

WAIDHOFEN/YBBS.

Die Citybahn wird als **innerstädtisches Verkehrsmittel und Kulturgut auf die Strecke Waidhofen Hauptbahnhof bis Vogelsang verkürzt**. Dies wurde von der NÖ Landespolitik (Landesrat Schleritzko) mitgeteilt.

Äußerst Kritisch betrachtet wird diese **verkehrspolitische Entscheidung** vom **Waidhofner Baustadtrat Martin Dowalil**.

Nachzulesen in seinem ausführlichen Leserbrief.

VERKEHRSGESAMTPAKET oder Wie es der WVP unter Bürgermeister Krammer gelingt die **Zerstörung der Ybbstalbahn weiter voranzutreiben** und den **öffentlichen Verkehr in die falsche Richtung zu lenken**

Am 1. Februar 2019 gab es ein interfraktionelles Gespräch betreff „Regionsprojekt Ybbstalbahn“ inklusive Vertretern der NÖVOG **an deren Spitze die Geschäftsführerin Barbara Komarek**. Damals wurde uns schon eröffnet, dass es der Wunsch der Stadt Waidhofen sei, dass die Citybahn verkürzt werden soll. **Was natürlich nicht stimmte**, denn es handelte sich um des Bürgermeisters Wunsch.

Im Zuge der Besprechung stellte sich auch schnell heraus, dass die NÖVOG den Betrieb der Citybahn aufrechterhalten wird und dass sie für jegliche Wünsche der Stadt (Beibehaltung oder Verkürzung der Strecke oder etwa zusätzliche Haltestellen) offen ist. Natürlich wurden auch die notwendigen Investitionen bei den Eisenbahnkreuzungen angesprochen, doch weder konnte man den Besprechungsteilnehmern sagen um wie viele Übergänge es sich handelt, noch wie diese derzeit gesichert sind. **Genaue Kosten wurden unter dem Hinweis, dass im Endeffekt das Land über die Art der Sicherung entscheidet, nie ermittelt.**

Bei der Gemeinderatssitzung am 29. April 2019 wurde dann im Rahmen des Tagesordnungspunktes „**Verkehrsgesamtpaket**“ die Empfehlung zur weiteren Demontage der Ybbstalbahn, trotz zahlreichem Widerstand seitens der Opposition, abgegeben. **Im Sachverhalt wurde die Ybbstalbahn gegen Betriebsgebietsflächen, Radwege und Sammeltaxis plump und kurzsichtig ausgespielt.**

Am 12. Juli 2019 wurde seitens des Bürgermeisters zu einem Pressegespräch betreff Zukunft Citybahn geladen, freilich **unter Ausschluss der anderen im Gemeinderat vertretenen Fraktionen**. Im Zuge dieses Termins wurden dann noch einmal die Vorteile der Verkürzung angepriesen - **eine Farce und ein Symbolbild** für die Ohnmacht unter einer Alleinregierung.

Wohin die Reise gehen wird, zeigte sich schon im Sommer 2018, denn da präsentierte der Verein **Pro Ybbstalbahn unter Obmann Thomas Vielhaber** ein attraktives Konzept, inklusive Modell, für einen Verkehrsknotenpunkt am Bahnhof Gstadt, doch anstatt den Verein zu einer Präsentation in den Gemeinderat einzuladen wischte Bürgermeister Krammer das Projekt im Alleingang vom Tisch.

Nun scheint es also an der Zeit noch einmal die **Argumente gegen diese hirnrissige Verkürzung einer Bahnstrecke darzulegen.**

Kompetenz?

Die sehen wir hier nicht bei uns auf Gemeindeebene. Die Verkehrsplanung liegt nämlich **gemäß dem Eisenbahngesetz im Aufgabenbereich der Gebietskörperschaften und somit im Aufgabengebiet der NÖVOG, also beim Land Niederösterreich**. Ein Beschluss, auch wenn es sich „nur“ um eine Empfehlung handelt, auf Gemeinderatsebene ist daher aus unserer Sicht nicht notwendig und auch **nicht im Aufgabengebiet der Stadt Waidhofen**.

Hohe Investitionskosten?

Nach der Novellierung der Eisenbahnkreuzungsverordnung im Jahr 2012 kommen auf viele Gemeinden Kosten zu, da die Kreuzungen nach der neuen Verordnung gesichert werden müssen. Im Finanzausgleich 2017 wurden daher Mittel im Ausmaß von insgesamt 125 Millionen Euro festgelegt, die für Investitionskosten von 1. September 2012 (Inkrafttreten der Eisenbahnkreuzungsverordnung) bis 31. August 2029 in jährlichen Tranchen in Höhe von 9,6 Millionen Euro bereitgestellt werden. Die Gewährung von Kostenzuschüssen erfolgt durch das jeweilige Bundesland auf Basis von Richtlinien. In Niederösterreich stehen dafür jährlich 3,73 Millionen Euro zur Verfügung. Diese Kostenbeiträge sind unabhängig davon, ob die Investition durch die EKVO verursacht wird. Auch für die Auflassung von Eisenbahnkreuzungen wird eine finanzielle Unterstützung gewährt. Förderfähig sind die Kostenanteile der Gemeinden an den Projektkosten. Infolge der beschränkten Mittel ist vorgesehen, dass Gemeinden einen Anteil der Investitionskosten selbst zu tragen haben (Minimum 20%).

Folgende Arten der Sicherung sind lt. EKVO möglich:

Gewährleistung eines erforderlichen Sichtraumes

Abgabe akustischer Signale

Lichtzeichen

Lichtzeichen mit Schranken

Bewachung

Über die zur Anwendung kommende Sicherung einer Eisenbahnkreuzung hat die **Behörde im Einzelfall nach Maßgabe der Zulässigkeit der einzelnen Arten der Sicherung gemäß den §§ 35 bis 39 sowie nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse zu entscheiden**. Um nun die Investitionskosten zu kennen, muss man erst wissen, welche Sicherungsmaßnahme zu treffen ist und welche Bahnübergänge aufgelassen werden sollen, von diesen Kosten sind dann etwaige Landesförderungen abzuziehen. **Wo kann man diese Berechnung einsehen, genau, nirgends**. Es hat sich nämlich niemand die Mühe gemacht, die tatsächlichen Kosten zu eruieren, da der Bürgermeister die Verkürzung sowieso wollte.

Eisenbahnkreuzungsverordnung <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20007888>

Richtlinie zur Auszahlung von Zuschüssen
<http://www.noe.gv.at/noe/OeffentlicherVerkehr/Eisenbahnkreuzungen.html>

Architektonischer Gesamtmasterplan?

Am 07.03. nahmen **Bürgermeister Krammer und Architekt Beneder am Architekturfestival „Turn On“** im Wiener Radiokulturhaus mit dem **evaluiertem Stadtprojekt 2.0_17 teil**. Im Einleitungstext stand geschrieben, dass die Ein- und Übergänge sowie die Achsen in die Täler städtebaulich in ein Gesamtbild integriert werden – als Tore zur Region.

Architekt Ernst Beneder setzt den begonnenen Weg fort. Außer, der Weg passt der WVP nicht, dann kann man auch schon mal bewusst vom Weg abkommen, **denn auch Architekt Beneder hält**, nach ausdrücklicher Nachfrage, **am Bestand der Stadtbahn** fest und misst der Trasse erhebliche Bedeutung zur Stadtentwicklung bei.

Denn entlang der dem Flusslauf der Ybbs taleinwärts folgenden Achse finden sich der **Großteil der öffentlichen Einrichtungen, ebenso jene der Bildung, Gesundheit, des Sports und des Gewerbes**.

Bei diesem Festival wurde noch am selben Tag eine Sammelgarage der Seestadt Aspern präsentiert, eine Sammelgarage mit Quartieren als multifunktionale Stadtbausteine. Damit haben die Entwickler der Seestadt eine Lösung gefunden, wie sie einerseits den ruhenden Verkehr sinnvoll organisieren und andererseits flexible Raumressourcen für Impulsnutzungen schaffen. Flexible Geschoßhöhen begünstigen zudem die Koppelung unterschiedlicher Nutzungen innerhalb eines Gebäudes.

So kann man auf mehreren Stockwerken– außer Stellplätzen und Infrastruktur für e-Mobilität– Büroflächen, Betriebsflächen und auch Gastronomieflächen vereinen. In Zeiten der massiven Flächenversiegelungen **werden wir dagegen ankämpfen tausende Quadratmeter zu asphaltieren**, Platz für Naturwiesen, begrünte Dächer und Fassaden, hier muss die Reise hingehen.

Wo ist nun der Masterplan für die Betriebsflächenentwicklung Gstadt und Steinauergründe, wo ist die Grundlage dafür, dass die Bürgermeisterpartei in diesem **Bereich auf die rund 10.000 m² der Ybbstalbahntrasse zurückgreifen muss? Richtig, es gibt keinen.**

Seestadt-Garagen next level https://www.turn-on.at/turn-on_19/program.php?id=364

Stadtprojekt Architekt Beneder <https://waidhofen.at/stadtprojekt-20-17>

Zukunft Öffentlicher Verkehr?

Sollen **neu geschaffene Betriebsflächen** mit ca. 90.000 m² von der Citybahn abgeschnitten werden? Ist es nicht möglich **zumindest eine Haltestelle vor Beginn des Betriebsgebietes anzudenken**?

Sollen der **Trainingsplatz AFW, die Sportanlagen auf der Zell und die Zell generell im Bereich der Weitmannsiedlung von der Citybahn abgeschnitten** werden? Ist es nicht möglich zumindest die Haltestelle Kreilhof zu erhalten?

Und wenn auch „nur“ tatsächlich 30 Personen zwischen Gstadt und Kreilhof täglich ein- und aussteigen, so sind diese Personen durch die Verkürzung der Bahn Verlierer. Denn viele dieser Fahrgäste fahren bewusst mit dem Zug und nicht mit dem Bus.

Während in weiten **Teilen Niederösterreichs in Nebenbahnen investiert** wird, weil man erkennt, dass sie in vielerlei Hinsicht Potential bieten, wird im Ybbstal **kontinuierlich am Abbau der Bahn** gearbeitet. Mit aller Kraft wird der öffentliche Verkehr von der Schiene auf die Straße verlegt, bar jeglicher Vernunft.

Erlebnisbahn im Waldviertel <https://www.waldviertelbahn.at/>

Nostalgiezug im Weinviertel <https://www.reblausexpress.at/>

Ein Juwel verkommt in Waidhofen, auf Geheiß von Bürgermeister Krammer, zu einem plumpen Schülertransportmittel.

Seltsam? Aber so steht es geschrieben ...

