

10.06.2021

Landtag von Niederösterreich
Landtagsdirektion
Eing.: 10.06.2021
Ltg.-**1612-1/A-2/55-2021**
Vk-Ausschuss

ANTRAG

der Abgeordneten Maier und Hogl

gemäß § 34 LGO 2001

zu dem Antrag Ltg.-1612/A-2/55-2021

betreffend **Öffentlicher Verkehr im nördlichen Niederösterreich**

Einzelne Bezirke in peripheren Lagen im Wald- und Weinviertel kämpfen seit Jahren mit einem Bevölkerungsverlust. Dieser Entwicklung muss durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes entgegengesteuert werden. Da hier die „Europaspange“ keine Verbesserung gebracht hätte, wurde dieses Projekt letztendlich fallengelassen.

Bei entsprechendem weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs würde auch weniger mit dem Pkw gependelt werden müssen und damit auch weniger Benzin und Diesel in den Verbrennungsmotoren verbrannt, was zur Reduktion des CO₂-Ausstoßes und der Klimabelastung führt.

Die Hauptmotivatoren zur Benutzung des öffentlichen Verkehrs sind einerseits die Bequemlichkeit (im günstigsten Fall kein Umsteigen erforderlich, jedoch so wenig umsteigen wie möglich), die Zeit (Fahrzeit sollte im besten Fall kürzer als mit dem eigenen PKW sein, aber jedenfalls nicht wesentlich länger) und die Kosten (geringere Kosten als mit dem PKW – Stichwort 1-2-3-Klima Ticket). Wenn ein oder mehrere dieser Faktoren nicht erfüllt ist, wird die/der PendlerIn eher das eigene KFZ benutzen.

Mit dem Ausbau des Streckennetzes und Verdichtung der Taktung können somit zwei Fliegen mit einer Klappe geschlagen werden. Es wird einerseits der Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel gefördert und andererseits ein großer Beitrag zum

Umweltschutz geleistet. Schließlich werden damit tausende Tonnen CO₂-Ausstoß gespart und unsere Umwelt sauberer gemacht.

Verantwortungsvolle und mutige Klimapolitik ermöglicht uns allen ein klimafreundlicheres Leben, indem sie die entsprechenden Anreize schafft, nach Möglichkeit auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen.

Zu unseren konkreten Forderungen:

Franz-Josefs-Bahn:

Die Grundsatzvereinbarung aus dem Jahre 2017 zwischen dem Land Niederösterreich, Bund und ÖBB soll die Ertüchtigung der Franz-Josefs-Bahn bringen. Nun muss die rasche Umsetzung erfolgen. In Paket 2 der Ausbaupläne ist auch eine direkte und umstiegsfreie Anbindung der Stadt Horn an die Franz-Josefs-Bahn und damit auch eine direktere Verbindung zur Kamptalbahn Richtung Krems/St. Pölten geplant.

Dies stellt zweifellos eine wichtige und richtige Maßnahme zur Verbesserung der Situation im Waldviertel bei. Der Ausbau der Park & Ride-Anlagen und die Bahnstationsmodernisierungen sind bereits in der Grundsatzvereinbarung von 2017 vertraglich zwischen dem Land Niederösterreich, den ÖBB und sowie dem zuständigen Ministerium vereinbart worden. Die zuständige Abteilung des Amtes der NÖ Landesregierung hat diesbezüglich bereits direkt mit den ÖBB sowie der Stadtgemeinde Horn vor Ort Planungen hinsichtlich der Errichtung einer Park & Ride-Anlage sowie der Gestaltung von Regionalbusanbindungen an den Bahnhof Gespräche aufgenommen und eine Umfeldanalyse des Bahnhofes für den Radverkehr erstellt. Ebenso wurde die Möglichkeit einer Anbindung des Bahnhofes über eine Stichstraße von der B4 untersucht. Die Entscheidungsgrundlagen zur konkreten Ausgestaltung des Bahnhofes und seines Umfeldes werden derzeit erstellt.

Um das Fahrplanangebot auf dieser Bahnstrecke weiter zu attraktivieren, sind an fahrplantechnisch notwendigen Stellen Zugbegegnungen zu ermöglichen, womit eine selektive Zweigleisigkeit umzusetzen ist. Das macht einen teuren zweigleisigen Vollausbau nicht notwendig, da die Begegnungen bei einem vorgegebenen Fahrplanmodell immer an derselben Stelle entlang der Strecke stattfinden. Darüber

hinaus existieren auf dieser Strecke bereits jetzt nicht genutzte Kapazitäten für den Gütertransport, welche mit dem geplanten Ausbau noch erweitert werden. Engpässe sind jedoch insbesondere beim Holztransport an der Verladeinfrastruktur und der Bereitstellung des rollenden Materials evident, wobei auch die Tarifpolitik im Sinne der Förderung eines klimafreundlichen Güterverkehrs und der Konkurrenzfähigkeit zum Straßentransport verbesserungswürdig ist.

Zur weiteren Aufwertung dieser Strecke wird auf Initiative von Landesrat Schleritzko an einer kurzfristigen Umsetzung einer internationalen Zugverbindung Wien – Prag über die Franz-Josefs-Bahn gearbeitet. Der weitere Ausbau des grenzüberschreitenden Verkehrs soll nachfragegerecht weiter verfolgt werden.

Regionalbahnstrecken:

Die Regionalbahnstrecken Puchbergerbahn und Kampalbahn sind aktuell nicht im Zielnetz 2025+ der ÖBB enthalten. Nachdem diese jetzt über Initiative und Mitfinanzierung Niederösterreichs modernisiert und ausgebaut werden, ist es höchst an der Zeit, diese Bahnstrecken in das neue Zielnetz 2040+ der ÖBB aufzunehmen, um damit deren Bestand und Ausbau sowie Modernisierung und laufende Instandhaltung langfristig abzusichern.

Aus klimapolitischen Erwägungen und im Sinne einer raschen und wirtschaftlichen Elektrifizierung des Verkehrs auf den Regionalbahnen sollte dort, wo technisch möglich, auf eine Streckenelektrifizierung verzichtet werden und der Verkehr auf Akkuzüge umgestellt werden.

Dies gilt jedenfalls auch für die Kampalbahn, womit eine effiziente Möglichkeit zur Umsetzung einer umsteigsfreien Verbindung zwischen Horn und St. Pölten über Krems geschaffen wird. Im Vergleich zur Streckenelektrifizierung auf der Kampalbahn stellt dies eine wesentlich schneller umsetzbare und kostengünstigere Variante zur Elektrifizierung dar. Im Gegensatz dazu wurde die Elektrifizierung der Kremser Bahn vertraglich zwischen dem Land Niederösterreich, den ÖBB und dem zuständigen Ministerium bereits vereinbart, sodass hier auf eine entsprechend rasche Umsetzung zu drängen ist.

Wie auch bei der Franz-Josefs-Bahn wurde der Ausbau von Park&Ride-Anlagen und die Bahnstationsmodernisierungen bereits in der Grundsatzvereinbarung von 2017 vertraglich zwischen dem Land Niederösterreich, den ÖBB und sowie dem zuständigen Ministerium vereinbart, wobei im Zuge des Streckenausbaus diese Vereinbarung Schritt für Schritt umzusetzen ist.

Im Zuge der geplanten Taktverdichtungen im Personenverkehr und im Hinblick auf einen zu intensivierenden Güterverkehr sollten sowohl auf der Kremser Bahn (St. Pölten – Herzogenburg zweigleisiger Ausbau notwendig), als auch auf der Franz-Josephs-Bahn, Kremser Ast (Streckenabschnitt Krems – Hadersdorf/Kamp), selektive zweigleisige Ausbauten zur Kapazitätserhöhung geprüft und in die zukünftigen Ausbau- und Finanzierungsprogramme der ÖBB aufgenommen werden.

Grundsätzlich ist im Zuge der Streckenmodernisierungen und Ausbaumaßnahmen darauf zu achten, dass dort wo möglich, Eisenbahnkreuzungen aufgelassen werden sollten, und die verbleibenden Eisenbahnkreuzungen möglichst kostengünstig unter Zugrundelegung von Regionalbahnstandards technisch gesichert werden sollten.

Überhaupt sind die Entwicklung und die Anwendung von Regionalbahnstandards entsprechend der Grundsatzvereinbarung 2017 zu forcieren und rasch umzusetzen, um im Sinne der Wirtschaftlichkeit, Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit die Kosten der Ausbau- und Attraktivierungsmaßnahmen von Regionalbahnen signifikant zu senken.

Nordwestbahn:

Um das Fahrplanangebot auf dieser Bahnstrecke weiter zu attraktivieren, sind so wie auch an anderen niederösterreichischen Bahnstrecken an fahrplantechnisch notwendigen Stellen Zugbegegnungen zu ermöglichen, womit eine selektive Zweigleisigkeit umzusetzen ist. Da die Begegnungen bei einem vorgegebenen Fahrplanmodell immer an diesen zweigleisigen Stellen stattfinden, ist ein teurer zweigleisiger Vollausbau nicht notwendig. Die Notwendigkeit dieser fahrplanabhängigen Ausbauten wurde, ebenso wie die Bahnsteigverlängerungen für REX- Haltestellen, bereits in der Vereinbarung über Infrastrukturmaßnahmen im nördlichen Niederösterreich zwischen dem Land Niederösterreich und dem zuständigen Ministerium vereinbart. Nun ist auf die konkrete Planung und die

Umsetzung dieser Maßnahmen sowie deren vollständige Aufnahme in die nächsten ÖBB Rahmenpläne zu drängen.

Die Gefertigten stellen daher den

A n t r a g :

Der hohe Landtag wolle beschließen:

„1.) Der Landtag bekennt sich im Interesse der PendlerInnen zu antragsgemäßigem Ausbau sowie Attraktivierung des öffentlichen Personennahverkehrs in Niederösterreich im Allgemeinen und im Waldviertel im Besonderen.

2.) Die Landesregierung wird im Sinne der Antragsbegründung aufgefordert, zur Attraktivierung des öffentlichen Personennahverkehrs die geplanten Ausbaumaßnahmen weiterzuführen. Weiters soll in der Zusammenarbeit mit der Bundesregierung, der ÖBB-Holding AG und deren Tochtergesellschaften, sowie dem Verkehrsverbund Ost-Region GmbH (VOR) darauf hingewirkt werden, dass die im Antrag angeführten Rahmenbedingungen und Maßnahmen so rasch wie möglich verwirklicht bzw. umgesetzt werden können sowie die erforderlichen finanziellen Mittel dafür bereitgestellt werden.

3.) Durch diesen Antrag gemäß § 34 LGO 2001 wird der Antrag Ltg.-1612/A-2/55-2021 miterledigt.“