

Presseaussendung

Pressegespräch am 01.12.2022 in Melk

„Weichen für die Zukunft stellen – Zukunftsmodell Region NÖ“

Teilnehmer: **KRANZL Christa, Dr.**, Initiative Donauuferbahn jetzt
PLUTSCH Peter, Plu Group GmbH
PROIDL Ferdinand, BSc, Student FH St. Pölten,
Bahntechnologie
SCHMIDRADLER Dieter, DI Dr.,
Obmann Verkehrswende.at
BERNHUBER Markus, Fridays4Future NÖ

Regionalität & Kreislaufwirtschaft, kürzere Transportwege & mehr Bahn statt LKW und Bus (auch in ländliche Regionen), Nachhaltigkeit & CO2 Reduktion, etc. sind Schlagwörter, die das politische Geschehen sowie die tägliche mediale Berichterstattung beherrschen. Darüber nur zu reden, ist aber zu wenig. Nachhaltige Mobilität sowie verstärkte Kreislaufwirtschaft braucht klare Umsetzungskonzepte und wird Wirtschaft & Arbeit künftig prägen.

Die Politik blockiert aber aktuell.

DI Dr. Dieter Schmidradler, Obmann Verkehrswende.at, zur Zukunfts-Modellregion NÖ:

Im Rahmen unseres aktuellen Klimahauptstadt 2024 Fragenkatalogs haben wir die wahlwerbenden Landesparteien befragt, wie sie zu einer Zukunfts-Modellregion Niederösterreich stehen: <https://www.klimahauptstadt2024.at/landespolitik/>

Alle Parteien haben positiv reagiert, ÖVP und SPÖ haben ihre Bereitschaft, Niederösterreich zu einer Zukunfts-Modellregion für Nachhaltigkeit zu machen, sogar ausdrücklich mit „Ja“ beantwortet.

Im Kern haben wir abgefragt, welche konkreten Maßnahmen die Politiker in folgenden Punkten planen:

- Transformation unseres Wirtschaftssystems
- Eindämmung des Bodenverbrauchs
- Verkehrswende
- Bürger*innenbeteiligung

Ziel und Zweck unseres Fragenkatalogs ist neben einer kleinen Entscheidungshilfe für die Wählerinnen und Wähler vor allem eine Inspirationsquelle für die Politik.

In dem Sinn wäre es reine Zeit- und Energieverschwendung für alle Beteiligten, wenn Politikerinnen und Politikerinnen vor der Wahl nur die Antworten geben, die wir oder die Wählerinnen und Wähler hören möchten.

Wenn wir die Frage nach einer notwendigen Transformation des Wirtschaftssystems, einem Ende des Bodenverbrauchs oder nach einer Revitalisierung des Bahnnetzes stellen, dann hoffen wir, dass die Politik das als Einladung versteht, hier gemeinsam mit der eigenen Bevölkerung durch offene Türen zu gehen.

Befragt zu den Konsequenzen aus unserem Nachweis tödlicher Umweltgifte aus dem motorisierten Straßenverkehr hat es keine einzige Partei gewagt, direkt schriftlich Stellung zu beziehen. Wir sind allerdings davon überzeugt, dass sich sehr wohl alle politisch Verantwortlichen im Stillen Gedanken über diese tödliche Gefahr machen und den eigenen kritischen Blick auf den motorisierten Straßenverkehr schärfen werden.

Es sollte sich damit von selbst verstehen, dass unsere politischen Vertreterinnen und Vertreter in der kommenden Legislaturperiode strittige Straßenbauprojekte endgültig fallenlassen und im Gegenzug Projekte wie die Wiederherstellung einer durchgängigen Donauuferbahn wieder aufgreifen werden.

Wir haben also die Politik zu einem gemeinsamen Weg in Richtung Zukunfts-Modellregion Niederösterreich eingeladen.

Geht es nach der Fragebeantwortung, dann wurde diese Einladung auch angenommen: Wir freuen uns auf eine vertrauensvolle und erfolgreiche Zusammenarbeit.

Peter Plutsch, GF Plu Group GmbH als Beispiel gelebter Regionalität:

Der Familienbetrieb besteht seit 1998, vor der Pandemie waren 12 Mitarbeiter beschäftigt, danach musste auf 6 reduziert werden. Kreislaufwirtschaft & regionale Wertschöpfung wird in seinem Unternehmen gelebt. Es werden vielfältige Schilder aus Holz für jeden Anlass produziert. Diese werden von Tischlerei Fürst gefräst und von Künstlerin der Region bemalt. Damit wird der Arbeitsplatz von 3 bis 4 Personen gesichert. Plu verkauft des Weiteren regionale Schmankerln (Wachauer Produkte, nachhaltig hergestellt) sowie hochwertigen Hanf/Leinenhemden und -blusen (Design & Herstellung erfolgt im Familienbetrieb).

Seine größten Konkurrenten sind Amazon & Co, weshalb er sich gegen den „Globalisierungswahn“ ausspricht und wieder mehr Produktion in Österreich fordert.

Dr. Christa Kranzl, Initiative DONAUUFERBAHN JETZT

Mehr öffentlicher Nahverkehr, vor allem mehr Bahn statt Bus, ist ihr ein großes Anliegen und ein wichtiger Baustein zur Umsetzung der Zukunftsmodell Region NÖ. Die Reaktivierung stillgelegter und aufgelassener Regionalbahnen ist gerade im Hinblick auf die Erreichung der Klimaziele ein MUSS, zählt doch der Verkehr zu den Hauptverursachern der CO² Verschmutzung.

Der **UNO-Weltklimarat** zeichnet in seinem **Bericht von Februar 2022** ein düsteres Bild. Krankheitsrisiken werden steigen, Pflanzen- und Tierarten drohen auszusterben und alle NGOs schlagen Alarm.

Zahlreiche Studien untermauern die Verlagerung des Verkehrs, speziell des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene:

- **Netzwerk Europäischer Eisenbahnen**, Studie aus 2019 für D – *klimafreundlicher Güterverkehr findet nur auf der Schiene statt*
- **Bundesinstitut für Bau- Stadt und Raumforschung**, Studie „Räumliche Effekte reaktiver Schienenstrecken im ländlichen Raum“, August 2022:
Die Wiederbelebung stillgelegter Eisenbahnen trägt dazu bei, Regionen aufzuwerten...
- **Rauch Angelika, Mobilitätsexpertin TBW-Research:**
Es gehört kräftig in die Bahninfrastruktur investiert und es müssen Gebiete erschlossen werden, die auf den ersten Blick unrentabel erscheinen.
- **Studie Industriellenvereinigung, 13.09.2022**
80 % der Befragten meinen, ÖV ist noch nicht ausreichend ausgebaut, IV fordert Ausbau der Schieneninfrastruktur.
- **Potenzialanalyse Bahnstrecke „Donauuferbahn“, Verein Austria in Motion, August 2022**
88.000 Tonnen CO² könnten mit einem Personen-Taktverkehr entlang der Strecke St. Valentin bis Krems eingespart werden.
Es gibt keinen Grund, diese Bahn nicht zu bauen bzw. wieder zu errichten.

Politik blockiert. 5 Bürgermeister verhindern Wiederinbetriebnahme und negieren Willen der Bevölkerung.

Situation in Klein-Pöchlarn:

Es wird eine **Anzeige an die Korruptionsstaatsanwaltschaft** eingebracht werden, weil zwischenzeitlich weitere Häuser am Trassengrund bzw. nahe der Trasse errichtet wurden. Wie kann dort eine Baubewilligung erteilt werden, wenn das 6m Trassenband freizuhalten ist? Wo soll das Trassenband verlaufen? Eine Verschiebung ist nach Eisenbahnrecht nur möglich, wenn genügend Bahngrund zur Verfügung steht.

Es liegt uns eine parlamentarische Anfragebeantwortung von LR Schleritzko vom 1.7.22 vor, darin heißt es wörtlich:

„Bei allen von den Niederösterreich Bahnen getätigten Grundverkäufen wird ein Vorkaufsrecht und ein Wiederkaufsrecht auf das 6m Trassenband grundbücherlich eingetragen. Auch bei Weiterverkäufen bleiben diese Rechte im Grundbuch unangetastet. Dadurch ist zu jeder Zeit eine Revitalisierung der Infrastrukturtrasse möglich, da die Trasse entweder in bestehender Lage oder in einer für Eisenbahninfrastruktur geeigneten räumlichen Verlegung erhalten wird. Die Trasse ist somit weder unbrauchbar gemacht noch einer späteren Wiederaufnahme bzw. Revitalisierung entzogen.“

Die GRÜNEN NÖ haben eine neuerliche **parlamentarische Anfrage** („Baubewilligungen konterkarieren die Freihaltung des Trassenbandes“) am 4.11.22 diesbezüglich eingebracht. Die Beantwortung steht noch aus.

Proidl Ferdinand, BSc, Student FH St.Pölten, Bahntechnologie:

Die Volkanwaltschaft weist in ihrem Schreiben vom 12.10.2022 darauf hin, dass es keine Verpflichtung zur Auflassung des Teilstückes der Donauuferbahn zwischen Weitenegg und

Weins-Isperdorf gegeben habe, da ein Teil der Strecke nach wie vor als Eisenbahn genutzt wird. Des Weiteren könne der Bestimmung des § 29 EisbG nicht entnommen werden, dass vor Erlassung eines Auflassungsbescheides eine Bedarfserhebung vorzusehen ist.

Hier ist aber festzuhalten, dass eine Bedarfserhebung VOR der dauernden Einstellung einer Eisenbahn (§ 28 EisbG) durchzuführen ist. Die vorherige Einstellung ist wiederum notwendig, um eine Auflassung durchzuführen. Tatsächlich wurden zwar Bedarfserhebungen durchgeführt, die dafür festgelegten Rahmenbedingungen sind allerdings äußerst fragwürdig. So wurde für die Machbarkeitsstudie für den Schottertransport des Hartsteinwerks Loja (*Untersuchung zur Wiederinbetriebnahme der Donauuferbahn vom Hartsteinwerk Loja bis Weins-Isperdorf (km 52,0 – 59,3), 2014*) **nur** der Abtransport Richtung Westen untersucht und der Anschluss Richtung Osten außen vorgelassen. Weiters hätten 7 km Gleisanlagen der ehemaligen öffentlichen Eisenbahn den Besitzer gewechselt und wären als Teil der Anschlussbahn des Hartsteinwerks Loja geführt worden, wodurch die Kosten für das Projekt weiter in die Höhe treiben, da nun die Instandhaltung nicht mehr wie bisher durch die öffentliche Hand erfolgt.

Trotz all dieser widrigen Bedingungen kommt die **Studie zum Ergebnis**, dass die Vorlaufkosten für den Schottertransport über die Donauuferbahn jene über die Straße zum Bahnhof Ybbs **unterschreiten**. Das Projekt wurde schlussendlich nicht umgesetzt, da der Donauuferbahn Anschluss einzig Richtung Westen als zu unflexibel eingestuft wurde. **Eine objektive Betrachtung der Donauuferbahn als ein ganzes (Abtransport in beide Richtungen) hätte hier mit Sicherheit ein weit deutlicheres Ergebnis pro Bahn geliefert, speziell unter Betrachtung der mittelfristig geplanten Steigerung des Schotter-Frachtaufkommens von den damals untersuchten 80.000t/Jahr auf 300.000t/Jahr.** Ein solcher Zuwachs hätte ohne Gleisanschluss 24.000 LKW-Fahrten/Jahr durch das Stadtgebiet Ybbs zufolge. Dies ist inakzeptabel, vor allem da es sich beim Transportgut zum Großteil um Eisenbahnschotter handelt, welcher aus dem Güterwagen direkt auf die Strecke entleert wird und somit eigentlich weder einen LKW-Vorlauf noch -Nachlauf benötigt.

Markus Bernhuber, Fridays4Future NÖ:

Auf Grund einer Zugsverspätung konnte er nicht persönlich teilnehmen, schickte aber ein schriftliches Statement:

Fridays4Future NÖ unterstützt die Initiative Donauuferbahn. Für die Politik ergibt sich hier eine gute Gelegenheit, ein Zeichen der Trendwende zu einer nötigen klimafitten Infrastruktur zu setzen. Statt Scheinlösungen wie Umfahrungen, die den Autoverkehr fördern, könnte die Donauuferbahn zu einem Vorzeigeprojekt der Verkehrsentlastung werden und gleichzeitig Wohlstand in die Region bringen.

Zwischen 1990 und 2019 wurden die Verkehrsemissionen in NP um 55 % erhöht. In absoluten Zahlen waren es sogar 75 % (Quelle: Klimadashboard.at).

Die Gegner einer neuen Donauuferbahn sollten sich also fragen: Können wir diese Verkehrspolitik der letzten Jahrzehnte fortsetzen und da und dort ein bisschen Klima-Kosmetik

betreiben oder müssten wir nicht endlich konsequent zukunftsverträglicher Mobilität den Vorrang geben?

Wir von FFF werden den Parteien sicher kein Blabla und weit entfernte Ziele durchgehen lassen. Sie haben genug Ressourcen und Geld, um ihre Programme wissenschaftlich überprüfen und überarbeiten zu lassen.

Manche Politiker*innen tun leider immer noch so, als könnten wir uns mit den physikalischen Gesetzen an einen Tisch setzen und das Klima wegverhandeln. Das wäre nett, funktioniert aber einfach nicht (auch nicht mit absoluter Mehrheit).

Sollte es diese Versuche weitem geben, werden wir mit unseren Verbündeten vor allem im Wahlkampf finale ordentlich mitmischen und dafür sorgen, dass bei dieser Wahl kein Weg am Klima vorbeiführt.

Rückfragen an Dr. Christa Kranzl, Initiative Donauuferbahn JETZT
0664-110 21 50