



Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 3109

An den
Präsidenten des Landtages
von Niederösterreich

Landtag von Niederösterreich
Landtagsdirektion
Eing.: 03.10.2017
zu Ltg.-**921/A-2/8-2016**
-Ausschuss

RU7-A-11/155-2016
Kennzeichen (bei Antwort bitte angeben)

Beilagen

DVR: 0059986 UID Nr.: ATU 371 65 802
IBAN: AT37 5310 0011 5299 1602 BIC: HYINAT22
Bürgerservice-Telefon 02742/9005-9005

Bezug: Ltg.-921-1/A-2/8-2016
BearbeiterIn: Mag. Thomas Fischer
(0 27 42) 9005 Durchwahl: 14161 Datum: 26.9.2017

Betrifft
Resolution des NÖ Landtages betreffend Attraktivierungsmaßnahmen im
Verkehrsverbund Ostregion und Ausbau von Park&Ride-Systemen für die
Niederösterreichischen Pendlerinnen und Pendler;
Ltg.-921-1/A-2/8-2016

Sehr geehrter Herr Präsident!

Im Sinne der Resolution des Landtages von Niederösterreich vom 19. Mai 2016,
Ltg.-921-1/A-2/8-2016, hat sich die NÖ Landesregierung an die Bundesregierung zu
Handen des Herrn Bundeskanzlers und zu Handen des Herrn Bundesministers für
Verkehr, Innovation und Technologie gewendet.

Das Bundeskanzleramt hat das erhaltene Schreiben der NÖ Landesregierung, vom
11. August 2016, dem zuständigen Bundesministerium für Verkehr, Innovation und
Technologie (bmvit), zur Stellungnahme übersandt. Das BMVIT hat sich mit Schreiben
vom 10. Oktober 2016 für die Übermittlung des Resolutionsantrages des
Niederösterreichischen Landtages bedankt und auf dessen Ausführungen in Form einer
Stellungnahme geantwortet. In diesem Schreiben wurde Folgendes festgehalten:
„Der Bund ist gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 dafür zuständig, ein Grundangebot im
Schienenpersonennah- und regionalverkehr im Umfang der im Fahrplanjahr 1999/2000

bestellten oder erbrachten Leistungen sicherzustellen. Dieser Verpflichtung kommt der Bund im Rahmen seiner Verkehrsdiensteverträge zur Bestellung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen, das sind jene Leistungen, die nicht von Eisenbahnverkehrsunternehmen aus betriebswirtschaftlichen Überlegungen heraus selbständig erbracht werden, vollumfänglich nach.

Daneben fallen gemäß §§ 11 und 13 ÖPNRV-G 1999 die Planung eines nachfrageorientierten Verkehrsangebots sowie Zusatzbestellungen, welche über das Grundangebot des Bundes hinausgehen, in den Aufgabenbereich der Länder und Gemeinden. Eine Verdichtung des derzeitigen Verkehrsangebots im bestehenden Angebot oder eine Ausweitung der derzeit erbrachten Leistungen in neue Gebiete fällt somit in den Zuständigkeitsbereich der Länder und Gemeinden.

Nichtsdestotrotz darf auf die gemeinsamen Anstrengungen des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) und den Ländern, insbesondere im Rahmen der durch die LandesverkehrsreferentInnenkonferenz ins Leben gerufenen gemeinsamen Arbeitsgruppe „ÖV-Angebot“ hingewiesen werden, wonach künftige Verkehrsdienstbestellungen nach Vorschlag des bmvit möglichst gemeinsam und zwischen jeweiliger Region und Bund unter Wahrung der im ÖPNRV-G 1999 festgeschriebenen Kompetenzen, jedoch in optimierter Weise abgestimmt zu organisieren beabsichtigt sind.

Darüber hinaus wurden bereits im laufenden Verkehrsdienstevertrag mit der ÖBB-Personenverkehr AG Umsetzungsschritte zur Qualitätsoffensive gesetzt, indem einerseits ein strenges Qualitätsmanagement-System zur Anwendung gelangt, andererseits der Einsatz von qualitativ hochwertigem Rollmaterial für die bestellten Leistungen sukzessive zur Anwendung gelangt.“

Weiters hat sich die gemäß der Geschäftseinteilung des Amtes der NÖ Landesregierung federführende Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten (RU7) im Sinne der Resolution an die Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH gewandt und diese um Übermittlung einer Stellungnahme sowie um eine Skizzierung der weiteren Vorgangsweise für die erforderlichen kapazitäts-, tarif- und fahrplanverbessernden Maßnahmen im Bereich des Öffentlichen Verkehrs im Sinne des Resolutionsantrages gebeten.

Die VOR GmbH hat nun mit Schreiben vom 30. Mai 2017 wie folgt Stellung genommen:

Der Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) und seine Partner sind intensiv bemüht, aktuellen Herausforderungen im Öffentlichen Verkehr im Kundensinne zu begegnen und künftige Entwicklungen zu antizipieren. Die vom Abgeordneten Mag. Hackl angeführten „Treiber“ eines künftig noch höheren Mobilitätsbedarfes in und um Wien wurden auch im VOR als solche erkannt. Insbesondere angesichts einer sich bereits heute zu Hauptverkehrszeiten an zentralen Verkehrsachsen an der Kapazitätsgrenze befindlichen Infrastruktur speziell im Bahnbereich verweist VOR jedoch auf die notwendigen Infrastruktur-Ausbaumaßnahmen, die sich nicht im direkten Einflussbereich des VOR befinden.

Im Folgenden erlauben wir uns, einen Überblick über infrastrukturelle wie betriebliche Maßnahmen anzuführen, die zur Kapazitätssteigerung des Öffentlichen Verkehrs im Einzugsbereich der Bundeshauptstadt durchgeführt werden (bzw. wurden):

A) Infrastrukturelle Voraussetzungen schaffen

Hierzu sind insbesondere der aktuell betriebene Ausbau der Pottendorfer Linie zur mittelfristigen Entlastung der Südbahn, Ausbau und Elektrifizierung der Marchegger Ostbahn sowie die bereits erfolgte Implementierung des Hauptbahnhofes Wien zu nennen. Der Ausbau der Wiener Verbindungsbahn (Wien Hütteldorf – Wien Hauptbahnhof) soll in den nächsten Jahren umgesetzt werden und wird wesentlich zur Attraktivierung des Wiener S-Bahnsystems auch für Niederösterreichische Fahrgäste beitragen. Eine Modernisierung und Kapazitätsausweitung der Wiener Stammstrecke (Wien Floridsdorf – Wien Hauptbahnhof – Wien Meidling) wäre in diesem Zusammenhang zielführend, es liegen VOR jedoch aktuell keine Informationen zu einem solchen Projekt vor.

B) Bereits umgesetzte Maßnahmen zur Angebotsverdichtung

Um ein weiterhin den Anforderungen entsprechendes Öffi-Angebot im Umfeld Wiens anbieten zu können, wurden unter maßgeblicher Beteiligung des VOR in den letzten Jahren folgende Verbesserungen im Sinne der Fahrgäste umgesetzt:

1. Integrierter Taktfahrplan für die Ostregion – Fahrplan 2016

(Umsetzung Dezember 2015)

Mit der Umsetzung eines Integrierten Taktfahrplanes (ITF) in der Ostregion konnte ein effizienteres Öffi-System umgesetzt werden, was sich etwa durch optimierte Umstiege Bahn/Bahn und Bus/Bahn zeigte: Das Angebot an Öffentlichem Verkehr wurde durch die bessere Verknüpfung zwischen Fern- und Nahverkehr weiter ausgebaut. Auch der gesamte Regionalbusverkehr in Niederösterreich und dem Burgenland wurde an die neuen Bahn-Taktknoten angepasst. Zusätzlich konnten die Fahrpläne an Franz-Josefs-Bahn und im Vorfeld des ITF auch an der inneren Westbahn (Westbahn Wienerwald) spürbar verbessert werden – mit massiven Vorteilen für PendlerInnen aus dem näheren und weiteren Umfeld Wiens.

Seit Dezember 2015 wird zudem der Regionalbahnhof Tullnerfeld in der Hauptverkehrszeit halbstündlich mit der S-Bahn Linie S40 und S4 (aus Stockerau über Absdorf-Hippersdorf mit Anschluss aus Gmünd) bedient. Entlang der Ostbahn-, Pottendorfer- und Flughafen – Linie sowie im Nordburgenland wurden neue Buskonzepte mit Taktanschlüssen unter anderem in Neusiedl am See, Ebreichsdorf, Gramatneusiedl oder Schwechat und Fischamend in Betrieb genommen. Durch diese zahlreichen neuen Umstiegs- und Direktverbindungen konnten massive Verbesserungen insbesondere für den täglichen Pendlerverkehr im Umfeld Wiens geschaffen werden.

Klare Taktfahrpläne und ein übersichtliches und bestens abgestimmtes Öffi-Gesamtsystem, teilweise ausgeweitete Betriebszeiten prägen die Fahrplanumstellung im Dezember 2015 und haben seitdem zu einer massiven Attraktivierung des Öffentlichen Verkehrs gerade in der urbanen Region um Wien geführt. Massive Fahrgastzuwächse entlang der Haupt- und Zulaufachsen belegen den Erfolg des Maßnahmenpaketes.

2. REX 200-Angebotsanpassungen St. Pölten – Bh Tullnerfeld – Hütteldorf – Wien Westbahnhof

Mit dem REX 200-Angebot wird seit 2012 dem Umstand steigender Pendlerverkehre aus dem Westen Wiens Rechnung getragen. Durch die Bedienung des Bahnhofs Tullnerfeld, des Wiener Haltes Hütteldorf und des Endbahnhofes Westbahnhof profitieren VOR-Fahrgäste von einem massiven Zugangebot auf der Neubaustrecke St. Pölten – Wien

Hauptbahnhof. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 soll von Montag bis Sonntag sogar ganzjährig ein durchgängiger REX 200-Studentakt gefahren werden.

3. Angebotsanpassungen – Fahrplan 2017 (ab Dezember 2016)

Mit den Ausweitungen des Schienenpersonennahverkehrsangebots auf der Linie S3 zwischen Wien Floridsdorf und Korneuburg von Montag bis Freitag verkehrt die S3 ganztätig im 15-Minuten-Takt über die Wiener Stadtgrenze hinaus (in der Hauptverkehrszeit kann dieser enge Takt bis Stockerau geboten werden). Bereits mit 5. September 2016 wurde ein 10-Minuten-S-Bahn Takt auf der Südbahn zwischen Wien Meidling und Wien Liesing umgesetzt. Dadurch konnten die Anschlüsse zwischen Stadtverkehr und S-Bahn in Hetzendorf und Atzgersdorf verbessert und die Wartezeiten deutlich verkürzt werden.

4. Regionalbusausschreibungen: Regionalbus-Optimierungen im Umland Wiens

In der Region Wienerwald wurde mit April 2017 eine Regionalbus-Ausschreibung umgesetzt, die den öffentlichen Verkehr im Umland Wiens weiter verbessert. Im mit dichten Intervallen befahrenen Netz entlang der Westbahn Wienerwald (Wien Westbahnhof nach St. Pölten über Neulengbach) wurden Bahn- und Bus-Verknüpfungen spürbar verbessert und speziell in Wien Hadersdorf, Purkersdorf, Tullnerbach-Pressbaum, Eichgraben-Altengbach sowie Neulengbach weiter ausgebaut. Die Verbindungen innerhalb der Region, insbesondere zu den wichtigsten Schulstandorten wurden genauso optimiert wie das Öffi-Angebot aus der Region Richtung Wien bzw. St. Pölten, wo insgesamt mehr Verbindungen angeboten werden können als vorher.

5. Neubeschaffung Wagenmaterial im SPNV

Zusätzlich zu den oben beschriebenen Kapazitätsausweitungen und Optimierungen im Öffentlichen Verkehr werden derzeit sukzessive neue Fahrzeuge für die Nahverkehrszüge im Regional- und S-Bahn-Verkehr in der Ostregion eingesetzt. Die Neufahrzeuge des Typs Desiro Mainline (ÖBB „Cityjet“) führen zu weiteren Kapazitätserweiterungen und können damit zu einer Entlastung der Situation an den wichtigsten Schienenachsen rund um die Bundeshauptstadt beitragen.

6. Mitte/Ende 2017 – S-Bahnpaket

Um den zusätzlichen Anforderungen durch die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Wien sowie der steigenden Bevölkerungsentwicklung in Wien und Umland zu begegnen, sind für die nahe Zukunft weitere Schritte zur Angebotsausdehnung im ÖPNV geplant: Bereits Ende 2016 wurde eine Ankündigung im Europäischen Amtsblatt zur Ausweitung des Angebots im Schienenpersonennahverkehr auf einzelnen Linien durch VOR angekündigt. Damit ist die rechtliche Basis für ein S-Bahn- und Regionalbahnpaket geschaffen, das durch die Länder Niederösterreich und Wien finanziert wird.

C) VOR Tarif neu: Relationsbezogener Öffi-Tarif

Mit dem im Jahr 2016 eingeführten neuen Tarif für die gesamte Ostregion konnte VOR nicht nur das Tarifsysteem für Fahrgäste vereinfachen und vereinheitlichen, sondern auch fairer gestalten. Relativ kurze Relationen, wie sie gerade im direkten Wiener Umland von tausenden PendlerInnen täglich zurückgelegt werden, konnten durch die neue Tarifierung vergünstigt werden. So kostet eine Jahreskarte Klosterneuburg – Wien inkl. Kernzone nunmehr € 605 statt bisher € 780. Diese Vergünstigung um € 175 pro Jahr gilt auch für Fahrgäste aus anderen Gemeinde, die direkt an der Kernzonengrenze Wien liegen – etwa Perchtoldsdorf, Purkersdorf, Mauerbach, Groß-Enzersdorf oder Gerasdorf bei Wien. Damit konnte für einen großen Teil der Fahrgäste aus dem wachsenden urbanen Raum um Wien der öffentliche Verkehr stark vergünstigt werden.

D) Zukünftige Entwicklungen im SPNV

Derzeit werden in intensiven Gesprächen auf Expertenebene die möglichen Nachfolgeregelungen zum aktuellen Bestellregime an SPNV-Leistungen verhandelt. Die heutigen Verkehrsdiensteverträge (VDV) zwischen Bund bzw. Ländern/Verkehrsverbänden und Schienenverkehrsunternehmen laufen ab 2019 aus, eine Nachfolgeregelung ist noch nicht finalisiert. VOR pocht in den aktuellen Verhandlungen auf eine fahrgastfreundliche Regelung. Insbesondere muss gewährleistet werden, dass flexibel auf die Anforderungen in den verschiedenen Regionen eingegangen werden kann. Auch in Zukunft müssen die unterschiedlichen regionalen Notwendigkeiten im SPNV-Angebot verstärkt und nachhaltig abgedeckt werden.

E) Ausbau der Park & Ride-Standorte im Umland Wiens

In der NÖ-Verkehrspolitik hat der dezentrale P&R—Ausbau einen hohen Stellenwert, das bedeutet, dass den Pendlerinnen und Pendlern bereits möglichst nahe am Wohnort ein entsprechendes Park & Ride-Angebot angeboten werden soll, um auf attraktive Öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen.

Seit dem Jahr 2015 wurden seitens des Landes gemeinsam mit der ÖBB und den Standortgemeinden in Summe rd. 2.400 zusätzliche Pkw-Stellplätze und rd. 1.200 Zweirad-Stellplätze im Park & Ride – Einzugsbereich von Wien errichtet.

In den nächsten Jahren sind weitere rd. 4.000 Pkw-Stellplätze und rd. 2.000 Zweirad-Stellplätze geplant. Im Gegensatz zu den Park & Ride-Anlagen in Wien sind die Anlagen in Niederösterreich für die Kunden des Öffentlichen Verkehrs kostenlos nutzbar.

Abschließend möchten wir noch einmal unterstreichen, dass sämtliche relevanten Prognosen von einem ungebremsten Bevölkerungswachstum in Wien und Umgebung ausgehen. Dies bringt entsprechende Herausforderungen für den (öffentlichen) Verkehr in der Region mit sich. Der Verkehrsverbund Ost-Region und seine Partner setzen sich intensiv für entsprechende Mobilitätslösungen ein, die bestmöglich die steigenden Anforderungen der Fahrgäste in der Ostregion erfüllen.

Die NÖ Landesregierung beehrt sich, dies zu berichten.

NÖ Landesregierung

Landesrat M a g. W i l f i n g