der Ostregion sowie für Tirol im Jahre 2000 aufgezeichnet (ZIBUSCHKA 2004, S.1).

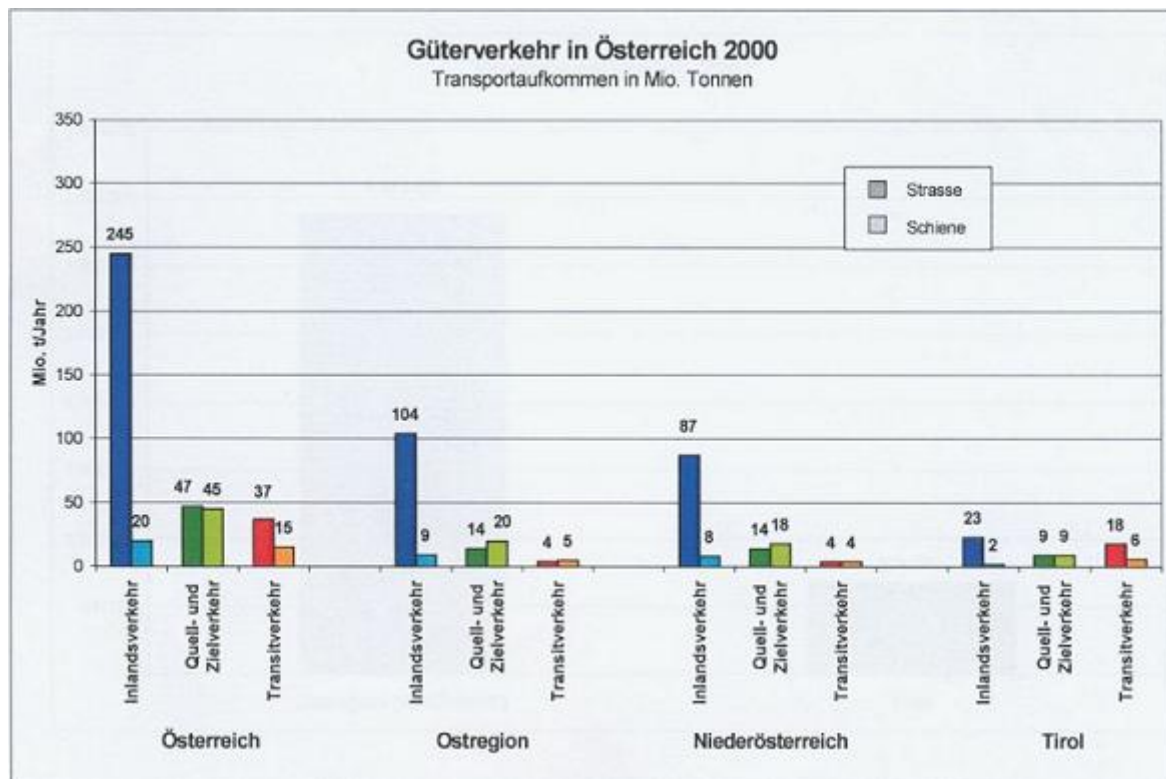


Abbildung 98: Güterverkehr in Österreich im Jahr 2000 (Quelle: ZIBUSCHKA 2004, S.1)

In dieser Darstellung werden die Anteile des Binnenverkehrs, des grenzüberschreitenden Verkehrs (Ziel- und Quellverkehr) und des Transitverkehrs auf Straße und Schiene gegenübergestellt. Man kann hier eindeutig erkennen, dass der Transitverkehr auf der Schiene und der Straße mit jeweils vier Millionen Tonnen deutlich niedriger ist als vergleichsweise im Bundesland Tirol (18 Millionen Tonnen Güterverkehr auf der Straße und sechs Millionen Tonnen auf der Schiene). Grob

gesagt beträgt das Verhältnis Straße zu Schiene in Niederösterreich rund 50:50, während in Tirol die Straße mit 75:25 eine übergeordnete Stellung hat. Ansonsten kann behauptet werden, dass etwa 80% des Straßengüterverkehrs in Niederösterreich hausgemacht sind. Dieser hohe Anteil kommt deswegen zustande, da Niederösterreich, und im Speziellen in der Ostregion Wien-Niederösterreich-Burgenland, eine hohe Einwohnerzahl aufweist. Diese Bevölkerungszahl (3,4 Millionen Einwohner) konzentriert sich hauptsächlich in der Umgebungsregion der Bundeshauptstadt Wien. Im Vergleich besitzt das Bundesland Tirol nur eine Bevölkerungszahl von 670.000 Einwohnern, was einen wesentlich geringeren Anteil ausmacht (ZIBUSCHKA 2004, S.2).

Die folgende Landkarte zeigt die absoluten und relativen Zahlen des Transitverkehrs in Niederösterreich. Die Werte stammen aus dem Jahr 2000.

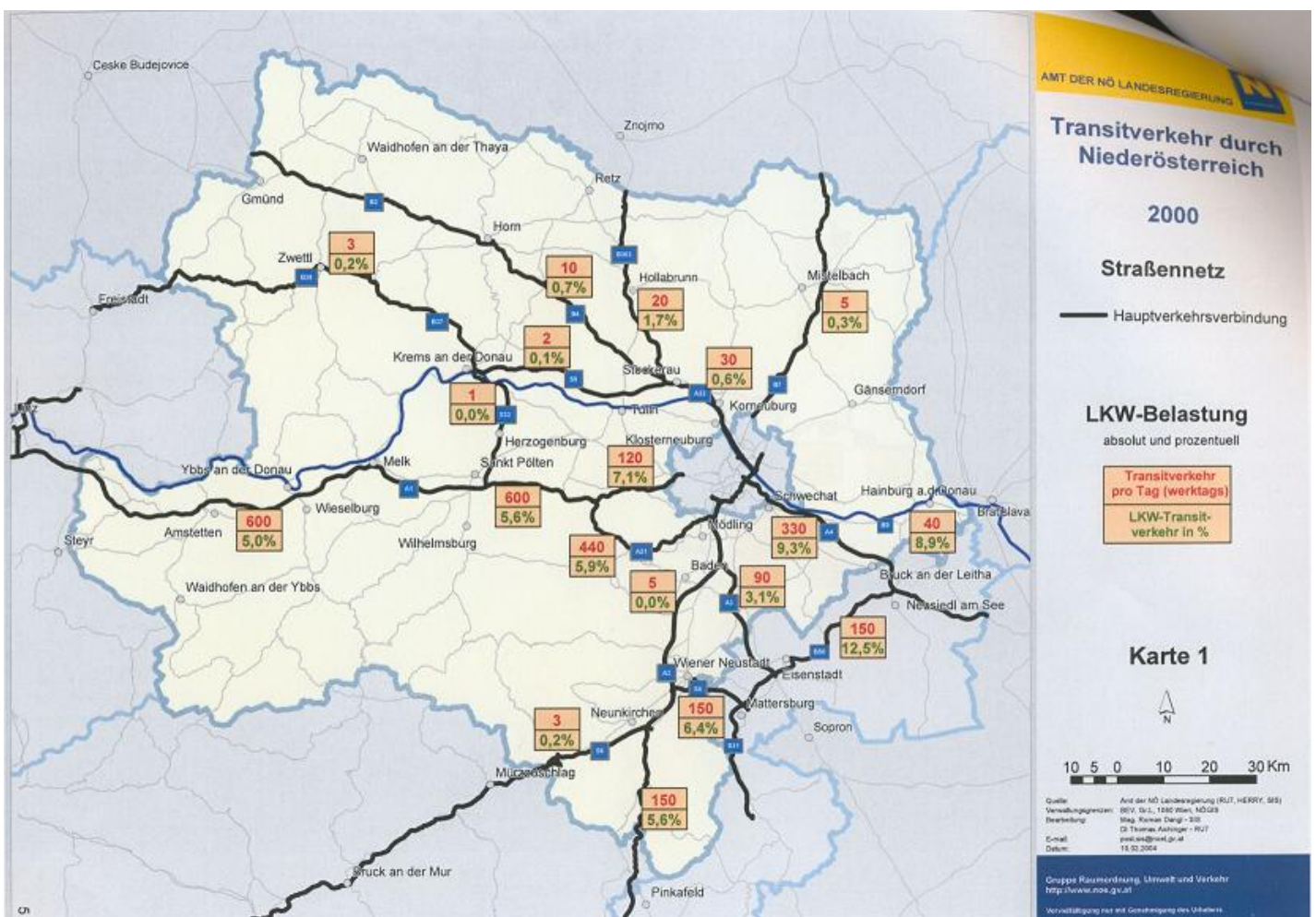


Abbildung 99: Transitverkehr durch Niederösterreich im Jahr 2000 (Quelle: ZIBUSCHKA 2004, S.5)

Diese Graphik beweist deutlich, dass der Transitverkehr in Niederösterreich nicht stark ausgeprägt ist. Die roten Zahlen zeigen den absoluten Transitverkehr pro Tag auf der jeweiligen Fahrstrecke an. Der grüne Wert liefert den prozentuellen Anteil am niederösterreichischen Hauptverkehrsnetz. Die größten Vorkommen des Transitverkehrs sind auf den Hochleistungsstrecken anzutreffen. Auf der Westautobahn sind täglich die meisten Transitverkehrsteilnehmer vorhanden mit einem Wert von 600 LKWs pro Tag. Dieser spaltet sich auf dem Knoten Steinhäusl auf, wobei aber der Großteil über die Außenringautobahn A21 (440 LKWs pro Tag) weiter verläuft. Auch die Ostautobahn A4 hat eine wichtige Bedeutung für den Transitverkehr in Niederösterreich. Auf dieser Strecke ist der prozentuell höchste Wert des LKW-Transitverkehrs in Niederösterreich vorhanden. Mit einem Transitverkehrsaufkommen von rund 9,3% stellt diese Hochleistungsstrecke eine wichtige Verbindung zu den ehemaligen Ostblockstaaten dar. Die Ostautobahn A4 und in weiterer Folge die Westautobahn A1 können als Bindeglied des Handels zwischen Osteuropa und Westeuropa angesehen werden. Auch auf der Hauptverkehrsverbindung in Richtung Süden wird die Südautobahn A2 als Transitroute genutzt. Mit einem Anteil von 5,6% am Gesamtverkehrsnetz stellt diese Hochleistungsstrecke die Grundlage der Nord-Süd-Verbindung in die Ostregionen Österreichs dar. Hierbei ist in Kooperation mit der Südautobahn die Mattersburger Schnellstraße eine wichtige Verkehrsverbindung in den Osten von Europa. Generell kann gesagt werden, dass in Grenznähe rund um den Ballungsraum Wien die Hochleistungsstraßen für den Transitverkehr ausreichend genutzt werden. Die Westautobahn A1 und in weiterer Folge die Außenringautobahn A21 bilden die West-Ost-Achse, während die Südautobahn A2, die Ostautobahn A4 und die Mattersburger Schnellstraße die Nord-Süd-Verbindung im Transitverkehr darstellen.

Interessanter ist jedoch die Transitsituation in unserem Untersuchungsgebiet Waldviertel. Vorerst muss dringend erwähnt werden, dass durch das Waldviertel nur drei hochwertige Straßen verlaufen, nämlich die B2, die B4 und die B37. In diesem Fall wird der Abschnitt der Kremser Schnellstraße S5 vernachlässigt, da nur wenige Kilometer der Schnellstraße dem Waldviertel angehören. Im Waldviertel konnten im Jahre 2000 nur minimales Transitaufkommen durch LKW-Belastung wahrgenommen werden. Durch die Grenze an die Tschechische Republik und den damals durchgeführten Grenzkontrollen war der Transitverkehr im Waldviertel im Prinzip

nicht vorhanden. Während auf der B2 ein Transitverkehr von zehn Schwerfahrzeugen pro Tag (0,7% des Gesamtverkehrsaufkommens in Niederösterreich) analysiert wurde, waren auf der B37 sogar nur drei LKWs (0,2%) am Transitverkehr beteiligt. Der Transitverkehr fand sozusagen im Waldviertel zu dieser Zeit nie statt. Man darf aber nicht glauben, dass in dieser Gegend kein Güterverkehr vorhanden ist, im Gegenteil. Das Waldviertel stellt eine wichtige Säule im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den Staaten Österreich und der Tschechischen Republik dar. Der Ziel- und Quellverkehr wird hier gesondert betrieben. Der Transitverkehr weist deswegen so niedrige Zahlen auf, da die meisten Transportaufkommen über die Hochleistungsstrecken (Westautobahn, Tauernautobahn, Pyhrnautobahn) geführt werden. Der internationale Verkehr aus dem Norden wird über andere Strecken abgeleitet, beispielsweise über die Innkreisautobahn A8 und weiterführend die Pyhrnautobahn A9 oder die Westautobahn A1. Diese Achsen bilden den Grundstein für einen reibungslosen Transitverkehr. Daher sind in dieser Graphik die Kennwerte für das Waldviertel sehr gering. In unserem Untersuchungsgebiet fehlen die notwendigen Hochleistungsstrecken, damit hier ein Transitverkehr entstehen kann. Zwar sind die Bundesstraßen im nördlichen Waldviertel sehr gut ausgebaut, dennoch können diese Landesstraßen einen etwaigen Transitverkehr nicht ordnungsgemäß ermöglichen. Hier würde die Diskussion einer neuen Autobahn, welche in einem einzelnen Kapitel ausführlich protokolliert worden ist, wieder in den Vordergrund rücken. Die Frage stellt sich nur, ob man überhaupt einen solchen Transitverkehr in der natürlichen Landschaft haben will. Beispielsweise wären die Menschen entlang der Brennerautobahn froh, wenn der Transitverkehr sie nicht belasten würde. Daher ist es durchaus auch positiv, wenn das Waldviertel nicht vom Transitverkehr betroffen ist. Außerdem bringt der starke Ziel- und Quellverkehr genügend Probleme für die Landschaft, sei es die Lärm- oder die Schadstoffentwicklung, wobei es die Aufgabe der Politiker ist, gegen den immer stärkeren Grenzverkehr anzukämpfen. Wichtig wäre für diese Region, dass ein Mittelmaß zwischen Verkehrsaufkommen und Umweltschutz gefunden werden könnte.

Der Güterverkehr in Niederösterreich und das damit verbundene Transportaufkommen wird in den nächsten Jahren einen starken Zuwachs bekommen. Einer Prognose zufolge erhöht sich im Jahre 2020 das

Transportaufkommen des Transitverkehrs in Niederösterreich von vier Millionen Tonnen auf etwa zehn Millionen Tonnen. Dieser Zuwachs gilt sowohl im Straßen- als auch im Schienengüterverkehr. Summa summarum wird sich bis 2020 der gesamte Güterverkehr in Niederösterreich von acht Millionen Tonnen auf 20 Millionen Tonnen erhöhen (ZIBUSCHKA 2004, S.3).

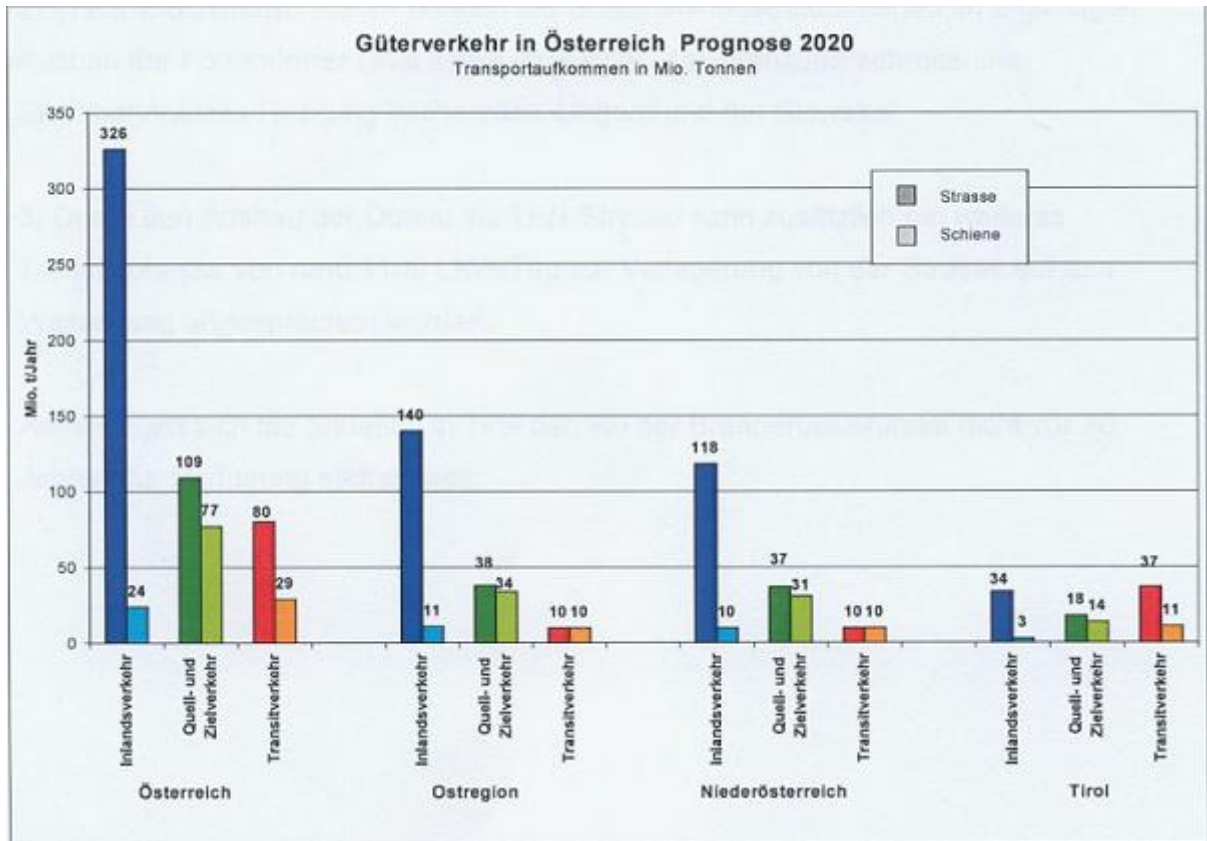


Abbildung 100: Prognose des Güterverkehrs in Österreich im Jahr 2020 (Quelle: ZIBUSCHKA 2004, S.3)

Die prognostizierte Darstellung des Güterverkehrs in Österreich im Jahre 2020 zeigt, dass sich der Anteil des Transits in Niederösterreich deutlich steigern wird. Ausgehend von einem geringen Anteil des Transitverkehrs von rund 6% am Gesamtverkehrsaufkommen in Niederösterreich im Jahre 2000 erhöht sich dieser Anteil auf rund 10%. Wiederum werden der Schienengüterverkehr und der Straßengüterverkehr ungefähr die gleichen Anteile von 5% besitzen. Der Anteil der Schiene von 50% kann somit im niederösterreichischen Bundesland gehalten werden. In der nachfolgenden Karte ist die prognostizierte Entwicklung des Transitverkehrs im niederösterreichischen Hauptverkehrsnetz für das Jahr 2020 abgebildet. Es sind wiederum die absoluten und prozentuellen Kennwerte der jeweiligen Hauptverkehrsverbindungen angegeben (ZIBUSCHKA 2004, S.4).

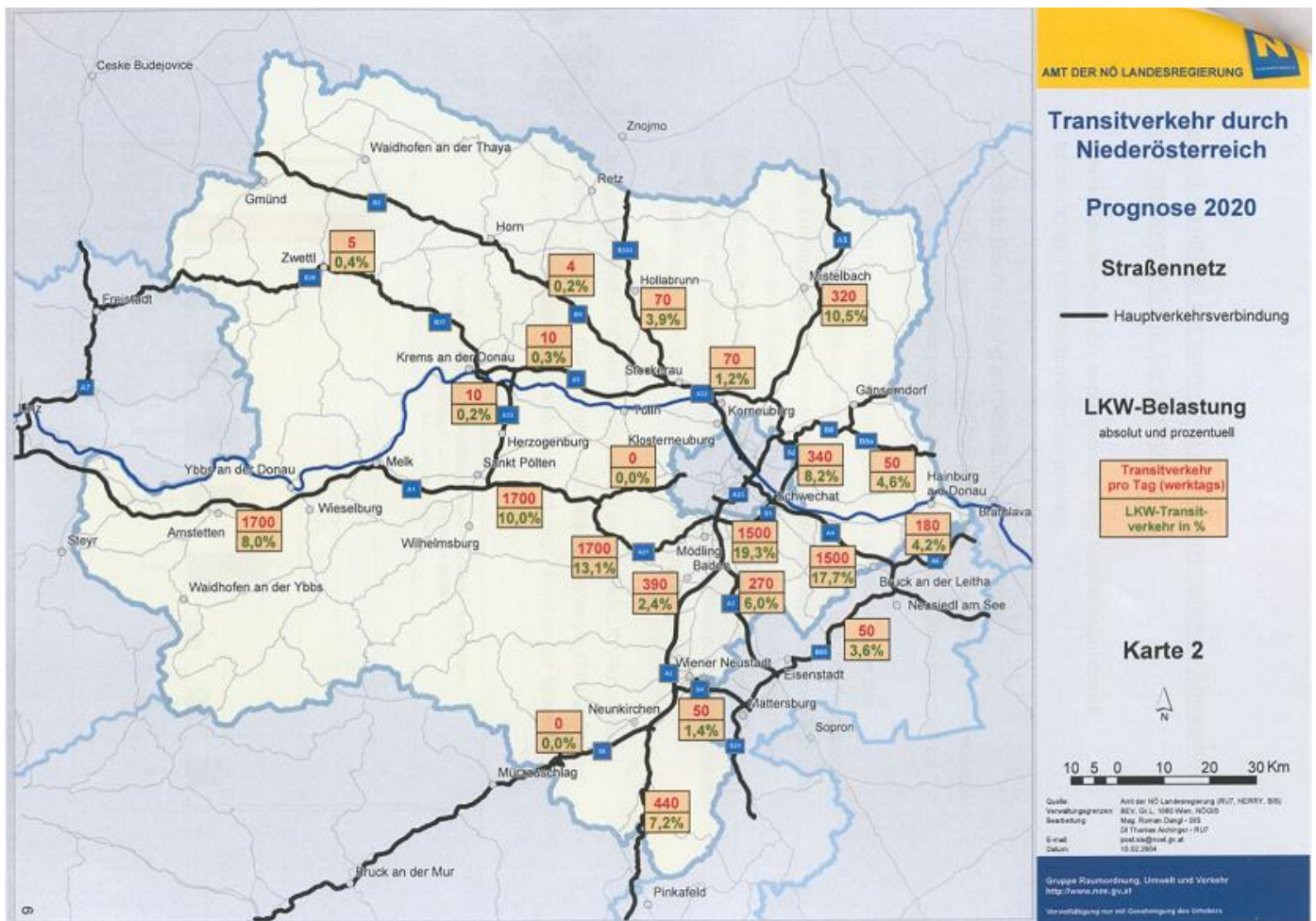


Abbildung 101: Prognose des Transitverkehrs in Niederösterreich im Jahr 2020 (Quelle: ZIBUSCHKA 2004, S.6)

Als Erstes muss bei dieser Graphik erwähnt werden, dass es inzwischen eine Ausweitung des Straßennetzes gegeben hat. Vor allem im Osten der Bundeshauptstadt Wien ist es zu zahlreichen Erweiterungen im Autobahn- bzw. Bundesstraßenbau gekommen. Neben der neu errichteten Nordostautobahn A6, der Wiener Außenringschnellstraße S1 und der Wiener Nordschnellstraße S2 bildet die Bundesstraße B8 eine lebensnotwendige Verkehrsachse in das östliche Nachbarland Slowakei. Auch in Zukunft bilden die Hochleistungsstrecken die lebenswichtigen Grundsäulen im Straßengüterverkehr. Es werden im Jahr 2020 auf der Westautobahn A1 täglich 1.700 LKW-Transitverkehrsträger erwartet, was einen prozentuellen Anteil von 10% am niederösterreichischen Verkehrsnetz bedeutet. Die West-Ost-Verbindung zwischen Westeuropa und den Oststaaten erfüllt eine wichtige Funktion. Der Unterschied zum Jahr 2000 ist, dass alle Transitfahrten nur mehr über die Außenringautobahn A21 geführt werden, was gleichzeitig eine große

Beanspruchung der Infrastruktureinrichtung bedeutet. Die neu gegründete Wiener Außenschnellstraße S1 dient somit als Verbindungsglied zwischen der Westautobahn A1 und der Ostautobahn A4. Diese Verkehrsachse regelt die gesamte West-Ost-Verbindung im Transitverkehr. Von den 1.700 Fahrten der Außenringautobahn A21 werden stolze 1.500 LKW-Transitfahrten über diese beiden Hochleistungsstrecken weitergeführt. Die Wiener Außenringschnellstraße S1 weist den höchsten prozentuellen LKW-Transitverkehr mit 19,3% auf, dicht gefolgt von der Ostautobahn A4 mit 17,7%. Ebenfalls von großer Bedeutung ist die Wiener Umfahrung auf der Wiener Nordrandschnellstraße S2 und der Bundesstraße B8. Wie auch in den südöstlichen Teilen Wiens wird dort der Transitverkehr wegen der guten Straßenverbindung enorm ansteigen. Durch die Grenzöffnung und der Ausweitung des Hochleistungsnetzes hat sich die Region südlich und östlich von Wien zu einem transnational wichtigen Gebiet empor gestiegen. Diese Strecken wickeln hauptsächlich den internationalen Güterverkehr zwischen Ost- und Westeuropa ab. Die Achse Westautobahn A1 – Außenringautobahn A21 – Wiener Außenringschnellstraße S1 und Ostautobahn A4 spielt für den europäischen Transitverkehr eine zentrale Rolle. Sie begünstigt den Handel zwischen Ost- und Westeuropa. Die Verkehrsströme aus den östlichen Nachbarstaaten werden weiterhin zunehmen, wenn man sich die Zahlen in der Prognosekarte vor Augen führt. Auch die Belastungen entlang der Strecken werden deutlich zunehmen. Vor allem das suburbane Gebiet südlich von Wien ist sehr davon betroffen. Der Transitverkehr aus dem Osten wird hauptsächlich nur an diesem Gebiet vorbeifahren, da dort die Autobahnverbindungen sehr gut ausgebaut sind. Zusätzlich stellt die Südautobahn A2 eine wichtige Transitroute dar, zwar nicht eine so besondere wie die oben genannte West-Ost-Verbindung, dennoch wird es auch hier zu einem Anstieg im Transitverkehr kommen. Mit einem Anteil von 440 LKWs pro Tag (7,2% am niederösterreichischen Gesamtverkehr) wird die Nord-Süd-Verbindung täglich stark benutzt. Hinzu kommt aber jetzt, dass durch den aktuellen Bau der Nordautobahn A5 und der Wiener Nordrandschnellstraße S2 die Nord-Süd-Verbindung für den europäischen Transitverkehr mehr in den Blickpunkt der Unternehmen rückt. Für das Jahr 2020 werden auf der Nordautobahn A5 und in weiterer Folge der Wiener Nordrandschnellstraße S2 täglich circa 320 LKW-Transitfahrten erwartet, das sind rund 10,5% in Nord-Süd-Ausrichtung in Bezug zum gesamten Verkehr. Mit dieser neuen Hochleistungsstrecke sollen die

Handelsbeziehungen mit der Tschechischen Republik gefördert werden. Außerdem soll diese Nord-Süd-Achse (Nordautobahn A5 – Wiener Umfahrung S1 und S2 – Südautobahn A2) den Transitverkehr im westlichen Österreich entlasten, da nun die Unternehmer in der Ostregion den Verkehr von Nord nach Süd bewältigen können, ohne die Alpen überqueren zu müssen. Abschließend kann gesagt werden, dass der Grenzraum Wien in Zukunft eine zentrale Stellung im europäischen Transitverkehr, vor allem in der Ostregion Österreichs, übernimmt. Sowohl die West-Ost-Achse als auch die Nord-Süd-Verbindung werden im Straßengüterverkehr immer wichtiger und etablieren sich als bedeutende Transitrouten.

Der Transitverkehr im Waldviertel ist gegenwärtig weit geringer als in den anderen Gebieten in Niederösterreich. Laut Prognose kommt es zu keinem weiteren Ausbau des Straßennetzes im Waldviertel, sondern der gesamte Verkehr wird nur auf den drei Bundesstraßen B2, B4 und B37 abgewickelt. Trotz der Grenzöffnung zur Tschechischen Republik wird es im Waldviertel zu keinem Anstieg des Transitverkehrs kommen. Womöglich wird wegen des Baus der Nordautobahn A5 der Transitverkehr auf den Bundesstraßen B2 und B4 leicht sinken. Vorausschauend werden auf dieser Bundesstraße täglich nur vier LKW-Fahrten (0,2% des Gesamtverkehrsaufkommens), welche dem Transitverkehr zugesprochen werden, vollzogen. Viele ausländische Unternehmer bevorzugen die schnellere Verbindung über die Nordautobahn A5 statt die schweren LKws durch die eng geführten Straßenverläufe und Ortsdurchfahrten zu navigieren. Es kann somit behauptet werden, dass das Waldviertel keine steigenden Entwicklungen im Bereich des Transitverkehrs haben wird. Das Transitaufkommen durch die Schwerfahrzeuge in dieser peripheren Landschaft stagniert oder hat sogar ein leichtes Defizit zu verzeichnen, was sich auf die geringen Hochleistungsstrecken im Waldviertel zurückführen lässt. Trotzdem muss erwähnt werden, dass trotz der geringen Zahlen der Schwerverkehr im Waldviertel grundsätzlich vorhanden ist. Vielmehr wird seit der Grenzöffnung dem Ziel- und Quellverkehr für diese Landschaft eine große Bedeutung zugesprochen. Die Intensität der LKW-Transporte zwischen den beiden Nachbarstaaten Österreich und Tschechien nimmt immer mehr zu. Betrachtet man den Verkehrsstrom auf der Bundesstraße B2, dann kann gesagt werden, dass entlang dieser Strecke täglich eine immense Anzahl an Schwerfahrzeugen unterwegs ist. Diese LKW-Transporte spezialisieren sich hauptsächlich auf den

Warenaustausch zwischen den Unternehmen im grenznahen Gebiet. Man sieht, dass das Waldviertel schon einen Zuwachs am Schwerverkehr erhalten hat, dieser aber eben dem grenzüberschreitenden Verkehr angerechnet wird. Man darf sich nicht von den niedrigen Zahlen auf der Karte irritieren lassen und glauben, dass die Region nicht mit der LKW-Belastung zu kämpfen hat. Durch das gut ausgebaute Bundesstraßennetz im nördlichen Waldviertel verkehren viele lokale und regionale Unternehmen tagtäglich zwischen den beiden Staaten. Nur als Durchzugsland wird das Waldviertel keine große Rolle spielen, da eben keine hochwertigen Verbindungsstrecken vorhanden sind, auf denen der Transitverkehr abgewickelt werden könnte. Die Nordautobahn A5 wird in Zukunft den internationalen Verkehr aus dem Norden aufnehmen. Ob es Sinn macht eine Hochleistungsstrecke zu errichten und damit verbunden größere Belastungen auf sich zu nehmen, wurde schon vorher diskutiert und analysiert. Der steigende Ziel- und Quellverkehr im Waldviertel bringt derzeit genügend Probleme in die einzelnen Regionen und die Gemeinden sollten vorerst diese Schwierigkeiten lösen. Viele Bürger regen sich über die hohe Anzahl an Schwertransportern auf, da sie enorme Schadstoffemissionen und einen hohen Lärmpegel mit sich bringen. Der Zuwachs im Schwerverkehr ist für die einheimischen Menschen nicht akzeptabel. Erst wenn diese Probleme aus dem Weg geräumt sind, kann über eine Innovation im Straßeninfrastrukturbereich diskutiert werden. Ein Mittelweg ist hier wiederum von großer Bedeutung. Einerseits soll sich die Region weiterentwickeln (auch im Straßensektor) und nicht zum Aussterben verurteilt werden, andererseits sollen die Umwelt und die Idylle durch die LKWs nicht zerstört werden.

Es soll anschließend noch kurz über den Schienentransitverkehr in Niederösterreich berichtet werden. Man kann nur einen hohen Anteil des Schienengüterverkehrs erwarten, wenn ein leistungsgerechter und rascher Ausbau des Schienennetzes in Niederösterreich getätigt wird (ZIBUSCHKA 2004, S.4):

- Viergleisiger Ausbau der Westbahn zwischen Linz und Wien ist bis 2011 geplant. In Niederösterreich ist der Großteil der Strecke schon fertig gestellt, so auch die 44 Kilometer lange Neubaustrecke zwischen Wien und St. Pölten. Durch den viergleisigen Ausbau können cirka 1.000 LKW im Transitverkehr und 2.500 LKW im Ziel- und Quellverkehr von der Westautobahn auf die Westbahn gebracht werden.

- Zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie sowie der Ausbau des grenzüberschreitenden Eisenbahnnetzes in Richtung Tschechischer Republik, Ungarn und der Slowakei.
- Durch die Donau als transeuropäische Strecke kann ebenfalls ein zusätzliches Transportaufkommen von rund 1.100 LKWs pro Tag von der Straße auf den Wasserweg verlagert werden.

Im Folgenden werden nun fünf Maßnahmenpakete zur raum- und umweltverträglichen Abwicklung des Transitverkehrs in Niederösterreich aufgezählt:

1. Schnelle Instandsetzung der geplanten oder in Bau befindlichen hochrangigen Verkehrsinfrastrukturprojekte

2. Zunehmende Überwachung auf den Parkplätzen

Durch eine strengere Kontrolle der LKWs (Ruhezeiten, Überladung, technische einwandfreier Fahrzeugzustand) soll die Verkehrssicherheit erhöht werden. Für die Kontrollen benötigt man diverse Schwerpunktparkplätze. Um effektiv die schädlichen Verkehrsmittel rechtzeitig aus dem Verkehr ziehen zu können, ist eine rasche Einrichtung solcher Parkplätze eine dringende Voraussetzung. Derzeit existieren in Haag, Bruck an der Leitha und entlang der Südautobahn A2 solche Schwerpunktparkplätze. Auch auf der aktuell in Bau befindlichen Nordautobahn A5 sollen solche Kontrollstellen realisiert werden. Laut der niederösterreichischen Landesregierung soll die Zahl der LKW-Kontrollen drastisch erhöht werden. Die Ausgangsbasis wird vierteljährlich mit etwa 100 Kontrollen gelegt. Im Bundesländervergleich liegt Niederösterreich mit der Anzahl der Prüfzugeinsätze an der Spitze (ZIBUSCHKA 2004, S.7).

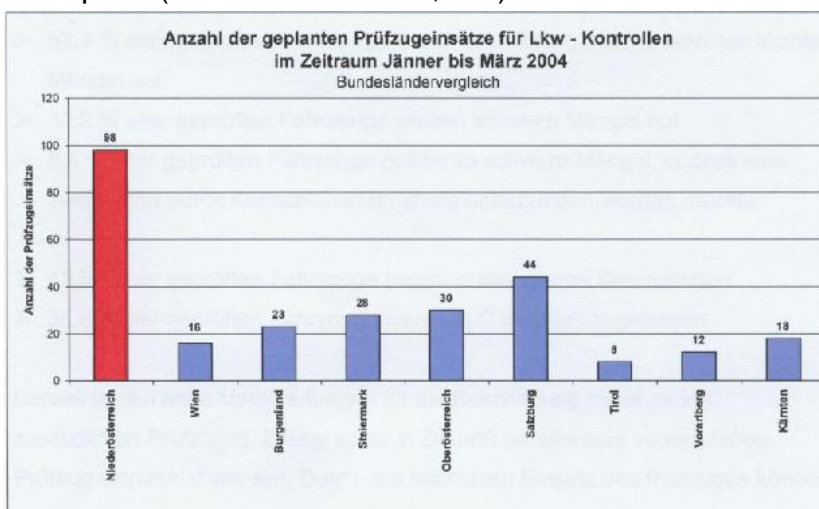


Abbildung 102: Anzahl der geplanten Prüfzugeinsätze im Zeitraum Jänner bis März 2004 (Quelle: ZIBUSCHKA 2004, S.7)

3. Verhinderung des Ausweichverkehrs

Mit der Einführung der fahrleistungsabhängigen LKW-Maut auf den österreichischen Hochleistungsstraßen weichen immer mehr LKWs auf die unbemauteten Bundesstraßen aus. Diese Tendenz ist bei mehreren Ausweichrouten ersichtlich, wo die Bundesstraße parallel neben der Autobahn verläuft. Diese Ausweichmanöver an den potentiellen Routen sollen verhindert werden. Daher wurden wegen der Verkehrssituation insgesamt 28 Zählstellen in ganz Niederösterreich eingerichtet, um Gegenmaßnahmen zu setzen. Durch verstärkte Polizeikontrollen an beliebten Verkehrsknoten und durch die Einführung von LKW-Durchfahrtsverboten (z.B.: Wachau) soll dieser Ausweichverkehr in Schach gehalten werden. Unterdessen sollen sektorale Fahrverbote vermieden werden, da diese EU-rechtlich umstritten sind und außerdem durch den hohen Anteil des hausgemachten Verkehrs den niederösterreichischen Wirtschaftsverkehr beeinflussen würden. Im Jänner 2004 wurde die Überwachung der Transit-LKWs deutlich verschärft. Im Rahmen der 28 Einsätze wurden insgesamt 641 Fahrzeuge (2 Busse, 374 LKWs, 191 Anhänger und 74 PKW) untersucht (ZIBUSCHKA 2004, S.8):

- 52,4% aller Fahrzeuge waren fahrtauglich oder wiesen nur leichte Mängel auf
- 39,2% aller Fahrzeuge hatten schwere Mängel
- 8,4% aller Fahrzeuge hatten so schwere Mängel, dass sie das Kennzeichen abgeben mussten und so die Weiterfahrt verboten wurde
- 43,5% der Fahrzeuge waren aus dem Ausland und 56,5% waren in Österreich zugelassen

4. Ökologisierung der LKW-Maut

„Damit wird die fahrleistungsabhängige LKW-Maut aufkommensneutral für schadstoffarme LKWs gesenkt und für schadstoffreiche LKWs erhöht“ (ZIBUSCHKA 2004, S.9).

5. Schwimmende Landstraße

Darunter wird der Transport von Schwertransportern (hauptsächlich Sattelfahrzeuge) auf der Donau zwischen Passau und Győr verstanden, welcher als Linienverkehr verkehren soll. Durch dieses zusätzliche Angebot können anfangs immerhin 5% des

Transitverkehrs entlang der Route Passau – Győr von der Straße auf den Wasserweg verlegt werden (ZIBUSCHKA 2004, S.9).

5.5 *Transit Auswirkungen und Lösungsansätze*

Bisher wurde nur über das Aufkommen des Transitverkehrs in unserem Land Österreich gesprochen. Selten wird über die Auswirkungen des Durchzugsverkehrs gesprochen. Vor allem die betroffenen Menschen kommen hier meist zu kurz. Viele Bevölkerungsgruppen fühlen sich von dieser Verkehrsart besonders gestört, da viele Faktoren die Lebensweise der Menschen deutlich beeinflussen. Durch die starke Konzentration des Verkehrsaufkommens kommt es zu diversen Belastungen, sowohl für die Umwelt als auch für den Menschen. Nachfolgend werden die einzelnen Auswirkungen von den steigenden Verkehrsströmen auf den Hochleistungsstrecken auf die Anrainer aufgezeigt (FICHTINGER 1990, S.25).

Der Transitverkehr ist von den meisten Anwohnern sehr unerwünscht. Im Großen und Ganzen verursacht der Transitverkehr (Lärm und beeinträchtigte Luftqualität) gravierende Auswirkungen auf das Wohlbefinden und die Lebensqualität der Menschen entlang der Transitrouten. Die Lebensqualität bedeutet gleichzeitig die Befriedigung des Identifikationsbedürfnisses (Menschen in der Landschaft als Individuum wieder erkennen) und des Erlebnisbedürfnisses (Erlebung der menschlichen Emotionen durch aktive und passive Aneignung der Landschaft). Aktive Aneignungen sind beispielsweise die körperlichen Aktivitäten, während die passiven Aneignungen die Landschaftswahrnehmungen bedeuten. Durch die Transitachsen, speziell in Tirol, hat sich das Landschaftsbild extrem verändert. Entlang der Verkehrswege herrscht ein Konflikt zwischen den Ansprüchen der Menschen nach hoher Lebensqualität und dem Nutzen für den Handel durch den Transitverkehr. Es wird demnach versucht, ein Gleichgewicht zwischen den beiden Komponenten zu finden, sodass aber der Erholungsraum dennoch vorhanden bleibt. Vielmehr kommt es bei erhöhtem Transitaufkommen zu einem Identitätsverlust der Menschen in den Transiträumen. Den Anrainern werden die Idylle und das Selbstwertgefühl genommen und der eigene Ortsbezug fehlt, sodass es vermehrt zu Abwanderungen kommt. Die Veränderung der Landschaft führt zur Entfremdung des

eigenen Lebensraumes und zeigt negative Folgen (Gleichgültigkeit, Abwanderung etc.) für die nachhaltige Entwicklung²⁴³.

Die enormen Zuwächse an Verkehrsströmen entlang der Transitrouten führten zu erhöhten Belastungen durch Lärm und Abgase. Somit kam es in einigen Regionen Österreichs zu Demonstrationen und Bürgerinitiativen gegen den Transitverkehr. Nachfolgend soll eine Auflistung der Auswirkungen, Folgen und Probleme durch den Transitverkehr und die damit verbundene Umweltbeeinträchtigung angeführt werden²⁴⁴:

- Schadstoffemissionen: Die Höhe der Emissionswerte ist abhängig vom enormen Energieverbrauch des Transitverkehrs. Die CO₂-Belastung ist bei einem LKW sechsmal, bei der NO_x-Belastung zwölfmal stärker als bei der Bahn. Zahlenmäßig verursachte im Jahre 2004 der Straßenverkehr etwa 1/3 der NO_x-Emissionen (für Menschen gesundheitsgefährdende Luftverunreinigung) und etwa 1/5 der CO₂-Emissionen (klimaschädigende Substanzen) in Österreich, was gleichzeitig 20% der Feinstaubbelastung in unserem Land ausmachte. Die Bildung von Ozon und Smog wird durch den verstärkten Transitverkehr vorangetrieben. Die Schadstoffemissionen von Fahrzeugen entstehen in Bodennähe und wirken entlang der Routen auf Mensch und Umwelt ein²⁴⁵. Laut einer Studie wurde festgestellt, dass das Gemüse in der Nähe von Autobahnen einen wesentlich höheren Bleigehalt aufweist, als dies durchschnittlich der Fall ist. Außerdem ist die Grundwasserqualität durch die schädlichen Abgase deutlich schlechter. Durch den schadstoffreichen Boden kommt es zu einem verstärkten Waldsterben und zur Lockerung des Untergrunds. Die Siedlungen entlang der Autobahnen sind wegen des lockeren Bodens durch Murenabgänge gefährdet. Die Anrainer von Transitrouten sind davon besonders betroffen (FICHTINGER 1990, S.26).

²⁴³ http://www.wsl.ch/forschung/forschungsprojekte/transitverkehr_lebensqualitaet/index_DE?-C=& (18.5.2010)

²⁴⁴ <http://www.verkehrsjournal.at/cms.asp?editionId=18&articleId=124&action=artikel> (4.5.2010)

²⁴⁵ <http://www.verkehrsjournal.at/cms.asp?editionId=18&articleId=124&action=artikel> (4.5.2010)

Speziell in der Gebirgsregion haben diese Effekte eine noch stärkere Auswirkung. Die Berge wirken wie Wände, sodass der von den LKWs verursachte Schmutz, Abgas- und Lärmpegel (Schalltrichter) in den einzelnen Talsohlen gesammelt wird. Deswegen hat der Transitverkehr in den Alpenregionen eine besonders schädigende Wirkung, was sich auf die Bevölkerung durch eine gefährliche gesundheitliche Beeinträchtigung der Lebensqualität auswirkt. Vor allem der Schwerverkehr in der Nacht verstärkte diese Umstände erheblich, sodass seit Anfang der 1990er Jahren ein Nachtfahrverbot für LKWs eingerichtet wurde (FICHTINGER 1990, S.25).

- Verkehrslärm: Nach den aktuell gültigen Richtlinien ist ein LKW um maximal 15 Dezibel lauter als ein PKW. LKWs bewirken bei der Vorbeifahrt sehr hohe Lärmspitzen, die von der Bevölkerung als besonders störend empfunden werden. Rund $\frac{1}{4}$ der österreichischen Bevölkerung sind in ihrem Lebensraum diesem Lärm ausgeliefert. Davon sind 70% der Lärmbelastung auf den Verkehr, insbesondere den Straßenverkehr (82% an Lärmbelästigungen), zurückzuführen. Der Bahnverkehrslärm wird hingegen als weniger störend empfunden. Diese Beeinträchtigungen können weitreichende Folgen mit sich bringen. Durch den Verkehrslärm kann sich ein Anstieg des Stresshormonspiegels ergeben, welcher den Herz-Kreislauf-Rhythmus beeinträchtigen kann. Diese Gesundheitsstörungen können in manchen Fällen bis zum Tod führen²⁴⁶.
- Energieverbrauch: Der Verkehrssektor hatte im Jahr 2003 in Österreich einen Energieverbrauch von 28% zur Folge, wobei 90% auf den Straßenverkehr entfielen und nur 4% auf den Schienenverkehr²⁴⁷.
- Flächenverbrauch: Das Hochleistungsstraßennetz in Österreich hat eine Länge von ca. 2.180 Kilometern. Ein Kilometer Autobahn hat einen Flächenbedarf von neun Hektar, wobei das einem Flächenverbrauch des gesamten Hochleistungsnetzes von etwa 14.760 Hektar entspricht. Durch den Flächenverbrauch kommt es zur Zerstörung der Biomasse. Dabei wird die

²⁴⁶ <http://www.verkehrsjournal.at/cms.asp?editionId=18&articleId=124&action=artikel> (4.5.2010)

²⁴⁷ <http://www.verkehrsjournal.at/cms.asp?editionId=18&articleId=124&action=artikel> (4.5.2010)

bestehende Kulturlandschaft zerstört, die Tierpopulationen getrennt und der Zeitverlust für die Bevölkerung durch die Umwegstrecken erhöht²⁴⁸.

- Straßenabnützungen durch LKWs
- Die Eu-Osterweiterung führt zum steigenden Transitverkehr in Österreich: Dadurch kommt es in den Tourismusregionen wegen der höheren Belastung zu einem deutlichen Rückgang → gleichzeitige Abwertung der Fremdenverkehrsregionen (FICHTINGER 1990, S.27).
- Globalisierung: Die vier Grundfreiheiten der EU (Kapital, Güter, Personen, Dienstleistungen) verstärken die Mobilität, was negative Auswirkungen auf die Umwelt und auf die Lebensqualität hat. Die Regulierung durch den Markt verschärft das Transitproblem und die verkehrspolitischen Ziele²⁴⁹.
- Kosten: Der Transitverkehr verursacht eine Unmenge an Kosten, nämlich jährlich im Ausmaß von rund 3,1 Milliarden Euro. Damit ist der Gütertransport auf der Straße viermal so teuer wie auf der Bahn und verursacht eine 15-mal höhere Schadstoffemission²⁵⁰.
- Verkehrsunfälle: Die Schwerfahrzeuge sind nicht so oft in Verkehrsunfälle beteiligt, wenn man als Bezugsgröße die Fahrleistung nimmt. Bei einem Fahrzeuganteil von 10% sind bei 5,9% der Unfälle LKWs beteiligt. Die Schwere des Unfalls ist aber bei LKW-Unfällen ziemlich hoch und liegt im Durchschnitt höher als bei PKW-Unfällen. Vor allem auf Autobahnen sind die LKWs häufiger in Unfälle verwickelt als PKWs. Im Fernverkehr sind die Fahrer auf Grund der langen Fahrzeiten und der Nichteinhaltung der Ruhezeiten oft stark überfordert. Somit sind die Autobahnen mit starkem LKW-Aufkommen sehr von LKW-Unfällen betroffen. Deswegen weist die Brennerautobahn auch

²⁴⁸ <http://www.verkehrsjournal.at/cms.asp?editionId=18&articleId=124&action=artikel> (4.5.2010)

²⁴⁹

[http://www.burkina.at/Verkehrspolitik:Verkehrstr%C3%A4ger,Transitverkehr_\(akt_Entwicklung\),_wichtige_Transitrouten](http://www.burkina.at/Verkehrspolitik:Verkehrstr%C3%A4ger,Transitverkehr_(akt_Entwicklung),_wichtige_Transitrouten) (4.5.2010)

²⁵⁰

[http://www.burkina.at/Verkehrspolitik:Verkehrstr%C3%A4ger,Transitverkehr_\(akt_Entwicklung\),_wichtige_Transitrouten](http://www.burkina.at/Verkehrspolitik:Verkehrstr%C3%A4ger,Transitverkehr_(akt_Entwicklung),_wichtige_Transitrouten) (4.5.2010)

die höchste Unfallschwere aller Autobahnen in Österreich auf (KOCH 1991, S.21).

Die Folgen des Transitverkehrs lassen sich von keiner Staatsgrenze aufhalten. Einzelne nationale Maßnahmen können die Probleme des Durchzugsverkehrs nicht stoppen. Deshalb ist es von großer Bedeutung, dass im Sinne des grenzüberschreitenden Charakters länderübergreifende Maßnahmen gesetzt werden, um den Transitproblemen entgegen zu wirken. Die multi- oder bilateralen Zusammenarbeiten im Bereich des Umweltschutzes können eine Lösung dafür sein (FICHTINGER 1990, S.28).

Die bisherigen Maßnahmen gegen den wachsenden Transitverkehr waren bis jetzt unzureichend, um die Probleme der Landschaft und der Menschen in den Griff zu bekommen. Es ist richtig, eine rasche Umsetzung der technischen Auflagen sämtlicher LKWs (weniger laut und schadstoffärmer) durchzuführen. Diese technischen Feinheiten wurden wegen des massiven Zuwachses des LKW-Transitverkehrs allerdings wieder zunichte gemacht. Die Vorkehrungen zur Herabsetzung des Schwerverkehrs wie Ökopunktemodell, Sonn- und Feiertagsfahrverbote, Nachtfahrverbote etc. wurden sehr aufgeweicht und viel zu wenig kontrolliert. Alleine diese Mittel können die zukünftige Problematik des zunehmenden Straßengüterverkehrs nicht lösen. Die tatsächlichen Ursachen können nur durch Einhaltung der Verträge und die Alpenschutz-Transiterklärung bekämpft werden, um einen permanenten und nachhaltig gesicherten Lebens- und Wirtschaftsraum zu erhalten (GURGISER 2003, S.100f).

Die folgenden Maßnahmen sollen ein vernünftiges Miteinander von Mensch, Natur, Wirtschaft und Verkehr ermöglichen, damit das primäre Ziel (Reduktion der NO_x-Schadstoffe durch LKW-Transitverkehr um 60%) permanent und nachhaltig erreicht wird. Eine mengenmäßige Begrenzung des LKW-Transits wäre eine Lösung, um die Anrainer vor dem Verlust ihres Lebensraumes und der Zerstörung ihrer wirtschaftlichen Existenz zu schützen. Im Alpenraum sind diese Auswirkungen des Transitaufkommens am stärksten zu spüren (GURGISER 2003, S.101). Bei diesen verkehrspolitischen Maßnahmen wird zwischen struktur-, prozess- und finanzpolitischen Instrumenten unterschieden. Die Strukturpolitik teilt sich in

Infrastrukturpolitik (Bereitstellung von Verkehrsinfrastruktureinrichtungen) und Marktpolitik (Wettbewerbsbedingungen auf den Märkten). Bei der Prozesspolitik ist der Nutzen der Infrastruktureinrichtung der entscheidende Faktor, welcher durch Gesetze und Vorschriften erreicht wird. In der Finanzpolitik werden die für das Verkehrswesen notwendigen Mittel geregelt. Durch die Steuereinnahmen, Gebühren und Preise in der Verkehrspolitik werden die Infrastruktureinrichtungen rückvergütet. Nachfolgend werden jene verkehrspolitischen Instrumente beschrieben, welche in Österreich den Transitverkehr drosseln können²⁵¹.

Strukturpolitische Instrumente:

- Ausbaustopp weiterer Alpentransitstraßen: Der Baustopp sämtlicher hochrangiger Straßen in den Alpen sowie strengere Umweltverträglichkeitsüberprüfungen bei vorhandenen Straßen soll den Transport des Transitverkehrs auf die Bahn zwingen. Dadurch entstehen aber häufigere und längere Staus, wodurch der Binnen- und der grenzüberschreitende Verkehr besonders betroffen sind. Erhöhte Staukosten und Umweltbeeinträchtigungen für die Menschen entlang der Transitrouten sind leider die Folge²⁵².
- Nutzung der vorhanden Eisenbahnkapazitäten: In Österreich erhofft man sich durch die Nutzung und Ausschöpfung der alpenquerenden Bahnstrecken eine Verlagerung des Transitverkehrs von der Straße auf die Schiene. Es müssen aber umfangreiche Ausbauten getätigt werden, damit die Bahn eine gleiche Chance auf dem Verkehrssektor wie die Straße bekommt. Die Brennerbahnstrecke wäre eine Möglichkeit, obwohl hier 5,4 Milliarden Euro für den Bau investiert werden müssten. Hier wäre eine Querfinanzierung aus den Mauteinnahmen und den Trassenentgelten vorgesehen. Eine Entlastung der Straße könnte somit erreicht werden. Die Umweltbeeinträchtigungen würden dadurch vermindert. Die Realität sieht anders aus, da das Transportaufkommen auf den bestehenden Bahnlinien keine Auslastung aufweist (GURGISER 2003, S.103).

²⁵¹ <http://www.verkehrsjournal.at/cms.asp?editionId=18&articleId=124&action=artikel> (4.5.2010)

²⁵² <http://www.verkehrsjournal.at/cms.asp?editionId=18&articleId=124&action=artikel> (4.5.2010)

Prozesspolitische Instrumente:

- **Fahrverbote:** Solche Bestimmungen verbieten die Benutzung einer Verkehrsstrecke, wobei sich diese Fahrverbote auf verschiedene Zeiträume (Nachtfahrverbot, Sonn- und Feiertagsverbot) beziehen können. In Österreich gilt auf allen Straßen ein generelles Nachtfahrverbot (zwischen 22 und 5 Uhr) für Schwerfahrzeuge, obwohl hier lärmarme (Schallpegel unter 80 Dezibel) LKWs von diesem Verbot ausgenommen sind. Dieses Nachtfahrverbot wurde deswegen zum Schutz der Bürger eingeführt, weil die Lärmbelastungen schwere gesundheitliche Schäden bei der Bevölkerung verursacht und die Schadstoffemissionen zu viel Ozon gebildet hatten. In Tirol wurde dieses ganzjährige Nachtfahrverbot auf allen Autobahnen auf neun Stunden erweitert. Dies resultierte aus der dreimaligen Überhöhung des NO₂-Halbstundenwertes bei einer Messstelle im Jahre 1999, wodurch die Gesundheit der Menschen (vor allem die Atmungsorgane) wesentlich beeinträchtigt wurde. Außerdem wurden sektorale Fahrverbote auf der Inntalautobahn für bestimmte Güter (Abfälle, Rundholz, Erze, Steine, KFZ, Baustahl etc.) eingeführt. Außerdem besteht in Österreich ein generelles Wochenendverbot für Schwerfahrzeuge. Dieses tritt an Samstagen ab 15 Uhr in Kraft und endet sonntagabends um 22 Uhr. An Feiertagen gilt im ganzen Land ein allgemeines Fahrverbot für Schwerfahrzeuge. Diese Vorgehensweisen sind nach der Verordnung des Immissionsschutzgesetzes - Luft eingeführt worden. Mit diesen Fahrverboten soll der LKW-Verkehr eingebremst werden und es soll weiters dazu führen, dass der Transitverkehr von der Straße auf die Schiene verlegt wird²⁵³. Effiziente und intensive Kontrollen auf den Transitrouten stellen sicher, ob die Gesetze und Verträge eingehalten werden (GURGISER 2003, S.104).
- **Flexible und feste Geschwindigkeitsbeschränkungen:** In Österreich gilt für Schwerfahrzeuge auf den Hochleistungsstrecken ein Tempolimit von 80 km/h. Für lärmarme LKWs gilt in der Zeit des Nachtfahrverbotes eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 60 km/h. Die Herabsetzung des Tempolimits auf diese Werte führt erstens zur Herabsenkung der Unfälle im Straßenverkehr und zweitens kommt es zur Reduktion der Lärm- und

²⁵³ <http://www.verkehrsjournal.at/cms.asp?editionId=18&articleId=124&action=artikel> (4.5.2010)

Schadstoffbelastungen. Wegen des Immissionsschutzgesetzes werden die Geschwindigkeiten reduziert, sodass die Luftgüte und somit das Wohl der Bevölkerung geschützt werden. Diese Beschränkungen haben sicherlich gewisse Auswirkungen auf den LKW-Verkehr²⁵⁴.

- Gewichtsnormen: Das Gesetz in Österreich besagt, dass in unserem Land nur LKWs mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von 32 Tonnen (mit Anhänger 40 Tonnen) verkehren dürfen²⁵⁵.

Finanzpolitische Instrumente:

- Verkehrsspezifische Steuern: Hierbei spielen die KFZ-Steuer und die Mineralölsteuer eine wesentliche Rolle. Die KFZ-Steuer wird für alle Fahrzeuge in Österreich eingehoben und hat somit keinen Einfluss auf den Transitverkehr. Die Mineralölsteuer ist eine Territorialsteuer, die von allen Verkehrsteilnehmern entrichtet werden muss. Sie hat somit ebenfalls keine direkten Auswirkungen auf den Transitverkehr. In Österreich beträgt die Steuer 0,30€ pro Liter Diesel²⁵⁶.
- Maut: Darunter wird ein Entgelt zur Benutzung der Straßen verstanden, welches normalerweise jeder Verkehrsteilnehmer zu entrichten hat. Die Maut kann fahrleistungs- oder zeitabhängig sein. In Österreich folgt die Staffelung der Kostenanlastung nach dem Verursacherprinzip bei gleichzeitiger Entlastung der Allgemeinheit. Nach der Anzahl der Achsen (LKW, Busse und Wohnmobile) ergibt sich die Höhe der Tarife, welche zusätzlich noch von dem betreffenden Verkehrsnetz abhängen. Es können auf denjenigen Strecken höhere Mauttarife verlangt werden, welche überdurchschnittlich hohe Kosten verursachen (Auf der Brennerautobahn gibt es einen Nachttarif, der dem doppelten Tagestarif entspricht). Die Einnahmen kommen der ASFINAG zugute. Mit diesem Geld werden der Betrieb, die Sanierung und der Ausbau der Hochleistungsstrecken in Österreich aufrechterhalten. Das Mautsystem in Österreich ist vollelektronisch ausgestattet²⁵⁷.

²⁵⁴ <http://www.verkehrsjournal.at/cms.asp?editionId=18&articleId=124&action=artikel> (4.5.2010)

²⁵⁵ <http://www.verkehrsjournal.at/cms.asp?editionId=18&articleId=124&action=artikel> (4.5.2010)

²⁵⁶ <http://www.verkehrsjournal.at/cms.asp?editionId=18&articleId=124&action=artikel> (4.5.2010)

²⁵⁷ <http://www.verkehrsjournal.at/cms.asp?editionId=18&articleId=124&action=artikel> (4.5.2010)

6 ZUSAMMENFASSUNG

Der Begriff Infrastruktur ist ein hochkomplexer Sammelbegriff und bezeichnet alle Einrichtungen personeller, materieller und institutioneller Art. Insgesamt werden unter Infrastruktur diverse Anlagen, Einrichtungen und Gegebenheiten verstanden, die von der Bevölkerung und dem Wirtschaftsraum genutzt werden können. Die personelle Infrastruktur befasst sich unter anderem mit der Zahl und Qualifikation der Arbeitskräfte. In der institutionellen Infrastruktur werden alle Normen und Verfahrensweisen festgehalten. Die materielle Infrastruktur beinhaltet viele Komponenten, nämlich die Verkehrs-, Energie-, Nachrichten- und Versorgungs- und Entsorgungseinrichtungen. Außerdem wird zu dieser Kategorie noch die öffentliche Verwaltung sowie das Bildungs- und Gesundheitssystem gezählt. Wie man sieht, zählt die Verkehrsinfrastruktur zur materiellen Infrastruktur. Die Bereitstellung diverser Einrichtungen wird von der öffentlichen Hand verwaltet. Hierbei stellen vorwiegend der Bund und das Land die Leistungen für die Bevölkerung und auch für die Wirtschaftstreibenden zur Verfügung. In den seltensten Fällen werden die Gemeinden herangezogen, etwaige Investitionen in die Infrastruktur zu tätigen. Die Verkehrsinfrastruktur wird aber je nach Verkehrsart vom Bund oder vom jeweiligen Bundesland organisiert. Im Autobahnsektor ist die ASFINAG für den Bau, die Sanierung und die Finanzierung der Hochleistungstrecken verantwortlich. Bei den Bundesstraßen liegt die Verwaltung der Straßen beim Land. Im Bahnsektor ist die ÖBB bei den Hauptstrecken die Verwaltungszentrale. Für die vielen Nebenbahnen in Niederösterreich ist seit kurzem aus finanziellen Gründen das Land für die Inbetriebnahme verantwortlich. Die jeweiligen Akteure refinanzieren die Verkehrsinfrastruktureinrichtungen hauptsächlich aus den Steuern und Abgaben der Bevölkerung.

Aus demographischer Sicht kann gesagt werden, dass das Waldviertel seit dem Zweiten Weltkrieg mit einer abnehmenden Bevölkerungszahl, ausgelöst durch eine niedrige Geburtenziffer und eine starke Abwanderung, zu kämpfen hat. Die Abwanderung ist das Resultat der peripheren Lage der Region. Durch die starke ländliche Prägung sind die Arbeitsplätze für die höher qualifizierte Schicht sehr rar, außerdem gibt es kaum Ausbildungsmöglichkeiten für die Jugendlichen. Die Folge ist der große Anteil der Berufstätigen, die täglich auspendeln müssen, um zur Arbeit zu

gelangen. Mit der Zeit besteht aber die Gefahr, dass sich diese Menschen entschließen, wegen der Strapazen die Region für immer zu verlassen und abzuwandern. Da dies vorwiegend jüngere Menschen sind, die ihren Standort verlegen, bewirkt das, dass die Bevölkerung im Waldviertel an zunehmender Überalterung leidet. Durch diesen Schritt kommt es zu einer Abwertung der Region, was sich auch bei der Verkehrsinfrastruktur durch diverse Schließungen bemerkbar macht. Das Waldviertel hat das Image einer idyllischen und alten Landschaft. Dennoch steckt in diesem Landschaftsviertel viel Zukunftspotential. Die steigenden Tourismuszahlen im Gesundheitstourismus belegen, dass die Region trotz der schwierigen Verhältnisse wirtschaftlich mit den anderen Regionen Österreichs durchaus mithalten kann. Das Waldviertel ist deswegen für den Gesundheitstourismus so geeignet, weil einerseits das raue Klima Körper und Geist stärkt bzw. belebt und zweitens die Moorlandschaften ausgezeichnete Voraussetzungen bieten, um Heilbäder und Moorbadeanstalten zu errichten. Viele Touristen erleben im Waldviertel den sanften Tourismus, bei dem ein Einklang zwischen der Natur und dem Menschen entsteht. Das Waldviertel als Erholungsraum ist sowohl bei der in- als auch bei der ausländischen Bevölkerung sehr beliebt. Heutzutage sind vor allem der Kurzurlaub („Urlaub am Bauernhof“) bzw. der Ausflugstourismus im Waldviertel besonders vorzufinden. Zudem wird der Freizeittourismus im Waldviertel immer wichtiger, was natürlich durch die naturnahe Landschaft gefördert wird. Sportliche Aktivitäten wie Wandern, Radfahren, Langlaufen, Nordic Walken, Reiten, Golf etc. können ohne Probleme fast überall im Waldviertel ausgeübt werden. Das kulturelle Potential ist durch die vielen Burgen, Kulturdenkmäler, Museen, Schlösser und Sehenswürdigkeiten ausreichend vorhanden. Auch wirtschaftlich hat das Waldviertel einiges zu bieten. Durch das spezielle Klima im Waldviertel können in dieser Region einige Kultursonderpflanzen angebaut werden, beispielsweise sind Mohn, Heil-, Tee- und Gewürzkräuter, Biogetreide und Leinsamen sowie Trockenblumen. Im Waldviertel gibt es das so genannte „Mohndorf“ in Armschlag, das wegen seiner Mohnproduktion international sehr bekannt ist. Die einzelnen Bauern produzieren und verkaufen die Güter innerhalb Österreichs. Zusätzlich werden einige Produkte in ausländische Staaten (Holland, Schweiz und Deutschland) exportiert. Die Marke „Waldviertel“ repräsentiert und garantiert eine naturnahe und biologische Produktion, was gleichzeitig dem Image des Waldviertels („das mystische Waldviertel“) gut tut. Hinsichtlich der

Industrie und des Gewerbes hat das Waldviertel einen Rückgang zu verzeichnen. Während nach dem Zweiten Weltkrieg das Gebiet rund um Gmünd eine industrielle Hochburg war, konzentriert sich die periphere Landschaft nur mehr auf einzelne traditionelle Sparten (Textil-, Glas-, Stein-, Holzindustrie), die jeweils sehr klein strukturiert sind. Die Globalisierung bewirkte, dass das Waldviertel in den östlichen Nachbarstaaten zu viele billige Konkurrenten hatte und daher den Marktwettbewerb nicht mehr offen halten konnte. Seit dem EU-Beitritt der Tschechischen Republik im Jahr 2004 und der darauf folgenden Grenzöffnung entsteht im Waldviertel eine Vielzahl von neuen Möglichkeiten. Nun ist es erforderlich, dass das Waldviertel das Klischee des veralteten Lebensstandards ablegt und versucht, mit der Tschechischen Republik in eine wirtschaftliche Kooperation zu gehen. Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit wird zukünftig ein entscheidender Faktor im Waldviertel werden. Ein kleiner Schritt ist die Gestaltung des „Access Industrial Park“ in Gmünd-Ceske Velenice, der ein Produktionsstandort beiderseits der Grenzen ist. Die Unternehmen können gewissermaßen von den spezifischen Vorteilen dieser beiden Länder sehr viel profitieren. Eine verbesserte regionale Wirtschaftsstruktur belebt die nordwestliche Region des Waldviertels und unterstützt gleichzeitig die Internationalisierung der österreichischen Unternehmen.

Für die Ansiedlung von Betrieben ist das Vorhandensein einer hochrangigen Verkehrsinfrastruktur eine wichtige Voraussetzung. Das Waldviertel hat zwar ein gut ausgebautes Bundesstraßennetz, dennoch verläuft bis auf den kleinen Streckenteil der Schnellstraße S5 keine Hochleistungsstrecke durch diese periphere Landschaft. Der Bau einer Autobahn bzw. Schnellstraße wird von den meisten Politikern begrüßt, da viele der Meinung sind, dass in diesem Bereich noch viel Handlungsbedarf bestehe. Ob eine Autobahn bzw. Schnellstraße realisiert werden soll, ist zwar noch ungewiss, dennoch ist der weitere Ausbau der Straßeninfrastruktur, vor allem jener der Bundesstraßen, unbedingt notwendig. Eine weitere Hochleistungsstraße würde das Waldviertel und die Regionen enorm aufwerten. Durch den Bau eines umfangreichen Straßennetzes sind Betriebsansiedelungen möglich, welche die Region neu beleben können. Vor allem eine ordentliche grenzüberschreitende Verbindung würde den Wirtschaftsraum im nördlichen Waldviertel extrem stärken. Die Wirtschaftsräume Prag und vor allem Ceske Budejovice gewinnen immer mehr an Bedeutung. Durch die aufstrebende Wirtschaft des Nachbarstaates und deren

Innovationen und Investitionen ist es sinnvoll, wenn eine Hauptverkehrsader von Wien aus in diese Region verläuft. Zusammenfassend kann gesagt werden, dass im Bereich des Straßensektors unbedingt etwas getan werden müsste. Eine Autobahn ist aus finanziellen Gründen nicht unbedingt notwendig, aber der Ausbau diverser Bundesstraßen auf eine vierspurige Trassenführung sei an manchen Stellen unbedingt erforderlich.

Das Eisenbahnnetz ist im Waldviertel sehr schlecht ausgebaut. Durch die fehlende Eisenbahn und die Schließungen der Lokalbahnen wird das Waldviertel aus regionaler Sicht immer mehr vernachlässigt. Dennoch könnte eine Aufwertung der Region erfolgen, indem man auf der Kaiser-Franz-Josephs-Bahn einen zweigleisigen Fahrbetrieb aufnimmt. Eine gute Anbindung wäre sehr zum Wohle der Bevölkerung und der Region, sodass das Waldviertel mehr ins Zentrum gerückt wird. Da der Wirtschaftsraum im nördlichen Waldviertel und gleichzeitig in der Tschechischen Republik immer mehr an Bedeutung gewinnt, ist eine internationale Streckenverbindung zwischen Wien und Prag unumgänglich. Unglücklicherweise hat die ÖBB das Bestreben in einen Gleisausbau nicht zu investieren, da die derzeitige Auslastung der Bahnstrecke sehr zu wünschen übrig lässt. Daher sieht die ÖBB keinerlei Anlass, unnötige Finanzmittel in die geringfügig ausgelastete Strecke zu stecken. Die Unflexibilität der Bahn, das Zeitaufkommen, die schlechten Garnituren und die langsame Streckenführung machen die Schieneninfrastruktur nicht attraktiv genug, um die Auslastung der Bahn zu erhöhen. Einerseits gehört das Schienennetz im Waldviertel ausgebaut, aber wegen der geringen Auslastung ist die Rentabilität sehr in Frage zu stellen. Die Bahn ist aber für die Pendler im Waldviertel von großer Bedeutung und darf deswegen nicht vernachlässigt werden. Der Anteil der Pendler ist überraschenderweise sehr hoch, sodass diese Einrichtung überlebensnotwendig für manche Bevölkerungsgruppen ist. Nur wegen der langen Fahrzeiten wechseln immer mehr Menschen das Fortbewegungsmittel und nehmen das Auto. Der Ausbau bzw. Umbau der Eisenbahnstrecken ist eine Vision, der sich alle Beteiligten bewusst sind. Trotzdem gehören Innovationen getätigt, um das Land nicht zu vernachlässigen. Um die Abwanderung aufzuhalten sollen diverse Buskonzepte und Anrufsammeltaxis die abgelegenen Regionen verknüpfen. Mit diesem Schritt ist die Erreichbarkeit der einzelnen Ortschaften zumindest teilweise gegeben.

Im Bereich des Transitverkehrs sind die Brenner-, die Tauern- und die Pyhrnautobahn die wichtigsten Transitrouten in Österreich. Alle alpenquerenden Hochleistungsstraßen registrieren jährlich einen kontinuierlichen Anstieg des Transitaufkommens. Das Verhältnis zwischen Straßengüterverkehr und Schienengüterverkehr ist sehr unterschiedlich. Kurze Transportzeiten, Verlässlichkeit und geringe Transportschäden sind die wichtigsten Kriterien für die Wahl des Transportmittels. Diese Anforderung kann die Bahn größtenteils nicht erfüllen. Deshalb wird der Straßenverkehr seit einiger Zeit erheblich gefördert. Jede neue Autobahn bedeutet eine Halbierung der Fahrzeit mit dem LKW, was sich natürlich auf die Transportzeit und die Kosten auswirkt. Eine Halbierung der Fahrzeit ist gleichzeitig eine Halbierung der Personalkosten, welche den größten Teil der Transportkosten ausmachen. Die größten Zunahmen des Straßenverkehrs sind beim Transitverkehr zu erkennen. Dennoch gibt es hier viele Nachteile im Straßenverkehr. Die verursachten Schadstoffemissionen, der störende Verkehrslärm, der hohe Energieverbrauch und der hohe Flächenverbrauch wirken sich sehr belastend auf den Menschen und dessen Umwelt aus. Demnach ist es die Aufgabe der Verkehrspolitik, ein Gleichgewicht zwischen dem freien Warenverkehr und der Lebensqualität der Menschen zu erzielen. Erst in den 1970er Jahren wurde diese ökologische Sichtweise in die Politik miteingebunden. Von 1970 bis Mitte der 1980er Jahre explodierte der Straßengüterverkehr durch den enormen Straßenbau. Durch die rasante Entwicklung wurden erst in den späten 1980er Jahren sämtliche Maßnahmen gegen den Transitverkehr getroffen (Nacht- und Wochenendfahrverbote, fahrleistungsunabhängige Mauten, Sondermauten, Ökopunktmodell im Transitvertrag). Derzeit versucht die österreichische Verkehrspolitik den Transitverkehr auf die Schiene zu verlegen, um die Straßen und Transitrouten zu entlasten. Durch den Stopp des Ausbaus der Alpenstraßen, die Geschwindigkeitsbeschränkungen und Gewichtsnormen für die LKWs, die Mautabgaben und die Fahrverbote erhofft man, dass der Schwerverkehr auf der Straße weniger und die Bahn durch den Ausbau der Infrastruktur wirtschaftlich attraktiver gestaltet wird. Die Realität sieht wegen der Kosten aber anders aus und daher wird der Transitverkehr weiterhin durch Österreich laufen und so das größte Problem der nationalen Verkehrspolitik bleiben. Das Waldviertel ist vom Transitverkehr nicht sonderlich stark betroffen. Die Zahlen belegen, dass der Transitverkehr hauptsächlich über die westlichen Autobahnen erfolgt. Auch seit der

Grenzöffnung hat der Transitverkehr durch das Waldviertel nicht wesentlich zugenommen. Vielmehr ist die Region um das Ballungszentrum Wien vom steigenden Transitverkehr aus dem Osten betroffen. Das Waldviertel hat keine signifikanten Hochleistungsstraßen, die den Transitverkehr rasch durch unser Land führen könnten. Man darf aber nicht glauben, dass im Waldviertel kein Schwerverkehr vorhanden ist, im Gegenteil. Seit der Grenzöffnung ist der grenzüberschreitende Ziel- und Quellverkehr deutlich gestiegen. Es fahren aktuell viele ausländische Frächter durch das Waldviertel, um dort die kleinen Betriebe zu beliefern. Das erhöhte Verkehrsaufkommen bringt natürlich viele negative Seiten mit sich, die sich mit den vorher genannten Schwierigkeiten überlappen. Vielmehr ist es ein Anliegen bzw. eine Aufgabe, dass sich die jeweiligen betroffenen Gemeinden gegen diesen zunehmenden Schwerverkehr zur Wehr setzen. Viele dieser LKWs durchqueren die Ortschaften, wobei die ansässige Bevölkerung sehr darunter leidet. Abschließend kann gesagt werden, dass das Verkehrsaufkommen generell von Jahr zu Jahr immer stärker wird.

7 QUELLENVERZEICHNIS

Bibliographie

ABEGG, C. (2005): Liberalisierung von Netzsektoren. Auswirkungen auf die Unternehmen im Schweizer Alpenraum. 1. Auflage. Vdf Hochschulverlag. Zürich.
STOHLER, J. (1965): Zur rationalen Planung der Infrastruktur. In: Konjunkturpolitik. 11.Jg. Heft 5. Berlin. S. 279-308.

AXMANN, D., HUBMANN, F. (1981): Waldviertel. Portrait einer Kulturlandschaft. In: Niederösterreich-Gesellschaft für Kunst und Kultur (Hrsg.). Waldviertel. Band 4 (Viertel des Bundeslandes Niederösterreich). Edition Tusch Verlag. Wien. S. 9-10.

BÄHR, J. (2004): Bevölkerungsgeographie. 4. Auflage. Verlag Eugen Ulmer. Stuttgart.

BAUMGARTNER, C. (2002): Österreichisches Eisenbahnsystem von 1827 – 1914. Wien. – Universität Wien. Diplomarbeit.

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, INNOVATION UND TECHNOLOGIE (2007): Verkehr in Zahlen. Heeresdruckerei. Wien.

BUSCH, B., KLÖS, H.-P. (1995): Potentialfaktor Infrastruktur: Ökonomische Bedeutung und privatwirtschaftliches Engagement. In: Institut der deutschen Wirtschaft Köln. Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialpolitik. Nr. 222. Deutscher Instituts-Verlag. Köln.

DEUSZNER, R. (2003): Zukunft des Schwerverkehrs in Österreich – Prognosen, Umweltbelastungen und verkehrspolitische Ansätze. In: S. SARRESCHTEHDARILEODOLTER (Hrsg.). EU-Erweiterung und Alpen transit. Überrollt uns der Schwerverkehr? Perspektiven und Alternativen aus ArbeitnehmerInnen-sicht. Tagesbund. Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien. Wien. S. 37-50.

DIKETMÜLLER, M. (1992): Von der Postkutsche zur Eisenbahn in Niederösterreich im 19. Jahrhundert. Wien. – Universität Wien. Diplomarbeit.

DORN, J. (1990): Die Landwirtschaft. In: G. FLOSSMANN et al. (Hrsg.). Der Bezirk Melk – Herzstück Niederösterreichs. Band 1 einer Bezirkskunde. Verlag Kuratorium zur Herausgabe einer Bezirkskunde für den Bezirk Melk. Melk. S. 391-416.

DRESSLER, S. (1989): Der österreichische Eisenbahnbau von den Anfängen bis zur Wirtschaftskrise des Jahres 1873. In: K. GUTKAS, E. BRUCKMÜLLER (Hrsg.). Verkehrswege und Eisenbahnen. Beiträge zur Verkehrsgeschichte Österreichs aus Anlass des Jubiläums „150 Jahre Dampf Eisenbahn in Österreich“. Österreichischer Bundesverlag. Wien. S. 74-86.

ENGLEDER, B. (2005): Innerstaatliche Regelungen (Maut, Fahrverbote, sonstige Maßnahmen) in Mitgliedsstaaten – am Beispiel Österreich. In: E. BUSEK, W. HUMMER (Hrsg.). Alpenquerender und inneralpiner Transitverkehr. Probleme und Lösungsansätze. Lit Verlag. Wien. S. 91-104.

FICHTINGER, K. (1990): Transitverkehr und Außenpolitik in Österreich. Wien. – Universität Wien. Diplomarbeit.

FLOSSMANN, G. (1990): Gesellschaft und Wirtschaft vom 10. bis ins 16. Jahrhundert. In: G. FLOSSMANN et al. (Hrsg.). Der Bezirk Melk – Herzstück Niederösterreichs. Band 1 einer Bezirkskunde. Verlag Kuratorium zur Herausgabe einer Bezirkskunde für den Bezirk Melk. Melk. S. 197-248.

FLOSSMANN, G. (1990): Die höfische Gesellschaft vom 16. bis ins 18. Jahrhundert. In: G. FLOSSMANN et al. (Hrsg.). Der Bezirk Melk – Herzstück Niederösterreichs. Band 1 einer Bezirkskunde. Verlag Kuratorium zur Herausgabe einer Bezirkskunde für den Bezirk Melk. Melk. S. 249-264.

FLOSSMANN, G. (1990): Auf dem Weg zur bürgerlichen Gesellschaft. In: G. FLOSSMANN et al. (Hrsg.). Der Bezirk Melk – Herzstück Niederösterreichs. Band 1 einer Bezirkskunde. Verlag Kuratorium zur Herausgabe einer Bezirkskunde für den Bezirk Melk. Melk. S. 265-282.

FLOSSMANN, G. (1990): Der Bezirk Melk im 19. und 20. Jahrhundert. In: G. FLOSSMANN et al. (Hrsg.). Der Bezirk Melk – Herzstück Niederösterreichs. Band 1 einer Bezirkskunde. Verlag Kuratorium zur Herausgabe einer Bezirkskunde für den Bezirk Melk. Melk. S. 283-388.

FREY, R. L. (1988): Infrastruktur. In: W. ALBERS et al. (Hrsg.). Handwörterbuch der Wirtschaftswissenschaft (HdWW). Handelsrechtliche Vertretung bis Kreditwesen in der Bundesrepublik Deutschland. Band 4. 1. Auflage. Stuttgart-Tübingen-Göttingen. S. 200-214.

GRÖGER, O. (1990): Überblick über den geologischen Aufbau des Bezirkes Melk. In: G. FLOSSMANN et al. (Hrsg.). Der Bezirk Melk – Herzstück Niederösterreichs. Band 1 einer Bezirkskunde. Verlag Kuratorium zur Herausgabe einer Bezirkskunde für den Bezirk Melk. Melk. S. 17-58.

GURGISER, F. (2003): Transitpolitik im Zuge von Transitnachfolgeregelung und EU-Erweiterung – Erfahrungen und Erwartungen an die Politik. In: S. SARRESCHTEHDARI-LEODOLTER (Hrsg.). EU-Erweiterung und Alpentransit. Überrollt uns der Schwerverkehr? Perspektiven und Alternativen aus ArbeitnehmerInnensicht. Tagesbund. Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien. Wien. S. 87-112.

GÜRTLICH, G. H. (2007): Die Finanzierung von Schieneninfrastrukturprojekten der Österreichischen Bundesbahnen in ihrer zeitlichen Entwicklung. In: S. KUMMER et al. (Hrsg.). Gesamtverkehrsplanung und Verkehrsinfrastrukturplanung: Grundfragen-Methoden-Umsetzung. Linde Verlag. Wien. S. 275-293.

HERRY, M. (2003): Transportpreise und Transportkosten im Güterverkehr: Bleibt der Schienenverkehr auf der Strecke?. In: S. SARRESCHEHDARI-LEODOLTER (Hrsg.). EU-Erweiterung und Alpen transit. Überrollt uns der Schwerverkehr? Perspektiven und Alternativen aus ArbeitnehmerInnen-sicht. Tagesbund. Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien. Wien. S. 51-76.

HUMMER, W. (2005): Die Auswirkungen der fünften Erweiterung der EU auf den inneralpinen und alpenquerenden (Transit-) Verkehr. Völkerrechtliche und europarechtliche Rahmenbedingungen. In: E. BUSEK, W. HUMMER (Hrsg.). Alpenquerender und inneralpiner Transitverkehr. Probleme und Lösungsansätze. Lit Verlag. Wien. S. 55-90.

HUSA K., H. WOHLSCHLÄGL (2003): Proseminar Grundzüge der Bevölkerungsgeographie. Lehrbeihilfe zur Lehrveranstaltung. Institut für Geographie und Regionalforschung der Universität Wien. Wien.

JELLINGHAUS, L. (2006): Zwischen Daseinsvorsorge und Infrastruktur. Zum Funktionswandel von Verwaltungswissenschaften und Verwaltungsrecht in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts (= Recht in der industriellen Revolution 3 = Studien zur europäischen Rechtsgeschichte 202). 1. Auflage. Klostermann-Verlag. Frankfurt.

JOCHIMSEN, R. (1966): Theorie der Infrastruktur: Grundlagen der marktwirtschaftlichen Entwicklung. J. C. B. Mohr (Paul Siebeck) – Verlag. Tübingen.

JOCHIMSEN, R., GUSTAFSSON, K. (1970): Infrastruktur. In: Handwörterbuch der Raumforschung und Raumordnung. Band III. 2. Auflage. Gebrüder Jänicke. Hannover. Spalte 1318-1335.

JÜRGENSEN, H. (1988): Raumwirtschaft II: Politik. In: W. ALBERS et al. (Hrsg.). Handwörterbuch der Wirtschaftswissenschaft (HdWW). Organisation bis Sozialhilfe und Sozialhilfegesetz. Band 6. 1. Auflage. Stuttgart-Tübingen-Göttingen. S. 429-441.

KLAGHOFER, E. (1990): Die Boden- und Grundwassersituation im Bezirk Melk. In: G. FLOSSMANN et al. (Hrsg.). Der Bezirk Melk – Herzstück Niederösterreichs. Band 1 einer Bezirkskunde. Verlag Kuratorium zur Herausgabe einer Bezirkskunde für den Bezirk Melk. Melk. S. 59-63.

KLEPOCH, E. M. (2007): Das Waldviertel – Die Reihe Archivbilder. 1. Auflage. Sutton Verlag. Erfurt.

KLENNER, M. (1994): Die Eisenbahn Gmünd – Litschau – Heidenreichstein. Geschichte einer österreichischen Lokalbahn 1894 – 1994. Wien. – Universität Wien. Diplomarbeit.

KLÖCKNER, M. (2008): Demographischer Wandel und soziale Infrastruktur. Freizeit und Kultur. GRIN Verlag. München. – Universität Trier. Seminararbeit. S. 2.

KOCH, H. (1991): Güterverkehr in Österreich. Brummis starten durch!. In: H. KOCH, H. LINDENBAUM (Hrsg.). Überrolltes Österreich. Zukunft unter dem Transitverkehr. Verlag für Gesellschaftskritik. Wien. S. 9-23.

KÖNIG, P. (2004): Überblick über die Region – kunsthistorische und denkmalpflegerische Aspekte. In: Amt der niederösterreichischen Landesregierung. Abteilung Kultur und Wissenschaft. Red: E. BILEK-CZERNY (Hrsg.). Waldviertel. Band 31 (Denkmalpflege in Niederösterreich). St. Pölten. S. 6-8.

KRAMER, H., SINABELL, F. (2003): Executive Summary. In: H. KRAMER, F. SINABELL (Hrsg.). Regionalpolitische Strategien für das Waldviertel. Verlag WIFO – Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung. Wien. S. 1-20.

KRAUS, E., SINN E. (1990): Zur Naturkunde des Bezirkes Melk. In: G. FLOSSMANN et al. (Hrsg.). Der Bezirk Melk – Herzstück Niederösterreichs. Band 1 einer Bezirkskunde. Verlag Kuratorium zur Herausgabe einer Bezirkskunde für den Bezirk Melk. Melk. S. 65-122.

KUNZE, E. (1973): Verkehrswege Niederösterreichs. Verlag Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Abteilung R/2 Raumordnung (Planungs- und Entscheidungsgrundlagen). Wien.

LEMBACHNER, M. (2005): Waldviertel – Quo vadis? Eine historische demographische Analyse einer peripheren Region. Wien. – Universität Wien. Diplomarbeit.

LÜCKLER, F. (2007): Straßeninfrastruktur als Gegenstand der österreichischen Generalverkehrsplanung. In: S. KUMMER et al. (Hrsg.). Gesamtverkehrsplanung und Verkehrsinfrastrukturplanung: Grundfragen-Methoden-Umsetzung. Linde Verlag. Wien. S. 305-312.

MANDL, R., LOJER, W. (1998): Waldviertel – stille Dörfer, rauhes Land. Pichler Verlag (Edition Austria). Wien.

MELZER, G. (1990): Die Bodendenkmäler des Verwaltungsbezirkes Melk. In: G. FLOSSMANN et al. (Hrsg.). Der Bezirk Melk – Herzstück Niederösterreichs. Band 1 einer Bezirkskunde. Verlag Kuratorium zur Herausgabe einer Bezirkskunde für den Bezirk Melk. Melk. S. 125-172.

MENSEN, H. (2007): Planung, Anlage und Betrieb von Flugplätzen. Springer-Verlag. Berlin. Heidelberg.

NEUGEBAUER, W. (1996): Das hochrangige österreichische Verkehrsnetz im Spannungsfeld zwischen der Europäischen Union und Österreich. Wien. – Universität Wien. Diplomarbeit.

OBWEXER, W. (2005): Transitprotokoll und Nachfolgeregelung. In: E. BUSEK, W. HUMMER (Hrsg.). Alpenquerender und inneralpiner Transitverkehr. Probleme und Lösungsansätze. Lit Verlag. Wien. S. 15-54.

PÖSEL, M.-E. (1991): EG – Beitritt. Ende der eigenstaatlichen Verkehrspolitik. In: H. KOCH, H. LINDENBAUM (Hrsg.). Überrolltes Österreich. Zukunft unter dem Transitverkehr. Verlag für Gesellschaftskritik. Wien. S. 179-202.

PRÖLL, E. (2004): Vorwort. In: Amt der niederösterreichischen Landesregierung. Abteilung Kultur und Wissenschaft. Red: E. BILEK-CZERNY (Hrsg.). Waldviertel. Band 31 (Denkmalpflege in Niederösterreich). St. Pölten. o.S.

PSCHUNDER, H. (1947): Verkehrsgeographie des Waldviertels. Wien. – Hochschule für Welthandel Wien. Dissertation.

PUWEIN, W. (2000): Auswirkungen der EU-Osterweiterung auf das Verkehrswesen in Österreich. Studie des Österreichischen Instituts für Wirtschaftsforschung im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie. Verlag Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung. Wien.

PUWEIN, W. (2003): Verkehrsinfrastruktur. In: H. KRAMER, F. SINABELL (Hrsg.). Regionalpolitische Strategien für das Waldviertel. Verlag WIFO – Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung. Wien. S. 95-98.

SAUTNER, P. (1990): Fortswirtschaft. In: G. FLOSSMANN et al. (Hrsg.). Der Bezirk Melk – Herzstück Niederösterreichs. Band 1 einer Bezirkskunde. Verlag Kuratorium zur Herausgabe einer Bezirkskunde für den Bezirk Melk. Melk. S. 417-424.

SCHATZ, K.-W. (1996): Zur Entwicklung des Begriffs Infrastruktur. In: H. BERGER (Hrsg.). Wettbewerb und Infrastruktur in Post- und Telekommunikationsmärkten. Beiheft 19 der Zeitschrift für öffentliche und gemeinwirtschaftliche Unternehmen. Nomos Verlagsgesellschaft. Baden-Baden. S. 122-136.

STEININGER, F. F. (1999): Einleitung. In: F. F. STEININGER et al. (Hrsg.). Erdgeschichte des Waldviertels. Band 38 einer Schriftenreihe des Waldviertler Heimatbundes. Verlag Waldviertler Heimatbund. 2. Auflage. Horn – Waidhofen an der Thaya. S. 1-4.

TRUNZER, H. F. (1980): Infrastrukturinvestitionen und Wirtschaftswachstum. Bock + Herchen Verlag. Bad Honnef.

VAN DYCK, U. (2001): Das Wegenetz von Dallein im Waldviertel in Wort und Bild. Wien. – Universität Wien. Diplomarbeit.

VON WEBER, M. M. (1857): Die Schule des Eisenbahnwesens: Kurzer Abriss der Geschichte, Technik, Administration und Statistik der Eisenbahnen. 2. Auflage. Verlagsbuchhandlung von J. J. Weber. Leipzig.

WURZER, C. (2003): Das Waldviertel. Eine geologische Darstellung für die Mittelschule (mit Exkursionsrouten). Wien. – Universität Wien. Diplomarbeit.

ZELLER, M. (1994): Wandlungstendenzen der Bevölkerung-, Siedlungs- und Agrarstruktur in einem peripheren ländlichen Raum des nordwestl. Waldviertels – dargestellt am Beispiel der Gemeinden Bad Groß-Pertholz und Moorbad Harbach. Wien. – Universität Wien. Dissertation.

ZIBUSCHKA, F. (2004): Positionspapier des Landes Niederösterreich zum Transit. Positionspapier der Niederösterreichischen Landesregierung. St. Pölten.

Onlineressourcen:

<http://81.223.140.138/waldnord.html> (14.5.2009)

<http://alpen-info.de/html/niederosterreich.html> (26.5.2009)

<http://www.alpha.co.at/landkarte> (11.1.2010)

<http://www.andreas-beer.at/themen/themen-im-waldviertel/> (15.12.2009)

<http://www.asfinag.at/index.php?module=Pagesetter&type=file&func=get&tid=288&fid=pdf&pid=1> (10.12.2009)

http://www.at-cz.net/cz/sub-3-de/results/data/res_cz_p5m3_001/Folder-Zwettl.pdf (8.6.2009)

<http://austria-direkt.at/bl3/bl3.php> (14.5.2009)

<http://austria-lexikon.at/af/AEIOU/Autobahnen> (10.12.2009)

[http://www.burkina.at/Verkehrspolitik:Verkehrstr%C3%A4ger,Transitverkehr_\(akt_Entwicklung\),_wichtige_Transitrouten](http://www.burkina.at/Verkehrspolitik:Verkehrstr%C3%A4ger,Transitverkehr_(akt_Entwicklung),_wichtige_Transitrouten) (4.5.2010)

<http://bvs.probahn.at/files/pa/432.pdf> (18.3.2010)

<http://www.clubofvienna.org/website/output.php?idfile=647> (4.5.2010)

<http://www.comeniuscape.de/content/cont0406/artikel.htm> (30.3.2009)

http://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Absdorf-Hippersdorf%E2%80%93Krems_an_der_Donau (11.3.2010)

http://de.wikipedia.org/wiki/Bezirk_Horn (14.5.2009)

<http://de.wikipedia.org/wiki/Eisenbahn> (4.3.2010)

<http://de.wikipedia.org/wiki/Infrastruktur> (19.3.2009)

http://de.wikipedia.org/wiki/Intermodaler_Verkehr (2.4.2009)

<http://de.wikipedia.org/wiki/Kaiser-Franz-Josephs-Bahn> (12.3.2010)

http://de.wikipedia.org/wiki/Krems_an_der_Donau (18.5.2009)

<http://de.wikipedia.org/wiki/Luftverkehr> (20.4.2009)

<http://de.wikipedia.org/wiki/Nieder%C3%B6sterreich> (30.4.2009)

http://de.wikipedia.org/wiki/Waidhofen_an_der_Thaya (8.6.2009)

<http://de.wikipedia.org/wiki/Waldviertel> (30.4.2009)

- <http://www.dvw.de/dvwextern/nrw/UserFiles/File/Vortrag/2008/2008koetter.pdf> (30.3.2009)
- <http://www.ewaldsacher.spoee.at/index.php?pid=4688&id=37263> (19.3.2010)
- <http://www.flickr.com/groups/woodquarter/> (27.4.2009)
- http://www.greenpeace.at/uploads/media/GREENPEACE_ANTI_TRANSITPAKET.pdf (12.5.2010)
- http://hal.gis.univie.ac.at/karto/lehr/fachbereiche/geoinfo/agi04/projekte/team01/gebb_psagi01.pdf (8.6.2009)
- http://hal.geo.univie.ac.at/karto/lehr/fachbereiche/geoinfo/agi04/projekte/team11/geb_b_psagi11.pdf (8.6.2009)
- <http://www.infrastruktur-china.de/Infrastruktur.htm> (30.3.2009)
- <http://www.isl.uni-karlsruhe.de/module/begriffe/infrastrukturbegriff/infrastrukturbegriff.html> (30.3.2009)
- http://www.kpoe.at/index.php?id=24&tx_ttnews%5Btt_news%5D=309&tx_ttnews%5BbackPid%5D=92&cHash=a42085c616 (18.3.2010)
- <http://www.krems.gv.at/system/web/zusatzseite.aspx?menuonr=218454668&detailonr=217480790> (26.5.2009)
- http://kurier.at/mmedia/2010.01.14/1263475837_4.jpg (11.3.2010)
- <http://www.landtag-noe.at/service/politik/landtag/LandtagsvorlagenXVI/00/17-39/017-39A.pdf> (19.3.2010)
- http://www.macro.vwl.uni-mainz.de/ls/ger/Dateien/9_Die_WirkungsLosigkeit_von_Entwicklungshilfe.pdf (25.3.2009)
- <http://www.mapsofworld.com/deutsch/oesterreich-karten/bundeslaender/niederoesterreich/strassenkarte-niederoesterreich.jpg> (12.1.2010)
- http://www.mariazellerbahn.at/zeitung/inhalt15_02.htm (18.3.2010)
- http://members.a1.net/wabweb/austria/a_ab1.htm (10.12.2009)
- http://members.a1.net/wabweb/austria/a_ab2.htm (10.12.2009)
- <http://members.a1.net/wabweb/history/ab-hist.htm> (9.12.2009)
- <http://members.a1.net/wabweb/frames/abaltaf.htm> (9.12.2009)

<http://members.a1.net/wabweb/frames/abaltaf2.htm> (9.12.2009)

http://menschenverstand.at/Karikaturen_Fotos/Seiten/Transitverkehr.htm (11.5.2010)

<http://www.mierka.at/> (20.4.2009)

<http://oe3.orf.at/verkehr/stories/178152/> (11.5.2010)

http://www.oebb.at/pv/de/Servicebox/Fahrplanabfrage/Kursbuch_aktuell/Fahrplanbilder2009_So/Bahnnetz_2009_So.pdf (4.3.2010)

http://www.ots.at/presseaussendung/OTS_19990317_OTS0115 (12.1.2010)

http://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20061207_OTS0058 (18.3.2010)

<http://www.pklwk.at/netautor/napro4/wrapper/media.php> (14.5.2009)

http://www.raumordnung-noe.at/uploads/akademie_wiss_2002_12_isr_dorferneuerung1.pdf (19.1.2010)

http://www.regionalmanagement-noe.at/uploads/perspektiven_waldviertel.pdf (7.5.2009)

<http://www.regionalmanagement-noe.at/uploads/Strategien.pdf> (11.1.2010)

http://www.rm-waldviertel.at/Download/Ch%20Bildung/Newsletter_3_07.pdf (17.3.2010)

<http://s1-bim.at/PDF/plaene/Der%20Regionenring.pdf> (11.5.2010)

http://schule.josephinum.at/fileadmin/data/projekt_regionalitaet/Zusammenfassung-waldviertel.pdf (7.5.2009)

http://www.statistik.at/web_de/statistiken/bevoelkerung/volkszaehlungen/index.html (5.5.2009)

<http://www.stepstone.at/jobs/Waidhofen-an-der-Thaya.html> (8.6.2009)

<http://www.student-online.net/Publikationen/503/> (25.3.2009)

<http://www.unwetterstatistik.at/analysen/tornados/2004/040314analysekrems.pdf> (26.5.2009)

<http://www.verkehrsjournal.at/cms.asp?editionId=18&articleId=124&action=artikel> (4.5.2010)

http://versa.bmvit.gv.at/uploads/media/Eisenbahngesetz_1957_idF_BGBl__I_Nr__125_2006_03.pdf (4.3.2010)

http://viadrina.euv-ffo.de/~busse/ag/Def_Eisenbahn.pdf (4.3.2010)

<http://waidhofen-thaya.info/waidhofen-portrait.html> (8.6.2009)

http://www.waldviertel.at/waldviertel/content.asp?id=14919&tt=EX_WAV_R2
(7.5.2009)

http://web.regionalberatung.at/fileadmin/layoutwl/Lesenswertes/Infobroschuere_Waldviertel_AbisZ__2007_.pdf (17.3.2010)

<http://www.wieninternational.at/de/node/4806> (16.5.2010)

<http://wko.at/bsv/Kapitel%206.3.pdf> (16.5.2010)

<http://www.wko.at/wknoe/stat/bezirke/text/mbezhorn.htm> (14.5.2009)

http://www.wsl.ch/forschung/forschungsprojekte/transitverkehr_lebensqualitaet/index_DE?-C=& (18.5.2010)

http://zenar.boku.ac.at/PDF-Files/Hochwasser_2002_Gesamt.PDF (8.6.2009)

8 EXPERTENINTERVIEWS

Interview mit Herrn Gerhard Fichtinger, Angestellter des allgemeinen Straßenbaus der niederösterreichischen Landesregierung am 20.1.2010, 13:55 – 14:45.

Interview mit Herrn Gottfried Waldhäusl, Klubobmann der Freiheitlichen Partei Österreichs im niederösterreichischen Landtag am 22.1.2010, 10:05 – 10:40.

Interview mit Herrn Karl Simlinger, Bürgermeister der Stadtgemeinde Gföhl (ÖVP) am 29.1.2010, 10:00 – 10:35.

Interview mit Herrn Karl Elsigan, Bürgermeister der Marktgemeinde Schwarzenau (ÖVP) am 29.1.2010, 14:50 – 15:35.

Interview mit Herrn Johann Gillinger, Bürgermeister der Marktgemeinde Pöggstall (ÖVP) am 29.1.2010, 17:10 – 18:00.

Interview mit Herrn Ing. Maurice Androsch, Bürgermeister der Stadtgemeinde Groß Siegharts (SPÖ) am 1.2.2010, 9:05 – 9:40.

Interview mit Herrn Karl Prohaska, Bürgermeister der Marktgemeinde Amaliendorf-Aalfang (SPÖ) am 1.2.2010, 11:00 – 11:35

Interview mit Herrn Johann Glück, Bürgermeister der Stadtgemeinde Geras (ÖVP) am 1.2.2010, 16:30 – 17:00.

Interview mit Herrn Friedrich Wagner, Bürgermeister der Marktgemeinde Rappottenstein (ÖVP) am 2.2.2010, 10:05 – 10:55.

Interview mit Herrn Dipl. HTL-Ing. Gerhard Zauner, Angestellter und FH Professor der ÖBB am 6.4.2010, 8:50 – 9:30.

Interview mit Herrn Univ. Prof. Dipl. Ing. Dr. Friedrich Zibuschka, Leiter der Gruppe Raumordnung des Landes Niederösterreich am 9.4.2010, 16:00 – 16:55.

Interview mit Herrn Franz Göd, Bürgermeister der Marktgemeinde Sigmundsherberg (ÖVP) am 29.3.2010, 10:00 – 10:30.

Interview mit Herrn Erich Mautner, Bürgermeister der Marktgemeinde Göpfritz an der Wild (ÖVP) am 29.3.2010, 11:20 – 12:15.

Interview mit Herrn Roland Wallner, Bürgermeister der Marktgemeinde Hoheneich (ÖVP) am 29.3.2010, 13:40 – 14:20.

Interview mit Herrn Mag. Rudolf Mayer, Bürgermeister der Stadtgemeinde Raabs an der Thaya (ÖVP) am 1.4.2010, 11:00 – 11:30.

Interview mit Herrn Karl Heinz Spring und Franz Raidl, Bürgermeister und Vizebürgermeister der Marktgemeinde Leiben (SPÖ) am 1.4.2010, 17:00 – 17:50

Interview mit Herrn Dir. Hubert Meisl, Bürgermeister der Stadtgemeinde Langenlois (ÖVP) am 6.4.2010, 11:45 – 12:10.

Interview mit Frau Adelheid Ebner, Bürgermeisterin der Marktgemeinde Gutenbrunn (SPÖ) am 7.4.2010, 13:50 – 14:40.

Leitfragebogen:

Was halten Sie vom Bau einer Autobahn im Waldviertel?

Welche positiven/negativen Aspekte könnte ein Aufrüsten einer solchen Infrastruktureinrichtung auf die Region bewirken?

Warum sind solche Einrichtungen (nicht) rentabel?

Welche Möglichkeiten und Pläne gäbe es für eine Realisierung?

Welche Bedeutung könnte eine Autobahn für die Bevölkerung haben und ist diese für die alternde Bevölkerung sinnvoll?

Wie würde die Wirtschaft dieser Region damit beeinträchtigt werden?

Woher würden die finanziellen Mittel kommen?

Wer sind die Nutznießer?

Wie soll die grenzüberschreitende Verkehrsverbindung im Waldviertel zukünftig realisiert werden?

Warum ist eine grenzüberschreitende Verkehrsanbindung wichtig?

Welche Alternativen stehen zur Verfügung bzw. sind diese überhaupt notwendig?

Gibt es Bürgerinitiativen?

Leitfragebogen:

Was halten Sie vom derzeitigen Schienennetz im Waldviertel?

Sollten Umbauten/Neubauten in der Region getätigt werden und warum?

Welche Möglichkeiten und Pläne gäbe es für eine Realisierung?

Warum sind solche Einrichtungen (nicht) rentabel?

Welche positiven/negativen Aspekte könnte ein Aufrüsten einer solchen Infrastruktureinrichtung auf die Region bewirken?

Welche Bedeutung könnte eine neue/ausgebaute Eisenbahnstrecke für die Bevölkerung haben und ist diese für die alternde Bevölkerung im Waldviertel sinnvoll?

Wie würde die Wirtschaft dieser Region damit beeinträchtigt werden?

Woher würden die finanziellen Mittel kommen?

Inwiefern würde sich der Tourismus darunter auswirken?

Wie soll die grenzüberschreitende Verkehrsverbindung im Waldviertel zukünftig realisiert werden, neben der KFJB?

Welche Alternativen stehen zur Verfügung?

Gibt es Bürgerinitiativen für/gegen Projekte in der Bahninfrastruktur?

Wer sind die generellen Nutznießer?

9 ABBILDUNGSVERZEICHNIS

ABBILDUNG 1: MERKMALE DER STÄDTEBAULICHEN INFRASTRUKTUR.....	13
ABBILDUNG 2: NENNUNGEN DER INFRASTRUKTURBEREICHE	14
ABBILDUNG 3: WASSERSTRAÙE DONAU	16
ABBILDUNG 4: HAFENINFRASTRUKTUR DER ÖSTERREICHISCHEN DONAUHÄFEN 2003	16
ABBILDUNG 5: INTERMODALE GÜTERTERMINALS IN ÖSTERREICH 2006	18
ABBILDUNG 6: INTERMODALE GÜTERTERMINALS IN ÖSTERREICH 2006	18
ABBILDUNG 7: FLUGPLÄTZE IN ÖSTERREICH 2005	21
ABBILDUNG 8: HAUPTKORRIDORE UND HAUPTKNOTEN IN ÖSTERREICH 2002	22
ABBILDUNG 9: DIE VIER VIERTEL NIEDERÖSTERREICHS.....	26
ABBILDUNG 10: SCHEIDELDORF IM NÖRDLICHEN WALDVIERTEL	29
ABBILDUNG 11: BAD GROÙPERTHOLZ IM NÖRDLICHEN WALDVIERTEL.....	29
ABBILDUNG 12: PÖGGSTALL IM SÜDLICHEN WALDVIERTEL MIT BLICK AUF DEN OSTRONG (1061 M).....	30
ABBILDUNG 13: ALBRECHTSBERG AN DER GROÙEN KREMS.....	30
ABBILDUNG 14: DAS MESSERGERICHT IN PÖGGSTALL.....	33
ABBILDUNG 15: DIE BEZIRKE UND GEMEINDEN DES WALDVIERTELS.....	36
ABBILDUNG 16: DAS WALDVIERTEL.....	37
ABBILDUNG 17: DIE GEMEINDEN DES BEZIRKES GMÜND	38
ABBILDUNG 18: DIE GEMEINDEN DES BEZIRKES HORN.....	41
ABBILDUNG 19: DIE GEMEINDEN DES BEZIRKES KREMS (LAND).....	44
ABBILDUNG 20: DIE GEMEINDEN DES BEZIRKES KREMS (STADT)	47
ABBILDUNG 21 DIE GEMEINDEN DES BEZIRKES MELK.....	50
ABBILDUNG 22: GEOLOGISCHE KARTE DER BÖHMISCHEN MASSE.....	51
ABBILDUNG 23: DIE GEMEINDEN DES BEZIRKES Waidhofen an der Thaya.....	55
ABBILDUNG 24: DIE GEMEINDEN DES BEZIRKES ZWETTL.....	58
ABBILDUNG 25: ABSOLUTE BEVÖLKERUNGSVERTEILUNGSKARTE	62
ABBILDUNG 26: KONZENTRATIONSINDEX 1869-2008	64
ABBILDUNG 27: LORENZ-KONZENTRATIONSKURVE 2008.....	65
ABBILDUNG 28: BEVÖLKERUNGSDICHTE 1951-2008	66
ABBILDUNG 29: BEVÖLKERUNGSDICHTE 1951-2008	67
ABBILDUNG 30: BEVÖLKERUNGSDICHTE 1951 UND 2008.....	68
ABBILDUNG 31: ALTERSPYRAMIDEN DES UNTERSUCHUNGSGEBIETES 2001.....	70
ABBILDUNG 32: TABELLE UND DIAGRAMM DER ABHÄNGIGENQUOTE 2001.....	72
ABBILDUNG 33: TABELLE UND DIAGRAMM DES ALTERSINDEXES 2001	73
ABBILDUNG 34: TABELLE UND DIAGRAMM DER ERWERBSQUOTE 2001.....	75
ABBILDUNG 35: MÄNNLICHE UND WEIBLICHE ERWERBSQUOTE 1991-2001.....	76
ABBILDUNG 36: TABELLE UND DIAGRAMM DER WIRTSCHAFTSSEKTOREN UND ERWERBSQUOTE 2001	77
ABBILDUNG 37: TABELLE UND DIAGRAMM DER BERUFSSTELLUNGEN VON 1991 - 2001	79
ABBILDUNG 38: TABELLE UND DIAGRAMM DER ARBEITSLOSENQUOTE 2001	80
ABBILDUNG 39: TABELLE DER BEVÖLKERUNGSVERÄNDERUNG 1869 - 2008.....	82
ABBILDUNG 40: DIAGRAMM DER BEVÖLKERUNGSVERÄNDERUNG 1869 - 2008	82
ABBILDUNG 41: BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG 1869 - 2008.....	84
ABBILDUNG 42: WEBER-DIAGRAMM NACH BEWEGUNGSTYPEN	85
ABBILDUNG 43: WEBER-DIAGRAMM ZWISCHEN 1991 UND 2001.....	86
ABBILDUNG 44: ROHE GEBURTENRATE IM JAHRE 2001 UND 2005	88
ABBILDUNG 45: ALLGEMEINE FERTILITÄTSRATE 2001	89
ABBILDUNG 46: CHILD-WOMAN RATIO 2001	91

ABBILDUNG 47: ROHE STERBERATE IM JAHRE 2001 UND 2005	92
ABBILDUNG 48: RATE DER SÄUGLINGSSTERBLICHKEIT IM JAHRE 2001 UND 2005	94
ABBILDUNG 49: GEBURTENBILANZ 2005.....	96
ABBILDUNG 50: GEBURTENBILANZRATE 2005	96
ABBILDUNG 51: BEVÖLKERUNGSVERÄNDERUNG DURCH GEBURTENBILANZRATE 1991-2001	98
ABBILDUNG 52: INDEX DES PENDLERSALDOS 1991 UND 2001	100
ABBILDUNG 53: INDEX DER PENDLERMOBILITÄT 1991 UND 2001	102
ABBILDUNG 54: GEOLOGISCHE ÜBERSICHTSKARTE DER REPUBLIK ÖSTERREICH	105
ABBILDUNG 55: GEOLOGISCHE ÜBERSICHTSKARTE DER BÖHMISCHEN MASSE	106
ABBILDUNG 56: GEOLOGISCHE ÜBERSICHTSKARTE DES WALDVIERTELS.....	108
ABBILDUNG 57: AUTOBAHNABSCHNITT IN HALLWANG/SBG. MIT HINWEIS AUF DIE BAUHERRREN	120
ABBILDUNG 58: AUTOBAHNEN UND SCHNELLSTRABEN IN ÖSTERREICH 2009.....	123
ABBILDUNG 59: AUTOBAHNEN UND SCHNELLSTRABEN IN ÖSTERREICH 2009.....	124
ABBILDUNG 60: ENTWICKLUNG DER HOCHLEISTUNGSSTRECKEN NACH BUNDESLÄNDERN 2005	125
ABBILDUNG 61: KOSTEN DES STRABENNETZES IN ÖSTERREICH.....	127
ABBILDUNG 62: AUTOBAHNEN UND SCHNELLSTRABEN IN NIEDERÖSTERREICH 2009.....	128
ABBILDUNG 63: STRABENNETZ ÖSTERREICHS 2005	130
ABBILDUNG 64: ANZAHL DER WOHNBEVÖLKERUNG, DIE INNERHALB VON 30 MINUTEN DAS NÄCHSTE REGIONALE ZENTRUM ERREICHT	131
ABBILDUNG 65: ANZAHL DER WOHNBEVÖLKERUNG, DIE INNERHALB VON 50 MINUTEN DAS NÄCHSTE ÜBERREGIONALE ZENTRUM ERREICHT	131
ABBILDUNG 66: STRABENNETZ DES WALDVIERTELS.....	134
ABBILDUNG 67: STRABENNETZ DES WALDVIERTELS.....	138
ABBILDUNG 68: AUSBAU DES EISENBAHNNETZES ZWISCHEN 1845 UND 1913	173
ABBILDUNG 69: SCHIENENNETZ IN ÖSTERREICH 2005 BZW. 2009.....	175
ABBILDUNG 70: SCHIENENINFRASTRUKTUR IN ÖSTERREICH 2005.....	176
ABBILDUNG 71: ENTWICKLUNG DES SCHIENENNETZES VON 1970 - 2003.....	178
ABBILDUNG 72: DAS EISENBAHNNETZ IM WALDVIERTEL	185
ABBILDUNG 73: DAS EISENBAHNNETZ IM WALDVIERTEL	185
ABBILDUNG 74: DIE STRECKENFÜHRUNG DER KAISER-FRANZ-JOSEPHS-BAHN	191
ABBILDUNG 75: DAS EISENBAHNNETZ IM WALDVIERTEL	195
ABBILDUNG 76: DAS EISENBAHNNETZ IM WALDVIERTEL	201
ABBILDUNG 77: ZUKUNFTSINNOVATIONEN IM NAHVERKEHR IN NIEDERÖSTERREICH	218
ABBILDUNG 78: UNTERSCHIEDUNG DER TRANSPORTWEGE	239
ABBILDUNG 79: ANTEILE DER VERKEHRSTRÄGER AM TRANSPORTAUFKOMMEN IM GÜTERVERKEHR 2005	241
ABBILDUNG 80: KARIKATUR DES ALPENTRANSIT	259
ABBILDUNG 81: TRANSITROUTEN IM ALPENBEREICH	261
ABBILDUNG 82: ZUKÜNFTIGE OSTÖSTERREICHISCHE TRANSITROUTE	263
ABBILDUNG 83: VERÄNDERUNG DES GÜTERVERKEHRS-AUFKOMMENS NACH VERKEHRSTRÄGER ZWISCHEN 1999 UND 2005.....	264
ABBILDUNG 84: ANTEIL DER VERKEHRSTRÄGER AM TRANSPORTAUFKOMMEN 2005.....	264
ABBILDUNG 85: TRANSPORTAUFKOMMEN NACH VERKEHRSART UND VERKEHRSTRÄGER 2005	265
ABBILDUNG 86: ANTEILE DER VERKEHRSARTEN NACH VERKEHRSTRÄGER 2005	265
ABBILDUNG 87: ANTEILE DER VERKEHRSTRÄGER NACH VERKEHRSARTEN 2005	266
ABBILDUNG 88: GÜTERVERKEHRS-AUFKOMMEN NACH VERKEHRSART 2005	267
ABBILDUNG 89: ENTWICKLUNG DES TRANSITVERKEHRS UND DER FAHRLEISTUNG.....	268

<i>ABBILDUNG 90: ENTWICKLUNG DES TRANSITVERKEHRS AUF DEN ÖSTERREICHISCHEN ALPENPÄSSEN</i>	<i>269</i>
<i>ABBILDUNG 91: ANTEILE DER VERKEHRSARTEN AM AUFKOMMEN IM ALPENVERKEHR.....</i>	<i>270</i>
<i>ABBILDUNG 92: LKW-BELASTUNG IN ÖSTERREICH 2005.....</i>	<i>271</i>
<i>ABBILDUNG 93: STRAßENGÜTERVERKEHR IN ÖSTERREICH ZWISCHEN 1999 UND 2015.....</i>	<i>272</i>
<i>ABBILDUNG 94: STRAßENGÜTERVERKEHR IN ÖSTERREICH NACH UNTERNEHMEN ZWISCHEN 1999 UND 2015.....</i>	<i>273</i>
<i>ABBILDUNG 95: PROGNOSE DES STRAßENTRANSPORTAUFKOMMENS IN ÖSTERREICH.....</i>	<i>274</i>
<i>ABBILDUNG 96: PROGNOSE DES TRANSITVERKEHR BZGL. UNTERNEHMEN ZWISCHEN 1995 UND 2015</i>	<i>275</i>
<i>ABBILDUNG 97: PROGNOSE FÜR DEN GÜTERVERKEHR AUF DER STRAßE</i>	<i>276</i>
<i>ABBILDUNG 98: GÜTERVERKEHR IN ÖSTERREICH IM JAHR 2000.....</i>	<i>278</i>
<i>ABBILDUNG 99: TRANSITVERKEHR DURCH NIEDERÖSTERREICH IM JAHR 2000</i>	<i>279</i>
<i>ABBILDUNG 100: PROGNOSE DES GÜTERVERKEHRS IN ÖSTERREICH IM JAHR 2020</i>	<i>282</i>
<i>ABBILDUNG 101: PROGNOSE DES TRANSITVERKEHRS IN NIEDERÖSTERREICH IM JAHR 2020</i>	<i>283</i>
<i>ABBILDUNG 102: ANZAHL DER GEPLANTEN PRÜFZUGEINSÄTZE IM ZEITRAUM JÄNNER BIS MÄRZ 2004</i>	<i>287</i>

10 ANHANG

10.1 Ehrenwörtliche Erklärung

Hiermit erkläre ich ehrenwörtlich, dass ich die vorliegende Diplomarbeit selbstständig verfasst und außer den im Verzeichnis angeführten Quellen bei der Abfassung keine Hilfsmittel benutzt habe und mich auch sonst keiner unerlaubten Hilfe bedient habe. Dieses Diplomarbeitsthema ist bisher noch keiner Prüfungsbehörde vorgelegt worden.

Pöggstall, im Juni 2010

10.2 Lebenslauf

Stefan Fuchs
Loibersdorferstrasse 26
3650 Pöggstall
Mobil: 0660-3466960
Email: St_Fuchs@gmx.at



Lebenslauf

- Persönliche Angaben:** Geburtsdatum: 18.05.1983
Geburtsort: Melk
Staatsangehörigkeit: Österreich
Religion: römisch-katholisch
Familienstand: ledig
- Familie:** Eltern: Fuchs Walter, Forstfacharbeiter
Fuchs Marianne, geb. Frank, Hausfrau
Geschwister: Fuchs Walter jun., Elektrotechniker
Brunner Heidelinde, Hausfrau
- Ausbildung:** 31. Jänner 2006: 1. Diplomprüfung
seit Oktober 2003: Lehramtsstudium Mathematik, Geographie
und Wirtschaftskunde, Universität Wien
17. Juni 2002: Reife- und Diplomprüfung, guter Erfolg
1997 – 2002: Höhere technische Bundeslehr- und
Versuchsanstalt, Abteilung Elektrotechnik, St. Pölten
1993 – 1997: Hauptschule in Pöggstall
1989 – 1993: Volksschule in Pöggstall
- Zusatzqualifikationen:** Oktober 2007 – Juli 2008: Ausbildung zum
Berufsorientierungskordinator, Universität Wien
2002: Ausbildung zum Elektrotechniker, HTL St. Pölten

Fremdsprachen: 2008: Auslandsexkursion USA
fließendes Englisch in Wort und Schrift

PC-Kenntnisse: Microsoft Office (Word, Excel, Power Point)
ArcView, CrimeState, TreeCAD, AutoCAD 14, ATMEL AVR
Studio, Linux, C++, Mathematica, MathCAD, Internet, HTML
Editor, diverse mathematische und elektronische Programme
(Mikrokontrollerprogrammierung)

Interessen: Laufen, Fußball spielen, Skifahren, Musik hören, Lesen

Pöggstall, im Juni 2010, Stefan Fuchs

