

Memorandum zum Öffentlichen Verkehr im Waldviertel

2. Version

Aus Anlass der Fahrplandialoge in Waidhofen/Thaya 21.10., Horn 28.10., Zwettl 30.10, Gmünd 4.11.2013

Dr. Dr. Josef Baum, Kleinzwettl

www.josefbaum.at

Vorbemerkung:

Auf ähnliche frühere Eingaben in Fahrplandialogen oder bei Kundenservicestellen erhielt ich oft keine Antwort oder irgendwelche Textbausteine als Antwort. Daher soll dies nun öffentlich gemacht werden. Das Memorandum wird vom Thayatalbahnverein unterstützt, der sich in Zukunft verstärkt auch mit Anliegen des öffentlichen Verkehrs im nördlichen Waldviertel aus Sicht der betroffenen Menschen beschäftigen wird und Kurs auf eine Interessensvertretung der NutzerInnen des öffentlichen Verkehrs in der Region nimmt

Öffentlicher Verkehr im Waldviertel nur in Ansätzen- grundlegende Wende notwendig

Es ist allgemein gekannt, dass es im Waldviertel mit Ausnahme des SchülerInnenverkehrs den öffentlichen Verkehr nur in Ansätzen gibt. Hier ist eine grundlegende Wende notwendig, die auch Umschichtungen in den öffentlichen Budgets erfordert

Es kommt nicht von ungefähr, dass der Bezirk Waidhofen/Thaya zwar zu den niederösterreichischen Bezirken mit den niedrigsten Einkommen (und der höchsten Abwanderungsrate) zählt, aber gleichzeitig die höchste Motorisierung aufweist. Weil es eben den öffentlichen Verkehr nur in Ansätzen gibt, haben viele Leute keine Alternative und sind zur teuren Mobilität gedrängt.

Es gibt einzelne Ansätze für attraktive Angebote, wie die Wiesel-Busse, aber auch Neuerungen wie das WA-Bussystem, das leider wenig durchdacht, und daher auch wenig genutzt ist. Dabei besteht die Gefahr, dass es durch die Konstruktionsfehler bei einem Auslaufen des WA-Systems überhaupt Mittel für den öffentlichen Verkehr verloren gehen.

Zu fordern ist eine **Transparenz aller Kosten** und eine **wesentlich stärkere Einbindung der Betroffenen bei den Kursgestaltungen**.

Aber auch mit den vorhandenen Mittel könnten sichtbare Verbesserungen erzielt werden

Gleichzeitig könnte aber **auch mit den vorhandenen Mittel durch eine Verkehrsplanung**, die diesen Namen verdient, **deutlich günstige Effekte erzielt** werden. Die im folgenden **angeführten Beispiele sind nur einige Highlights**, es gibt ein Vielfaches an Ähnlichem im Bezirk Waidhofen und in anderen diversen Kleinregionen des Waldviertels.

Eine der einfachsten Attraktivierungen für das gesamte System wäre die **Umwandlung der Busleerfahrten in reguläre Buskurse**. Auf den meisten Linien gibt es eine erhebliche Anzahl von Busleerfahrten, z. B. mindestens 3 auf der Linie Schwarzenau-Waidhofen. Überschlagsmäßig kann dadurch das Busangebot um mindestens 10 % leicht ausgedehnt werden.

Abstimmung des öffentlichen Verkehrs völlig mangelhaft

Trotz wiederholter Versprechen ist die Abstimmung der Bus-Kurse und die Abstimmung von Bus und Bahn in sehr vielen Fällen völlig unbefriedigend: Eine der **bemerkenswertesten Fehlplanungen** ist **in Göpfritz** anzutreffen. Göpfritz wäre ja im übrigen ein natürlicher Waldviertel- Hub, wurde aber immer degradiert: Ein **Beispiel**:

Auf der Buslinie Wien-Litschau verkehren derzeit 6 Buspaare (Vergleiche: 11 Zugpaare gibt's auf der Franz-Josefsbahn). Die Litschaubusse müssen wohl oder übel durch Göpfritz fahren: Und das geht laut Fahrplan so: Um 9.02 h kommt ein Zug aus Wien in Göpfritz an. Exakt um 9.02 verlässt der parallel aus Wien kommende Bus die Haltestelle Bahnhof Göpfritz, in der elektronischen Fahrplanauskunft ist dieser Bus daher nicht als Anschluss geführt. Es ist zu hoffen, dass die Buslenker das pragmatisch handhaben. Bei 2 weiteren Zügen werden die BahnfahrerInnen aber den Bus nach Waidhofen, Heidenreichstein, Eisgarn oder Litschau wahrscheinlich nicht mehr sehen: Denn um 16.10 h (Zug) bzw. 16.02 h (Bus), und 18.12 h (Zug) bzw. 18.02h (Bus) ist der Abstand so, dass da nichts mehr zu machen ist. Ist dieses „exakte“ Timing Zufall oder bewusste (Fehl)Planung? Oder soll damit ganz einfach zum Umsteigen von der Bahn auf die Busse nach Wien angeregt werden? Immerhin gibt es auch Busse, wo das Umsteigen Bus-Bahn möglich ist, also ist die Nichtanbindung offenbar kein Naturgesetz.

Es ist zu fordern, statt auf der Hauptstrecke unnötige teure Doppelgleisigkeiten zu finanzieren ab der nächsten Fahrplanumstellung das Verteilersystem zu verbessern: Statt die Linie Litschau-Wien zu fördern wären Busse Litschau-Heidenreichstein- Waidhofen-Göpfritz mit der Anbindung aller Züge ab Göpfritz in einem Taktverkehr wesentlich attraktiver, für viele auch billiger, und würden dem Unternehmen ähnliche Kilometerzahlen und Umsätze bringen. Ab Waidhofen könnten dann auch effektiv an Linien nach Kautzen und Dobersberg /Waldkirchen angebunden werden.

Nach der Einstellung des Personenverkehrs zwischen Waidhofen/T – Zwettl ist die **Abstimmung der verschiedenen Busse auf der Strecke Waidhofen/T–Vitis-Zwettl** ist völlig unbefriedigend und trifft dutzende SchülerInnen täglich.

Ein weiteres Beispiel der mangelnden Abstimmung: Bei einer Fahrt von Wien, ab 10:29 h Franz-Josefsbahnhof, an 12.23 h Schwarzenau; Bus ab 12:28 h Schwarzenau (nicht Sa und So), an 12:45 Waidhofen /T. Brunnerstraße, würde dort leider kurz vorher um 12:41- ein Bus nach Kautzen (an Schultagen außer Mo) gehen. Hier ist Koordinierungsbedarf. (Der Aushang auf der Brunnerstraße in Waidhofen zeigt übrigens für 12:41 von dort auch Busse nach Litschau und Waldkirchen an, womit es weitere Anschlussmöglichkeiten gäbe; (das wird aber von Scotty nicht bestätigt – auch ein kleines Problem, das leicht zu bereinigen wäre)

Auf die in den letzten Jahren immer dürftiger werdenden Anbindungen Göpfritz- **Groß-Siegharts-Raabs** sei hier nur allgemein hingewiesen.

Die **Anbindung Bus-Bahn in Schwarzenau** ist in vielen Fällen mit langen Wartezeiten völlig unattraktiv, und zwar sowohl in Richtung Wien, wie in Richtung Gmünd:

Versprechungen bei der Einstellung der Bahn Schwarzenau-Waidhofen einhalten!

Festzuhalten bleibt: Bei der Einstellung des Bahn-Personenverkehrs Schwarzenau-Waidhofen wurde versprochen, dass Busse die Bahn ersetzen werden. Schon seit dem letzten Fahrplanwechsel im Dezember 2012 fahren entlang der früheren Bahnstrecke Schwarzenau-Waidhofen **nun unter der Woche statt vorher 13 Bussen nur mehr 9**. Auch am Wochenende – wo sowieso weniger busse fharen - sind zuletzt täglich 2 Buspaare eingestellt worden. Akzeptable Anbindungen an Züge nach Wien gibt es kaum mehr als 3 bzw. 4 (wenn eine Wartezeit von 24 Minuten als akzeptabel bezeichnet werden kann.)

Seit der Einstellung der Thayatalbahn Schwarzenau-Waidhofen wurde versprochen, dass in **Schwarzenau** ein **Fahrkartenautomat** errichtet wird, zumal auch dort der Schalterbetrieb eingestellt wurde. Fundamente dazu sind zwar schon lange zu sehen, aber es gibt keinen Automaten. Real hat dies für viele, z. B. Vorteilscardnutzer den Effekt, dass der Preis nach Wien durch den Kauf der Karte im Zug immerhin um 10 % teurer wird. - Schwarzenau war als früherer Bahnknotenpunkt sogar einmal als „Hauptstadt“ des Waldviertels im

Gespräch. Dass dort jetzt nicht einmal ein Fahrkartenautomat errichtet wird, sagt einiges.

Die ebenfalls versprochene und unverständlicher Weise offiziell hochgelobte **Busverbindung Waidhofen-Göpfritz** ist nur in Ansätzen existent und teilweise unattraktiv. Da fährt ein Bus z. B. um 19.27 in Waidhofen weg und ist um 19.44 in Göpfritz. Der Zug nach Wien fährt aber erst um 20.07 ab, könnte er da nicht gleich später in Waidhofen abfahren ?

Die nach Einstellung der Zuglinie Schwarzenau-Waidhofen **zunächst gebliebene Gültigkeit der Vorteilscard auf den (Ersatz)Bussen ist inzwischen abgeschafft**. Somit kostet der Bus im Vergleich zum Zug auch doppelt so viel für Vorteilscardnutzer.

Somit ist die frühere öffentliche Bahnverbindung von Waidhofen über Schwarzenau nach Wien nicht **nur zu weniger Zeiten existent, sondern noch unattraktiver und auch deutlich teurer**.

Wäre es nicht fair Versprechungen einzuhalten?

Soll das ein länderübergreifender öffentlicher Verkehr sein?

Auch bei der **Busstrecke Raabs-Telc**, auf der derzeit **3 Buskurse an 3 Tagen am Wochenende (Freitag bis Sonntag)** fahren, und die ja offiziell als **Ersatz für die Thayatalbahn Schwarzenau-Slavonice** angepriesen wird, gab es eine weitere Verringerung der kaum vorhandenen Attraktivität beim letzten Fahrplanwechsel: Nun sind von den 3 Bussen nur mehr 2 ab Dobersberg nach Waidhofen bzw. Schwarzenau angebunden. Bei einem gibt es auch eine Anbindung an Wien mit 24 Minuten Wartezeit in Schwarzenau (was nicht einladend ist), die Wartezeit beim zweiten Bus für den Anschluss nach Wien beträgt 1 ¾ Stunden, was noch weniger einladend ist. Es verwundert daher nicht, dass diese Linie wenig angenommen wird, und es ist daher falsch aus der unattraktiven Busfahrplangestaltung abzuleiten, dass es grundsätzlich wenig Nachfrage für einen länderübergreifendes Verkehrsaufkommen gibt.

Anrufsammeltaxisystem verbessern und ausbauen

Das **Anrufsammeltaxisystem** in nördlichen Bereichen des Bezirks Waidhofen ist von der Absicht positiv, von der realen Durchführung aber so realitätsfremd, dass eben fast nicht genutzt wird. Insbesondere sollten auch Fahrten **ZWISCHEN** den Gemeinden möglich sein, und die wenigen derzeitigen Fahrtmöglichkeiten von und zum Bahnhof Göpfritz sind auszubauen. Die früheren Möglichkeiten im Raum Waldkirchen-Dobersberg, die zuletzt abgeschafft wurden, sind wiederherzustellen.

Ist das System des öffentlichen Verkehrs insgesamt im Waldviertel sehr mangelhaft, so ist es dies im besonderen für **Menschen mit besonderen Bedürfnissen**. Diesen wird de facto das Recht den öffentlichen Verkehr zu nutzen, nicht eingeräumt.

Versprochene direkte Anbindung des Waldviertels an die Hochleistungsstrecke im Tullnerfeld realisieren!

Die seit Jahren angekündigte **direkte Anbindung des Waldviertels an die Hochleistungsstrecke im Tullnerfeld** bzw. so an den Westen bzw. Süden Wiens, wurde auf einer der letzten Fahrplankonferenzen als große Verbesserung dargestellt. Real gekommen ab bzw. an Westbahnhof ins Waldviertel bzw. vom Waldviertel ist genau eine Verbindung pro Richtung, und auch nicht direkt, sondern mit Umsteigen in Absdorf, mit minimaler Zeitersparnis. Nach Westen über Tulln und Tullnerfeld muss zweimal umgestiegen werden, um zur Hochleistungsbahn zu kommen. Die Wartezeiten sind dabei unattraktiv. Somit hat das Waldviertel von den Milliarden der Investitionen in die Hochleistungsstrecken bis dato nix (und auch umgekehrt die Frequenz an der Hochleistungsstrecke wird von Kunden aus dem Waldviertel nur wenig profitieren). Mit etwas planerischem Willen könnte man hier ohne besondere Kosten viel an ÖV-Attraktivität erreichen

Gegen Auflassung der Linie Waidhofen-Schwarzenau

Explizit protestiert werden muss auf Schärfste gegen **das laufende Einstellungsverfahren der Linie Waidhofen-Schwarzenau**, auf der zuletzt zumindest noch güterverkehr möglich war. Die komplette **Auflassung dieser Linie**, die bald auch den Schienenabbruch auf diesem Streckenabschnitt der Thayatabahn nach sich ziehen wird, hätte zur Folge, dass eine etwaige Wiederinbetriebnahme sich nach den letzten Vorschriften zu richten hätte oder eine Vervielfachung der Kosten bringen würde.

Die Auflassung dieses Abschnitts würde eine deutliche Verringerung der Standortqualität für die Bezirksstadt Waidhofen/T. bedeuten, die als eine von nur sehr wenigen Bezirksstädten nun auch einen absoluten Bevölkerungsrückgang aufweist.

Attraktivierung der Franz-Josefsbahn als Rückgrat

Nicht speziell eingegangen wird hier auf die notwendige **Attraktivierung der Franz-Josefsbahn als Rückgrat** des öffentlichen Verkehrs im Waldviertel Umsteigen mittags. Da es real Pläne zur Einstellung des Verkehrs ab Sigmunds-Herberg gibt, ist dies sicherlich eine der wichtigsten Herausforderungen.

Klar ist, dass durch die Einstellung aller Nebenbahnen im Waldviertel – außer der Kamptalbahn, wobei allerdings auch diese immer wieder in Frage gestellt wird - auch die Hauptstrecke angegriffen wird: ein Stamm, der fast sämtlicher Äste beraubt wird, kann nicht gut gedeihen.

Die schon existierenden Busse direkt entlang der Hauptstrecke – statt Zügen - nach Gmünd unterminieren jedenfalls die Existenz der Franz-Josefsbahn, sind den Mehrfachstrukturen der Bahn geschuldet und ergeben letztlich weder umweltmäßig noch gesamtwirtschaftlich einen Sinn.

Zugegeben, wenn man das **radikale Zurückfahren des Frachtverkehrs** auch im Waldviertel ansieht, dann ist das noch schlimmer als die vielen (nicht notwendigen) Unzulänglichkeiten im öffentlichen Personenverkehr. Es zeigt die schon eingangs betonte notwendige Wende zu einer menschen-, klima- und umweltfreundlichen Verkehrspolitik auch im Waldviertel auf.