

Wichtigstes Vorhaben, um die Lebensqualität zu steigern und den Klimawandel abzuwenden, ist ein möglichst CO2 freies öffentliches Verkehrsangebot.

So hat sich auch Österreich entschlossen, dem Klimaabkommen von Paris beizutreten und wird sich nun bei der UN-Klimakonferenz 2018 in Katowice (Polen) vermehrt auf die CO2 Reduktion (natürlich in erster Linie beim Verkehr) einsetzen.

Bundespräsident Van der Bellen hat bereits 16 wichtige Europäer um sich geschart, um dem Thema Klima besonderen Nachdruck zu verleihen. Als **sichtbares Zeichen dafür, daß die Benützung der Schiene (Eisenbahn) ein guter Anfang wäre**, ist er nach Polen mit der Eisenbahn angereist.

Die, während der EU Präsidentschaft die Umweltminister anführende Österreicherin **Elisabeth Köstinger**, hat versichert, den CO2 Ausstoß in Österreich nachhaltig zu verringern, CO2 freie Verkehrsmittel entsprechend zu fördern und besserzustellen.

Infrastruktur- und Verkehrsminister **Norbert Hofer** wiederum hat erkannt, daß nur durch einen **massiven Ausbau der Schieneninfrastruktur** die Probleme der Zukunft gut gelöst werden können. Hohe Summen werden für den Ausbau der Schiene bereitgestellt, auch ihm ist die Umstellung auf CO2 freie Verkehrsmittel ein Anliegen.

Es stellt sich daher die Frage, **wie in der Praxis diese Umstellungen** ablaufen. Als gut nachvollziehendes Beispiel wurde die Stadt **Waidhofen / Ybbs** für eine diesbezügliche Betrachtung ausgewählt.

Historische Betrachtung:

Waidhofen / Ybbs und das anschließende obere Ybbstal wurde ab 1896 mit einer Eisenbahn erschlossen. **Sofort entwickelte sich diese Region sehr vorteilhaft** und die Ybbstalbahn beförderte neben Unmengen von Holz und Gestein auch die Bevölkerung sehr anspruchsvoll und sicher. **Unzählige Arbeitsplätze wurden durch die Bahn geschaffen und nachhaltig beibehalten.**

Bis zu 700.000 Fahrgäste wurden in einem Jahr mit dieser Bahn befördert.

Während der Zeit, wo die Politik den Diesel LKW und die Privatautos als idealen Ersatz der Eisenbahn sahen, wurde alles daran gesetzt, diese Bahn einzustellen. Trotz großer Versprechungen der Politik (in erster Linie des damaligen NÖ.

Verkehrslandesrates Heuras) wurde diese Bahn Anfang des neuen Jahrtausends von Lunz bis Gstadt und von Ybbsitz bis Gstadt eingestellt. „**Sicherheitshalber**“ auch gleich die teilweise erst **wenige Jahre vorher neu verlegten Gleise** herausgerissen und für eine Nostalgiebahn ins Waldviertel gebracht.

Ausblick in die Zukunft:

Aber der Blick soll uns **heute nicht mehr in die Vergangenheit führen**, sondern die Zukunft betrachten. Denn zumindest die handelnden Personen haben sich verändert. Auf den damaligen Bürgermeister der Stadt – Wolfgang Mair – folgte Werner

Krammer, auf den damaligen Landesrat - Karl Wilfing – folgte Ludwig Schleritzko und auf den damaligen Geschäftsführer der NÖVOG – Gerhard Stindl – folgte nun, ganz aktuell, Frau Barbara Komarek.

Außerdem geht es jetzt **nur mehr um eine zukunftsfähige Verkehrslösung für das Stadtgebiet der Stadt Waidhofen / Ybbs**, wobei auf Grund des Klimavertrages eben „mehr CO2 frei“ als politische Vorgabe aus Europa gegeben ist.

Waidhofen / Ybbs hat das Problem der Enge des Tales, wobei der **Großteil der ebenen Flächen bereits verbaut** ist. Zusätzlich bedingt ein Geländesprung, daß alle straßenseitig geführten Fahrmöglichkeiten zwischen Innenstadt Waidhofen und Gstadt mit Steigungen belastet sind. (Egal ob Schulberg, Freisingerberg, kleiner Buchenbergtunnel oder Badberg Zell) überall sind Steigungen, welche für die **E-Mobilität in größeren Einheiten (Groß-Bussen)** erschwerend sind.

Daher erscheint der Einsatz von **größeren E-Bussen** in etwas weitere Ferne gerückt. Einzig allein die Bahntrasse vom Hauptbahnhof Waidhofen / Ybbs nach Gstadt kommt ohne größere Höhenunterschiede aus. Daher sollte auch **diese Strecke zur Haupttroute des öffentlichen Verkehrs von Waidhofen / Ybbs** werden.

Die Strecke vom Bhf. Waidhofen ist nur rund 5,5 km lang, endet aber in einem sehr weitläufigen, unverbauten Gebiet, welches als **Zukunftsgebiet für Betriebe anzusehen ist** – am Bahnhof Gstadt.

Aber jede **weitere Betriebsansiedlung verstärkt das Verkehrsaufkommen**, daher ist für die **Zukunft gerade diese Bahnstrecke von eminenter Bedeutung**.
Eine entsprechende Zusammenstellung liegt bei.

Eine Verlegung der Autobusse (Remise Waidhofen /Ybbs in der Ybbsitzerstraße) wird **seit Jahrzehnten gefordert**, ist dieser Platz im Umfeld von Krankenhaus und guter Verkehrsanbindung an das Straßennetz **am Besten für ein Sicherheitszentrum geeignet. Feuerwehr und Polizei warten schon lange auf eine Lösung** – geradezu kleinkarierte Lösungsansätze durch Bürgermeister Mag. Mair haben dies aber verhindert.

Die **Busremise gehört aus der Stadt hinaus**, dorthin wo die **Busse und die Eisenbahn (Citybahn) gemeinsam mit Park & Rideanlage eine Verkehrszukunft haben**. Fast überall werden solche Lösungen durchgeführt, der Waidhofner Stadtplaner **Dipl. Ing. Bender hatte dies bereits 1989** in seinem preisgekrönten „Stadtprojekt“ so gesehen, allerdings damals noch auf einem anderen Platz.

Zu einer **guten Verknüpfung von Bahn, Bus und Park & Ride** gibt es von Kreilhof bis Gstadt genügend Möglichkeiten, wengleich der beste Platz dafür erst vor ein paar Jahren für einen Fußballtrainingsplatz verwendet wurde. Aber es gibt weitere Möglichkeiten - für Politiker mit Zukunftsdenken.

Aber natürlich braucht auch die Citybahn eine CO2 freie Ausgestaltung.

Schon im Jahre **2014** erkannte **LH Dr. Pröll** diese großen Möglichkeiten, mittel E-Mobilität auch auf **Strecken ohne Oberleitung** die „Zeichen der Zeit“ zu setzen.

Hier wiederum war es der damalige **Landesrat Karl Wilfing mit seinem NÖVOG Generaldirektor Gerhard Stindl** die weiter auf Diesel, und damit nicht erneuerbare Energie setzten. Diese Chance ist vertan, obwohl die damals für einen Umbau geeigneten Triebwagengarnituren 4090, zu diesem Zeitpunkt im Besitz der NÖVOG waren. Alles wurde leider für ein „Taschengeld“ an die Salzburger Lokalbahn verkauft. **Kein Ruhmesblatt für die Politik in NÖ.**

Doch CO2 frei wäre noch immer möglich. Entweder durch eine Oberleitung oder eben ein **anderes Akkuprojekt** – beides rasch möglich, wenn die Politiker ihre Versprechungen zur **Reduktion der fossilen Energie ernst nehmen.**

Beilage: Speichern und Fahren

Denn ob mit Post-Bus, Citybus oder Citybahn – die Co2 Freiheit ist dabei in Waidhofen / Ybbs derzeit nirgends gegeben.

Darum wäre auch längst ein **Citytaxisystem mit E_Taxis** gefragt – aber da fährt lieber der Herr Bürgermeister auf Kosten der EVN hie und da **e-mobil**, statt hier endlich **wirkliche Meilensteine** für den „öffentlichen Verkehr“ zu setzen.

Co2 freie Citybahn – E-Busanbindung (Kleinbus und Taxi) für die Innenstadt im Bereich Hauptbahnhof und für die Zellerseite im Bereich Kreilhof Gstadt – das wäre die Zukunft, welche anzudenken wäre. Zuviel ist schon zerstört worden, wer die Verkehrspläne **nach dem 1. Weltkrieg** und in der **NS - Zeit** studiert wird feststellen, daß Waidhofen / Ybbs **längst ein Vorzeigebispiel in Sachen Verkehr** wäre. Aber alles wurde **jahrelang kurzsichtig verbaut** – die Gründe in den Eitelkeiten der jeweiligen Bürgermeister zu finden.

Es ist die **Aufgabe der Politik, jetzt die richtigen Schritte zu setzen**, um doch noch Vernünftiges zu erreichen. Möglich ist es, aber dann muß **modernste Technik und E-Mobilität einfach die wichtigste Triebfeder** sein.

Ein Gerücht, wonach die Verkehrsplaner von **NÖ. sogar die noch bestehende Eisenbahnstrecke nach Gstadt kürzen wollen**, und ausgerechnet zur Zeit des **verstärkten Ausbau der Schienenstruktur in Österreich geradezu das Gegenteil** für das westliche Mostviertel andenken, sollte möglichst rasch einer öffentlichen Diskussion zugeführt werden.



**Kommerzialrat
Karl Piaty**

Untere Stadt 39
Waidhofen / Ybbs

Postleitzahl: **A - 3340**

mobil: **0676 / 91 92 993**
home: **www.sen.piaty.at**
email: **karl@piaty.at**

Waidhofen / Ybbs 9. Dezember 2018