

Anfrage

des Abgeordneten Razborcan

an Herrn Landesrat für Finanzen und Mobilität DI Ludwig Schleritzko

betreffend Busbahnhof Matzen-Raggendorf

Eine gemeinsame (Jubiläum-)Presseaussendung der Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH, der NÖ.Regional.GmbH und des Amtes der NÖ Landesregierung vom 22.08.2020 beginnt mit den Worten:

„Gemeinsam mit den elf Gemeinden im südlichen Weinviertel haben wir die Mobilitätsmöglichkeiten wie z. B. e-Carsharing, überdachte Radabstellplätze und Radboxen beleuchtet und Mobilitätsstationen geschaffen, wodurch in der Region eine flächendeckende öffentliche Anbindung bis vor die Haustüre entsteht. Herzstück des ganzen Konzeptes ist dieser Bus- und Mobilitätsknotenpunkt, welchen wir hier und heute eröffnen können!“ freut sich Niederösterreichs Mobilitätslandesrat Ludwig Schleritzko beim Lokalausgleich in Raggendorf.“

Tatsächlich wurde am 21.08.2020 der vom Land NÖ und der Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH errichtete Busbahnhof in Matzen-Raggendorf eröffnet. Die Errichtung dieses Busbahnhofs war die (notwendige) Folge der Einstellung der Bahnstrecke „Schweinbarther Kreuz“. Gemäß Mitteilung der Marktgemeinde Matzen-Raggendorf aus 2019 hat das Land NÖ die Kosten hierfür getragen.

Berichten von AnrainerInnen zufolge sollen seit der letzten Fahrplanumstellung 200 (praktisch leere) Busse täglich durch Raggendorf fahren, was für diese eine unhaltbare Situation darstellt. Besonders in der Zeit nach 23.00 Uhr und in den frühen Morgenstunden (ab ca. 4.30 Uhr) erscheint der Halbstundentakt vollkommen unnötig, zumal sich hier der Buslenker zumeist allein im Bus befindet. Die Belästigung durch Lärm und Abgasemissionen ist laut Beschwerden der AnrainerInnen – insbesondere in den Abend- und Nachtstunden – enorm. Weiters werde der Verkehrsfluss behindert.

Mit dem Buskonzept wollte man die Zahl der Menschen, die innerhalb von 500 Meter zu ihrem Wohnort eine Haltestelle finden, von bisher 4.800 auf 13.600 fast verdreifachen und damit eine deutliche Steigerung der Fahrgastzahlen erreichen.

Aussagen noch vor der Pandemie zu Folge, würden 805 Fahrgäste täglich die Busse nutzen, während es bei der Bahn nur 700 gewesen seien.

Der Gefertigte stellt daher an Herrn Landesrat DI Schleritzko folgende

Anfrage:

1. Wie hoch waren die vom Land Niederösterreich zu tragenden Kosten der Planung, Errichtung und Inbetriebnahme des Busbahnhofs Matzen-Raggendorf?
2. Wie hoch sind die vom Land Niederösterreich jährlich zu tragenden Kosten des laufenden Betriebes dieses Busbahnhofs?
3. In welchem Verhältnis stehen diese Kosten zu jenen, welche bei der Aufrechterhaltung des Betriebes der Bahnstrecke „Schweinbarther Kreuz“ für das Land Niederösterreich entstanden wären (bitte um Angabe der jährlichen Kosten)?
4. Wurde bereits eine Erhebung der Fahrgastzahlen durchgeführt, welche die derzeitige Auslastung des Busbahnhofs dokumentiert?
 - a. Wenn ja: was waren die Ergebnisse?
 - b. Wenn nein: warum nicht?
5. Welche Fahrgastzahlen wurden zu welchen Fahrzeiten auf der Buslinie 535 im Abschnitt Groß Schweinbath – Raggendorf und Raggendorf Gänserndorf gezählt?
6. Welche Fahrgastzahlen wurden zu welchen Zeiten auf der Linie 530 im Abschnitt Raggendorf – Wolkersdorf gezählt?
7. Wie viele Zu- und Abfahrten von Linienbussen erfolgen derzeit am Busbahnhof werktags und wie viele an Sonn- und Feiertagen?
8. Die Graz Köflacher Bahn (GKB) hat die Weiterführung bzw. Wiederaufnahme des Bahnbetriebs des „Schweinbarther Kreuzes“ sowie ein zukunftsweisendes Konzept erarbeitet, weshalb wurde vom Land NÖ dennoch die Variante mit Bussen durchgezogen?