Österreichweite Zusammenarbeit von Umwelt- und Verkehrsinitiativen für einen attraktiven Öffentlichen Verkehr
Mag. Peter Haibach, Georg Rendlweg 26, 5111 Bürmoos/Salzburg – AUSTRIA , ☎ (0664) 42 69 607
Fax (06274) 4966 - eMail: haibach@probahn.at / www.probahn.at

28. März 2010

Die Katze ist aus dem Sack: Der größte Bahn-Kahlschlag in NÖ ist fix!

- **Viele der bisherigen Beteuerungen von NÖ Verkehrs-Landesrat Heuras waren Täuschungen, liest man seine Ausführungen in „Die Presse“ vom 27. 3. 2010.**
- **Nur 6% (!) der 624 übernommenen Streckenkilometer behalten Regelverkehr**
- **Mariazellerbahn-Bergstrecke wird eingestellt**
- **Touristischer Nachfolgeverkehr an einzelnen Verkehrstagen kommt**
- **Übernahmeangebote für die Ybbstalbahn werden nicht einmal beantwortet**
- **10 (!) Bahnlinien mit dichtem Regelverkehr werden bis Jahresende eingestellt**

Straft LR Heuras seine früheren Aussagen Lügen, in denen er behauptete, dass das Land NÖ die Bahnen übernehme, um sie besser als die ÖBB zu betreiben? „Wir übernehmen doch nicht die Nebenbahnen, um sie zuzusperren. Im Gegenteil: Wir wollen die Linien besser führen und attraktiver machen.“ (Kurier, 28.1.2010). **Das Land NÖ macht es nun noch schlechter als die ÖBB,** versucht aber durch konsequente Falschmeldungen bisher ein anderes Bild zu erwecken.

Heuras: „Wir übernehmen bis 1. Jänner 2011 insgesamt 624 Kilometer Gleise. Zwei Drittel dieser Strecken sind längst tot. Hätten wir jetzt nicht gehandelt, hätten die ÖBB auch noch die übrigen Strecken an die Wand gefahren.“

Die Aussage „Zwei Drittel der Strecken sind längst tot“ ist nach Streckenkilometer gerechnet schlicht falsch, weil heute 368 km davon noch in Betrieb stehen (siehe Aufstellungen unten). Hätte das Land NÖ den ÖBB seit 1996 nicht nur 2/3 der Verkehrsdienste bezahlt, sondern den vollen vereinbarten Betrag, hätten auch die ÖBB nichts „an die Wand fahren“ müssen. Nun erledigt dies NÖ selber und stellt in drei Monaten einen Großteil der Reststrecken ein, was ÖBB in 30 Jahren nicht konnte oder durfte. NÖ erhält für die Übernahme dieses „Schwarzen Peters“ 140 Mio. € und vernichtet dabei mehr als hundert Jahre alte Werte!

Auch die Mariazellerbahn wird eingestellt, nur „Pielachtalbahn“ bleibt

„Die Talstrecke, die etwa täglich Pendler aus dem Pielachtal nach St. Pölten `karrt´, wird weiterhin im normalen Verkehrsfahrplan geführt. Sowohl die ÖBB als auch das Land werden hier in den kommenden Jahren mehrere Millionen Euro in die Hand nehmen, um neue Triebfahrzeuge anzuschaffen und für höhere Geschwindigkeiten zu sorgen,“ sagt Heuras. Jedoch: Im Gegensatz dazu wird die „Bergstrecke“ der Mariazellerbahn, also die Erschließung des Wallfahrtszentrums Mariazell, auf „touristischen Betrieb“ fokussiert sein. Das bedeutet die **Einstellung des planmäßigen Regelbetriebes**. Der touristische Nachfolgeverkehr mit einigen wenigen Fahrten hauptsächlich an Wochenenden (nur in der Saison) kann unmöglich die teuere Infrastruktur dieser Gebirgsbahn verdienen oder auch nur ansatzweise politisch rechtfertigen. Dies wäre nur möglich durch konsequentes Ausnutzen der heute vielfach nicht genutzten Potenziale. Dafür existieren fertige Konzepte und Wirtschaftlichkeitsberechnungen mit sehr positiven Ergbenissen. Die von NÖ geplante Reduktion auf einen kleinen Nostalgierestbetrieb ist jedoch der mittelfristige Todesstoß für diese weltbekannte, kulturhistorisch einzigartige Bahnlinie, allerdings wird deren endgültiger Zusammenbruch erst nach der Ära Pröll eintreten.

Regelverkehr auf nur 6% der übernommenen Streckenkilometer

Welche Strecken verbleiben überhaupt im Regelverkehr durch das Land NÖ?

- Pielachtalbahn St. Pölten – Kirchberg a.d. Pielach (ehemals Mariazellerbahn): 31 km
- Waidhofner Stadtbahn Waidhofen/Ybbs – Gstadt (ehemals Ybbstalbahn): 6 km

Im Regelverkehr verbleiben somit **37km** der übernommenen 624 Streckenkilometer oder **nicht einmal 6%**.

Im touristischen Saisonbetrieb (ohne Verkehrsträgerfunktion, teils auf Vereinsbasis) verbleiben

- Schneebergbahn 9km
- Waldviertelbahn 81km
- Ybbstal-Bergstrecke 17km
- Mariazellerbahn-Bergstrecke (ab Kirchberg?) max. 54km
- Reblausexpress (Retz-Drosendorf) 40km
- eventuell Donauuferbahn (Wachau: Krems - Emmersdorf) 34km ?
- Fahrrad-Draisinenbahn Mistelbach - Ernstbrunn 13km

total 248km.

Das sind optimistisch gerechnet weitere 40% der Streckenkilometer.
Im Umkehrschluss: 54% der 624km werden dauerhaft stillgelegt und wohl abgebaut.

Projekte wie die von Land NÖ und Region früher massiv gewünschte und „2006 nur an ÖBB-GD Huber gescheiterte“ Verbindung Schwarzenau – Waidhofen/Thaya – Fratres – Slavonice – Telc (Böhmen) sind gar nicht mehr Gespräch. Jetzt, wo NÖ endlich selber handeln könnte, stellt es die in Vollbetrieb stehende Teilstrecke Schwarzenau – Waidhofen/Thaya inkl. Güterverkehr ein.

Ybbstalbahn-Einstellung: „Das ist auch in der Region beschlossene Sache“.“ (27. 3.2010)
„Wenn es interessierte Betreiber gibt, werden wir natürlich Gespräche führen.“ (26. 3. 2010)
„Jeder der Interesse hat, kann die Ybbstalbahn haben!“ (25. 2. 2010)

Letzteres sagte NÖ LH Pröll einige Male, jedoch: die Aufforderung, derartige Übernahme-Gespräche überhaupt zu beginnen z.B. seitens der YEG (Ybbstalbahn Entwicklungsgenossenschaft) werden ebenso ignoriert wie die weiterer drei Interessierter. War diese Aussage, wie diejenigen des Landesrates, ebenfalls nur Täuschung? Die Ybbstalbahn wurde z.B. bis zu heutigen Tage nicht eingestellt. Jedermann kann Zugsfahrkarten ins Ybbstal kaufen und wird – wegen minimalen Hochwasserschäden (€ 75.000) – im Schienenersatzverkehr befördert. Die Bahn könnte mit wenig Aufwand in wenigen Wochen wieder langfristig und nachhaltig bis Groß Hollenstein verkehren, die daran interessierten Gebietskörperschaften werden jedoch ausgebremst!

Stillgelegt werden (inkl. ÖBB-Strecken) folgende heute im Regelverkehr stehenden Strecken durch das Land NÖ (direkt oder indirekt durch die ÖBB in Absprache mit dem Land NÖ) innerhalb Jahresfrist (nach heutigem Kommunikationsstand):

1. Gstadt – Lunz/See (Ybbstalbahn – stillzustellen durch NÖ) 48km
2. Gstadt – Ybbsitz (Ybbstalbahn – durch NÖ) 6km
3. Kirchberg/Pielach – Mariazell (Mariazellerbahn – durch NÖ, leilweise Nachnutzung) 54km
4. Obergrafendorf – Mank (Krumpe, Mariazellerbahnzweigstrecke – durch NÖ) 19km
5. Scheibbs – Kienberg-Gaming (Erlauftalbahn, - durch ÖBB) 11km
6. Schrambach – St. Aegyd am Neuwalde (Traisentalbahn, durch ÖBB) 23km
7. Krems – Spitz – Emmersdorf (– Sarmingstein) (Wachaubahn - NÖ, Nachnutzung?) 34km
8. Schwarzenau – Waidhofen/Thaya (Anschluss an Franz-Josefs-Bahn – durch NÖ) 10km
9. (St. Pölten –) Herzogenburg – Tulln (außer einzelne Frühzüge vor 8 Uhr - ÖBB) 38km
10. Schwarzenau – Zwettl (Anschluss an Franz-Josefs-Bahn, – durch ÖBB) 23km

(hier wird gar nichts kommuniziert, das Landesbuskonzept fährt bereits parallel)

Total 266 km

ad 7. Emmersdorf – Sarmingstein (seit 10/2009 ohne Verkehr) 37km Total 301 km

Niederösterreich hat allen Grund, seine „Erfolge“ konsequent medial herauszustreichen, weil die reinen Fakten von einer genau gegenteiligen Wahrheit sprechen. Probahn fordert Verkehrsministerin Doris Bures ein, die Grundsatzvereinbarung mit dem Land NÖ so lange auszusetzen, bis NÖ zukunftsweisende Betriebskonzepte für seine Regionalbahnen vorlegt. Immerhin bekommt das Land vom Bund über 100 Mio. Euro für den Weiterbetrieb seiner Regionalbahnen und nicht fürs Zusperren. Ein Teil der Bahnstrecken soll schon mit 31. März 2010 an das Land übergeben werden.

Für Probahn ÖSTERREICH