

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 hat sich bei der UN-Klimakonferenz 2018 in Katowice (Polen) vermehrt auf die CO2 Reduktion (natürlich in erster Linie beim Verkehr) eingesetzt.

Bundespräsident Van der Bellen hat dem Thema Klima besonderen Nachdruck verliehen. 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 570.000 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 Nostalgie- und Tourismusbahn 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 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 Hauptroute des öffentlichen Verkehrs von Waidhofen / Ybbs** werden.

Aber natürlich braucht jetzt dieses letzte Stück der Citybahn eine CO2 freie Ausgestaltung. Die neue Kommissionspräsidentin hat die zukünftige CO2 neutrale Zukunft Europas ausgerufen, die Citybahn Waidhofen wäre ein gutes Beepiel, die Praxis dazu aufzuzeigen

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

Waidhofen / Ybbs 12. Dezember 2019



**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**