

Udo Landbauer
LH-Stellvertreter

Landtag von Niederösterreich

Landtagsdirektion

Eing.: 26.02.2024

Zu Ltg.-**294/XX-2024**

Herrn
Präsidenten des
NÖ Landtages
Mag. Karl Wilfing

St. Pölten am, 20. Februar 2024
LT 2/2024
ÖV-LT-6/2024

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die im Rahmen der Anfrage des Abgeordneten Schnabl betreffend „Streichung von Bushaltestellen im Bereich des NÖ-Linienfahrplans“, eingebracht am 22. Jänner 2024, Ltg.-294/XX-2024, an mich gerichteten Fragen beantworte ich binnen offener Frist wie folgt:

Niederösterreich ist ein Flächenbundesland mit urbanen und ländlichem Raum – damit nur beschränkt vergleichbar mit Wien und Vorarlberg. Auf diesem Boden gibt es vielfältige Ansprüche an die Mobilität – die sich auch entsprechend von denen in anderen Bundesländern unterscheiden. Es bedarf somit in Niederösterreich eines möglichst optimalen Zusammenspiels aller verfügbaren Mobilitätsarten (zu Fuß, Rad, Öffentlicher Verkehr, eigener PKW/Carsharing, Mitfahrer), sodass je nach individuellem Bedarf die jeweils beste Mobilitätskette gebildet werden kann. Seitens des Landes Niederösterreich wird die Verantwortung für den Öffentlichen Personennahverkehr sehr ernst genommen.

Es werden bereits seit vielen Jahren im Rahmen von Verkehrsdiensteverträgen oder auch Tarifstützungen hohe Beträge in das öffentliche Verkehrsangebot investiert, um Bahn- und Busleistungen in Niederösterreich aufrechterhalten und auch weiter attraktiv gestalten zu können.

Die Rechtsgrundlagen für die Genehmigung und die Planung von Bushaltestellen sind das Österreichische Kraftfahrliniengesetz (KfIG) und die Kraftfahrliniengesetz-Durchführungsverordnung (KfIG-DV). Für die Errichtung der Haltestelle ist die jeweilig betroffene Gemeinde zuständig.

In Niederösterreich befinden sich rund 7.600 Haltestellen. Die Qualität einer Haltestelle bzw. die Bedienqualität einer Region kann jedoch nicht 1:1 von der Anzahl der Halte abgeleitet werden, da es in vielen Siedlungsgebieten nicht sinnvoll ist, zwangsläufig alle vorhandenen Haltestellen von jeder Linie anfahren zu lassen.

Besonders im Schülerverkehr sind die sich ganzjährig variabel ändernden Rahmenbedingungen wie bspw. geänderte Nachfragen, Unterrichtszeiten oder Schülerströme (alternative Streckenführungen) zu berücksichtigen. Dies gilt auch für den Pendlerverkehr. Im Zusammenwirken mit der Region und den Gemeinden wird seitens des Verkehrsverbundes Ost-Region (VOR) ein Fahrplanangebot erstellt, mit dem Ziel, die Bedürfnisse möglichst vieler Fahrgäste bestmöglich abzudecken, weshalb auch ganzjährig immer wieder Fahrplanänderungen vorgenommen werden.

Das öffentliche Verkehrsnetz in Niederösterreich ist mit den zunehmenden Mobilitätsherausforderungen auch entsprechend der Nachfrage (sowohl im Busbereich als auch dem Schienenpersonennahverkehr) gewachsen.

In Niederösterreich werden im Buslinienverkehr im Jahr 2024 (mit Stand Februar 2024) 64.194.148 km Regionalbusleistungen angeboten werden. Zum Vergleich waren es im Jahr 2018 50.811.714 km/Jahr, was einer Steigerung von ca. 25% allein in diesem Zeitraum entspricht. Es kam damit in keinem Jahr zu einer Reduktion der

Kilometerleistungen.

Jahr	Buskilometerleistung
2018	50.811.714

2019	52.082.512
2020	55.217.331
2021	59.295.455
2022	61.219.915
2023	62.669.863
2024	64.194.148 (voraussichtlich, entsprechend Stand Februar 2024)

In ländlichen Gegenden ist oftmals aufgrund der geringen Siedlungsdichte eine Versorgung mit konventionellem öffentlichen Linienverkehr nicht zu allen Zeiten zielführend. Um hier eine mittelfristig noch bessere Grundversorgung zu erreichen, intensiviert VOR im Auftrag des Landes Niederösterreich derzeit seine Bemühungen in Richtung bedarfsgesteuerte Verkehre. Unter dem Namen VOR Flex werden derzeit Projekte umgesetzt, bei denen eine Kombination von liniengebundenen Verkehren (Bussen, Bahnen) und VOR Flex Anrufsammeltaxis eine optimale Versorgung des jeweiligen Gebietes mit öffentlichem Verkehr ermöglicht. VOR Flex Anrufsammeltaxi transportiert die Fahrgäste von Sammelstelle zu Sammelstelle, d.h. bei der jeweiligen Sammelstelle bzw. Haltestelle wird nur bei konkretem Bedarf gehalten.

Dies wurde z.B. schon in der Ausschreibungsregion Mostviertel West umgesetzt. Auch alle zukünftigen Ausschreibungen des Regionalbusverkehrs in der Ostregion werden integriert geplant, d.h. in den Regionen wird die Umsetzung von Mikro-ÖV-Angeboten in Ergänzung zum Linienverkehr berücksichtigt.

Das VOR Flex System wird in der Ostregion in Zusammenarbeit mit den Gemeinden oder pro Ausschreibung umgesetzt.

Dabei wird das System nicht flächendeckend ausgerollt, sondern von Gemeinde zu Gemeinde oder pro Ausschreibungsgebiet übernommen und an die jeweiligen Bedürfnisse adaptiert.

Mit freundlichen Grüßen,

Udo Landbauer, MA