

Waldviertler Mobilitäts-Manifest



**Ganzheitliches Mobilitätskonzept
für eine sozial gerechte Mobilitätswende**

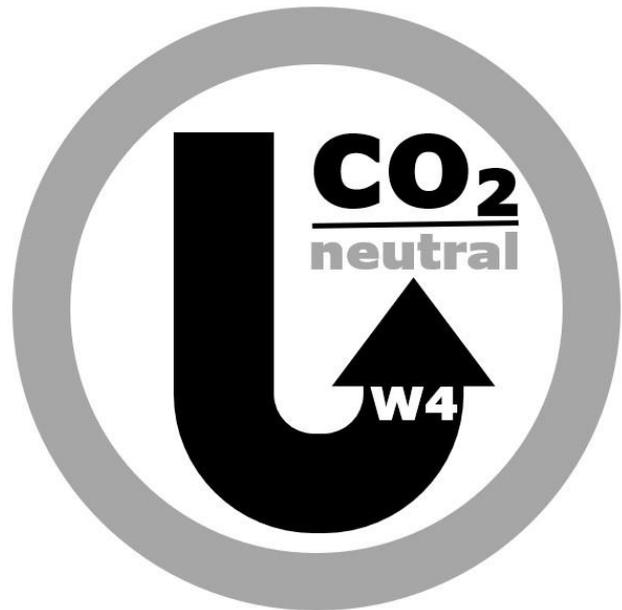
Waldviertler Mobilitäts-Manifest

Die Autoren:innen

Dipl. Ing. Dr. Harald Frey
Dipl. Ing. Dr. Bernhard Schneider
Dipl. Ing. Martijn Kiers
Gerald Hohenbichler
Christian Oberlechner

Die Initiativen

Verkehrs- und Regionalforum Waldviertel
Plattform Lebenswertes Waldviertel
Initiative Pro Franz-Josefs-Bahn
Radlobby Waidhofen a.d. Thaya
Parents for Future Waldviertel
Gemeinwohlökonomie Waldviertel
Zukunftsklub Thayaland
Pioneers of Change Waldviertel
Living Rooms Künstler:innenkollektiv



Der Entstehungsprozess

Von Beginn an waren die Bürger:inne-Initiativen darin einig, dass es eine sozial gerechte Mobilitätswende im Waldviertel braucht. Ausgehend davon wurden in einem gemeinsamen Prozess von Vertreter:innen der Zivilgesellschaft und den oben genannten Autoren das „Waldviertler Mobilitäts-Manifest“ und ein Forderungskatalog erstellt. Ausformuliert wurde das Manifest von Christian Oberlechner (Parents for Future) und anschließend wieder in einem gemeinsamen Redaktionsprozess zur Endfassung geformt. Das „Waldviertler Mobilitäts-Manifest“ soll allgemein verständlich die Machbarkeit der Mobilitätswende aufzeigen. Der Forderungskatalog stellt einen eigenständiger Teil dar, der regelmäßig aktualisiert werden soll. Für Medienarbeit und schnelle Informationen gibt es einen kurzen Überblick auf einer Seite.

Die Zielsetzung

Das „Waldviertler Mobilitäts-Manifest“ konzentriert sich schwerpunktmäßig auf konkrete Maßnahmen speziell für das Waldviertel. Das Manifest richtet sich zum einen an die Politik, die aufgefordert wird, ein Gesamtmaßnahmenpaket zur nachhaltigen Sicherung der Mobilität für alle Waldviertler:innen umzusetzen. Zum anderen richtet es sich an die Zivilgesellschaft und soll die Auseinandersetzung mit machbaren Wegen zur Mobilität der Zukunft anstoßen und fördern. Das „Waldviertler Mobilitäts-Manifest“ soll nachvollziehbar machen, dass klimaneutrale Mobilität im Waldviertel keine Utopie ist, sondern eine Frage des politischen Willens.

Liebe Leserin, lieber Leser!

Jede und Jeder ist herzlich eingeladen Anregungen, Ideen und mögliche Vernetzungen an die Initiativen weiterzugeben. Feedback bitte per E-Mail: christian_oberlechner@hotmail.com

Allgemeine Überlegungen	1
Klimawandel, Erdüberhitzung, Klimaschutz, Klimakrise, Klimakatastrophe:.....	1
Was jetzt?	1
<i>Klimawandel.....</i>	<i>1</i>
<i>Erdüberhitzung.....</i>	<i>1</i>
<i>Klimaschutz</i>	<i>1</i>
<i>Klimakrise.....</i>	<i>1</i>
<i>Klimakatastrophe.....</i>	<i>1</i>
Die Mobilitätswende kommt auf jeden Fall	2
<i>Die Mobilitätswende ist alternativlos</i>	<i>2</i>
<i>Wohlstand neu definieren.....</i>	<i>2</i>
<i>Mobil sein? Ja, aber nicht fossil.....</i>	<i>3</i>
Mobilitätswende: Wirtschaftlich oder nicht?	3
<i>Die Waldviertler:innen brauchen eine Mobilitätsgarantie</i>	<i>3</i>
Teil 2.....	5
Öffis auf Schiene	5
Franz-Josefs-Bahn (FJB).....	5
Regionalbahnen	5
Durchgehender zweigleisiger Vollausbau der FJB mit Streckenbegradigungen.....	5
In 72 Minuten von Gmünd nach Wien und durchgehender Ein-Stundentakt.....	5
<i>Die FJB der Zukunft.....</i>	<i>5</i>
<i>Wichtig ist das Ziel der Ausbaumaßnahmen.....</i>	<i>5</i>
<i>Die Bedeutung der FJB in Zukunft</i>	<i>6</i>
<i>Vorteile eines Vollausbaues der FJB.....</i>	<i>6</i>
Verlagerung von Gütern - vor allem Holz - auf die FJB	7
<i>Schiene umweltfreundlicher als Straße.....</i>	<i>7</i>
Die „5-Städtebahn“.....	8
Ein Zusammenwirken aus FJB und den Regionalbahnen.....	8
<i>Eine Lebensader durch das Waldviertel</i>	<i>8</i>
<i>Die „5-Städtebahn“ macht die FJB zu einer transnationalen Verbindung</i>	<i>8</i>
Teil 3	10
Straße als öffentlicher Raum.....	10
Öffis auf der Straße	10
Nutzung und konzeptionelle Erweiterung des vorhandenen Straßennetzes	10
Stopp neuer Straßenbauprojekte	10

<i>Straßen als Joker in der Mobilitätswende</i>	10
<i>Straßenkonzepte neu denken – Mobilitätskorridor statt Autokorridor</i>	10
<i>Stopp und Evaluierung aller neuen Straßenbauprojekte</i>	11
Gesetzliche Temporeduzierung 30/80/100	11
Eine einfache und effiziente Klimaschutzmaßnahme reduziert Emissionen	11
<i>Einfluss der Fahrgeschwindigkeit auf die Emissionen</i>	11
<i>Einfluss von Tempo 30 innerorts auf die Verkehrssicherheit</i>	12
<i>Minus 25% Treibhausgas, minus 33% Feinstaub und 50 % Stickstoff</i>	12
Erweiterung der Zielgruppen für den Öffiverkehr	12
<i>Es fahren nicht nur Pendler:innen und Schüler:innen mit den Öffis</i>	12
<i>Weitere Zielgruppen</i>	13
Mikro-Öffis (Solartaxi, Sammeltaxi, Busverkehr zwischen Gemeinden, etc.)	14
<i>Mikro-Öffis als Standortbonus für das Waldviertel</i>	14
<i>Mikro-Öffiverkehr als Zubringersystem</i>	15
<i>Mikro-Öffis als wichtiges Bindeglied der Mobilitätswende</i>	15
<i>Allgemeine Beispiele für Mikro-Öffiverkehr</i>	15
<i>Mikro-Öffiverkehr im Waldviertel kaum vorhanden</i>	15
Teil 4	17
Individualverkehr	17
Allgemeine Überlegungen zum Individualverkehr im Waldviertel	17
<i>Muss es ein fossil betriebener, privater PKW sein?</i>	17
<i>Raumordnung, ein wichtiger Mitspieler</i>	17
<i>G´scheit einkaufen, smarte Mobilität</i>	17
<i>Neue Prioritäten</i>	18
Zufußgehen ist maximal gesund und klimaneutral	18
<i>Gehen ist die klimaschonendste Mobilität</i>	18
Radfahren im Waldviertel: Spaß und Mobilitätswende-Turbo	19
<i>Das Waldviertel muss radfreundlicher werden</i>	19
<i>Von der Autostraße getrennte Fahrradwege</i>	19
<i>Das E-Bike macht Radfahren zum Mobilitäts-Turbo</i>	20
<i>Sanfter Tourismus mit dem Rad</i>	20
<i>Die Politik muss das Radnetz massiv ausbauen</i>	20
<i>Alltags-Radfahrer:innen sind Klimaschützer:innen</i>	20
Autos im Waldviertel, ja ... aber nicht mehr fossil betrieben!	21
<i>Die meisten Autos pro Kopf im Waldviertel</i>	21
<i>Das E-Auto, PV-Anlagen und Verhaltensänderungen passen gut zusammen</i>	21

<i>E-Carsharing und das „Dorfauto“ statt privates (Zweit-) Auto</i>	<i>22</i>
<i>Ändern wird es sich auf jeden Fall.....</i>	<i>23</i>
Teil 5	24
Tarife und Preise	24
Leistbare Mobilität ist ein wichtiger Faktor für den sozialen Frieden	24



Teil 1 Allgemeine Überlegungen

Klimawandel, Erdüberhitzung, Klimaschutz, Klimakrise, Klimakatastrophe: Was jetzt?

Welche Diktion auch immer wir verwenden: Es ist eine Sache der Intention, was wir vermitteln wollen. Tatsache ist, dass alle Begriffe ihre jeweils spezielle Berechtigung und Bedeutung im Diskurs über die größte Bedrohung der Menschheit seit Menschengedenken haben.

Klimawandel

Das „Waldviertler Mobilitäts-Manifest“ nimmt als wissenschaftlich bewiesen an, dass der Klimawandel menschengemacht ist und dass wir nur noch wenig Zeit haben, um durch eigene Maßnahmen den Klimawandel so zu bremsen, dass unsere Gesellschaft die Errungenschaften der Zivilisation, wie wir sie heute kennen, weiter nützen kann.

Erdüberhitzung

Das „Waldviertler Mobilitäts-Manifest“ sieht es als wissenschaftlich bewiesen an, dass die Erde sich erhitzt und jedes Zehntelgrad durchschnittlicher Erwärmung der Erde dramatische Folgen für unseren heutigen Lebensstil und die geografischen und politischen Gegebenheiten haben wird. Umgekehrt ist jedes Zehntel Grad Erderhitzung, das vermieden werden kann, jeden Einsatz wert, um die Auswirkungen des Klimawandels auf unser Leben möglichst zu minimieren. Erwärmung ist ein Teil des Klimawandels, in dem wir uns befinden.

Klimaschutz

Das „Waldviertler Mobilitäts-Manifest“ verwendet diesen Begriff in dem Bewusstsein, dass er zum einen im Diskurs einen wichtigen und unverrückbaren Stellenwert hat, aber zum anderen darüber hinwegtäuscht, dass wir im Grunde nicht so sehr das Klima schützen müssen: denn das „Klima“ ist ein Zustand, und Klimawandel ist an sich noch nichts Schlechtes. Er macht es jedoch nötig, dass wir unsere Lebensgrundlage und damit die Menschen selbst sowie die Flora und Fauna, für die wir die Verantwortung tragen, schützen. Dies rechtfertigt und bedingt einen Paradigmenwechsel, denn nur abseits der bisherigen Denkmuster können Maßnahmen entstehen, die der Dramatik der Situation entsprechen.

Klimakrise

Das „Waldviertler Mobilitäts-Manifest“ geht davon aus, dass der Begriff Klimakrise die jetzige Situation in Bezug auf die Auswirkungen des Klimawandels gut beschreibt und viele der aktuellen Krisen direkt und indirekt systemisch mit der Erderhitzung zusammenhängen.

Klimakatastrophe

Das „Waldviertler Mobilitäts-Manifest“ sieht es als wissenschaftlich bewiesen an, dass wir unbedingt und sofort handeln müssen, um wissenschaftlich fundiert und auf Expert:innenbasis die richtigen und notwendigen politischen Rahmenbedingungen sowie gesellschaftlichen Verhaltensänderungen zu schaffen. Andernfalls wird aus der Klimakrise, die wir noch bewältigen können, eine Klimakatastrophe, die Milliarden Menschen am gesamten Globus (auch in Europa, in Österreich und letztendlich im Waldviertel) die Lebensgrundlage entziehen wird und ein Leben, wie wir es heute kennen, für die kommenden Generationen verunmöglichen wird.



Fazit:

Die Klimakrise ist da, und um sie zu bewältigen, müssen wir heute für die Zukunft vorsorgend die richtigen Rahmenbedingungen schaffen. Das „Waldviertler Mobilitäts-Manifest“ zeigt auf, wie das im Bereich der Mobilität im Waldviertel geschehen soll und kann.

Die Mobilitätswende kommt auf jeden Fall

Die Mobilitätswende ist alternativlos

Ausgehend von den wissenschaftlich prognostizierten negativen Folgen der Erderwärmung ist eines klar:

Es gibt keine Alternative.

Denn es wird eine Mobilitätswende geben. Unser Bemühen muss sein, diese Mobilitätswende mitzugestalten und sie nicht „passieren“ zu lassen. Ein „Weiter wie bisher“ ist aus wissenschaftlicher Sicht ausgeschlossen. Technische Lösungen können nur ein Teil der Gesamtlösung sein. Im Mittelpunkt stehen umfassende Verhaltensänderungen, die entweder eintreten werden, weil wir sie so gestaltet haben oder weil die Situation uns dazu zwingt – allerdings dann zu Rahmenbedingungen, die wir nicht mehr beeinflussen können.

Wohlstand neu definieren

Der momentane Begriff des „Wohlstandes“ basiert auf einer kapitalistischen Überfluss- und Verschwendungsgesellschaft. Der Wohlstand hat sehr viele positive Errungenschaften wie ein funktionierendes Gesundheitswesen, eine sozial gerechtere Gesellschaft und eine gut funktionierende Infrastruktur auf vielen Ebenen gebracht, von denen wir heute profitieren und auf die wir auch in Zukunft aufbauen wollen. Trotzdem basiert unsere Wirtschaftsform auf einem unendlichen Wachstum, das in einer Welt der geltenden physikalischen Gesetze nicht ewig funktionieren kann. Den Punkt, an dem es nicht mehr weiter gehen kann wie bisher haben wir nicht nur erreicht, sondern schon überschritten.

Wohlstand wird in Zukunft bedeuten, in einer Kreislaufwirtschaft nur so viel Ressourcen zu verbrauchen, wie wir dauerhaft zur Verfügung haben, und trotzdem zufrieden und glücklich sein zu dürfen und zu können.

Ziel muss es sein, unser Verhalten und unsere Lebensweise zu ändern, ohne die Grundpfeiler unseres Wohlstandes zu gefährden. Deshalb müssen wir den Begriff des „Wohlstandes“ neu definieren und gemeinsam neu entwickeln. Ein Wohlstand, der Menschen gefährdet und der kommenden Generationen oder anderen Regionen die Lebensgrundlage entzieht, ist per se kein Zukunftsmodell. Die Ziele des Staates müssen neu gesetzt werden. Der Staat muss wieder souverän gegenüber globalen Konzerninteressen werden und die Bürger:innen mit ihren Bedürfnissen wieder in den Mittelpunkt rücken. Statt ausschließlich zu berechnen, wie hoch das Bruttoinlandsprodukt (Wert aller Güter und Dienstleistungstransaktionen eines bestimmten Landes) in Österreich ist, müssen in Zukunft Werte wie Zufriedenheit, soziale Ausgeglichenheit und Umweltqualität in die Zielsetzungen des Staates mit einbezogen werden.



Mobil sein? Ja, aber nicht fossil

Was wir brauchen ist ein warmes Zuhause, gesundheitliche Versorgung, eine intakte Umwelt, ein wohlwollendes soziales Miteinander, Nahrung und: Mobilität.

Aber: Mobilität bedeutet nicht zwingend, mit dem privaten, fossil betriebenen Auto fahren zu müssen, weil es keine Alternative gibt. Vielmehr bedeutet „mobil sein“ von Punkt A zu Punkt B zu gelangen. Hier setzt das „Waldviertler Mobilitäts-Manifest“ an und zeigt auf, dass es möglich ist, auch in einem ländlichen Flächenbundesland wie NÖ - im Speziellen im Waldviertel - effizienter, gesünder, sozial gerecht und CO₂-neutral mobil zu sein: So kann und muss die Mobilität im Waldviertel und natürlich darüber hinaus in Zukunft aussehen. Der Klimawandel wird mit Sicherheit viele Verlierer:innen erzeugen, noch können wir die Schäden aber abmildern. Die Bürger:innen fordern im „Waldviertler Mobilitäts-Manifest“ die Politik auf, die Zukunft in diesem Sinn zu gestalten.

Fazit:

Die Mobilitätswende ist alternativlos und wir müssen sie im besten Fall selbst gestalten. Dies gelingt, wenn wir unseren Wohlstandsbegriff neu definieren und unser Mobilitätsverhalten ändern.

Mobilitätswende: Wirtschaftlich oder nicht?

Die Waldviertler:innen brauchen eine Mobilitätsgarantie

Es muss garantiert werden, dass alle Bürger:innen ihre Mobilitätsbedürfnisse klimaneutral und mit Blick auf eine durch den Klimawandel veränderte Zukunft abdecken können. Ein immer wieder genanntes (Killer-)Argument beim Ausbau von öffentlichen Verkehrsmitteln ist, dass diese nicht wirtschaftlich seien. Gegenfrage: Ist eine Straße wirtschaftlich in dem Sinn, wie es von z.B. der Bahn verlangt wird?

Es braucht hier einen klaren Paradigmenwechsel und auch eine klare Haltung gegenüber der Lobbyistenargumentation, dass zur Bewahrung der herrschenden Strukturen jede Veränderung mit allen Mitteln und gezielt verhindert werden solle. Das „Waldviertler Mobilitäts-Manifest“ sieht den Staat als Versorger der Bürger:innen, der in wichtigen und lebensnotwendigen Bereichen dafür sorgt, dass es allen gut geht.

Eine der Aufgaben der Politik und letztendlich des Staates ist es, den Bürger:innen die lebensnotwendige Mobilität zu garantieren.

So wie heute darf auch die Mobilität der Zukunft ihren Preis haben. Völlig falsch wäre es zu glauben, dass die derzeitige, auf fossile Individualverkehr basierende Mobilität, keinen Preis für die Allgemeinheit hätte. Umweltschäden, Bodenversiegelung, Kriege um Öl und Gas, gesundheitliche Folgen und die unglaublichen finanziellen Schäden, die die Klimakrise heute schon verursacht und in Zukunft verursachen wird, werden den Kosten der heutigen Mobilität oft nicht angerechnet. Allein das Verfehlen der Pariser Klimaziele wird nach wissenschaftlichen Berechnungen 9 Milliarden Euro kosten, und im Moment gibt es keine Chance, diese Ziele ohne radikale Mobilitätswende zu erreichen.

Dieses Geld im Vorfeld lieber in Österreich zu investieren (statt in Form von Strafzahlungen ins Ausland) würde jedenfalls aus wirtschaftlicher Sicht mehr Sinn machen, als den Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel mit dem Argument der „Unwirtschaftlichkeit“ zu verhindern.



In Österreich - und in Bezug auf das „Waldviertler Mobilitäts-Manifest“ in Niederösterreich - muss viel Geld in den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und die im „Waldviertler Mobilitäts-Manifest“ aufgezeigten ergänzenden Maßnahmen zur Mobilitätswende gesteckt werden. Allein das ist wirtschaftlich sinnvoll. Denn Menschen werden auch und gerade in einer krisenhafteren Zukunft jedenfalls nur dann eine - im besten Fall - Kreislaufwirtschaft am Laufen halten können, wenn sie gesund und mobil sein können, um von A nach B zu kommen. Mobilität ist kein Selbstzweck. Sie hat eine dienende Funktion und ist über soziologische, demographische, wirtschaftliche und infrastrukturelle Parameter mit der gesellschaftlichen Entwicklung verbunden. Um gesellschaftlich aktiv zu sein und um die Bedürfnisse der Daseinsgrundfunktionen befriedigen zu können, ist Mobilität lebensnotwendig.

Waldviertler:innen werden auch in Zukunft im Waldviertel von zuhause aus ihre Arbeitsstellen innerhalb und außerhalb der Region erreichen müssen. Umgekehrt werden Betriebe im Waldviertel mit innovativen Ideen in einer Zukunft mit neuen Herausforderungen Arbeitskräfte brauchen, die auf Grund ihrer Qualifikation auch von außerhalb des Waldviertels in diese Betriebe pendeln können oder überhaupt durch die Attraktivierung des Arbeitsstandortes dazu animiert werden, ihren Lebensmittelpunkt in die Region zu verlegen.

Gleichwertig neben den Arbeitswegen sind aber die Wege für Bildung, Freizeit und zum Zwecke der Versorgung (Lebensmittel, Gesundheitsversorgung, soziale Kontakte) ebenso unbedingt von einer sozial gerechten und nachhaltigen Mobilität abzudecken. So wichtig der öffentliche Verkehr zu den Schulzeiten ist: Der aktuelle Schwerpunkt fast ausschließlich auf die Beförderung von Schüler:innen ist für die notwendige Mobilitätswende zu wenig Anreiz.

Die Mobilitätswende im Waldviertel soll zu einem für alle zugänglichen Mobilitätssystem führen, sodass das teure, eigene Benzin- oder Dieselauto nicht mehr nötig sein wird. Das ist technisch und finanziell umsetzbar und mittelfristig wirtschaftlicher als die derzeitige unbefriedigende Situation einer unzureichenden öffentlichen Mobilität im Waldviertel. Das „Waldviertler Mobilitäts-Manifest“ zeigt eine Mobilität, die allen Bürger:innen unabhängig ihrer sozialen und wirtschaftlichen Möglichkeiten die Bewegungsfreiheit für die Zukunft garantiert, die wir alle notwendig brauchen.

Fazit:

Die Mobilitätswende ist langfristig die wirtschaftlich sinnvollste Methode, um die für kommenden Wohlstand notwendige Mobilität in Zukunft für alle gleichermaßen zu gewährleisten. Wir müssen jetzt investieren, um in Zukunft zu profitieren. „Weiter wie bisher“ ist jedenfalls die teuerste Variante.



Teil 2 Öffis auf Schiene Franz-Josefs-Bahn (FJB) Regionalbahnen

**Durchgehender zweigleisiger Vollausbau der FJB mit Streckenbegradigungen.
In 72 Minuten von Gmünd nach Wien und durchgehender Ein-Studentakt**

Die FJB der Zukunft

Um Menschen im ländlichen Bereich zu bewegen, vom privaten PKW auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen, braucht es starke Anreize. Die FJB muss gemeinsam mit reaktivierten Regionalbahnen und einem koordinierten Zubringersystem von Bussen, Mikro-ÖV oder/und aktiver Mobilität als Waldviertler Lebensader durch das Land fließen. Die Waldviertler:innen sind emotional stark mit der FJB verbunden, die FJB der Zukunft muss darüber hinaus aber wieder fixer Teil des Waldviertler Alltages werden.

Wichtig ist das Ziel der Ausbaumaßnahmen

Das Waldviertel mit seiner wunderschönen Landschaft und einer auch im Klimawandel innerhalb Österreichs sicher bevorzugten Lebensqualität ist ein Lebensraum der Zukunft. Es ist ein Fehler, nur derzeitige Fahrgastauslastungen (realisierte Mobilität) als Grundlage für den künftigen Ausbau der FJB zu nehmen. Güter- und Personenverkehr soll aus Klimagründen - soweit es möglich ist - von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Was wir heute als „reale Mobilität“ in Bezug auf die FJB sehen, ist das Ergebnis einer jahrzehntelangen autozentrierten Verkehrspolitik. Das „Mobilitätspotential“ beschäftigt sich mit den Maßnahmen, die unter anderem die Möglichkeiten der FJB voll ausschöpfen können und werden. Oder anders formuliert: Es geht nicht darum, wieviel Fahrgäste heute mit der FJB fahren, sondern darum, wie viele in Zukunft damit ihre Mobilität sichern sollen.

Verkehrsplanung ist nicht als Reaktion darauf zu sehen, wie die Menschen in der Zukunft mit den Verhaltensmustern von heute fahren werden, sondern kann und soll die Verkehrsmittelwahl maßgeblich beeinflussen und in eine Richtung lenken.

Wenn es in den Städten heißer wird und die Lebenshaltungskosten und das Wohnen in den Städten immer teurer werden, wird es eine Stadtflucht geben. Eine Ahnung davon, wie sich die Bedeutung des ländlichen Raumes in der Klimakrise entwickeln kann, haben wir durch die Coronapandemie bekommen. Viele Menschen zogen aus den Stadträumen ins Waldviertel. In der Region ist noch viel Platz und die klimatischen Voraussetzungen im Klimawandel sind in dem ehemals sehr rauen Klima ein Vorteil innerhalb Österreichs. Deshalb kann man davon ausgehen, dass das Waldviertel ein Lebensraum der Zukunft ist, den wir als solchen behandeln und unsere Projekte daraufhin ausrichten müssen.

**Bereiten wir also das Waldviertel darauf vor, Teil der Lösung der Klimakrise zu sein.
Teil einer Lösung, die eine Klimakatastrophe verhindert.**



Die Bedeutung der FJB in Zukunft

- 1.) Es braucht für das Waldviertel der Zukunft im Herzen Europas eine FJB, die viel mehr Fahrgäste transportieren kann und durch einen Vollausbau Fahrgäste zum Umsteigen motiviert. Um dem Waldviertel den Stellenwert zu geben, den es verdient hat, braucht es eine Infrastruktur, die klima- und krisenresistent ist. Das wird in Zukunft eine Entscheidungsgrundlage dafür sein, ob Menschen hier wohnen möchten oder hier überhaupt leben können.
- 2.) Es braucht im Waldviertel eine FJB, die mehr Güter transportiert, um CO₂ einzusparen, damit wir die Klimaziele erreichen können. Vor allem Holz und Biomasse müssen weg vom LKW auf die FJB bzw. das gesamte regionale Schienennetz verlagert werden. Notwendig wird das neben dem Klimaschutz auch aufgrund der Änderungen globaler Lieferkettenbedingungen, einer zu erwartenden Energieteuerung durch Ressourcenknappheit und durch sich wandelnde politische Umstände.
- 3.) Es braucht eine FJB, die - eingebunden in ein gut abgestimmtes Zubringersystem - von entsprechenden Regionalbahnen, öffentlichen Linienbussen, Mikro-Öfferverkehr, Güterterminals und Rad/Fußverkehr - ihre volle Leistungsfähigkeit für die Waldviertler:innen entfalten kann und die internationale Anbindung des Waldviertels im transnationalen Schienennetz gewährleistet.

Um die Mobilitätsbedürfnisse der Waldviertler:innen besser zu erfüllen, braucht die FJB eine massive Fahrzeitverkürzung und Taktverdichtung im Personenverkehr bei gleichzeitiger Steigerung des Güterverkehrs auf der Schiene: Statt des im oberen Waldviertel für den Personenverkehr auf der FJB zurzeit teilweise üblichen 2-Studentaktes muss es verlässlich untermittags zumindest jede Stunde und zu bestimmten Zeiten (z.B. morgens und abends) jede halbe Stunde einen Zug geben. Die Waldviertler:innen müssen grundsätzlich die Möglichkeit haben, auch ohne fossil betriebenen, privaten PKW die grundlegenden Bedürfnisse des Lebens zu erfüllen. Gleichzeitig muss der Güterverkehr – vor allem der steigende Holztransport – von der Straße auf die FJB verlegt werden können.

Vorteile eines Vollausbau des FJB

Die Verdichtung des Güter- und Personenverkehrs und die vermehrte Anbindung an überregionale Ziele erfordern eines zweites durchgehendes Gleis. Es reduziert zudem das Verspätungsrisiko bei Störungen und Gegenzugverspätungen, erhöht die Sicherheit und die dichte Zugfolge in Stoßzeiten. Neben den Pendler:innen, die in Zukunft effizienter von Gmünd nach Wien, aber auch in die Waldviertler Bezirkshauptstädte kommen, bedeutet das auch umgekehrt, dass für Fachkräfte aus Wien und Umgebung Waldviertler Betriebe gut erreichbar sind.

In Kombination mit den wichtigen Zubringersystemen ist die FJB das Kernstück für einen öffentlichen Verkehr, mit dem Alltagswege wie Einkäufe, Arztbesuche oder Behördenwege bewältigt werden können. Eine schnelle FJB mit entsprechend guten Verbindungen und Anschlüssen garantiert die Mobilität für alle Waldviertler:innen trotz Ressourcenknappheit auf lange Sicht.

Eine schnelle FJB kann auch St. Pölten und letztlich auch über die Westbahn den Rest Österreichs im Gegensatz besser als jetzt an das Waldviertel anbinden. Und das sieben Tagen die Woche und nicht nur mit einigen wenigen Bussen werktags. Dauert zurzeit die Fahrt von Gmünd nach St. Pölten im schlechtesten Fall (z.B. am Wochenende, wenn kein Bus direkt von Gmünd nach St. Pölten fährt) über drei Stunden, kann bei einer massiven Fahrzeitverkürzung der FJB St. Pölten über den geplanten Knoten Tullnerfeld ebenfalls von Gmünd aus in etwas über einer Stunde mit der Bahn erreicht werden.



Durch den Bahnausbau kann für einen Großteil der Reisebewegungen erreicht werden, dass man per Bahn schneller und billiger am Ziel ist als mit dem eigenem PKW.

Der sanfte Waldviertler Tourismus braucht ein gesamtes Ausflugsverkehrskonzept, das auf den steigenden Bedarf für nachhaltige Lebensweise und Freizeitgestaltung eingeht. Das Waldviertel ist dafür mit seiner wunderschönen Landschaft und dem weiten Land prädestiniert. Um Tourist:innen und Ausflügler:innen nachhaltige Fahrten ins Waldviertel zu ermöglichen, wird es neben dem Ausbau der FJB auch einen an den Wochenenden und auch in den Ferienzeiten massiv erweiterten und an die Zielgruppen und Kulturangebote angepassten und erweiterten Fahrplan brauchen.

Und auch für die Ausbildung z.B. in Wien ist es zurzeit oft nötig, aufgrund der schlechten Erreichbarkeit vom Waldviertel aus eine Wohnung in Wien zu mieten, um studieren zu können. Steigende Immobilienpreise in den Großstädten werden in Zukunft eine Bildungsbarriere für den ländlichen Bereich darstellen. Eine schnelle FJB bringt Studierende jeden Tag wieder nach Hause und ermöglicht auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten eine Ausbildung, die vor Ort nicht möglich ist. Umgekehrt macht eine schnelle FJB es z.B. auch für Horn attraktiv, einen Bildungscampus zu planen, der durch die gute Erreichbarkeit mehr Ausbildung im Waldviertel möglich macht.

Fazit:

Um Menschen zum Umstieg auf die Öffis zu bewegen, braucht es starke Anreize, die durch ein durchgehendes zweites Gleis, Fahrten im Halbstunden- bis Stundentakt und eine Fahrzeitverkürzung für Gmünd - Wien auf 72 Minuten auf der FJB zu erreichen sind. Das Waldviertel als Siedlungsraum und touristische Destination der Zukunft braucht eine starke FJB und muss neben den Schüler:innen und Pendler:innen in Zukunft viele neue Zielgruppen mobil machen.

Verlagerung von Gütern - vor allem Holz - auf die FJB

Schiene umweltfreundlicher als Straße

Österreich ist eines der größten Holzimportländer der Welt, unter anderem durch seine große Papierindustrie. Der durch die Folgen des Klimawandels bedingte massive Holzeinschlag verursacht auch einen massiven Anstieg der Holztransporte. Ebenso wird es in Zukunft durch die notwendige Energiewende eine signifikante Steigerung der Biomassetransporte geben. Zurzeit werden alle diese Transporte in steigendem Maße auf die Straße verlagert, was der Erreichung der Klimaziele entgegenwirkt.

Seit 2010 ist in Österreich der Anteil der auf der Schiene transportierten Güter gegenüber den auf der Straße beförderten kontinuierlich gesunken. Um die Klimaziele zu erreichen und Strafzahlungen in Milliardenhöhe zu vermeiden, muss Österreich den Anteil der auf der Schiene transportierten Güter wesentlich steigern. Betriebe, die große Mengen von Rundholz bzw. Biomasse verarbeiten (Großsägewerke, Pelletserzeuger, Kraft-Wärme Anlagen), sollen mit Unterstützung der öffentlichen Hand an das Schienennetz angeschlossen werden (Anschlussbahnförderung des Bundes, Landesförderungen). Für neu zu bewilligende Anlagen soll der Schienenanschluss und seine Benützung eine Voraussetzung darstellen. 9 Milliarden Euro, die als Strafzahlungen bei nicht Erreichen der Klimaziele sonst ins Ausland fließen würden, müssen aus Sicht der österreichischen Steuerzahler:innen besser in Österreich nachhaltig und umweltfreundlich investiert werden.



Das Waldviertel kämpft seit Jahren mit den Folgen der massiven LKW-Holztransporte durch Dörfer auf dafür nicht geeigneten Straßen.

Ein LKW beansprucht (schädigt) die Straße im Vergleich zum PKW im Verhältnis 1:15000. Das Umfahren von Mautstraßen und teils systematische Überladung steigern zudem die vorzeitige Abnutzung der für solche Belastungen nicht ausgelegten Waldviertler Straßen. Repariert werden diese auf Kosten der Steuerzahler:innen. Durchfahrten durch Dörfer (bis zu 400 LKW pro Tag) gefährden die Gesundheit der Menschen vor Ort und die Sicherheit von Fußgänger:innen, Radfahrer:innen, insbesondere Kindern, die z.B. in die Schule wollen. Im Gegensatz dazu gibt es beim Gütertransport auf der Schiene praktisch kein Sicherheits- oder Gesundheitsrisiko.

Der Transport mit LKW verursacht unverhältnismäßig mehr externe Kosten als der Gütertransport mit der Bahn. Neben CO₂-Emissionen und Luftschadstoffen, die rund ein Drittel der externen LKW-Kosten ausmachen, entfällt der überwiegende Teil auf Lärm, Unfallkosten, Landschaftsverlust, Boden und Wasserverschmutzung sowie Staukosten.

Fazit: Der Transport von Gütern, im Waldviertel vor allem von Holz, muss vorwiegend auf die Schiene verlagert werden, um die Klimaziele zu erreichen.

Die „5-Städtebahn“

Ein Zusammenwirken aus FJB und den Regionalbahnen

Eine Lebensader durch das Waldviertel

Ein Motor für den Ausbau der FJB und der Regionalbahnen ist die „5-Städtebahn“. Sie verbindet folgende Städte über ein Schienennetz miteinander:

- **Bezirkshauptstadt Gmünd (und České-Velenice)**
- **Bezirkshauptstadt Waidhofen/Thaya**
- **Bezirkshauptstadt Zwettl**
- **Bezirkshauptstadt Horn**
- **Kreisstadt Budweis (über 100.000 Einwohner:innen) als Verteiler nach Linz und Prag**

Fünf Städte, verbunden durch ein Schienennetz, garantieren die Mobilität innerhalb der Region und überregional im Sinne der Bürger:innen, der Wirtschaft und eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens. Die Verzweigung der Schieneninfrastruktur in die lokalen Zentren der Region garantiert Mobilität auch in Krisenzeiten und macht das Waldviertel zukunftstauglich.

Die „5-Städtebahn“ macht die FJB zu einer transnationalen Verbindung

Neben den vier Bezirkshauptstädten werden - bei entsprechenden, grenzübergreifenden technischen Voraussetzungen - über Gmünd/České-Velenice und Budweis die Ballungsräume Linz und Prag schnell und bequem erreicht. Auch St. Pölten ist über die bereits beschlossene Anbindung Tullnerfeld mit einer deutlichen Fahrzeitverkürzung über die FJB in knapp über einer Stunde von Gmünd aus erreichbar. Die Anbindung von Krems erfolgt zudem über Horn und die Kamptalbahn.



Die „5-Städtebahn“ ist somit mehr als nur die Verbindung der vier Bezirkshauptstädte Gmünd (und České-Velenice), Waidhofen a.d. Thaya, Zwettl und Horn. Sie rückt das Waldviertel vom Rand der Landkarte in die Mitte Europas. Die „5-Städtebahn“ gibt der FJB eine transnationale Bedeutung und erschließt den für die Waldviertler:innen wichtigen Linzer Raum und Tschechien mit dem Großraum Budweis mit 100.000 Einwohner:innen, darüber hinaus die Hauptstadt Prag und verschiedene Regionen Deutschlands.

Fazit:

Die „5-Städtebahn“ ist eine zentrale Forderung des „Waldviertler Mobilitäts-Manifestes“. Neben der Verbindung der 4 Bezirkshauptstädte Gmünd, Zwettl, Waidhofen a.d. Thaya und Horn macht sie die FJB zu einer transnationalen Verbindung, die durch die Anbindung an Budweis den Linzer Raum sowie Prag und Deutschland mit der Bahn vom Waldviertel aus erschließt.



Teil 3

Straße als öffentlicher Raum

Öffis auf der Straße

Nutzung und konzeptionelle Erweiterung des vorhandenen Straßennetzes

Stopp neuer Straßenbauprojekte

Straßen als Joker in der Mobilitätswende

Österreich und auch das Waldviertel verfügen über eines der bestausgebauten Straßennetze Europas. Das bedeutet zum einen eine gute Erreichbarkeit und Erschließung vieler Orte im Waldviertel mittels Straße, gleichzeitig aber zum anderen auch hohe Erhaltungskosten für die Allgemeinheit.

Faktum ist, dass mehr Straßen auch mehr Verkehr mit sich bringen. Das ist nicht nur eine wissenschaftliche Hochrechnung, sondern nach jahrzehntelanger Forschung wissenschaftlich belegt. Mehr Autoverkehr bedeutet auch mehr CO₂. Folglich bringen uns mehr Straßen und der Ausbau derselben vom notwendigen und gesetzlich verankerten Weg in die Klimaneutralität ab.

Faktum ist aber auch, dass in einem Flächenbundesland wie Niederösterreich Straßen eine hohe Bedeutung für die Gewährleistung von Mobilität haben. Gerade in Niederösterreich gibt es abseits der Ballungszentren meist keine schienengebundene Infrastruktur.

**Menschen sind im Moment noch auf ihr meist fossil betriebenes Auto angewiesen.
Muss das auch in Zukunft so sein? Die Antwort ist ein klares NEIN!**

Straßenkonzepte neu denken – Mobilitätskorridor statt Autokorridor

Welche Rolle spielen also die Straßen in Zukunft? Sie können als Joker in der Mobilitätswende eingesetzt und genützt werden, um das Ziel einer Mobilitätswende zu erreichen. Nur müssen wir die Straßenkonzepte für das vorhandene Straßennetz neu denken und definieren.

Wurden Straßen bisher ausschließlich als Autokorridore geplant und ausgedacht, muss es einen Paradigmenwechsel geben: Sehen wir die Straßen in Zukunft als Werkzeug - als „Multitool“ - und erweitern wir die bisher eingeschränkte Funktion als „Autostraße“ hin zu einem „Mobilitätskorridor“, ergeben sich komplett neue und zukunftsorientierte Möglichkeiten für Mobilität. Statt Teil des fossilen Problems zu sein, kann die Raumplanung Straßen zu einem wichtigen Player der Mobilitätswende machen. Dazu muss der Alleinanspruch des Autos auf die Straße eingeschränkt werden, um anderen Verkehrsteilnehmer:innen die Straße oder Teile der Straße zur Benützung freizugeben.

In Zukunft müssen Straßen nicht nur in Waldviertler Dörfern und Städten, sondern auch im Freiland neben Autos im gleichen Maße für Radfahrer:innen, Fußgänger:innen und zukünftige innovative nachhaltige Mobilitätsformen zur Bewältigung der Alltagswege sicher zur Verfügung stehen. Neben dem Radfahren ist das Zufußgehen ein wichtiger Teil zukünftiger Mobilität. Beide Verkehrsarten brauchen Schutz und sowohl im dicht verbauten Gebiet als auch im Freiland Gleichberechtigung oder auch Vorrang durch technische, bauliche oder gesetzliche Maßnahmen gegenüber dem Auto.

Unser vorhandenes Straßennetz steht aber nicht zuletzt auch für den öffentlichen Busverkehr zur Verfügung, der klimaschädlichen PKW-Verkehr reduziert. Dazu braucht es neben einem guten



Bahnnetz auch ein räumlich und zeitlich dichteres Angebot von Busverbindungen als derzeit. Jeder neu angeschaffte Linienbus soll ausschließlich elektrisch angetrieben sein. Das Busangebot darf nicht wie bisher für sich und abgekoppelt vom restlichen Verkehrssystem betrieben werden. Es müssen alle Fahrpläne und Kapazitäten mit einer starken FJB, den Regionalbahnen aber auch mit den Bedürfnissen der Waldviertler:innen optimal abgestimmt werden.

Stopp und Evaluierung aller neuen Straßenbauprojekte

Das „Waldviertler Mobilitäts-Manifest“ sieht das vorhandene Straßennetz als Chance im Sinne einer Ressource, um die notwendige Mobilitätswende zu schaffen und der Straße neue Aufgaben zu geben. Vorhandene Straßen müssen evaluiert werden, um festzustellen, ob durch Um- bzw. Rückbauten Möglichkeiten bestehen, Teile der Straßen für Radfahrer:innen oder Fußgänger:innen nutzbar zu machen.

Außerdem müssen ab sofort Straßenbauvorhaben immer danach bewertet und geplant werden, ob sie dem Ziel der CO₂-Reduktion dienen oder im Gegenteil die Treibhausgasemissionen weiter vorantreiben. Straßenbauprojekte, wie sie bisher als generelle Lösung für Verkehrsprobleme angeboten wurden, sind kein Zukunftsmodell mehr, sondern können nur in Ausnahmefällen sinnvoll sein. Der Verzicht auf den Ausbau des Straßennetzes und seine Folgekosten im Betrieb sowie eine Senkung des zulässigen LKW-Gewichts geben Budgetmittel frei, die derzeit für nachhaltige Klimaschutzmaßnahmen fehlen. Er ist ein Beitrag gegen Probleme der Zersiedelung, der Emissionszunahme und der Flächenversiegelung.

Faktum ist, dass es immer schwieriger wird, das vorhandene Straßennetz in NÖ zu erhalten. Die Erhaltung benötigt jährlich viele Millionen Euro Steuergelder. Auch aus diesem Gesichtspunkt heraus ist es wichtig, dass Steuergelder im Verkehrsbereich nur noch in nachhaltige Mobilität investiert werden.

Gesetzliche Temporeduzierung 30/80/100

Eine einfache und effiziente Klimaschutzmaßnahme reduziert Emissionen

Einfluss der Fahrgeschwindigkeit auf die Emissionen

Der Ausstoß von Luftschadstoffen und Treibhausgasen des Straßenverkehrs hängt von vielen Faktoren ab. Wesentlichen Einfluss haben neben der Art des Antriebes und der Fahrzeuggröße vor allem die Geschwindigkeit und die Fahrdynamik.

Geringere Geschwindigkeiten führen vor allem durch den geringeren Luftwiderstand, der sich mit der Fahrgeschwindigkeit exponentiell vergrößert, grundsätzlich zu einer Reduktion des Energieeinsatzes, des Lärms, der Abgasemissionen und des Staubs aus Abrieb und Aufwirbelung. Der Luftwiderstand erhöht sich um den Faktor 2 zur Geschwindigkeit. Das bedeutet: Doppelt so schnell fahren bedeutet vierfache Gegenkraft. Temporeduktionen wirken sich besonders positiv aus, wenn der Verkehr dadurch fließender verläuft. Durch weniger Beschleunigungs- und Bremsmanöver werden sowohl Verbrauch und Emissionen als auch der gesundheitsschädliche Reifen- und Bremsabrieb und Aufwirbelung vermindert.

Eine niedrigere Fahrgeschwindigkeit auf Autobahnen führt zu einer Reduktion sowohl des Verbrauchs und der Treibhausgasemissionen als auch der Partikel- und Stickoxidemissionen.



Einfluss von Tempo 30 innerorts auf die Verkehrssicherheit

Die Temporeduzierung innerorts auf 30 km/h ist laut wissenschaftlichen Erkenntnissen und Erfahrungen besonders im Hinblick auf die Verkehrssicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer:innen wie Fußgänger:innen und Radfahrer:innen wirksam. Weniger Verkehrsunfälle und weniger Verkehrsunfälle mit Todesfolge sind definitiv ein Anreiz für eine vermehrte Benützung des Rades oder der Fußwege. Um die Mobilitätswende zu schaffen, müssen für diese Mobilitätsgruppen durch Tempo 30, das geringe Kosten verursacht und sofort umsetzbar ist, die bisherigen Hindernisse beseitigt und der teilweise oder gänzliche Verzicht aufs Auto erleichtert werden.

**Tempo 30/80/100:
Bis zu 25% weniger Treibhausgase, 33-50% weniger Schadstoffe. Mehr Verkehrssicherheit.
Dazu braucht es nur ein Gesetz.**

Minus 25% Treibhausgas, minus 33% Feinstaub und 50 % Stickstoff

Tempolimits wirken sich vor allem auf Landstraßen und Autobahnen direkt auf die CO₂-Emissionen aus. Die Treibhausgasemissionen lassen sich bei Tempo 100 im Vergleich zu Tempo 130 um knapp ein Viertel reduzieren. Die Luftschadstoffemissionen können sogar um ein Drittel bzgl. Feinstaub und um die Hälfte bei Stickstoff reduziert werden.

Abgesehen von den Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen wirkt sich die gefahrene Geschwindigkeit auch deutlich auf den Straßenverkehrslärm aus. Eine Temporeduktion von 130 km/h auf 100 km/h führt zu einer Lärmabnahme, die beinahe einer Halbierung der Verkehrsmenge entspricht. Eine Tempoabnahme von 100 km/h auf 80 km/h reduziert die Lärmemissionen um 2 dB. Dies entspricht einer PKW-Fahrzeuganzahlreduktion um etwa 35%.

Die Einsparungen bei Treibhausgasen, Lärm und Luftschadstoffen bei niedrigeren Geschwindigkeiten sind somit beträchtlich und auch die Energiekosten lassen sich so, wie es mittlerweile auch der Rechnungshof empfiehlt, deutlich reduzieren.

Fazit:

Das vorhandene Straßennetz in Österreich ist eines der bestausgebauten Europas. Diese Ressource gilt es für die Mobilitätswende nutzbar zu machen, indem wir die Konzepte und Funktionen der Straßen für neue Mobilitätsformen erschließen. Das bedeutet auch, dass neue Straßenprojekte nur mehr realisiert werden dürfen, wenn sie der Mobilitätswende dienen. Das vorhandene Straßennetz zu erhalten ist finanziell schon jetzt eine große Belastung. Es braucht eine Temporeduzierung 30/80/100 als eine einfache und hocheffiziente Klima- und Umweltschutzmaßnahme.

Erweiterung der Zielgruppen für den Öffiverkehr

Es fahren nicht nur Pendler:innen und Schüler:innen mit den Öffis

Der öffentliche Verkehr im Waldviertel ist hauptsächlich auf zwei Zielgruppen abgestimmt: die Arbeitspendler:innen und die Schüler:innen. Die Folge dieser sehr beschränkten Auswahl an Personen, auf die die Öffis und vor allem der Fahrplan abgestimmt sind, führt zu vielen Problemen in Bezug auf die Verfügbarkeit der Öffis im Waldviertel. Und auch in Bezug auf den notwendigen und mittlerweile von vielen gewünschten Umstieg vom privaten PKW auf ein öffentliches Verkehrssystem.



**Bisherige fossile Verkehrspolitik im Waldviertel:
„So viel Auto wie möglich bei stagnierendem bzw. rückläufigem Öffi-Ausbau.“**

Das muss sich ändern. Denn zurzeit ist der Fahrplan schwerpunktmäßig nur auf montags bis freitags bzw. werktags beschränkt, teilweise gibt es am Wochenende oder in den Ferien überhaupt kein oder ein völlig unzureichendes und unattraktives Angebot an Öffis. Auch werktags ist das Angebot nur auf die Morgenstunden und den frühen Abend ausgerichtet, es ist nicht möglich, ohne großen Zeitverlust außerhalb dieser Zeiten ohne privaten PKW mobil zu sein.

Die Zielgruppen müssen in Zukunft stark erweitert werden und sich an allen Bevölkerungsgruppen orientieren. Der öffentliche Verkehr darf nicht wie bisher nur für jene Menschen gedacht sein, die sich kein Auto leisten können oder Personengruppen, die keines haben. Vielmehr braucht es in Zukunft Öffis für alle und jeden, zu jeder Zeit und für alle Gelegenheiten. Es geht nicht darum, entweder Autofahrer:in oder Öffinutzer:in zu sein. Heute geht es darum, dass Autofahrer:innen auf den öffentlichen Verkehr fallweise umsteigen möchten; und in Zukunft wird aus dem Wollen auch ein Müssen werden, wenn Treibstoffe und Ressourcen nicht mehr wie bisher leistbar zur Verfügung stehen.

Weitere Zielgruppen

Zielgruppen sind neben den Pendler:innen und Schüler:innen z.B. auch Waldvierteltourist:innen, die den sanften Tourismus verbunden mit nachhaltiger Mobilität genießen möchten. Besonders wichtig ist hier die große Anzahl von Fahrradbegeisterten, die ins Waldviertel kommen, um Radtouren zu machen. Ebenso Menschen, die ohne Not einfach der Umwelt oder dem Komfort zuliebe möglichst viel mit den Öffis fahren möchten, für die es aber zurzeit einfach kein oder zu wenig Angebot gibt.

2022 waren z.B. 25,5% der Gmünder Bevölkerung über 65 Jahre. Ältere Menschen brauchen Mobilität nicht nur zu den Schulzeiten, sondern darüber hinaus. Ebenso ist es ein Fakt, dass viele Frauen in der kritischen Infrastruktur (Pflege, Versorgung, etc.) arbeiten. Das bedeutet, dass sie auch am Wochenende arbeiten und auch außerhalb der Stoßzeiten von oder zur Arbeit fahren müssen. Bei grundsätzlich oft schon geringem Einkommen können steigende Spritkosten den Nettolohn dieser wichtigen Tätigkeiten noch einmal spürbar reduzieren.

Die Erweiterung der Zielgruppen ist deshalb so wichtig, weil immer wieder mit den aktuellen Fahrgastzahlen argumentiert wird, wenn es um Gründe gegen einen Ausbau der Öffis im Waldviertel geht. Wenn aber durch das fehlende Öffi-Angebot von vornherein potenzielle zusätzliche Zielgruppen (der Schwerpunkt liegt derzeit auf den Pendler:innen und Schüler:innen) gar keine Möglichkeit haben, vom Auto auf die Öffis umzusteigen, dann bedeutet das in Bezug auf die Mobilitätswende einen schwerwiegenden politischen Planungsfehler. Denn wenn kein Angebot gemacht wird, müssen mögliche Benützer:innen der Öffis das Auto nehmen. Womit die Argumentation, es benütze kaum jemand die Öffis, bestätigt wird. Eine „selbsterfüllende Prophezeiung“.

**Leer fahrende Busse sind kein Zeichen dafür, dass niemand öffentlich fahren möchte.
Sie sind Symbol für eine jahrzehntelange, falsche und autozentrierte Verkehrspolitik.**

Das „Waldviertler Mobilitäts-Manifest“ fordert, bei der Planung zukünftiger Mobilitätspakete zuerst ein Ziel im Sinne einer nachhaltigen Mobilität zu definieren (z.B. Akquirierung neuer Zielgruppen für



den Bahn- und Bustransport, Steigerung der Fahrgastzahlen, Verringerung des fossil betriebenen Individualverkehrs, etc.) und erst dann die Maßnahmen zu planen, die zur Erreichung des Zieles gebraucht werden.

Ziel muss es sein, dass der öffentliche Verkehr so gut ist, dass er es Familien ermöglicht, auf ein Zweitauto verzichten zu können. Junge Waldviertler:innen müssen die Möglichkeit haben, sich nicht schon durch die Anschaffung und den Betrieb eines Autos verschulden zu müssen. In einer Übergangsphase müssen deshalb schwach genutzte Busstrecken weiter betrieben werden. Wenn dann einmal auf den Zweitwagen verzichtet wird, steigen zeitversetzt die Fahrgastzahlen noch einmal an.

Fazit:

Die Definition neuer Zielgruppen ist ein essenzieller Faktor, um die Öffis in Zukunft für alle Menschen nutzbar zu machen, nicht nur für Schüler:innen und Pendler:innen. Das bedeutet: Öffis an 7 Tagen der Woche auch tagsüber in einem sinnvollen Takt. Neue Zielgruppen sind z.B. Tourist:innen, Angestellte in kritischer Infrastruktur, Menschen, die Alltagswege öffentlich erledigen möchten oder auch aufgrund finanzieller Überlegungen müssen oder auch solche, die der Umwelt zuliebe möglichst viel Öffis verwenden möchten. Alle Zielgruppen sind in den meisten Fällen auch Autofahrer:innen.

Mikro-Öffis (Solartaxi, Sammeltaxi, Busverkehr zwischen Gemeinden, etc.)

Mikro-Öffis als Standortbonus für das Waldviertel

Mikro-ÖV-Systeme sind kleinräumige, bedarfsorientierte, flexible und an den Bürger:innen orientierte Verkehrsangebote, die gerade im Waldviertel als ländlichem und weiträumig besiedeltem Raum Transportdienstleistungen für Personen zur Verfügung stellen können, die von den liniengebundenen höherrangigen Verkehrsmitteln nicht abgedeckt werden können. Sie stehen nicht in Konkurrenz zu den vorhandenen Verkehrsmitteln, sondern ergänzen sie und decken Nischen und Lücken im öffentlichen Verkehr ab.

Vom Mikro-Öffi-Verkehr profitieren alle Bürger:innen durch die Steigerung der Attraktivität der Region.

Angebote können für Jugendliche und Senior:innen maßgeschneidert entwickelt werden. Aber auch für Einkaufsfahrten, Arztbesuche und die Wege des alltäglichen Lebens ist der Mikro-Öffiverkehr die Lösung im ländlichen Bereich.

Selbst für Familien, die einen privaten PKW benutzen, ist es oft eine große finanzielle und zeitliche Belastung, Kinder oder auch ältere Angehörige zu den diversen notwendigen Terminen zu bringen. Wenn wir die Entwicklung im Klimawandel aus wissenschaftlicher Sicht mit den derzeitigen Prognosen in den Mittelpunkt stellen, ist der Mikro-Öffiverkehr die Maßnahme, die ein Leben am Land in Zukunft attraktiv und möglich machen wird. Verkehrstelematik ermöglicht immer attraktivere Mikro-ÖV-Angebote, z.B. wenn nutzerfreundliche Apps verwendet werden können, um einen nahe fahrenden Kleinbus zum Ein- oder Aussteigen umzuleiten, wenn automatisches Fahrgastmonitoring zu intelligenter Angebotsplanung verwendet wird oder wenn Daten zu Stundenplänen und Öffnungszeiten in Echtzeit zur Angebotsplanung nutzbar gemacht werden. Mittelfristig bieten autonome Kleinbusse ein enormes Potenzial zur kostengünstigen, bedarfsgerechten Mobilitätsversorgung in der Fläche.



Mikro-Öfferverkehr als Zubringersystem

Durch die Nutzung des vorhandenen Straßennetzes kann der Mikro-Öfferverkehr zusätzlich zu den Regionalbahnen als Zubringersystem zu den liniengebundenen, höherrangigen Verkehrsmitteln sinnvoll eingesetzt werden. In dieser Funktion ist er neben seiner Funktion als flexibles und zielgruppenorientiertes Verkehrssystem für regionale Erledigungen und als Teil des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) von großer Bedeutung. Denn nur wenn alle Teile des Mobilitätssystems ineinandergreifen, kann die Mobilitätswende gelingen und gleichzeitig ein Leben am Land für viele attraktiv machen.

Besonders im Waldviertel, wo oft in nachfrageschwachen Räumen und Zeiten der traditionelle Linienverkehr nicht zu finanzieren ist, bieten Mikro-Öffis als mögliche Ersatzfunktion von „klassischen“ Linienangeboten mit niedrigem Kostendeckungsgrad schon jetzt eine attraktive Alternative.

Mikro-Öffis als wichtiges Bindeglied der Mobilitätswende

Der Mikro-Öffi-Verkehr dient in Zukunft den Waldviertler:innen zum einen der Sicherstellung eines bedarfsgerecht zur Verfügung stehenden umfassenden Mobilitätsservices im städtischen und auch im ländlichen Raum. Zusätzlich umfasst der Mikro-Öffi-Verkehr aber auch flexible Angebote, die sich an der Nachfrage orientieren. Ein umfassendes Mobilitätsservice beinhaltet Bahn, Bus, Carsharing, Sammeltaxis, Ride-Sharing Plattformen, Lastradmiete, Solartaxis, etc. im Verbund. Der Mikro-Öffi-Verkehr erfüllt in diesem Mobilitätsservice eine wichtige Funktion und verbindet auch eine ausgebauten Bahnnetz als Zubringer für die „letzte Meile“ und trägt damit zu einer Waldviertler Mobilitätsgarantie bei, die das „Waldviertler Mobilitäts-Manifest“ für eine krisenhafte Zukunft im Klimawandel fordert.

Allgemeine Beispiele für Mikro-Öfferverkehr

Beispiele aus NÖ:

- Carsharing
- E-Bike Sharing
- Shuttlebusse mit Onlinebuchung nach Bedarf
- Solargemeindetaxis
- Fahrtendienste (in Vereinen organisiert, oft relativ geringe Jahresbeiträge unter 200 €)
- Gemeindebus, gemeindeübergreifend über freiwillige Fahrer:innen organisiert
- Mitfahrparkplätze (Treffpunkte für Fahrgemeinschaften)

Mikro-Öfferverkehr im Waldviertel kaum vorhanden

Auf dem Übersichtplan für den Mikro-Öffi-Verkehr ist klar zu erkennen, dass es gerade im Waldviertel fast keine Angebote gibt. Aus Sicht des „Waldviertler Mobilitäts-Manifestes“ ist das ein klarer Auftrag an die Landes- und Gemeindepolitik, hier tätig zu werden und Angebote zu schaffen, um die Mobilitätswende in Gang zu setzen und den Waldviertler:innen Alternativen zum privaten PKW zur Verfügung zu stellen.

Übersichtsplan für weitere Beispiele unter: bedarfsverkehr.at



Fazit:

Der Mikro-Öffi-Verkehr ist einerseits ein wichtiges Zubringersystem für liniengebundene, höherrangige Verkehrsmittel und damit Teil des öffentlichen Personen-Nahverkehrs und andererseits für die Mobilität innerhalb der Kleinregion für bestimmte Zielgruppen ein wichtiger Faktor zur Bewältigung des Lebens ohne privaten PKW. Damit ist der Mikro-Öffi-Verkehr ein wichtiger, unabdingbarer Teil der geforderten Mobilitätsgarantie. Im Waldviertel gibt es kaum Angebote. Hier braucht es einen massiven Mikro-Öffi Ausbau.



Teil 4 Individualverkehr

Allgemeine Überlegungen zum Individualverkehr im Waldviertel

Muss es ein fossil betriebener, privater PKW sein?

In einem Flächenbundesland wie Niederösterreich ist eine sinnvolle Mobilität ohne Individualverkehr noch weniger möglich als im städtischen Bereich. Neben den höherrangigen, liniengebundenen Verkehrsmitteln (Bahn, Bus) und den Mikro-Öffis müssen die Waldviertler:innen in Zukunft natürlich auch ihre „eigenen Wege“ gehen und fahren können. Aber: Muss, kann oder darf das in Zukunft mit einem fossil betriebenen, privaten PKW passieren?

Die Antwort ist ganz klar: NEIN!

Wie sollen wir also dann weiterhin mobil bleiben, wenn gerade kein öffentliches Verkehrsmittel zur Verfügung steht?

Raumordnung, ein wichtiger Mitspieler

Zum einen müssen wir in Zukunft unsere Siedlungen so entwickeln und neu konzipieren, dass wir in „Siedlungen der kurzen Wege“ leben. Das bedeutet, dass wir möglichst viele Erledigungen des Alltages gar nicht mehr einer autozentrierten Planung entsprechend an den Rand verlagern (z.B. in Einkaufszentren), weiter Fläche versiegeln und Infrastruktur auf Steuerzahler:innenkosten zur Gewinnmaximierung von Konzernen bauen. Im Gegenteil: Es braucht eine Ortskernbelebung, es braucht Geschäfte im Dorf, belebte Stadt- und Dorfplätze und das Bewusstsein, dass alle Alltagswege, die ohne Auto erreichbar sind, gut für unsere Co₂-Bilanz sind.

Nicht nur die übergeordnete Raumordnung ist hier gefragt, sondern auch die Gemeinden selbst, die sich der Frage stellen müssen: Wie soll unsere Gemeinde in 20 Jahren ausschauen? Wie autonom wollen und müssen wir sein, um einer ungewissen Zukunft die Gewissheit der Selbstversorgung entgegenzustellen? Ziviltechniker:innen (Ingenieurkonsulent:innen für Raumordnung und Raumplanung, Architekt:innen bzw. Ziviltechniker:innen für Architektur) müssen sich diesen Fragen gemeinsam mit den Gemeinden auf Grundlage der auf uns zukommenden Klimaveränderungen und der damit einhergehenden prognostizierten gesellschaftlichen Veränderung widmen. Die Lösungen dafür liegen im regionalen Charakter und werden von Region zu Region anders aussehen müssen.

Der öffentliche Sektor sollte bei der Dezentralisierung seines Leistungsangebots mit gutem Beispiel vorangehen. Kindergärten, Schulen, Gesundheitszentren, Arztpraxen oder Behördenstandorten müssen wieder näher an die Bürger:innen gebracht werden und gleichzeitig sind die Möglichkeiten von E-Governance und Homeoffice entsprechend auszubauen und zu nutzen.

G'scheit einkaufen, smarte Mobilität

In einer Überflusgesellschaft ist es ganz „normal“, dass wir Wege oft spontan erledigen, wenn es uns gerade einfällt oder auch passt, ohne auf mögliche Synergien zu achten. Die körperliche Energie, die wir uns beim Überlegen sparen, kostet uns ein Vielfaches in Form von Treibstoff für die vielen Wege, die nicht nötig sind.



Die Frage „Kann ich Dir etwas mitbringen?“ sollte in Zukunft wieder öfter zu hören sein.

Wocheneinkäufe zu machen oder Fahrten für Alltagserledigungen bewusst so zu legen, dass wir vieles gemeinsam auf einer Strecke erledigen können und Bewusstsein zu entwickeln, wie wir mit weniger Energieaufwand das gleiche Ergebnis erzielen können, ist die einfachste Möglichkeit, um Energie und CO₂ zu sparen, aber gleichzeitig auch die schwierigste. Denn im Gegensatz zu technischen Lösungen sind hier Verhaltensänderungen von uns allen gefragt. Das „Waldviertler Mobilitäts-Manifest“ stellt ganz klar fest, dass technische Lösungen nur ein Teil der Lösung sein können. Ein weiterer gleichwertig wichtiger Faktor sind Verhaltensänderungen, wie die Reduktion der Fahrgeschwindigkeiten oder die Auswahl der Verkehrsmittel. Gerade bei Alltagswegen unter 5 km - und das sind 50% aller Wege - kann zu Fuß gehen oder ein Lastenrad bzw. das Rad selbst eine gesunde, günstige und im Endeffekt nachhaltige Form der Mobilität sein. Faktum ist, dass wir den Gesamtenergieaufwand für unsere Mobilität senken müssen. Das geht jedenfalls, ohne auf grundlegende Bedürfnisse verzichten zu müssen. Wir müssen es einfach nur wollen und umsetzen.

Neue Prioritäten

Die Politik ist in Zukunft gefordert, neue Prioritäten in der baulichen und gesetzlichen Gestaltung von Siedlungsräumen zu setzen: Fußgeher:innen, Radfahrer:innen, der öffentlichen Verkehr sowie die Förderung von Sharingangeboten müssen Vorrang haben vor der PKW-Mobilität. Jahrzehntelange Fokussierung allein auf den Autoverkehr hat zu einem Ungleichgewicht und einer „Normalität“ geführt, in der der zu Fuß gehende Mensch nach dem „Gesetz des Stärkeren“ dem Auto weichen muss. Um oben genannte Ziele zu erreichen, braucht es den öffentlichen Raum wieder für das Miteinander der Menschen und weniger als Fahr- und Parkfläche von Autos. Selbst bei einem radikalen Umbau dieser Prioritätenliste wird dem privaten PKW noch genügend Raum zum Fahren übrigbleiben. Und nicht zu vergessen: Autofahrer:innen sind sehr oft zu einer anderen Zeit auch Fußgänger:innen und Radfahrer:innen und haben Kinder, um die sie sich sorgen.

Fazit:

Individualverkehr wird in Zukunft ohne fossil betriebene private PKW auskommen müssen. Stattdessen müssen die Raumordnung und zukunftsorientierte krisenresistente Siedlungskonzepte der Gemeinden ihren Bürger:innen „Siedlungen der kurzen Wege“ bauen, in denen sie zu Fuß oder mit dem Rad ihre Alltagswege bewältigen können. Es braucht jedenfalls Verhaltensänderungen, die gemeinsam mit den technischen Lösungen die größte Wirksamkeit entwickeln, wenn wir Mobilität für alle in Zukunft sicherstellen wollen. Denn Mobilität darf kein Privileg von wenigen werden.

Zufußgehen ist maximal gesund und klimaneutral

Gehen ist die klimaschonendste Mobilität

Aktive Mobilität ist nicht nur klimaschonend, sondern auch sehr gesund. Radfahren ist in den letzten Jahren ein wichtiger Bestandteil der Mobilität geworden. Wohl auch deshalb, weil es für die Wirtschaft ein wichtiger Faktor geworden ist. Das Zufußgehen im Alltag hingegen ist nicht im selben Maße in den Mittelpunkt gerückt worden. Zu Unrecht.

Wandern als Freizeitangebot hat ähnlich dem Fahrradsport in den letzten Jahren geboomt. Doch in Bezug auf die Mobilitätswende und das Einsparen von CO₂ ist die Bewältigung der Alltagswege zu Fuß die wichtigere und ebenso gesunde Möglichkeit, nachhaltig mobil zu sein. Oft braucht es



Erfahrungsmöglichkeiten, um wieder zu lernen, dass wir in relativ kurzer Zeit auch größere Strecken zu Fuß zurücklegen können. Diese Bereitschaft zum Gehen, ist sie einmal erwacht, bringt auch eine volkswirtschaftlich relevante Steigerung unserer Gesundheit - neben einer wirklich relevanten Verringerung unseres CO₂-Ausstoßes. Denn keine andere Mobilitätsart hat de facto fast gar keine Treibhausemissionen wie das Gehen. Wenn wir also im selben Maße und mit demselben Genuss, wie wir wandern oder spazieren gehen, auch einige unserer Alltagswege in Zukunft ganz bewusst zu Fuß zurücklegen, sind wir auch damit Teil der Mobilitätswende. Das gilt auch für Sportler:innen, die unter Umständen Alltagswege für den Sport nutzen können, statt „leere“ Kilometer zu laufen (oder zu radeln). Gerade das Waldviertel mit so viel „Gegend“ lädt herzlich dazu ein.

Fazit:

Gehen ist gesund und verursacht de facto kein CO₂. Es braucht Bewusstseinsbildung, dass das Gehen zur Mobilitätswende dazugehört. Genauso braucht es mehr Raum und attraktive Wege für Fußgänger:innen. Dieser Notwendigkeit muss in Zukunft bei jedem Bauvorhaben eine hohe Priorität eingeräumt werden. Was technisch möglich ist, muss - auch auf Kosten des Autos - umgesetzt werden, auch um neben dem Mobilitätsaspekt den öffentlichen Raum wieder zu beleben.

Radfahren im Waldviertel: Spaß und Mobilitätswende-Turbo

Das Waldviertel muss radfreundlicher werden

Das Waldviertel ist für das Radfahren geradezu prädestiniert. Es gibt viele kleine Wege, die sich entlang und als Querverbindungen zu den Autostraßen als Radwege anbieten. Diese müssen durch gute Qualität, Beschilderung und unterstützt durch smarte Technologien wie Apps zu einem Fahrradnetz verknüpft werden. „Hintauswege“ als Teil des Fahrradnetzes entsprechen dem Anliegen des „Waldviertler Mobilitäts-Manifestes“, das vorhandene Straßennetz durch eine neue Konzeption in der Funktion zu erweitern und so die vorhandenen Ressourcen optimal zu nützen.

Insofern gibt es also gute Grundvoraussetzungen, um ein notwendiges Alltagsradwegenetz im Waldviertel zu schaffen. Der aktuelle Alltag des Radfahrens im Waldviertel kann diese Vorteile und vorhandenen Ressourcen aber im Moment nicht ausreichend nützen, um dem Radfahren den Stellenwert in der nötigen Mobilitätswende zu geben, den es unbedingt braucht.

Von der Autostraße getrennte Fahrradwege

Radwege müssen jedenfalls so gestaltet sein, dass wir unsere Kinder schon in der Schule, spätestens ab dem Ablegen der Fahrradprüfung, jeden Tag mit dem Rad z.B. in die Schule schicken können, ohne dass wir als Eltern Angst haben müssen, dass sie im Straßenverkehr zu Schaden kommen. Wenn Kinder mit dem Fahrradfahren als Alltagsmobilität aufwachsen, werden sie auch als Erwachsene leichter diese Art der Mobilität weiterführen. Für die Fahrradwegeführung bedeutet das aber, dass - wo immer technisch und baulich möglich - Fahrradwege baulich getrennt und mit besonders sicheren Querungen (auch Unter- oder Überführungen) durchgehend und sicher die wichtigsten Ziele wie Schule, Freizeiteinrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten und berufliche Ziele erreichbar machen müssen. Außerdem müssen alle geeigneten Begleitwege, die oft parallel zum Straßennetz verlaufen, mittels durchgehender Beschilderung als Radwege markiert werden.

Das Fahrradnetz muss Lückenschlüsse machen, wo Teile des Radweges fehlen. Es braucht für stark nachgefragte Strecken Schnellradwege (entsprechend breit und in gerader Linie ohne abwechselnde Steigungen und Abfahrten), die breit genug sind, um den in Zukunft erwartbaren steigenden Alltagsradverkehr z.B. am Morgen in die Arbeit zu bewältigen. Eine zentrale Forderung des



„Waldviertler Mobilitäts-Manifestes“ ist, dass in Zukunft bei Straßenbauten (Neubau, Umbau, Sanierungen, Rückbauten, Brückensanierungen) evaluiert wird, ob baulich getrennte Fahrradwege mitgebaut werden können. Grundlage muss sein, dass - wo immer möglich – diese auch verwirklicht werden. Die Zuständigkeiten dafür müssen von den Gemeinden zum Land übergehen, um schnelle und durchgängige Lösungen ohne Kompetenzprobleme garantieren zu können.

Das E-Bike macht Radfahren zum Mobilitäts-Turbo

Der wichtigste Motor der Entwicklung beim Alltagsradfahren ist die Einführung der E-Bikes, die die Zielgruppe der Menschen, die Radfahren als Alltagsmobilität nützen, um ein Vielfaches erweitert hat und noch erweitern wird. Wer Photovoltaik nützen kann, hat bei der E-Bike Mobilität den zusätzlichen Nutzen, gänzlich ohne klimaschädliche Energie mobil sein zu können. E-Bikes erweitern somit nicht nur den Mobilitätswert, sondern sprechen zusätzlich jene an, die billig, gesund und klimafreundlich mobil sein wollen, ohne sich deshalb als Radsportler:innen verstehen zu müssen.

Sanfter Tourismus mit dem Rad

Für das Radfahren als Freizeitvergnügen muss das Waldviertel im Sinne der Förderung eines sanften Tourismus eine gute Kooperation mit den öffentlichen Verkehrsmitteln herstellen. Öffentliche Busse brauchen Radtransportmöglichkeiten und in den Zügen muss mehr Platz für die Fahrradmitnahme geschaffen werden. Es braucht in allen Gemeinden Fahrradservicestände (mit Werkzeug) und entsprechende Fahrradstände zur Sicherung. Immerhin sind Fahrräder heute mitunter einige Tausend Euro wert. Auch das Fahrradleiheangebot muss an entsprechenden Standorten und in Verbindung mit Bahn und Bus ausgebaut werden, damit Tourist:innen auch ohne Rad anreisen und das Waldviertel per Rad erkunden können.

Die Verknüpfung beider Ebenen – Freizeit und Alltag – ist eine wichtige Symbiose: Wer in der Freizeit gerne Rad fährt, tut dies in Zukunft mit den entsprechenden Voraussetzungen auch gerne im Alltag. Am Weg in die Arbeit, zum Einkaufen oder am Weg zu Freunden.

Die Politik muss das Radnetz massiv ausbauen

Die technische und gesellschaftliche Entwicklung des Radfahrens verlangt von der Politik Flexibilität und im besten Fall Voraussicht, um zu fördern, was wir unbedingt brauchen: Menschen, die sich aufs Rad setzen und sicher mobil sein können, die nicht nur in der Freizeit Rad fahren, sondern auch im Alltag das Auto immer öfter durch das Rad ersetzen. Hier gibt es im ländlichen Bereich im Regelfall kein „Entweder – Oder“, sondern ein Nebeneinander. Im Waldviertel sind wir punkto Fahrradinfrastruktur noch sehr weit davon entfernt, sicheres Radfahren zu gewährleisten. An vielen Strecken ist der:die Radfahrer:in durch den PKW und auch durch den stark steigenden Holztransport schwer gefährdet, was viele von der Radmobilität abhält. Für die Freizeit kann man sich eventuell weniger befahrene Strecken aussuchen, für Alltagswege geht das im Regelfall nicht. Und genau hier muss die Politik ansetzen. Statt weiter in Autostraßen zu investieren, muss mit Steuergeld unter anderem die Radfahrinfrastruktur massiv ausgebaut werden.

Alltags-Radfahrer:innen sind Klimaschützer:innen

Neben dem Zufußgehen ist das Radfahren die zweite Art von aktiver Mobilität, die die Waldviertler:innen nicht nur zu Klimaschützer:innen macht, sondern auch gesünder und vitaler. Denn die Mobilitätswende bedeutet keinen Rückschritt, sondern eine bessere Lebensqualität für alle durch einen bodenständigeren Lebensstil und eine gesündere Lebensweise.



Fazit:

Trotz guter Voraussetzungen ist das Waldviertel noch weit davon entfernt, Alltagsradfahren im Sinne der Mobilitätswende als Umstieg vom Auto aufs Rad populär zu machen. Wir brauchen sichere Radwege, die getrennt von den Autostraßen verlaufen, und müssen vorhandene Wege durch Beschilderung und Apps nutzbar machen. Das Radfahren ist wie das Zufußgehen eine aktive Mobilitätsform, die nicht nur nachhaltig sondern auch gesund ist. Mit dem Aufkommen der E-Bikes wird das Radfahren einer immer breiter werdenden Bevölkerungsschicht zugänglich gemacht.

Autos im Waldviertel, ja ... aber nicht mehr fossil betrieben!

Das Auto ist seit Jahrzehnten im Fokus der NÖ Verkehrspolitik. Deshalb ist es auch nicht verwunderlich, dass es schlichtweg unvorstellbar ist, im Waldviertel ohne Auto auszukommen. Und grundsätzlich wird das Auto auch weiterhin einen fixen Platz in der Mobilitätswende im Waldviertel haben.

Was wir brauchen, sind klimafreundliche und preislich attraktive Alternativen zum fossil betriebenen, privaten PKW.

Die meisten Autos pro Kopf im Waldviertel

Dass das Waldviertel im NÖ-Vergleich die meisten Autos pro Kopf hat, ist nicht mehr wie früher ein Zeichen von Wohlstand, sondern ein Zeichen von Mangel. Mangel an öffentlichen Verkehrsmitteln, Mangel an Nahversorgern, Mangel an Arbeitsplätzen in der Nähe. Das „Waldviertler Mobilitäts-Manifest“ zeigt im Gesamtkonzept auf, wie diese Faktoren so verbessert werden können, dass das Auto zumindest nicht mehr in der heutigen Quantität notwendig sein muss. Und auch nicht als fossil betriebenes Fahrzeug, das für einen Großteil der schädlichen Treibhausgasemissionen verantwortlich ist.

Das E-Auto, PV-Anlagen und Verhaltensänderungen passen gut zusammen

Im Grunde geht es bei der Mobilitätswende darum, dass unter anderem keine fossil betriebenen Autos mehr verwendet werden. Alternativ dazu gibt es E-Autos, die zurzeit die einzige massentaugliche und wirtschaftlich sinnvolle technische PKW-Alternative sind. Vor allem im ländlichen Bereich, wo die Abhängigkeit vom Individualverkehr größer ist als im städtischen Raum, wird in Zukunft die Stromeinspeisung von E-Autos durch private PV-Anlagen für Bürger:innen die Mobilität auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten sichern können.

Andere Technologien wie Wasserstoff oder sogenannte „e-fuels“ sind noch nicht wirtschaftlich und deshalb auch noch keine Alternative zum angesprochenen privaten E-PKW. Wasserstoff wird aber jedenfalls auch einen Platz in der Reihe der technischen Lösungen finden, die Forschung hat hier gerade erst begonnen. Da der notwendige Stopp weiterer CO₂-Emissionen aber sofort gefordert ist, braucht es für die Mobilitätswende vor allem die klimafreundlichen Technologien, die aktuell und im Moment verfügbar sind.

Die Aufbereitung von Biogas aus organischen Abfällen auf Erdgasqualität ermöglicht nicht nur die Einspeisung in das Gasnetz, sondern auch den Betrieb von (z.B. landwirtschaftlichen) Fahrzeugen, die stets an denselben lokalen Tankstellen betankt werden. Das Potenzial der Region ist noch nicht ausgeschöpft. Eine Erhöhung der Anzahl an gasbetriebenen Fahrzeugen muss aber der Überlegung gegenübergestellt werden, dass wir in Zukunft eine Abhängigkeit von Gasimporten vermeiden müssen.



Biogas kann bzgl. Mobilität in Nischen eine Wirksamkeit haben, trotzdem wird das Haupteinsatzgebiet von Biogas doch vorwiegend bei Anlagen entweder zur Einspeisung ins Gasnetz liegen oder als direkt an Betriebe angeschlossene Energiequelle.

Wie jede neue technische Lösung wird es auch bei E-Autos sehr dynamische Entwicklungen geben, die heutige Problemfelder wie die Akkuherstellung, Ladezeiten und Recycling verbessern werden. Faktum ist, dass die CO₂-Bilanz der E-Autos heute schon deutlich besser ist als die der fossil betriebenen Autos. Durch die technologische Weiterentwicklung wird dieser Abstand sich uneinholbar vergrößern. Auch gegenüber den wasserstoffbetriebenen Autos haben E-Autos die Nase vorne. E-Autos sind in der Nutzung um 70% energieeffizienter als vergleichbare Dieselfahrzeuge. Diese Bilanz zeigt auch das Grundproblem auf: Nur so lange fossile Treibstoffpreise auf Kosten der Emissionen und der Umweltschäden billig bleiben, erscheinen sie im Mobilitätskontext sinnvoll zu sein. Aber unabhängig von den Kosten: Wie sinnvoll ist es, Energie derart zu verschwenden und im Endeffekt damit die Erderwärmung zu befeuern und unsere Lebensgrundlage zu gefährden?

Verhaltensveränderungen müssen auch im PKW-Bereich die E-Mobilität begleiten. Übergroße und schwere Fahrzeuge sind keine Lösung im Sinne der gewünschten Mobilitätswende. Es braucht leichte, effiziente und leistungsfähige Fahrzeuge, die uns mit möglichst wenig Energieaufwand und umweltfreundlich möglichst überall hinbringen. Dazu braucht es auch eine gute Ladeinfrastruktur, die im Waldviertel in jeder Gemeinde und in jeder Stadt ausreichend und gut zugänglich mit neuester Technologie zur Verfügung stehen muss, um den Umstieg zu erleichtern. Außerdem braucht es auch ein punktgenaues Fördersystem. Für viele Menschen ist eine gute Förderung der entscheidende Punkt, um den Umstieg zu wagen. Denn natürlich ist jede Verhaltensänderung – und dazu gehört auch unser Kaufverhalten – eine Brücke, über die wir gehen müssen. Förderungen können dabei die „Hand“ sein, die uns über diese Brücke geleitet.

Wenn die Entscheidung einmal getroffen ist, laden E-Autos aber dann dazu ein, sich mit dem Verbrauch zu beschäftigen. Fast spielerisch lernt man die Fahrweise und das Tempo anzupassen, um weitere Distanzen fahren zu können. Die Entscheidung, sich auf neue Technologien einzulassen, verursacht also ganz automatisch viele der gewünschten Verhaltensänderungen.

E-Carsharing und das „Dorfauto“ statt privates (Zweit-) Auto

Die angesprochenen Verhaltensänderungen betreffen auch den Aspekt der Autonutzung. Statt ein Auto zu besitzen (oder wie am Land meist notwendig zwei oder drei), kann im besten Fall ein E-Auto auch einfach nur hin und wieder, wenn es gebraucht wird, ausgeborgt werden. Projekte wie das E-Carsharing können sehr gut funktionieren, wenn sie in ein Gesamtmobilitätskonzept eingebettet sind. Gibt es gute öffentliche Verkehrsmittel, ein sinnvolles Mikro-Öffi-Angebot, so kann die Notwendigkeit, das Auto praktisch bei jeder Gelegenheit nutzen zu müssen, wegfallen. Ziel eines Gesamtkonzeptes muss sein, dass wenige Fahrten übrigbleiben, die eben dann auch mit E-Carsharing, Gemeindebussen, Rufstaxi, gemeinsamer Nutzung privater PKW aus einem Ort („Dorfauto“) oder ähnlichen Projekten abgedeckt werden können. Für viele Familien kann es auch die Sicherung ihrer Mobilität bedeuten, nur ein Auto privat besitzen zu müssen und auf das Zweit- und ev. auch Drittauto verzichten zu können.

Die Mobilitätswende ist dann gelungen, wenn es auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten möglich ist, dass alle Menschen immer überall hinkommen. Wenn sich in einer krisenhafteren Zukunft nicht mehr alle privaten Besitz in dem Ausmaß wie heute leisten können, werden gemeinwohlorientierte Modelle nötig sein, um Mobilität für alle zu sichern. Heute sind diese Modelle vor allem eine Alternative, um umstiegswilligen Menschen den Wechsel zu klimaschonender Mobilität zu erleichtern und diese Projekte als die neue Normalität zu etablieren.



Ändern wird es sich auf jeden Fall

Und wie schon eingangs erwähnt: Es ist keine Frage, ob wir diese Mobilitätswende wollen. Sie kommt jedenfalls. Es wird in Zukunft für Familien eine enorme finanzielle Herausforderung, aber auch aus Verantwortung für eine gesunde Umwelt immer schwieriger werden, ein oder mehrere Autos privat zu erhalten. Sowohl für die Anschaffung als auch für den Betrieb wird es wirtschaftlich und moralisch völlig neue Voraussetzungen geben. Das heutige Leben im Waldviertel ist oft nur möglich, wenn es zumindest 1-3 Autos pro Familie gibt. Die bisherige eindimensionale, autozentrierte Verkehrspolitik des Landes NÖ hat die Waldviertler:innen abhängig vom Auto gemacht. Diese Abhängigkeit muss für eine lebenswerte Zukunft im Waldviertel von einer Mobilitätsgarantie für alle abgelöst werden. Denn schon jetzt bedeuten Ressourcenknappheit und Abhängigkeit von externen Energiequellen eine existenzielle Bedrohung für die Waldviertler Familien im Besonderen, weil eben keinerlei öffentliche Infrastruktur die Mobilität ohne Auto garantiert. Teure Spritpreise, Ressourcenknappheit durch natürliche und politische Ereignisse machen es heute schon klar: „Weiter wie bisher“ geht nicht mehr!

Fazit:

Wir werden im Waldviertel weiter Autos brauchen. Aber die Autos werden nicht mehr fossil betrieben sein oder unbedingt im Privatbesitz sein müssen. Die E-Mobilität bietet derzeit die einzige massentaugliche Möglichkeit, um umweltfreundlich, weniger klimaschädlich und unabhängig mit dem Auto zu fahren. Weitere technische Lösungen werden folgen, sind aber nur gemeinsam mit Verhaltensänderungen in Bezug auf unser Mobilitätsverhalten zukunftstauglich. E-Carsharing und ähnliche Projekte sind Alternativen zum privaten Besitz, was Mobilität in wirtschaftlich schwierigen Zeiten für alle möglich machen wird. „Weiter wie bisher“ ist keine Alternative.



Teil 5 Tarife und Preise

Leistbare Mobilität ist ein wichtiger Faktor für den sozialen Frieden

Eine für alle leistbare Mobilität wird im Endeffekt ein wichtiger Faktor dabei sein, ob wir in einer als sozial gerecht empfundenen Gesellschaft ohne allzu große politische Spannungen leben werden können. Leistbare Mobilität ist ein bedeutender Motor des gesellschaftlichen Zusammenhaltes. Zwischen Gesellschaft und Wirtschaft besteht eine starke Wechselwirkung. Beides braucht Bewegung. Bewegung braucht es auch in der Tarifpolitik, die den notwendigen Umstieg auf öffentliche Verkehrssysteme bestmöglich unterstützen soll. Wie sehr ein attraktiver bzw. erschwinglicher Tarif den Umstieg auf Öffis fördert, lässt sich am Erfolg von Angeboten wie dem Klimaticket Ö Classic für ganz Österreich oder auch dem 9€ Ticket in Deutschland ablesen.

Die derzeitige Regelung, dass zum Klimaticket auf Landesebene in NÖ das Burgenlandticket zwingend mitgekauft werden muss, ist im Waldviertel aufgrund der geographischen Lage und des generell dünnen Öffi-Angebotes besonders kontraproduktiv.

Es braucht rasch neue und günstigere Angebote der Öffi-Tarife im VOR für alle Waldviertler:innen sowie ein leistbares Ticket für Menschen mit geringem Einkommen.

Unabhängig davon, für welchen Umsetzungsweg man sich entscheidet: Klar ist, dass es für die Waldviertler:innen, für das gesamte Niederösterreich ein günstiges Angebot geben muss. Für die Region Waldviertel muss es außerdem ein speziell günstiges Tarifangebot geben, da hier die Öffi-Infrastruktur besonders schlecht ausgebaut ist. Ebenfalls braucht es für die Waldviertler Pendler:innen Richtung Wien ein günstiges Angebot für NÖ/Wien. Für beide zwingend notwendigen Mobilitätsbedürfnisse der Waldviertler:innen gibt es allerdings ein solches Angebot zurzeit nicht.

Ebenso braucht es für Menschen mit sehr geringem Einkommen eine sozial gerechte Möglichkeit, mobil sein zu können. Hier bietet sich ein Ticket nach dem Modell der „FairCard - maximo fair“ von Vorarlberg an, wo Menschen mit nachweislich sehr geringem Einkommen ein sehr günstiges Monatsticket beziehen können und damit den regionalen Verkehrsverbund nützen dürfen. Ein stark vergünstigtes Pensionist:innenticket kann schwach ausgelastete Öffi-Verbindungen attraktiv machen.

Das „Waldviertler Mobilitäts-Manifest“ fordert für alle Waldviertler:innen eine zukunftsorientierte, moderne und sozial gerechte Tarifgestaltung, die maximale Anreize zur vermehrten Nutzung des öffentlichen Verkehrs und dadurch eine leistbare Alternative zum privaten PKW bietet.

Impressum:

Medieninhaber: Klimabewegung Waldviertel
Koordination: Christian Oberlechner, 3961 Waldenstein