

15.09.2022

Landtag von Niederösterreich

Landtagsdirektion

Eing.: 15.09.2022

Ltg.-**2219-1/A-2/82-2022**

Vk-Ausschuss

ANTRAG

des Abgeordneten Dr. Michalitsch
gemäß § 34 LGO 2001

betreffend **Rasche und zielgerichtete Angebotserweiterung für den öffentlichen Verkehr im NÖ Zentralraum**
zu dem Antrag Ltg.-2219/A-2/82-2022

Der laufende Ausbau und die Stärkung des öffentlichen Verkehrs war und ist im Flächenbundesland Niederösterreich ein zentrales Thema und Ergebnis einer aktiven Regional- und Standortpolitik. Die Weiterentwicklung des Angebotes in Niederösterreich dient nicht nur der Erreichung der Klimaschutzziele, sondern bedeutet auch eine Entlastung von Pendlerinnen und Pendlern und damit verbunden einer stressfreieren Bewältigung des Arbeitsweges. Die positiven Wirkungen der bisherigen Anstrengungen lassen sich unter anderem an den Fahrgastzahlen und den Ticketverkäufen belegen, diese haben sich stark nach oben entwickelt. Bei den Fahrgastzahlen sind Steigerungen bei Bahn und Bus um bis zu 36 % im Vergleichszeitraum 2020 und 2021 eingetreten.

Die Steigerung der Attraktivität ist auf Angebotsverbesserungen, Investitionen und auf Entwicklungsschübe im öffentlichen Verkehr zurückzuführen. Unter anderem hat die Einführung des Klimatickets zu einer gesteigerten Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel geführt. Neben dem finanziellen Beitrag den das Land Niederösterreich geleistet hat, war es auch geboten, das Angebot entsprechend der höheren Nutzung zu erweitern, hierzu hat das Land Niederösterreich im September 2021 den neuen „1.2.3. Mobilitätsplan blau gelb“ vorgestellt. Insgesamt investiert das Land Niederösterreich alleine jährlich 148 Mio. € in den öffentlichen Verkehr, Ltg.-1842/V-9-2021. Sowohl beim Schienen- als auch beim Busverkehr wurden zahlreiche Angebotsverbesserungen und entsprechende Erweiterungen im NÖ Zentralraum geschaffen. So konnten unter anderem Verdichtungen des Angebots bei

allen Bahn-Achsen umgesetzt und somit laufende Takt-Verbesserungen vorgenommen werden.

Konkret zählen unter anderem die Ausweitung des Abendverkehrs bis Mitternacht auf der Strecke St. Pölten – Krems sowie der Traisentalbahn, der neue Verkehrsdienstevertrag der Mariazellerbahn, inkl. der Ausweitung der Betriebszeiten bis Mitternacht im Stundentakt sowie die Ausweitung des Angebots auf den Schnellbahnlinien S40, S50 und der alten Westbahn im Abendverkehr bis 23 Uhr ab St. Pölten und zusätzlich ein Stundentakt am Wochenende zu diesen Maßnahmen.

Das Land Niederösterreich zeichnet sich vor allem durch die laufende Verbesserung und die Erweiterung des Angebotes im Bereich des öffentlichen Verkehrs aus. Der Niederösterreichische Landtag hat sich mit den Themen des Ausbaues und der Stärkung des öffentlichen Verkehrs bereits zu Ltg.-1842/V-9-2021 und Ltg.-1612/A-2/55-2021 befasst. Ergebnis der Initiativen und Anstrengungen in Niederösterreich sind nicht zuletzt der bereits realisierte Halbstundentakt in der Hauptverkehrszeit der Inneren Westbahn, der Neubaustrecke Wien – Tullnerfeld – St. Pölten, der Äußeren Westbahn St. Pölten – Melk – Pöchlarn – Amstetten, der Traisentalbahn St. Pölten – Traisen sowie der Kremserbahn St. Pölten – Krems.

Die Forderungen im zugrundeliegenden Antrag Ltg.-2219/A-2/82-2022 betreffend durchgehender zweigleisiger Ausbau der Strecke Krems - St. Pölten und die Ertüchtigung der Bahnstrecke St. Pölten – Freiland sind grundsätzlich zu begrüßen. Der durchgehende zweigleisige Ausbau der Strecke Krems - St. Pölten ist jedoch aufgrund der Topographie nicht realistisch umsetzbar. Vielmehr kann hier ein selektiv zweigleisiger Ausbau für eine Verbesserung sorgen.

Ebenso wichtig wie die Ertüchtigung der Bahnstrecke St. Pölten – Freiland ist, nicht zuletzt Aufgrund des prognostizierten Fahrgastpotentials, die Ertüchtigung des Astes nach Hainfeld bzw. Lilienfeld. Die Ertüchtigung beider Strecken ist im Sinne der Steigerung der Attraktivität der Traisentalbahn. Ebenso sinnvoll wie wichtig ist die Elektrifizierung dieser Strecken.

Zur Forderung eines Anschlusses der Gemeinden aus dem Traisen-, Pielach-, Fladnitz-, Perschlings- und Gölsental an die Bahnstrecke St. Pölten – Freiland mittels

leistungsfähiger und nachhaltiger Bussysteme ist anzuführen, dass bereits jetzt Bussysteme mit zumindest Stundentakt Richtung St. Pölten bestehen. Klar ist, dass eine Erweiterung dieses Angebotes durch das Land Niederösterreich unterstützt wird und nach Maßgabe der Gegebenheiten (Nachfrage, Erfordernis) umgesetzt wird.

Gemäß dem aktuellen Verkehrsdienstevertrag Ostregion, Ltg.-1842/V-9-2021, sind weitere Ausweitungen der Takte nach der Ertüchtigung der Infrastruktur vorgesehen. Gleichzeitig werden neue, barrierefreie Züge auf diesen Strecken eingesetzt.

Zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs ist es neben zielgerichteten Infrastrukturmaßnahmen und Taktverdichtungen angezeigt, möglichst jene Haltestellen zu bedienen, die eine Mindestzahl an Nutzerinnen und Nutzern aufweisen. Eine zu große Zahl an Haltestellen sorgt durch die Verringerung der Geschwindigkeit und damit einhergehender, erhöhter Fahrzeit speziell für jene Halte für einen Nachteil, die besonders weit weg vom Endbahnhof liegen.

Klar ist, dass das Land Niederösterreich beim Angebotsausbau des öffentlichen Verkehrs tut was ein Land tun kann. Auch weiterhin ist eine enge Abstimmung und die Zusammenarbeit mit dem Bund und der ÖBB, für eine rasche und zielgerichtete Angebotserweiterung für den öffentlichen Verkehr im NÖ Zentralraum, erforderlich.

Der Gefertigte stellt daher folgenden

A n t r a g :

Der Hohe Landtag wolle beschließen:

„Die NÖ Landesregierung wird aufgefordert,

1. an die Bundesregierung heranzutreten und darauf hinzuwirken, dass
 - der selektiv zweigleisige Ausbau der Strecke Krems – St. Pölten,
 - die Ertüchtigung und Elektrifizierung der Bahnstrecken im NÖ Zentralraum,

- der Einsatz von Akkuzügen auf (noch) nicht elektrifizierten Abschnitten,
- die Erhöhung der Taktfrequenz auf allen Bahnstrecken des NÖ Zentralraums auf Halbstundentakt zu den Hauptverkehrszeiten, auf Strecken mit erhöhtem Bedarf auf Viertelstundentakt sowie
- die Schaffung von durchgängiger Barrierefreiheit auf allen Bahnstrecken des NÖ Zentralraums ehestmöglich realisiert werden.

2. Durch diesen Antrag gemäß § 34 LGO 2001 wird der Antrag Ltg.-2219/A-2/82-2022 miterledigt.“