

Arbeitskreis öffentlicher Verkehr
c. /o. Reinhard Müller
Obere-Donaustraße 15/14
A-1020 WIEN
Tel.: 0680/502 36 02
E-Mail: e7225180@stud3.tuwien.ac.at

Ybbstalbahn

YBBSTALBAHN

1. Einleitung

Jedes Kind kann etwas ruinieren, aber einen Aufbau bringen sie nicht mehr zusammen. In Niederösterreich wurden in einem noch nie dagewesenen Ausmaß Eisenbahnen zerstört. Niederösterreich, wo das Autofahren noch Freude macht und die Eisenbahn vor die Hunde geht!

Die Einstellung der Ybbstalbahn in einer Fremdenverkehrsgegend war ein Schwachsinn. Regionalbahnen sind Entwicklungsachsen für die Zukunft. Die Raumplanung muss mit der Verkehrsplanung übereinstimmen. Ein Einstellungsverbot für Regionalbahnen ist ein Gebot der Stunde. Zu viele Fehler wurden schon bei der Ybbstalbahn gemacht, insbesondere die vollkommene Einstellung der Schmalspurbahn nach Ybbsitz.

Da der Schmalspurbetrieb in Waidhofen ein unattraktiver Inselbetrieb geworden ist, soll die Strecke Bahnhof Waidhofen an der Ybbs – Vogelsang auf Normalspur umgebaut werden und wieder bis mindestens Gstadt verlängert werden.

Zwischen Amstetten und Waidhofen an der Ybbs verkehren viele Einschubzüge: Diese in Waidhofen, am Hauptbahnhof vor dem Zentrum verenden zu lassen ist ein Anachronismus. Werden die Einschubzüge aus Amstetten bis Gstadt durchgebunden, entsteht ein konkurrenzfähiges Angebot. Züge mit Doppeltraktion können in Waidhofen an der Ybbs Hauptbahnhof geteilt werden: Der vordere Wagen fährt nach Gstadt, der hintere Wagen nach Kleinreifling und im Stundentakt zu einer neuen Haltestelle Waidhofen Redtenbachstraße. Dazu ist folgender Umbau der Bahnanlagen notwendig:

1. Zweigleisiger Ausbau Waidhofen an der Ybbs Hauptbahnhof – Gabelung in Normalspur als Vollbahn.
2. Umspurung der Strecke Gabelung – Vogelsang auf Normalspur im Kleinbahnprofil und Verlängerung nach Gstadt. Dadurch entfällt einerseits ein aufwändiger Umbau bzw. Neubau des großen Viaduktes, andererseits braucht man die Radien und den Achsdruck nicht vergrößern. Die Stadtbahnwagen können Radien bis 25m befahren.
3. Betrieb der Einschubzüge Amstetten – Ybbsitz mit 2,65m breiten Zweisystem Stadtbahnwagen Bauart Karlsruhe für 55cm hohe Bahnsteige mit WC (ebener und behinderten gerechter Einstieg).
4. Elektrifizierung der Strecke Gabelung – Gstadt mit $U=15KV$, $f=16,67Hz$. Die Elektrifizierung ist billig, da durch die Wechselstromfahrleitung ein zusätzliches Unterwerk nicht notwendig ist.

Die City Bahn Waidhofen hätte man schon lange Umspurungen können, doch die NÖVOG hat nichts gemacht. Die vollständige Gleiserneuerung wurde wieder mit einer Spurweite von 760mm ausgeführt. Mit gleichen Kosten wäre ein Umbau auf Normalspur möglich gewesen.

Im Raum Karlsruhe hat die Albtalbahn eine Strecke der DB übernommen, die auf 700 Fahrgäste pro Tag abgewirtschaftet war und einen umsteigefreien Betrieb mit

Stadtbahnwagen ins Zentrum von Karlsruhe eingeführt. Heute fahren auf der Strecke 7 000 Fahrgäste pro Tag!

Das Model Karlsruhe ist bestens für Waidhofen an der Ybbs geeignet, um aus dem unattraktiven Inselbetrieb ein zukunftsfähiges Konzept zu machen.

Eine gemeinsame Ausschreibung der Stadtbahnwagen mit anderen Verkehrsunternehmen bringt Kosteneinsparungen, z. B. Karlsruhe, Linz, Montafoner Bahn usw.

Durch die Umspurung der Ybbstalbahn wird die alte Schmalspurbahntrasse vor dem Hauptbahnhof und die umfangreichen Abstellflächen nördlich des Hauptbahnhofes frei, die für eine städtebauliche Nutzung OHNE Nachteile für die Fahrgäste frei werden.

Die Endstelle Gstadt ist für einen P&R Platz hervorragend geeignet. Ab hier gibt es dann stündliche Direktverbindungen nach Amstetten. Der Autoverkehr wird vom Stadtzentrum ferngehalten. Es ist ein verkehrspolitischer Unfug einen P&R Platz am Hauptbahnhof zu machen und den ganzen Autoverkehr durch die Stadt zu führen.

2. Linienführung

Linie R1: AMSTETTEN – Waidhofen an der Ybbs – GSTADT 60[min] Intervall

Linie R2: AMSTETTEN – Waidhofen an der Ybbs – Waidhofen Redtenbachstraße – KLEINREIFLING
60min Intervall zwischen Amstetten und Waidhofen Redtenbachstraße.

Zwischen Amstetten und Waidhofen an der Ybbs fahren die Linien R1 und R2 in einem gemeinsamen Zug. In Waidhofen an der Ybbs werden die Züge gesplittet. Der vordere Wagen fährt nach Gstadt, der hintere Wagen nach Kleinreifling bzw. Waidhofen Redtenbachstraße

So könnten die neuen Stadtbahnwagen für Waidhofen an der Ybbs aussehen:



Zweissystem Stadtbahnwagen Karlsruhe