



Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 3109

An den
Präsidenten des Landtages
von Niederösterreich

Landtag von Niederösterreich
Landtagsdirektion
Eing.: 22.02.2023
Zu Ltg.-**2219-1/A-2/82-2022**
Ausschuss

Beilagen
RU7-A-61/034-2022
Kennzeichen (bei Antwort bitte angeben)

E-Mail: post.ru7@noel.gv.at
Fax: 02742/9005-14170,14950
Bürgerservice: 02742/9005-9005
Internet: www.noel.gv.at - www.noel.gv.at/datenschutz

		(0 27 42) 9005	
Bezug	BearbeiterIn	Durchwahl	Datum
Ltg.-2219-1/A-2/82-2022	Mag. Thomas Fischer	14161	21.02.2023

Betrifft
Resolution betreffend rasche und zielgerichtete Angebotserweiterung für den öffentlichen Verkehr im NÖ Zentralraum

Sehr geehrter Herr Präsident!

Im Sinne der Resolution des Landtages von Niederösterreich vom 22. September 2022, Ltg.-2219-1/A-2/82-2022, hat sich die NÖ Landesregierung wie unter Punkt 1. der gegenständlichen Resolution angeführt an die Bundesregierung gewandt.

Die Bundesregierung bzw. das Bundeskanzleramt hat die gegenständliche Resolution des Landtages von Niederösterreich nach Erhalt anschließend dem zuständigen Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) zur weiteren Veranlassung übermittelt.

Das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) hat folgende Stellungnahme übermittelt:

„Der Ausbau des Bahnnetzes in Österreich folgt einem strategischen Ausbauplan, dem sogenannten Zielnetz 2025+ für das Netz der ÖBB, welcher schrittweise über die ÖBB-

Rahmenpläne umgesetzt wird. Mit dem im letzten Herbst beschlossenen Rahmenplan 2023-2028 ist es gelungen, die Umsetzung des Zielnetz 2025+ deutlich voranzubringen und zusätzlich Investitionen in die Ballungsräume sowie in den Erhalt und die Elektrifizierung von Regionalbahnstrecken zu sichern. Zentrale Zielsetzungen für den Ausbau des Bahnnetzes sind insbesondere die schrittweise Umsetzung des Integralen Taktfahrplans und die Schaffung von ausreichend Kapazitäten am Bahnnetz.

Der in der EntschlieÙung erwähnte **Ausbau der Strecke Krems – St. Pölten** ist auch im aktuellen genehmigten Rahmenplan 2023-2028 enthalten. Dabei sind sowohl die Projekte für Planung und Bau zur Elektrifizierung Herzogenburg – Krems an der Donau als auch die Planung zum zweigleisigen Ausbau Herzogenburg – St. Pölten inkludiert. Ziel ist es, zwischen St. Pölten und Krems einen Halbstundentakt in der Hauptverkehrszeit anzubieten. Die Planungen für beide Projekte beginnen voraussichtlich im Jahr 2024. Die Inbetriebnahmen sind für 2029 vorgesehen.

Zudem ist der **zweigleisige Ausbau zwischen Tulln und Tullnerfeld** vorgesehen. Durch die zweigleisigen Ausbauten zwischen Herzogenburg und St. Pölten sowie zwischen Tulln und Tullnerfeld werden die infrastrukturellen Voraussetzungen für eine Angebotsverdichtung der Relation Tulln – St. Pölten geschaffen. Welche Maßnahmen hier zu setzen sind, wird derzeit im Zielnetz 2040 Prozess evaluiert. Mit einem Abschluss dieser Evaluierung ist Ende des Jahres 2023 zu rechnen.

Zum Punkt betreffend die **Ertüchtigung und Elektrifizierung der Bahnstrecken im NÖ Zentralraum** darf mitgeteilt werden, dass die Priorisierung der Strecken-Elektrifizierungen im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG durch eine österreichweite Betrachtung (in Abstimmung mit BMK und SCHIG mbH) erfolgt. Dabei werden folgende Parameter berücksichtigt und aufeinander abgestimmt:

- Übergeordnete Zielsetzungen (vgl. Elektrifizierungsziel laut aktuellem Regierungsprogramm, Dekarbonisierungspfad ÖBB)
- Erforderliche bzw. parallele Kontextprojekte (u.a. Streckenattraktivierungen, Eisenbahnkreuzungen)
- Fahrplan- bzw. Angebotskonzepte und -ziele
- Fahrzeugeinsatz bzw. -beschaffungen und -verfügbarkeit
- Umsetzungsressourcen (ÖBB-intern und bei der Industrie)

Als Ergebnis dieser Untersuchungen wurde ein netzweiter Umsetzungsplan abgeleitet und abgestimmt, welcher laufend an die aktuellen Rahmenbedingungen und Entwicklungen angepasst wird.

Im niederösterreichischen Zentralraum wurden dabei die finanziellen Mittel für die Elektrifizierung der Traisentalbahn bereits im Rahmenplan sichergestellt. Die ÖBB-Infrastruktur AG arbeitet in Abstimmung mit dem Land Niederösterreich derzeit mit Hochdruck an diesem Projekt, welches mit Dezember 2026 in Betrieb genommen werden soll. Hierzu werden rund 125 Mio. Euro in die Traisentalbahn investiert, um die Strecke zu attraktivieren, zu elektrifizieren und einen deutlich verbesserten Takt zur Verfügung zu stellen. Von einem künftig verbesserten Angebotskonzept mit einem tagesdurchgängigen Stundentakt und einen Halbstundentakt zur Hauptverkehrszeit sowohl bis Schrambach als auch bis Hainfeld in beiden Richtungen und den kürzeren Fahrzeiten werden künftig sämtliche Fahrgäste zwischen Hainfeld, Schrambach und St. Pölten profitieren. Zur Attraktivierung der Bahnstrecke zählen die Herstellung Barrierefreiheit an allen Bahnhöfen, die Erweiterung bzw. Errichtung von Bike & Ride- und Park & Ride-Anlagen sowie die Auflassung von Eisenbahnkreuzungen.

*Bezüglich des **Einsatzes von Akkuzügen auf (noch) nicht elektrifizierten Abschnitten** ist zu erwähnen, dass seitens ÖBB-Personenverkehr AG derzeit ein Beschaffungsverfahren für Akkufahrzeuge für den Einsatz auf der Strecke St. Pölten – Krems – Hadersdorf am Kamp – Horn – Sigmundsherberg läuft, um damit sämtliche aktuell auf dieser Linie eingesetzten Dieseltriebwagen zu ersetzen. Diese Fahrzeuge nehmen Strom in den elektrifizierten Abschnitten St. Pölten – Herzogenburg, Krems – Hadersdorf am Kamp und im Bahnhof Sigmundsherberg auf und speichern ihn auch in Akkus für die nicht elektrifizierten Streckenteile Herzogenburg – Krems und Hadersdorf am Kamp – Sigmundsherberg. Somit werden die Fahrzeuge im gesamten Streckenverlauf von St. Pölten bis Sigmundsherberg mit elektrischer Energie angetrieben.*

*Angesprochen wurde in der Entschließung des NÖ Landtages auch die **„Erhöhung der Taktfrequenz auf allen Bahnstrecken des NÖ Zentralraums auf Halbstundentakt zu den Hauptverkehrszeiten, auf Strecken mit erhöhtem Bedarf auf Viertelstundentakt“**. Neben den bereits geplanten und erwähnten Angebotsverdichtungen, wird auch die Weststrecke durch den Wienerwald modernisiert und erhält Stück für Stück ein*

zeitgemäßes Erscheinungsbild. Der Infrastruktur-Ausbau auf der Strecke ist dabei die Voraussetzung für weitere Angebotsverbesserungen, wie etwa die Attraktivierung des REX-Verkehrs zwischen St. Pölten Hbf. und Wien Westbahnhof auf einen täglichen 30-Minuten-Takt sowie zusätzlichen Verstärkerzügen in der Hauptverkehrszeit.

Zum Punkt der „**Schaffung von durchgängiger Barrierefreiheit auf allen Bahnstrecken des NÖ Zentralraums ehestmöglich realisiert werden**“: Das BMK setzt in den Bereichen Infrastruktur, Verkehrsangebot und Tarifangebot budgetär an allen notwendigen Hebeln an, um die Rolle des Öffentlichen Verkehrs als Herzstück der Mobilitätswende nachhaltig und umfassend zu stärken. Den Zugang zur Bahn und die Reise mit der Bahn einfach und bequem – also möglichst barrierefrei – zu gestalten, ist dabei ein essentielles Ziel des BMK und der ÖBB-Infrastruktur AG. Auf Basis der gesetzlichen Grundlagen hat der ÖBB-Konzern deshalb im Jahr 2006 den Etappenplan Barrierefreiheit 2006 – 2015 nach §19 Behindertengleichstellungsgesetz ausgearbeitet. Dieser Plan wurde laufend evaluiert und mit neuen Maßnahmen ergänzt. Seit 2020 gilt für die weiteren Schritte zur Herstellung der Barrierefreiheit der ÖBB Umsetzungsplan 2020 – 2025+. Dieser sieht vor, dass bis 2027 alle Bahnhöfe mit mehr als 1000 Reisenden pro Tag barrierefrei gestaltet sind. Seither ist viel passiert. Schon heute können 86 % der Fahrgäste moderne, barrierefreie und damit komfortable Verkehrsstationen nutzen. Das Ziel ist jedenfalls, dass bis Ende 2027 für 90 % der Bahnkund:innen barrierefreie Verkehrsstationen angeboten werden können. Im aktuellen Rahmenplan 2023-2028 sind dafür im Zeitraum 2023-2028 Investitionen in der Höhe von ca. 301 Mio. Euro für den Umsetzungsplan zur Barrierefreiheit vorgesehen. Aber auch die Barrierefreiheit der Züge wird laufend durch Neubeschaffungen verbessert. So wurde beim ÖBB-Cityjet und den neuen FV-Garnituren DANI besonderer Wert auf bequeme Niederflureinstiege, breite Portale, offene Übergänge und auf stärkere Farbkontraste für Sehbehinderte gelegt. Damit eine Umsetzung der Barrierefreiheit aber möglich ist, ist es seit Jahrzehnten gängige Praxis, dass sich die Gebietskörperschaften durch Leistungsübernahmen und/oder Kostenzuschüssen bei Infrastrukturausbauten sowohl inhaltlich als auch finanziell beteiligen. Es wird hier nach wie vor eine gemeinsame Anstrengung des Bundes, der Länder und der Gemeinden brauchen, denn die notwendigen Maßnahmen wird der Bund nicht alleine tragen können.“

Die NÖ Landesregierung beehrt sich, dies zu berichten.

NÖ Landesregierung

Dipl.-Ing. S c h l e r i t z k o

Landesrat