

18.11.2021

Landtag von Niederösterreich

Landtagsdirektion

Eing.: 18.11.2021

Ltg.-**1842/V-9/42-2021**

~~Ausschuss~~

## RESOLUTIONSANTRAG

der Abgeordneten Maier und Hogl

zur Gruppe 6 der Voranschläge des Landes Niederösterreich für die Jahre 2022 und 2023, Ltg.-1842/V-9-2021

betreffend **Mobilität in Niederösterreich**

Niederösterreich ist ein Bundesland mit großen Pendelbewegungen innerhalb sowie über die Bundeslandgrenzen hinaus. Mehr als 850.000 Pendler/Innen stellen dabei eine große Herausforderung für die Infrastruktur dar. Das Land Niederösterreich verpflichtet sich der Aufgabe diese Pendelströme möglichst effizient zu gestalten und wendet dabei auch in Hinblick auf die Mobilitätswende hohe Summen auf. Zur Erreichung der Ziele benötigt es jedoch einen Aktionsplan durch den Bund, welcher nachfolgend skizziert wird:

### **1. Straßenprojekte des Bundes in Niederösterreich**

Die in Niederösterreich notwendigen Projekte auf Autobahnen und Bundesstraßen sind im Bundesstraßen-Gesetz festgeschrieben. Die Umsetzung des Bundesstraßen-Gesetzes fällt in die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK). Aufgrund von massiven Zeitverzögerungen durch Einsprüche in den Verfahren sind bei der Umsetzung einzelner, sehr wichtiger Projekte inzwischen derartige Verspätungen eingetreten, die den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern schon lange nicht mehr zumutbar sind. Es handelt sich vor allem um folgende Neubau-Projekte in NÖ:

- S 1, Lobauquerung
- S 8, Marchfeld-Schnellstraße
- S 34, Traisental Schnellstraße

Neben den Neubauprojekten auf Autobahnen und Schnellstraßen verzögern sich auch folgende notwendige Spurzullegungen und Sicherheitsausbauten am bestehenden höchstrangigen Straßennetz in NÖ:

- A 2, Spurzulegung zwischen Kottlingbrunn und Wr.Neustadt
- A 4, Spurzulegung zwischen Bruck/Leitha-West und Bruck/Leitha-Ost
- A 22, Donauuferautobahn, Spurzulegung bei Stockerau
- S 3, Spurzulegung zwischen Stockerau und Hollabrunn
- S 4, Mattersburger Schnellstraße, Sicherheitsausbau Wr.Neustadt-Mattersburg
- S 5, Spurzulegung zwischen Donaubrücke Grafenwörth und Krems

Die NÖ Landesregierung ist dazu bereits mehrfach aufgrund von Beschlüssen des NÖ Landtages an die zuständige Frau Bundesministerin Leonore Gewessler herangetreten, um darauf hinzuweisen, dass die veranlasste Evaluierung aller Neubau- und Kapazitätserweiterungsprojekte, die einen de-Facto-Umsetzungsstopp für alle Neubauprojekte und weiterer wichtige Projekte auf Autobahnen und Schnellstraßen bedeutet, dem gesamten Land und seinen Bürger/Innen, insbesondere den Pendler/Innen der ländlichen Regionen Niederösterreichs, enormen Schaden zufügt und die Zukunftschancen ganzer Regionen aufs Spiel setzt.

Vor allem haben der NÖ Landtag und die NÖ Landesregierung die zuständige Frau Bundesministerin Leonore Gewessler mehrfach ersucht, die veranlasste Evaluierung der Asfinag-Projekte zurückzunehmen und angesichts der dramatischen Situation für die betroffenen Bürgerinnen und Bürger dringend Schritte zur Beschleunigung der Umsetzung der im Bundesstraßen-Gesetz festgelegten Projekte auf Autobahnen und Schnellstraßen in NÖ zu setzen.

## **2. Wichtige Lärmschutz-Anliegen an NÖ Autobahnen und Schnellstraßen**

Laufend melden sich besorgte Bürger/Innen sowie Gemeinden in NÖ mit Wünschen nach verbessertem Lärmschutz an Autobahnen und Schnellstraßen zu Wort. Zum Teil seien die von der Asfinag errichteten Lärmschutzeinrichtungen unzureichend oder müssten erneuert sowie verbessert werden.

Beispielhaft seien hier nur die Gemeinden Oed-Öhling an der A 1, Melk an der A 1, Gemeinde St. Margarethen A1, die an die A 21 anrainenden Gemeinden südwestlich

von Wien, insbesondere Perchtoldsdorf sowie Langenzersdorf an der A 22 erwähnt. Hier soll auch weiterhin Druck für eine Verbesserung der Lärmschutzeinrichtungen an Autobahnen und Schnellstraßen ausgeübt werden.

### **3. Vereinfachung und Mittelerhöhung Radwegförderung**

Das Land Niederösterreich hat gemeinsam mit dem Bund ein neues Förderregime für Radschnellwege etabliert. Auf Basis einer Potenzialstudie wurden in Niederösterreich 37 Potenzialregionen und rund 200 km Radschnellweg-Korridore ermittelt.

Die Planungen dieser Regionen und Korridore werden durch das Land Niederösterreich finanziert.

Ein großer Teil der Errichtungskosten für Radschnellwege wird über eine gemeinsame Förderung des Landes und des Bundes abgewickelt. Die Nachfrage ist hoch, jedoch treten in der Praxis Schwierigkeiten bei der operativen Umsetzung auf. So wirkt sich einerseits der lange Fristenlauf bei der Auszahlung der Fördermittel seitens des Bundes negativ auf die Umsetzung aus, da Zwischenfinanzierungs-lösungen nicht leicht umzusetzen sind. Zum anderen stellen die aufzuwendenden Beträge speziell für kleinere Gemeinden eine unüberwindbare Hürde dar. Die technischen Anforderungen für Radschnellwege (z.B. Breiten) sind dabei Kostentreiber. Vonseiten der Gemeinden wird daher gewünscht, dass die Fördermittelhöhe für förderbare Projekte erhöht wird und der Zugang zu besagten Fördermitteln leichter und schneller zugänglich sind.

### **4. Rechtliche Hürden bei Mikro-ÖV-Angeboten**

Das Land Niederösterreich arbeitet gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Ostregion sehr intensiv an der Umsetzung eines integrierten Mobilitätsangebots insbesondere für den ländlichen Raum. Durch sinnvolle Verknüpfung von Angeboten auf der Schiene, im Regionalbusverkehr und On-Demand Taxiverkehren (Anrufsammeltaxi) soll mittels Einsatz eines digitalen Buchungs- und Dispositionssystems eine Gesamtmobilitätslösung im ländlichen Raum geschaffen werden.

Fahrzeuge und Lenkpersonal sind die Kostentreiber für derartige Systeme. Je intensiver sie eingesetzt werden können, umso attraktiver und günstiger können

integrierte Mobilitätsangebote gestaltet werden. Busse, die bis zu 20 Sitzplätzen aufweisen können eignen sich dabei besonders für diese Einsatzmöglichkeit, da sie sowohl im klassischen Linienverkehr für kleinere Fahrgastmengen, als auch im On-Demand-Bereich als Anrufsammeltaxis gut eingesetzt werden können.

Anrufsammeltaxis sind gemäß Definition im Kraftfahrlineiengesetz Mobilitätsleistungen, welche mit Taxis erbracht werden. Taxiverkehre sind allerdings gemäß Gelegenheitsverkehrsgesetz als Personenbeförderung ausschließlich mit PKWs definiert.

Es braucht daher dringend eine rechtliche Prüfung und entsprechender Initiativen zur Anpassung der jeweiligen Bundesgesetze, um damit die Schaffung von betreiber- und nutzerfreundlichen rechtlichen und organisatorischen Rahmenbedingungen gerecht zu werden.

## **5. Ausbau des öffentlichen Verkehrs, Etablierung einer zweiten S-Bahn-Achse**

Mit der Umsetzung des Klimatickets konnte eine wichtige Hürde für den Einstieg mittels günstiger Öffi-Tickets genommen werden. Neben dem Ticketpreis ist aber auch das Angebot entscheidend. Hierfür investiert das Land Niederösterreich große Beträge in den öffentlichen Verkehr.

Ein attraktiver öffentlicher Verkehr ist von der Verfügbarkeit abhängig. Für ein Flächenbundesland wie Niederösterreich bedeutet das eine Ausweitung des Angebots, speziell im ländlichen Raum. Aber auch urbane Gebiete sowie das Pendelziel Wien dürfen kein Flaschenhals beim Ausbau sein.

Konkret bedeutet das für Niederösterreich unter anderem:

- Die Erlauftalbahn, Traisentalbahn oder Puchbergerbahn stehen im Eigentum der Bundesbahnen, seit Jahren besteht die Forderung nach einer Attraktivierung der Strecken
- Es braucht die Aufnahme der Nicht-Zielnetz-Strecken (Kamptalbahn, Puchbergerbahn) in das Zielnetz 2040 der ÖBB durch den Bund

- Die Wiener Stammstrecke verkehrt zunehmend am technischen Limit. Das hat bereits seit Jahren Auswirkungen auf die Angebote in Niederösterreich (z.B. Ostbahn, Marchegger Ostbahn oder Pottendorfer Linie), welche dadurch nicht aufgewertet werden können (z.B. Taktverbesserungen, Kapazitätserhöhungen etc.). Es braucht daher den Beginn der Planung einer zweiten S-Bahn-Achse in Wien mit Verknüpfung der Flughafen S-Bahn und Franz-Josefs-Bahn.
- Es benötigt die rasche Klärung der Zuzahlungen der Länder zu ÖBB-Projekten (§44 Bundesbahngesetz)

Die Gefertigten stellen daher folgenden

### **A n t r a g :**

Der Hohe Landtag wolle beschließen:

„Die NÖ Landesregierung wird aufgefordert, an die Bundesregierung heranzutreten und weiterhin folgende Verbesserungsmaßnahmen für die Mobilität der Landsleute in Niederösterreich zu einzufordern:

1. Realisierung von wichtigen Straßenprojekten des Bundes in Niederösterreich,
2. Vereinfachung des Zugangs sowie Aufstockung der einzelnen Förderhöhe bei der Radwegförderung,
3. Beseitigung rechtlicher Hürden bei Mikro-ÖV Angeboten und
4. Ausbau und Ausweitung des Angebots des öffentlichen Verkehrs sowie Etablierung einer zweiten S-Bahn-Achse in Wien.“