

22.01.2026

Landtag von Niederösterreich

Landtagsdirektion

Eing.: 22.01.2026

Ltg.-872-1/XX-2026

ANTRAG

der Abgeordneten Mag. Keyl und Krumböck, BA
gemäß § 34 LGO 2001

betreffend **Sicherung des öffentlichen Personennahverkehrs in St. Pölten und Niederösterreich**

zu dem Antrag Ltg.-872/XX-2025

Der öffentliche Verkehr ist wesentlicher Bestandteil einer funktionierenden Mobilität in Niederösterreich. Das Land Niederösterreich bekennt sich ausdrücklich dazu, Städte und Gemeinden im Rahmen seiner budgetären Möglichkeiten bei der Umsetzung leistungsfähiger öffentlicher Verkehrsangebote zu unterstützen. Das gilt insbesondere auch für den Stadtverkehr St. Pölten (LUP). Dabei ist festzuhalten, dass Umfang, Ausgestaltung und Finanzierung innerstädtischer Verkehrsangebote primär in den eigenen Wirkungsbereich der Städte und Gemeinden fallen.

Personenverkehrsdienstleistungen werden grundsätzlich für eine Laufzeit von acht bis zehn Vertragsjahren bestellt, ehe sie neu öffentlich auszuschreiben sind. Die aktuelle Vertragslaufzeit des Stadtverkehrs St. Pölten (LUP) endet im Sommer 2027, eine Ausschreibung des „LUP neu“ ist daher überfällig. In diesem Zusammenhang ist jedoch anzumerken, dass für die durchzuführende Ausschreibung seitens der Stadt St. Pölten die Forderung nach einer Drittelfinanzierung durch das Land erhoben wurde, die eine Umstellung auf eine 100% E-Busflotte samt Ladeinfrastruktur beinhaltet.

Die Umsetzung dieser Forderung würde jedoch den bisher vertraglich zugesicherten Finanzierungsbeitrag des Landes Niederösterreich um mehr als das Dreifache überschreiten. Das Nahverkehrsförderungsbudget würde somit zum Nachteil aller weiteren Städte und Gemeinden Niederösterreichs stark überzogen.

Die Bindung derart hoher Fördermittel an ein einzelnes Projekt stünde jedenfalls im Spannungsverhältnis mit dem gegenüber allen (förderwerbenden) Städten und Gemeinden bestehenden Gleichbehandlungsgebot.

Ferner ist die Ausschreibung und Inbetriebnahme einer 100%-E-Busflotte weder in der Clean Vehicles Directive (Richtlinie 2009/33/EG) noch im Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetz vorgesehen. Die Forderung der Antragsteller führt daher zu Gold Plating in der öffentlichen Beschaffung zu Lasten der Steuerzahler.

Ungeachtet dessen ist eine gesetzliche Pflicht der Länder zur Finanzierung von Stadtverkehren, insbesondere in dem von den Antragstellern geforderten gleich hohen Ausmaß mit der den Bund gesetzlich bindenden Finanzierungsquote, den maßgeblichen Bestimmungen des Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 (ÖPNRV-G 1999) nicht zu entnehmen.

Die Gefertigten stellen daher folgenden

A n t r a g :

Der Hohe Landtag wolle beschließen:

„1. Die Landesregierung wird ersucht,

- a. an die Bundesregierung heranzutreten und diese aufzufordern, gemäß dem Verursacher-Prinzip, die zusätzlichen Kosten, welche den Städten mit eigenem öffentlichem Nahverkehrsangebot potenziell durch die Clean Vehicles Directive (Richtlinie 2009/33/EG) entstehen, zu übernehmen; sowie
- b. einen etwaigen Finanzierungsbeitrag des Landes Niederösterreich für den öffentlichen Stadtverkehr in St Pölten (LUP) im Rahmen der Erstellung des Doppelbudgets für die Jahre 2027 und 2028 in einer angemessenen und leistungsgerechten Höhe nach Maßgabe der budgetären Möglichkeiten zu prüfen.

2. Durch diesen Antrag gemäß § 34 LGO 2001 wird der Antrag Ltg.-872/XX-2025 miterledigt.“