

## ANTRAG

der Abgeordneten Schindele, Schnabl, Weninger, Kocevar, Pfister, Prischl, Mag. Samwald, Mag.<sup>a</sup> Scheele, Schmidt, Mag. Dr. Spenger, Mag.<sup>a</sup> Suchan-Mayr und Zonschits

### **betreffend: Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs im NÖ Zentralraum**

In den vergangenen Jahrzehnten hat sich der NÖ Zentralraum in vielerlei Hinsicht positiv weiterentwickelt, insbesondere der Ausbau des Wirtschaftsstandortes und der Tourismusregion erhöhten die Standortqualität erheblich. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs kann hier jedoch nicht hinzugezählt werden. Die Infrastruktur muss jedoch dem Wachstum der Zentralregion und dem damit einhergehenden erhöhten Mobilitätsbedarf angepasst werden.

Entgegen dem Bekenntnis der Bundesregierung im aktuellen Regierungsprogramm (S. 87) zum regionalen, schienengebundenen Verkehr ist in Bezug auf den Personennahverkehr im NÖ Zentralraum Säumigkeit festzustellen. Der NÖ Zentralraum muss aus allen Teilen des Flächenbundeslandes Niederösterreich zeitnah und bequem im Sinne der Standortqualität erreichbar sein, was jedoch nicht der Fall ist. Insbesondere fehlt auch – seit der Einstellung der Wieselbusstrecke zwischen Baden und Wiener Neustadt – eine Direktverbindung zwischen den beiden größten Niederösterreichischen Städten.

Die Städte St. Pölten, Herzogenburg und Krems verbinden rund 93.000 Niederösterreicher\*innen miteinander. Darüber hinaus fahren laut Angaben der Stadt St. Pölten täglich rund 30.000-40.000 Autos auf der Nord-Süd-Verbindung durch die Landeshauptstadt. Diese Zahlen belegen die Notwendigkeit den Ausbau des öffentlichen Verkehrs im gesamten NÖ Zentralraum zu beschleunigen.

Unsere konkreten Forderungen:

Zwischen Krems und St. Pölten ist ein (durchgehender) zweigleisiger Ausbau (zwischen St. Pölten und Herzogenburg) sowie die verschobene und noch immer ausstehende Elektrifizierung der Strecke (zwischen Krems und Herzogenburg) so rasch wie möglich durchzuführen.

Aufgrund der „Redimensionierung“ der S34-Traisental Schnellstraße – deren Projektierung dem Vernehmen nach lange dauern wird – muss es eine ehestmögliche umfangreiche Ertüchtigung der Bahnstrecke St. Pölten – Freiland, inklusive Öffnung der Strecke zwischen Schrambach und Freiland für den Personenverkehr, geben, um das bestehende Verkehrsproblem zu minimieren. Korrespondierend dazu sollen die Gemeinden aus dem Traisen-, Pielach-, Fladnitz-, Perschlings- und Gölsental an die Bahnstrecke mittels leistungsfähiger und nachhaltiger (O-)Bussysteme angeschlossen werden.

Um den Zentralraum zeitgemäß zu verbinden, soll die Taktfrequenz auf den gesamten Bahnstrecken des NÖ Zentralraums auf Halb- und Viertelstundentakt erhöht werden. Aufgrund von eingleisiger Streckenführung und fehlender Ausweichstrecken ist bei einigen Verbindungen (z.B.: Traisen-Hainfeld) derzeit nur ein 60-Minuten-Takt möglich. Hier braucht es zur Realisierung entsprechende Investitionen in die Infrastruktur. Nur so ist eine höhere Taktfrequenz realisierbar. Zeitgleich ist die Schaffung von durchgängiger Barrierefreiheit, um den Zugang zur öffentlichen Mobilität allen Menschen zu ermöglichen, notwendig.

Die Anpassung des bestehenden Rahmenplans und die Investitionen in den Zentralraum hätten schlussendlich zur Folge, dass sich die Kapazitäten vielfach erhöhen und mit einer gesteigerten Taktfrequenz der Umstieg auf nachhaltige Mobilität forciert wird. Darüber hinaus stärkt eine funktionierende Nord-Süd-Achse zwischen Lilienfeld und Krems mit St. Pölten als Zentrum den Wirtschaftsstandort, da Gütertransporte vermehrt auf die Schiene verlagert werden können.

Weiters dürfen auf den bestehenden Bahnstrecken Haltestellen nicht aufgelassen und somit die Infrastruktur rückgebaut werden, da dies dem Bekenntnis der Bundesregierung zum regionalen, schienengebundenen Verkehr widerspricht. Damit setzt das zuständige Klimaschutzministerium ein falsches Signal in Bezug auf klimafreundliche Mobilität und demnach sind derartig geplante Maßnahmen unverzüglich zu revidieren.

Mit dem zeitgemäßen und zukunftsorientierten Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes im NÖ-Zentralraum, wird der Umstieg auf klimafreundliche Mobilität für Land und Leute gefördert und damit der CO<sub>2</sub>-Ausstoß maßgeblich, im Sinne unserer Umwelt, minimiert. Darüber hinaus verbindet das Zusammenrücken des Zentralraumes unsere Landsleute miteinander und spiegelt die heutigen Lebensrealitäten wider.

Die Gefertigten stellen daher den

### **Antrag**

Der Hohe Landtag wolle beschließen:

„Die Landesregierung wird aufgefordert,

1. an die Bundesregierung, insbesondere an das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie heranzutreten und darauf hinzuwirken, dass diese Pläne umgehend zur Realisierung nachstehender Maßnahmen zum Ausbau und zur Attraktivierung des öffentlichen Personennahverkehrs im Niederösterreichischen Zentralraum erstellt und die die für deren Umsetzung erforderlichen (anteiligen) finanziellen Mittel bereitgestellt werden:
  - a) Durchgehender zweigleisiger Ausbau der Strecke Krems – St. Pölten sowie die ausstehende Elektrifizierung der Strecke Krems und Herzogenburg;
  - b) Ertüchtigung der Bahnstrecke St. Pölten – Freiland;
  - c) Anschluss der Gemeinden aus dem Traisen-, Pielach-, Fladnitz-, Perschlings- und Gölsental an die Bahnstrecke St. Pölten – Freiland mittels leistungsfähiger und nachhaltiger (O-)Bussysteme;
  - d) Erhöhung der Taktfrequenz auf allen Bahnstrecken des NÖ Zentralraums auf Halb- und Viertelstundentakt zu den Hauptverkehrszeiten, sowie die Schaffung der dafür notwendigen infrastrukturellen Gegebenheiten;

- e) Schaffung von durchgängiger Barrierefreiheit auf allen Bahnstrecken des NÖ Zentralraums;
  - f) Kein Rückbau der bestehenden Bahninfrastruktur, insbesondere keine Auflassung von bestehenden Haltestellen;
2. im Kompetenzbereich des Landes die erforderlichen Maßnahmen zu setzen, um die unter Punkt 1 angeführten Maßnahmen so rasch wie möglich umzusetzen.“

Der Herr Präsident wird ersucht diesen Antrag dem Verkehrs-Ausschuss zur Vorberatung zuzuweisen.