

## ANTRAG

der Abgeordneten Wiesinger, Hundsmüller, Pfister, Razborcan Mag.<sup>a</sup> Renner, Rosenmaier, Mag. Samwald, Mag.<sup>a</sup> Scheele, Schindele, Schmidt, Mag.<sup>a</sup> Suchan-Mayr, Weninger und Windholz, MSc

### **betreffend: Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs im Waldviertel**

Einzelne Bezirke in peripheren Lagen im Wald- und Weinviertel kämpfen seit Jahren mit einem Bevölkerungsverlust. Dieser Entwicklung muss durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes entgegengesteuert werden. Da hier die „Europaspange“ keine Verbesserung gebracht hätte, wurde dieses Projekt letztendlich fallengelassen.

Bei entsprechendem weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs würde auch weniger mit dem Pkw gependelt werden müssen und damit auch weniger Benzin und Diesel in den Verbrennungsmotoren verbrannt, was zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes und der Klimabelastung führt.

Die Hauptmotivatoren zur Benutzung des öffentlichen Verkehrs sind einerseits die Bequemlichkeit (im günstigsten Fall kein Umsteigen erforderlich, jedoch so wenig umsteigen wie möglich), die Zeit (Fahrzeit sollte im besten Fall kürzer als mit dem eigenen PKW sein, aber jedenfalls nicht wesentlich länger) und die Kosten (geringere Kosten als mit dem PKW – Stichwort 1-2-3-Klima Ticket). Wenn ein oder mehrere dieser Faktoren nicht erfüllt ist, wird die/der PendlerIn eher das eigene KFZ benutzen.

Mit dem Ausbau des Streckennetzes und Verdichtung der Taktung können somit zwei Fliegen mit einer Klappe geschlagen werden. Es wird einerseits der Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel gefördert und andererseits ein großer Beitrag zum Umweltschutz geleistet. Schließlich werden damit tausende Tonnen CO<sub>2</sub>-Ausstoß gespart und unsere Umwelt sauberer gemacht.

Verantwortungsvolle und mutige Klimapolitik ermöglicht uns allen ein klimafreundlicheres Leben, indem sie die entsprechenden Anreize schafft, nach Möglichkeit auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen.

## **Zu unseren konkreten Forderungen:**

### **Franz-Josefs-Bahn:**

Die Grundsatzvereinbarung aus dem Jahre 2017 zwischen dem Land NÖ, Bund und ÖBB soll die Ertüchtigung der FJB bringen. Nun muss die rasche Umsetzung erfolgen. In der Stufe 2 der Ausbaupläne ist auch eine direkte und umstiegsfreie Anbindung der Kamptalbahn und der Stadt Horn an die Franz Josef Bahn in Eggenburg geplant.

Dies stellt zweifellos eine wichtige und richtige Maßnahme zur Verbesserung der Situation im Waldviertel bei. Allerdings fehlt beim Projekt eine Park & Ride Anlage und ein Busterminal in Horn als flankierende Maßnahme. Schließlich sollen viele PendlerInnen künftig vom Bahnhof Horn (größtenteils Richtung Wien) zum Arbeitsplatz pendeln, sodass für die meisten PendlerInnen zum Erreichen der Bahnverbindung in Horn ein eigenes KFZ oder ein Zubringerbus erforderlich ist. Ohne eine leistungsstarke Park & Ride Anlage und Busterminal kann das Projekt aber nicht in dem erhofften Ausmaß in Anspruch genommen werden. Begleitend dazu sollte eine direkte Zufahrt von der B2/B4 errichtet werden um künftig auch ohne das Stadtgebiet von Horn ein Umstieg auf den öffentlichen Verkehr am Bahnhof Horn zu ermöglichen.

Was ebenso dringend erforderlich ist, ist der durchgehende zweigleisige Ausbau der Franz-Josefs-Bahn von Gmünd bis Wien. So ist einerseits eine schnellere Verbindung möglich, andererseits wird die Strecke erheblich leistungsfähiger und auch für Gütertransporte attraktiver.

Schließlich sollte ein Stundentakt der Verbindung zwischen Wien und Budweis eingeführt werden, um die Franz-Josefs-Bahn auch international für den Personenverkehr attraktiver zu machen.

Nach Göpfritz an der Wild soll bekanntlich bei den Ortschaften Scheideldorf und Stögersbach eine Umfahrung errichtet werden, sodass die B2 nicht mehr durch das Ortsgebiet geführt wird. Im Zuge dieser ohnehin geplanten Maßnahmen wäre eine „Begradigung“ der Trasse der Franz-Josefs-Bahn dahingehend vorzunehmen bzw. einzuplanen, dass die Trasse künftig entlang der B2 geführt wird und das sog. „Allentsteiger Knie“ beseitigt wird, was ebenfalls Einsparung von Fahrzeit zur Folge hat.

### Kamptal- und Kremser Bahn:

Auch für Langenlois ist zur Attraktivierung bzw. zur Motivation der stärkeren Benützung der Bahn durch die PendlerInnen eine leistungsstarke Park & Ride Anlage erforderlich.

Zwischen Krets und St. Pölten wäre ein (durchgehender) zweigleisiger Ausbau (zwischen St. Pölten und Herzogenburg) sowie die zuletzt wieder verschobene und noch immer ausstehende Elektrifizierung der Strecke (zwischen Krets und Herzogenburg) so rasch wie möglich durchzuführen. Die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit und die damit verbundene, erhebliche Fahrzeitverkürzung von Krets nach St. Pölten ist anzustreben.

Auch hier würde die Kapazität der Bahn durch diese Maßnahmen um ein vielfaches erhöht. Darüber hinaus kann dadurch (zwischen Krets und St. Pölten) auch eine längst fällige „Städtetaktverbindung“ geschaffen werden, welche eine Taktung von vier Zügen pro Stunde erlaubt und damit eine leistungsfähige Bahnverbindung zwischen der Landeshauptstadt und Krets errichtet werden. Damit könnten viele PendlerInnen von Krets nach St. Pölten auf die Benützung des eigenen PKW verzichten sowie rasch und umweltfreundlich zum Arbeitsplatz und wieder retour gelangen.

Zur Verkürzung der Fahrzeit der Kremser Bahn sollte weiters eine „Begradigung“ der Strecke (zwischen Statendorf und Herzogenburg) erfolgen.

Auch technische Sicherungen der Eisenbahnkreuzungen (Schranken, Rotlicht) tragen einerseits zu einer Verkürzung der Fahrzeit bei, da die Züge mit höherer Geschwindigkeit in die Kreuzung einfahren dürfen, andererseits wird dadurch auch ein erhebliches Gefahrenpotenzial für Unfälle beseitigt.

### Nordwestbahn:

Das Fahrgastaufkommen ist in den letzten Jahren erheblich gestiegen und besteht mittlerweile erheblicher Handlungsbedarf insbesondere für den Streckenabschnitt Stockerau – Hollabrunn bzw. in weiterer Folge Znaim. Der eingleisige Betrieb ist der wesentliche Hemmschuh, welcher die Entfaltung der Kapazitäten der Strecke verhindert. Ein (durchgehender) zweigleisiger Ausbau dieser Strecke ist daher ebenfalls erforderlich. Der derzeit angedachte streckenweise zweigleisige Ausbau ist nicht hinreichend, schließlich hat ein eingleisiger Betrieb immer zur Folge, dass ein Flaschenhals entsteht, welcher zu Verzögerungen und Verspätungen auf der gesamten Strecke führen kann.

Auch hat sich herausgestellt, dass die Bahnsteige auf dieser Strecke zum Teil – für eine Steigerung der Fahrgastkapazitäten – zu kurz ausgeführt sind und diese jedenfalls soweit zu verlängern wären, dass bei verstärkt geführten Zügen ein entsprechend bequemes und sicheres Ein- und Aussteigen gewährleistet ist.

Die Gefertigten stellen daher den

### **Antrag**

Der hohe Landtag wolle beschließen:

„1.) Der Landtag bekennt sich im Interesse der PendlerInnen zu antragsgemäßigem Ausbau sowie Attraktivierung des öffentlichen Personennahverkehrs in Niederösterreich im Allgemeinen und im Waldviertel im Besonderen.

2.) Die Landesregierung wird im Sinne der Antragsbegründung zu Ausbau und Attraktivierung des öffentlichen Personennahverkehrs aufgefordert, an die Bundesregierung, die ÖBB-Holding AG und deren Tochtergesellschaften sowie die Verkehrsverbund OstRegion (VOR) GmbH heranzutreten und in den mit diesen zu führenden Verhandlungen darauf hinzuwirken, dass die im Antrag angeführten Maßnahmen so rasch wie möglich umgesetzt werden können sowie erforderlichen (anteiligen) finanziellen Mittel dafür bereit gestellt werden.“

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