

"Die Erschließung des oberen Ybbstals durch die Eisenbahn – von den ersten Vorprojekten bis in die Gegenwart"

(Kurze Zusammenfassung des Vortrags, gehalten von Günter Kettler
am 18.11.2022 im Rathausaal Hollenstein an der Ybbs)



Unter Ybbstalbahn verstand man die von der Aktiengesellschaft „Ybbsthalbahn“ errichtete Bahnstrecke Waidhofen an der Ybbs – Gstadt – Opponitz – Groß-Hollenstein (später Groß Hollenstein, ab 1949 Großhollenstein) – Göstling - Lunz - Kienberg-Gaming einschließlich der Zweigstrecke Gstadt – Ybbsitz. Rein geografisch befand sich der Abschnitt Pfaffenschlag – Kienberg-Gaming nicht im Ybbstal, da in Pfaffenschlag die Wasserscheide zur Erlauf überquert wird. Das Streckennetz der „Ybbsthalbahn“ lag im niederösterreichischen Teil der Region „Österreichische Eisenwurz“, die durch den seit mindestens acht Jahrhunderten bestehenden Erzabbau am Steirischen Erzberg und die diesem folgende Eisenerzeugung und Weiterverarbeitung geprägt war. Eisengewinnung sowie Erzeugung der Halbzeuge und Finalprodukte erfolgten immer weiter dezentralisiert. Auch die Eisen- und Provianthändler, Holzfäller, Köhler, Flößer, Schiffsleute, Fuhrleute und Dienstleister waren auf die gesamte Region verteilt. Trotz des beträchtlichen Warenaustausches befanden sich die Straßen in einem sehr schlechten Zustand.

Die Eisenbahn veränderte das Transportwesen im 19. Jahrhundert vollständig. Dort wo Eisenbahnen fuhren, sanken die Transportkosten gewaltig. Riesige Mengen an Gütern aller Art konnten über große Entfernungen rasch und kostengünstig transportiert werden. Gebiete an den ab 1837 gebauten Bahnlinien profitierten davon. Das obere Ybbstal und andere Täler ohne Bahn verloren aber innert weniger Jahrzehnte ihre nunmehr größtenteils nicht mehr konkurrenzfähigen Betriebe. Unbeschreibliche Armut und Hoffnungslosigkeit kennzeichneten die Situation in diesen Tälern. Selbst Bauern mussten aufgrund Überschuldung ihre Höfe aufgeben und verkaufen, wobei im Ybbstal die meisten Gründe an Freiherr von Rothschild und andere finanzstarke Personen gingen. Die Großgrundbesitzer hatten aber Interesse am Abtransport des Holzes zur Erzielung von Einkünften und förderten daher den Bahnbau.

Das untere Ybbstal von der Mündung der Ybbs in die Donau bis Amstetten war bereits seit 1858 durch die Kaiserin Elisabeth-Bahn erschlossen. 1872 eröffnete die Kronprinz Rudolf-Bahn unter anderem den Streckenabschnitt Amstetten – Waidhofen (- Klein Reifling). Das Ybbstal oberhalb von Waidhofen blieb ohne Bahnanschluss.

Das erste Eisenbahnprojekt zur Erschließung des oberen Ybbstals erstellte ab 1869 die „*Actien-Gesellschaft für Österreichische Verbindungsbahnen*“. Dieses sah eine normalspurige sekundäre Bahn II. Klasse von Pöchlarn über Gaming, Lunz, Göstling, Lassing und Palfau nach Groß Reifling oder Hieflau vor. Aufgrund der enormen Kosten des Abschnitts Kienberg – Lunz wurde vorerst aber nur der Abschnitt Pöchlarn – Kienberg durch die „*k.k. privilegierten Niederösterreichischen Südwestbahnen*“ gebaut und 1877 eröffnet.

Ab 1880 gab es zahlreiche Initiativen aus der Region zum Bau einer Bahn im oberen Ybbstal, wobei eine davon den Weiterbau der in Kienberg endenden, ursprünglich geplanten Bahn nach Hieflau durch die nunmehrigen „*k.k. Niederösterreichischen Staatsbahnen*“ als Nachfolger der *k.k. priv. Niederösterreichischen Südwestbahnen* entsprechend den ursprünglichen Plänen betrieb.

Das Anfang 1882 von einigen Gemeinden und anderen Interessenten gegründete „*Ybbsthalbahn-Comité*“ reichte im Oktober 1882 einen Antrag zur Vorkonzession mit einer anderen als der bisher geplanten Streckenführung von Kienberg über die Polzberghöhe und Lackenhof nach Lunz und weiter bis Waidhofen ein. In der Folge wurden mehrere Projekte ausgearbeitet. Der Markt Weyer und Wirtschaftstreibende aus diesem Bereich verfolgten ein anderes Projekt, nämlich eine Bahn vom Bahnhof Weyer der ehemaligen Kronprinz Rudolf-Bahn über Mühleins – Saurüssel – Gratzenthal – Klein Hollenstein nach Groß Hollenstein. (Die einzelnen Projekte wurden im Vortrag anhand von Planskizzen vorgestellt.) In den folgenden Jahren konnte trotz etlicher Initiativen die Finanzierung des Bahnbaus nicht sichergestellt werden, vor allem weil seitens des Landes Niederösterreich keine ausreichende Unterstützung gewährt wurde.

Im Februar 1892 reichte das „*Ybbsthalbahn-Comité*“ ein Projekt einer Normalspurbahn ein, weil man diese wegen des durchgehenden Gütertransport als vorteilhaft erkannte. Die Gesamtkosten wurden bei Ausführung mit XXIVa-Schienen mit 3,79 Mio Gulden veranschlagt. Auf Druck des Ministeriums wurde kurze Zeit später auch ein Alternativvorschlag in Schmalspur vorgelegt, der mit Gesamtkosten von 3,31 Mio Gulden nur um knapp 13% billiger war als das Normalspurprojekt. Die im September 1892 abgehaltene behördliche „*Tracenrevision*“ ergab einstimmig, dass die Konzession zu erteilen sei, wobei die Bahn

trotz der etwas höheren Kosten als Normalspurbahn auszuführen sei. Sowohl Rothschild, als auch die Sparkasse Waidhofen erklärten, dass sie sich nur an einer Normalspurbahn finanziell beteiligen wollen. Trotz der einstimmigen Stellungnahme aller Beteiligten entschied das Handelsministerium, dass nur eine Schmalspurbahn gefördert werde. Die Bahnbetreiber aus dem Ybbstal versuchten alles Mögliche, dennoch eine Normalspurbahn durchzusetzen. Das Handelsministeriums beharrte ohne sachliche Begründung auf der Schmalspur: entweder eine Schmalspurbahn oder keine Bahn. Die Ybbstaler mussten sich der Entscheidung beugen.

Das „Gesetz vom 26. December 1893, RGBl. Nr. 33/1894 betreffend die Herstellung der Ybbsthalbahn“ regelte schließlich die Finanzierung sowie die Grundsätze für Bau und Betrieb der Bahn. Die „Concession für die Localbahn von Waidhofen an der Ybbs nach Kienberg-Gaming“ wurde schließlich den Herren Gottfried Jax, Julius Jax, Franz Leithe (alle Waidhofen), Anton Fanta (Scheibbs), Lorenz Diem (Hollenstein), Andreas Töpfer (Lunz) und Johann Scheib (Göstling) erteilt und im Reichsgesetzblatt Nr. 219/1894 verlautbart.

Die im Sommer 1895 begonnenen Bauarbeiten im Abschnitt Waidhofen – Groß Hollenstein mussten während des Winters aufgrund des starken Frostes und des Schnees fast vollständig eingestellt werden. Dennoch konnte der Verkehr bereits am 17. Juli 1896 im genannten Abschnitt feierlich eröffnet werden.

Gleichzeitig mit den Bauarbeiten am ersten Streckenabschnitt beschafften die *kaiserlich-königlichen österreichischen Staatsbahnen* (kkStB), die von Anfang an den Betrieb führen sollten, auch Lokomotiven und Waggonen für die „Ybbsthalbahn“, wobei man bei den Waggonen auf die üblichen Bauarten anderer Schmalspurbahnen zurückgriff. Aufgrund der geplanten Höchststeigung von rund 31,5‰ zwischen Kienberg-Gaming und Pfaffenschlag bestellten die kkStB aber nicht die sonst üblichen C 1' n2t- Nassdampflokomotiven der seit 1894 gebauten Reihe U („U“ für Unzmarkt), sondern entwickelten eine deutlich stärkere Dampflokomotive mit zweistufiger Dampfdehnung, die C 2' v2t-Lokomotiven der Reihe Yv („Y“ für „Ybbsthal“ und „v“ für Verbundwirkung). Verbundwirkung heißt bei Dampflokomotiven, dass der Arbeitsdampf zuerst einem (kleineren) Hochdruckzylinder und dann einem entsprechend größeren Niederdruckzylinder zugeführt wird. Der Vorteil dieser Bauart lag in der Dampfersparnis und der daraus folgende Einsparung an Brennstoff (diese lag bei etwa 15 bis 20%).

Auf der Ybbstalbahn verkehrten so wie auf sehr vielen Lokalbahnen dieser Zeit anfangs drei Zugpaare täglich, wobei alle als „GmP“ fuhren („GmP“ = Güterzug mit Personenbeförderung; oft auch „Gemischter Zug“ genannt).

Unmittelbar nach der Eröffnung des ersten Abschnitts ging es rasch weiter: Im Juli 1896 wurde das auch den Seitenast Gstadt – Ybbsitz enthaltende Gesetz betreffend die im Jahre 1896 sicherzustellenden Bahnen niederer Ordnung beschlossen und im September des selben Jahres fanden die politischen Begehungen der Strecke Groß Hollenstein – Lunz – Kienberg-Gaming statt. Die Ausbauarbeiten im Bahnhof Waidhofen konnten Ende Oktober 1896 weitgehend abgeschlossen werden. Schließlich fand am 1. Dezember 1896 auch noch die Trassenrevision für die Strecke Gstadt – Ybbsitz statt.

1897 bestellten die kkStB die für den nächsten Abschnitt dringend benötigten Güter- und Personenwagen. Da zu diesem Zeitpunkt die anfangs vorhandenen lauftechnischen

Probleme der Yv noch nicht behoben waren, bestellten die kkStB die unwirtschaftlicheren und schwächeren Nassdampflokomotiven der Reihe U.

Der fahrplanmäßige Verkehr zwischen Groß Hollenstein und Lunz konnte am 15. Mai 1898 aufgenommen werden. Am dritten Abschnitt von Lunz bis Kienberg-Gaming wurde zu diesem Zeitpunkt bereits intensiv gearbeitet, und schon am 27. Oktober 1898 erfolgte die technisch-polizeiliche Prüfung des letzten Abschnitts der Strecke.

Ab 9. März 1899 fuhren auch im letzten Abschnitt von Gstadt nach Ybbsitz Züge. Damit war die Ybbstalbahn fertiggestellt. In der Folge wurden noch einzelne Haltestellen, Ladestellen und Anschlussbahnen neu errichtet und später teilweise auch wieder abgetragen oder geschlossen. Das war ein ständiger Anpassungsprozess. Schon in den ersten Jahren konnten einige neue Haltestellen in Betrieb genommen werden: 1896 Halte- und Ladestelle Gaissulz, 1897 Hst. Waidach, 1900 Furth-Prolling, 1901 Hohenlehen, 1902 Oisberg und Gstetten, 1910 Saimannslehen und Obereinöd.

Die Ybbstalbahn beförderte anfangs alle Arten von Gütern, landwirtschaftliche Produkte, Lebensmittel, Holz, Baustoffe, Kohle aus den Ybbstaler Bergbaubetrieben, Rohstoffe und Fertigprodukte. Leider machten sich die vom „Ybbsthalbahn-Comité“ erwarteten Nachteile der Schmalspurbahn sehr rasch bemerkbar: die Tarife waren aufgrund der Zusatzkosten durch Umladung und eigene Fahrbetriebsmittel höher als bei den kkStB selbst, was natürlich wieder die Konkurrenzfähigkeit der Ybbstaler Betriebe beeinträchtigte. Dazu kam die Verzögerung in der Beförderung durch die Umladung und in Spitzenzeiten zusätzlich noch durch Wagenmangel der „Ybbsthalbahn“.

Anfangs erfolgte der Güterumschlag auf den Ladegleisen der Bahnhöfe und Ladestellen, doch bald errichteten Betriebe, vor allem Sägewerke und Holzhändler, aber auch Kohlebergwerke eigene Gleisanschlüsse (Schleppbahnen, später Anschlussbahnen genannt). Nennenswert wären hier vor allem die relativ umfangreiche Anschlussbahn der Rothschildschen Domänen, später Bundesforste in Waidhofen, die von 1925 bis 1977 bestanden hatte, die Anschlussbahnen der Forstverwaltung Gleiss, zuletzt Kärntner Montanindustrie in Groß Hollenstein und zeitweise auch nächst der Halte- und Ladestelle Blamau sowie die der Forstverwaltung Langau in Lunz.

Im ersten Weltkrieg mussten immer wieder Lokomotiven und Wagen der „Ybbsthalbahn“ an das Militär für Kriegseinsätze vermietet werden. Etliche Fahrzeuge, wie die Lokomotive U 4 und viele Güterwagen blieben im Kriegsgebiet zurück und wurden von den Siegermächten als Kriegsbeute beschlagnahmt. Die Instandhaltung von Infrastruktur und Fahrzeugen musste während des Krieges aus Mangel an Fachkräften und Material reduziert werden, andererseits waren aber kriegswichtige Verkehre in einem bis dahin nicht gekannten Umfang abzuwickeln. Da ging es vor allem um Holz für militärische Zwecke, was eine rasche zumindest provisorische Erweiterung der Umladeanlagen in Waidhofen erforderte.

Die Auswirkungen des Krieges auf die Wirtschaft führten jedenfalls dazu, dass die „Ybbsthalbahn“, die von 1900 bis 1913 durchwegs positive Betriebsergebnisse verzeichnet hatte, 1914 erstmals knapp und dann ab 1916 stets negativ bilanzierte. Daher löste die Republik Österreich die Bahn mit 31.12.1929 ein und die Österreichischen Bundesbahnen (BBÖ) führten ab 1930 den Betrieb auf eigene Rechnung. Am realen

Eisenbahnbetrieb änderte sich dadurch aber nichts. Die Herabsetzung der Tarife auf das übliche Niveau der Bundesbahnen erfolgte ein Jahr später.

Nach dem Ende des ersten Weltkriegs und dem Zerfall der Donaumonarchie war Kohle in dem nun kleinen Österreich extrem knapp und sehr teuer. Aufgrund des Kohlemangels wurden auch einige Stollen im Ybbstal wieder in Betrieb genommen. Die Ybbstaler Steinkohlenwerke betrieben daher von 1920 bis 1930 eine eigene Anschlussbahn nächst der Haltestelle Ederlehen. In der Halte- und Ladestelle Holzapfel gab es eine Verladeanlage des Steinkohlebergwerks Prammelreith, wo die Kohle aus den Hunten der Grubenbahn direkt in die Waggon der Ybbstalbahn gekippt werden konnte.

Der Kohlemangel in Österreich führte ab 1922 indirekt zu enormen zusätzlichen Transportaufgaben für die Ybbstalbahn. Im Auftrag der Stadt Wien versuchte die Wasserkraftwerke AG so rasch wie möglich Wasserkraftwerke zu bauen, um Energie aus fossilen Quellen (damals vor allem Kohle) durch heimische Wasserkraft zu ersetzen. Das Kraftwerk Opponitz, welches Ybbswasser zwischen dem Wehr Göstling und dem Krafthaus mit 116 m Nutzfallohde verarbeiten sollte, war der erste große Schritt in diese Richtung. Für den Bau des Stollens errichtete das Bauunternehmen Redlich & Berger 1921 ein in km 37,18 abzweigendes Schleppgleis; unmittelbar davor befand sich in km 37,034 die Gleiskreuzung mit der für den Stollenbau errichteten Rollbahn. Die Wasserkraftwerke AG selbst baute 1922 ein in der Halte- und Ladestelle Kogelsbach abzweigendes Schleppgleis. Für den Bau des Krafthauses Opponitz errichtete die Wasserkraft AG 1923 zunächst eine in km 12,78 abzweigende provisorische Schleppbahn, die die Ybbs mit einer Holzbrücke überquerte. Diese Schleppbahn wurde 1926 nach Inbetriebnahme des Kraftwerks durch eine neue, in km 12,35 abzweigende Schleppbahn mit einer kombinierten Bahn- und Straßenbrücke über die Ybbs ersetzt. Diese Anschlussbahn bestand bis zur Kündigung durch die Wiener Stadtwerke im Mai 1973. Der Ausbau der Anschlussweiche erfolgte im Frühjahr 1974. Im Bereich der früheren Anschlussstelle wurde später die mit Sommerfahrplan 1992 in Betrieb genommene Haltestelle Mirenau errichtet. Das Kraftwerk Opponitz lieferte als erstes großes Wasserkraftwerk der Stadt Wien bei Inbetriebnahme rund ein Drittel des gesamten in Wien benötigten Stroms.

Nur wenig zeitversetzt begann die Wasserkraftwerke AG mit dem Bau des Trinkwasserkraftwerks Gaming, das rund 200 m Höhendifferenz der 2. Wiener Hochquellenwasserleitung zwischen Grubberg und Gaming nutzte (Nutzfallohde 187,8 m). Für den Bau des fast parallel zur Bahn verlaufenden, knapp 8 km langen Stollens und des Kraftwerks wurden Schleppbahnen in km 63,28 (beim Hühnerneestgraben), in km 66,35 mit anschließender Rollbahn und Schrägaufzug sowie in km 70,04 (Gstetten) errichtet. Die Ybbstalbahn beförderte während der Bauzeit zehntausende Tonnen an Baumaterial, wie Zement und Stahl zu den Baustellen. Während der Bauzeit gab es im Bereich des Hühnerneestgrabens auch eine nicht öffentliche Interessentenhaltestelle, in der einzelne Züge für die Bauarbeiter hielten.

Die gestiegenen Transportaufgaben erforderten zusätzliche Waggon, stärkere Lokomotiven sowie Ausbauten der Umladeanlagen in Waidhofen und die Errichtung einer Schemelanlage in Kienberg-Gaming. So kamen immer wieder Lokomotiven unterschiedlicher Bauarten von anderen Schmalspurbahnen vorübergehend zur Ybbstalbahn. Sie blieben manchmal nur einige Wochen, oft Monate und fallweise auch viele Jahre.

Nachdem die unmittelbaren Folgen des ersten Weltkriegs überwunden waren und der beschriebene Verkehrsanstieg eintrat, stand dennoch kaum Geld für eine Modernisierung der Bahn zur Verfügung. Die BBÖ mussten ihre auch für Hauptbahnen nicht ausreichenden Investitionsmittel auf die überlebensnotwendigen Vorhaben wie die Elektrifizierung und die Beschaffung von Elektrotriebfahrzeugen konzentrieren, da diese Vorhaben sehr große wirtschaftliche Vorteile durch Verzicht auf teure ausländische Kohle versprachen. Kohleimporte und die dafür erforderlichen Devisen belasteten nämlich die österreichische Volkswirtschaft massiv. Auch die weltweite Wirtschaftskrise ging an den BBÖ und am Ybbstal natürlich nicht spurlos vorbei.

Die BBÖ versuchten auch durch Einsatz von Lokomotiven mit Verbrennungsmotoren die Betriebskosten zu reduzieren. 1926 bestellten die BBÖ die vierachsige dieselelektrische 2070.01/s (ab 1953 ÖBB 2093.01) für die Ybbstalbahn. 1930 kam dann eine kleine, zweiachsige, benzinelektrische Lokomotive zur Ybbstalbahn, die zuvor seit 1927 auf der Zillertalbahn im Einsatz gestanden war. Im Gegensatz zur 2070.01/s war diese als 2021.01/s bezeichnete Lokomotive aber betriebstauglich. Dies lag in erster Linie an der vom österreichischen Techniker Dipl.-Ing. Gelinek entwickelten, als System „Gebus“ bezeichneten elektrischen Kraftübertragung mit Leistungsregelung durch den Verbrennungsmotor. 1937 stand erstmals für einige Wochen die 2041.02/s, eine der neuen vierachsigen dieselelektrischen Gepäcklokomotiven der BBÖ mit der Achsfolge 1'Bo1' probeweise auf der Ybbstalbahn im Einsatz. Die 2041/s waren die ersten absolut praxistauglichen Schmalspurdiesellokomotiven der BBÖ und eigneten sich für leichte bis mittelschwere Personenzüge auf Strecken mit eher mäßigen Steigungen. (Die wichtigsten auf der Ybbstalbahn eingesetzten Lokomotiven wurden im Vortrag anhand von Skizzen kurz vorgestellt.)

Bis in die 1950er-Jahre war die Eisenbahn das mit Abstand wichtigste Verkehrsmittel und für die Versorgung der Wirtschaft und für die Mobilität der Menschen lebensnotwendig. Die im Bundeshaushalt integrierten ÖBB erhielten aber dennoch viel zu wenig finanzielle Mittel, um Infrastruktur und Fahrzeuge wirklich zu modernisieren. Dies betraf die Hauptbahnen genauso wie die Nebenbahnen und damit auch die Ybbstalbahn. In dieser Zeit gab es auch schon wichtige politische Entscheidungsträger, die das Auto als einziges Verkehrsmittel der Zukunft sahen und dementsprechend Nebenbahnen möglichst rasch stilllegen wollten. Die ÖBB hatten auch von den 1950er- bis in die 1980er-Jahre niemals ausreichend Mittel für Investitionen erhalten, da musste überall gespart werden. Selbst auf der wichtigsten Hauptstrecke der ÖBB, der Westbahn, gab es lange Zeit eine Vielzahl von betriebsbehindernden Langsamfahrstellen. Mittel für eine grundlegende Modernisierung der Bahn waren in diesem Umfeld nicht aufzutreiben. Im gleichen Zeitraum begann aber der Ausbau der Bundesstraße im Ybbstal, die auf langen Abschnitten völlig neu trassiert wurde. So kam es, dass die Ybbstalbahn als Verkehrsmittel für die Bevölkerung rasch unattraktiv wurde.

Im Jänner 1962 kam die erste Maschine der neuen vierachsigen dieselhydraulischen Lokreihe 2095 auf die Ybbstalbahn und im Frühjahr 1963 endete der planmäßige Dampfbetrieb. Es blieben danach nur mehr die 698.01 und die 498.07 bis Sommer 1966 als Reservefahrzeuge. Die ersten vierachsigen Reisezugwagen kamen ab 1967 auf die Ybbstalbahn, es dauerte aber lange, bis der Planverkehr vollständig auf Drehgestellwagen umgestellt werden konnte.

Ab Fahrplanwechsel am 30. September 1979 konnten nach jahrelangen Vorarbeiten die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten in vielen Abschnitten auf bis zu 60 km/h erhöht und

die Fahrzeiten der Züge stark gekürzt werden. Züge mit 2095 und vierachsigen Reisezugwagen erreichten erstmals Fahrzeiten, die mit denen von Autobussen konkurrenzfähig waren.

In den 1980er und 1990er-Jahren versuchten die für die Ybbstalbahn zuständige ÖBB-Streckenleitung Amstetten sowie ÖBB-Dienststellen im Ybbstal in Zusammenarbeit mit den daran interessierten Gemeinden durch Neuerrichtung oder Verlegung von Haltestellen deutliche Verbesserungen für die Reisenden zu erreichen. So konnten im Stadtgebiet von Waidhofen im Oktober 1984 bei der Höheren Technischen Lehranstalt die Haltestelle Vogelsang und im September 1990 die nahe beim Bundesgymnasium liegende Haltestelle Schillerpark eröffnet werden. Im Gemeindegebiet von Hollenstein wurde die Haltestelle Hohenlehen 1989 von km 19,99 (beim Meierhof Hohenlehen) um rund 500 m Richtung Opponitz zum Zugang der landwirtschaftlichen Fachschule Hohenlehen verlegt (damit war sie für die meist als Wochenpendler zufahrenden Schüler optimal geeignet und wurde bis zuletzt auch entsprechend frequentiert). Im September 1991 erfolgte die Auflassung der Haltestelle Oisberg (zwischen Großhollenstein und Blamau) und die Neuerrichtung der Haltestelle Saimannslehen (bei der gleichnamigen Siedlung zwischen Kleinhollenstein und Großhollenstein). Im Gemeindegebiet von Opponitz wurde die kaum frequentierte Haltestelle Furth-Prolling mit 30. Mai 1992 aufgelassen und knapp einen Kilometer weiter Richtung Opponitz an der Stelle der früheren Anschlussweiche der Wiener Stadtwerke am Folgetag die neue Haltestelle Mirenau in Betrieb genommen. Auch auf dem Ybbsitzer Ast verbesserten zwei neue Haltestellen die Erreichbarkeit der Bahn: Gurhof (ab 1988) und Schütt (ab 1990).

Mit 28. Juni 1988 wurde der Abschnitt Kienberg-Gaming – Lunz am See (neben etlichen anderen Nebenbahnen in Niederösterreich) eingestellt. Güterverkehr gab es bis dahin auf der Gesamtstrecke, wobei in den letzten drei Jahren durchschnittlich rund 35.000 Tonnen Fracht pro Jahr befördert wurden. Zwischen Lunz und Waidhofen änderte sich 1988 vorerst kaum etwas (sieben werktägliche Zugpaare, davon ein GmP und ein Zugpaar nur bis und ab Göstling). Der GmP sammelte die Fracht (vor allem Holz) von Lunz, Göstling, Blamau und Hollenstein und brachte sie zur Umladung nach Waidhofen. In den Sommermonaten kam auch viel Stroh aus Ostösterreich per Bahn ins Ybbstal. Für die ÖBB war der Strohtransport aufgrund der vorgegebenen niedrigen Tarife zur Unterstützung der Landwirtschaft sowie aufgrund des hohen Aufwands für die Umladung aber ein Verlustgeschäft. Im Stückgutverkehr wurde vor allem Rohmilch in Kannen von zahlreichen Bahnhöfen und Ladestellen abgeholt und zur Molkerei Waidhofen und die leeren Kannen wieder zurück gebracht. Der betreffende Personenzug hatte meist zwei GGm/s mitgeführt. Selbst die Auslieferung der Milchprodukte von der Molkerei Waidhofen zu etlichen Lebensmittelhändlern im Ybbstal erfolgte noch als Expressgut im Personenzug. 1989 verkehrten im Ybbstal zehn Zugpaare. Im eingestellten Abschnitt Kienberg-Gaming – Lunz betreibt die Niederösterreichische Lokalbahn Betriebsgesellschaft (NÖLB) für die „Österreichische Gesellschaft für Lokalbahnen“ seit 1990 einen Museumsbetrieb an Wochenenden im Sommer.

Mit dem „NAT 91“ („Neuer Austro Takt 1991“) starteten die ÖBB die Umsetzung eines großen Projekts, nämlich österreichweit einen integrierten Taktfahrplan mit dem Ziel mindestens Stundentakt einzuführen: So wurde ab 2. Juni 1991 auch der Fahrplan der Ybbstalbahn deutlich verbessert: die Fahrzeit zwischen Waidhofen und Lunz konnte auf etwa 1,5 Stunden gekürzt werden.

Der erste moderne dieselelektrische Triebwagen der Reihe 5090 kam im Dezember 1994 zur Ybbstalbahn, weitere fünf Stück folgten schließlich im Jahre 1995. Jeder 5090 verfügt über einen aufgeladenen MAN-Sechszylinder-Unterflur-Dieselmotor mit einer Leistung von 235 kW bei 2100 U/min. Dieser treibt einen Drehstrom-Synchrongenerator an, der 212 kW bei 2100 U/min leistet. Der Drehstrom wird gleichgerichtet und dem in jedem Drehgestell in Längsrichtung angeordneten vierpoligen Gleichstrom-Reihenschlussmotor (Leistung je 92 kW bei 975 U/min) zugeführt. Aufgrund dieser Antriebstechnologie sind die 5090 deutlich energiesparender als Autobusse.

Ab dem Fahrplan 1995/96 gab es eine schnelle Frühverbindung von Lunz nach Waidhofen, die auf den Schulbeginn in Waidhofen abgestimmt war und ab Großhollenstein nur in Opponitz und später auch Gstadt hielt. Dadurch konnten Fahrzeiten von Lunz bis Vogelsang (HTL) von rund einer 1 Stunde 15 Minuten und einige Minuten länger bis Schillerpark realisiert werden. Die Fahrgastzahlen wuchsen durch die Fahrplanverbesserungen sowie viele Initiativen zur touristischen Nutzung von knapp über 300.000 im Jahre 1988 auf Spitzenwerte von über 700.000 Reisende pro Jahr.

Das ÖBB-Personal der Ybbstalbahn war über Jahrzehnte in hohem Ausmaß mit „ihrer“ Bahn verbunden, und setzte daher auch viele Eigeninitiativen zur Steigerung der Attraktivität und der touristischen Nutzung, wie zum Beispiel Dampfsonderzüge, jährliche Westernzüge, Nikolauszüge, Weihnachtzüge mit meist hunderten Fahrgästen, aber auch Ausflugsveranstaltungen oder Veranstaltungen für Reisegruppen.

Die Ybbstaler Eisenbahner bemühten sich nach Einstellung der Bregenzerwaldbahn und der Steyrtalbahn aktiv um dort nicht mehr benötigte, aber gut brauchbare Fahrzeuge. Die Werkstätte in Waidhofen führte zahlreiche Verbesserungen an den Drehgestellgüterwagen durch, so baute sie unter anderem gedeckte Wagen (GGm/s) in dringend benötigte Flachwagen für den Holztransport (SSm/s) um und vergrößerte deren Ladeflächen.

Der Fahrradtransport war in den Gepäckwagen und Gepäckabteilen schon lange möglich. Um aber auch größere Gruppen mit Fahrrädern befördern zu können, adaptierte die Werkstätte in Waidhofen GGm/s als Fahrradtransportwagen. Außerdem wurde für den Ausflugsverkehr der zweiachsige Haubendachwagen Bi/s 3603 (ehemaliger Ci 4 der Ybbstalbahn, C 351 der BBÖ) in einen Buffetwagen umgebaut, 1989 folgte auch ein vierachsiger, fortan als WR4ip/s 5700 bezeichneter Drehgestellwagen (ex B4iph/s 3240). 1991 entstand aus dem B4iph/s 3246 der Buffetwagen WR4ip/s 5701.

Im November 1997 begann der Abtrag des alten, schon lange nicht mehr zeitgemäßen Heizhauses in Waidhofen und anschließend der Neubau einer Werkstätte. In der Zwischenzeit erfolgte die Fahrzeuginstandhaltung weitgehend im Freien.

Im Fahrplan 2000/2001 gab es eine zusätzliche morgendliche Schnellverbindung Lunz – Waidhofen mit einer Fahrzeit von 1 Stunde 18 Minuten. Zwischen Waidhofen und Großhollenstein blieben elf Zugpaare an Werktagen außer Samstag und damit ein akzeptabler Mindestverkehr. Die letzten Betriebsjahre waren durch einige Hochwasser- und Murenschäden sowie daraus folgenden teilweise sehr langen Streckenunterbrechungen geprägt. Der aufgrund fehlender politischer Entscheidungen jeweils monatelange Schienenersatzverkehr nach Unwettern und Hochwässern vertrieb Reisende und verhinderte die touristische Nutzung der Bahn.

Das Angebot an Reisezügen auf der Ybbstalbahn bestimmte gemäß ÖPNRV-Gesetz 1999 (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999) das Land NÖ. Das Land ist sowohl für die Planung des Regionalverkehrs, als auch für den Abschluss von Verkehrsdiensteverträgen zuständig. Gemäß der Verordnung (EG)1370/2007 dürfen Leistungen im öffentlichen Verkehr auch nur auf Basis von Verkehrsdiensteverträgen erbracht werden. Die ÖBB hatten also nur die Züge zu fahren, die das Land bestellte.

Die Ybbstalbahn wurde weder wegen der Hochwasserschäden, noch wegen Oberbaumängeln, sondern nur deswegen eingestellt, weil das Land Niederösterreich ein Buskonzept umsetzen wollte und keine Schienenverkehrsleistungen mehr bestellte. Initiativen zur Rettung der Ybbstalbahn durch den schon seit 1992 bestehenden Verein „Pro Ybbstalbahn“, den Club 598, probahn Österreich und die Gründung der Ybbstalbahn-Entwicklungsgenossenschaft zeigten trotz breiter Unterstützung keinen Erfolg.

Der Landeshauptmann von Niederösterreich bewilligte mit den Bescheiden vom 22. November 2010, RU6-E-2870/001-2010 und RU6-E-2865/001-2010 die dauernde **Einstellung des Eisenbahnbetriebs** auf der Strecke Gstadt – Ybbsitz und dem Streckenteil km 5,673 bis km 53,780 der Strecke Waidhofen an der Ybbs – Lunz am See und erklärte gleichzeitig die Konzession für erloschen. Andere österreichische Schmalspurbahnen mit teilweise weit niedrigeren Fahrgastzahlen als die Ybbstalbahn wurden zwischenzeitig erfolgreich modernisiert und ausgebaut, so zum Beispiel die Attergaubahn (zeitweise unter 200.000 Fahrgäste pro Jahr). Das setzte aber den diesbezüglichen Willen sowie Bestellungen des jeweiligen Landes voraus. Von der Ybbstalbahn blieb nur mehr der rund 3 km lange Abschnitt vom Bahnhof Waidhofen bis zur neuen Haltestelle Pestalozzistraße als „Citybahn Waidhofen“.

Quellen:

Dieter Stanfel: „Ybbstalbahn“, Verlag: bahnmedien.at ISBN 978-3-9503304-4-1 (Dieter Stanfel hat über Jahrzehnte in Archiven geforscht und das Ergebnis in diesem Buch zusammengefasst. Er beschreibt die Geschichte der Bahn anhand unzähliger zeitgenössischer Berichte. Das Buch enthält auch zahlreiche Fotos und vom Autor erstellte Skizzen über Projekte und Anlagen.)

Günter Kettler, Wolfgang Siegl: „Ybbstalbahn - Eine Fotozeitreise“ Verlag bahnmedien.at, ISBN 978-3-903177-24-6 (Dieses Buch enthält eine auf 15 Seiten zusammengefasste Geschichte der Ybbstalbahn sowie über 120 ganzseitige Fotos mit genauer Situationsbeschreibung)

Der Verlag **bahnmedien.at** ist als gemeinnütziger Verein organisiert. Ziel ist die Dokumentation der Geschichte des Eisenbahnwesens. Alle Bücher sind über den web-Shop unter www.bahnmedien.at oder den Buchhandel erhältlich. Bei Bestellung über den web-shop erfolgt der Versand innerhalb Österreichs ohne Versandkosten.



www.bahnmedien.at

„Die Ybbstalbahn – Eine Fotozeitreise“ – das Buch gibt einen Überblick über die Bahn, von der Entstehungsgeschichte bis zur Einstellung. Eine touristische Nutzung der Schmalspurbahn in diesem schönen Tal der niederösterreichischen Kalkalpen hätte viel Potential gehabt, doch das Land Niederösterreich wollte auf einem Teil der Trasse einen Radweg errichten.

Die Texte im Buch stammen von Günter Kettler, der für seine fundierten Beiträge zur Entwicklung österreichischer Schienenfahrzeuge bekannt ist. Beruflich war er ab 1979 bei den ÖBB und von 2005 bis 2017 bei der ÖBB – Rail Cargo Austria AG. Seit 2014 hält er Vorlesungen zu eisenbahntechnischen Themen an der Fachhochschule St. Pölten, seit 2018 ist er auch als Berater auf den Gebieten Eisenbahnbetrieb und Eisenbahntechnik tätig.

Die Auswahl der Bilder und die Bildzusammenstellung besorgte Wolfgang Siegl. Er fotografiert seit 1985 Eisenbahnen und Straßenbahnen weltweit und hat ein dementsprechend umfangreiches Fotoarchiv aufgebaut. Von ihm stammen auch sehr viele Bilder dieses Buches. Seit 1994 ist er bei der Infrastruktur der ÖBB im Bereich Leit- und Sicherungstechnik tätig.