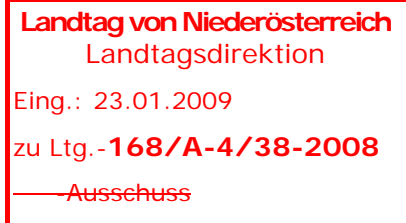


Ernest Gabmann
Landeshauptmann-Stellvertreter



Herrn
Präsident des NÖ Landtages
Ing. Hans Penz

St. Pölten, 21. Jänner 2009

im Hause

LH-STV.GAB-ALLG-70/001-2009

Sehr geehrter Herr Präsident!

Zu der unter Zahl Ltg.-168/A-4/38-2008 der Abg. Enzinger an mich gerichteten Anfrage bezüglich „Strategie für den öffentlichen Verkehr im Waldviertel“ darf ich innerhalb offener Frist wie folgt Stellung nehmen:

1. Wie ist der Versorgungsauftrag der ÖBB für das Land NÖ definiert? Wie lässt sich dieser überprüfen?

Mit der ÖBB Personenverkehr AG wurden 1996 Verkehrsdiensteverträge mit langjähriger Laufzeit abgeschlossen. Darin wird ein Fahrplanangebot definiert, das in Niederösterreich auf Haupt- und Regionalbahnen im Nahverkehr zu erbringen ist. Der zu Grunde liegende Vertragsfahrplan ist der Fahrplan 1996/97. Die Niederösterreichische Verkehrsorganisation (NÖVOG), die im Auftrag des Landes NÖ die mit den ÖBB abgeschlossenen Verkehrsdiensteverträge betreut, erstellt jährlich Kilometerbilanzen, in denen die Leistungsvolumina der jeweiligen Fahrplanjahre ermittelt und dem Volumen des Fahrplanes 1996/97 gegenübergestellt werden. Das im Fahrplanjahr 2009 (Fahrplan gültig seit 14.12.2008) erbrachte Leistungsvolumen liegt über dem Vertragsvolumen. Unabhängig von der Zugkm-mäßigen Erfüllung des Vertragsvolumens überprüft die NÖVOG sehr genau auch die qualitative Einhaltung des Vertrages und die Ausgewogenheit des Fahrplanangebotes. Bei der Erstellung des Fahrplanes 2009 war das erstmals nicht gegeben. Die Fahrplanentwürfe der ÖBB Personenverkehr AG sahen teilweise massive Qualitätsverschlechterungen (z.B. durch Sperre der Donaubrücke Tulln und Langsamfahrstellen) sowie Leistungsrücknahmen (z.B. Kamptalbahnhof aus Einsparungsgründen) vor. Das konnte vom Land NÖ nicht hingenommen werden. In Nachverhandlungen konnten daher noch Verbesserungen gegenüber den Fahrplanentwürfen der ÖBB erzielt werden.

2. Wann wurden Sie das erste Mal über die neuen Fahrpläne informiert? In welcher Form haben Sie wann, welche Änderungen eingefordert?

Die Fahrplanabstimmung zwischen NÖVOG (für das Land NÖ) und ÖBB Personenverkehr AG (PVA AG) haben im Jänner 2008 begonnen. Fahrplanentwürfe wurden durch ÖBB PV AG sukzessive zwischen April 2008 und August 2008 übermittelt. Allerdings wurden erst bei den im August 2008 übermittelten Entwürfen massive Einsparungen bzw. Auswirkungen von Langsamfahrstellen sichtbar. Alle zuvor übermittelten und abgestimmten Entwurfstände verloren damit ihre Gültigkeit.

Änderungen zu den Fahrplänen im Sinne einer höheren Kundenfreundlichkeit wurden im Laufe des gesamten Abstimmungsprozesses eingefordert.

So hat die NÖVOG beispielsweise schon am 22.4.2008 gegenüber der ÖBB PV AG die Forderung erhoben, Pendlerzüge von Gmünd nach Wien während des Zeitraumes der Sperre der Donaubrücke Tulln über Stockerau nach Wien zu führen. Als Ergebnis hat die ÖBB PV AG am 9.7.2008 zugesichert, wichtige Pendlerzüge bis Stockerau mit guten Umsteigemöglichkeiten weiter nach Wien zu führen. Eine direkte Führung nach Wien sei wegen nicht vorhandener Kapazitäten auf der S-Bahn Wien nicht möglich, so die ÖBB PV AG.

Nach der am 4.8.2008 erfolgten Bekanntgabe der Einschränkung des direkten Umleitungsverkehrs Krems-Wien über Stockerau auf einige wenige Zugpaare am Tag (entgegen den vorher kommunizierten Plänen, stündlich direkte „Umleitungszüge“ Krems-Wien über Stockerau zu führen), hat die NÖVOG schon am 7.8.2008 Protest dagegen eingelegt und auf die damit verbundenen Verschlechterungen hingewiesen. Die ÖBB PV AG hat daraufhin mehrfach Forderungen der NÖVOG zurückgewiesen, während der Sperre der Tullner Donaubrücke ein kundenfreundlicheres Ersatzangebot herzustellen. Als Begründung wurde die aktuell schwierige wirtschaftliche Situation der ÖBB PVA AG genannt. Schließlich wurde am 9.10.2008 noch durch die ÖBB PV AG bekannt gegeben, dass für Pendler Direktbusse nach Wien eingeführt werden. Im Zuge der Nachverhandlungen mit der ÖBB PV AG konnte auch durchgesetzt werden, dass im Nachmittags-Berufsverkehr ein zusätzliche Zug direkt von Wien nach Krems (mit Anschluss Richtung Wachau und Kamptal) geführt wird.

Im Zuge der Abstimmung der Fahrpläne der Kamptalbahn hat die NÖVOG bereits am 10.7.2008 eine vollumfängliche Aufrechterhaltung des Angebotes eingefordert, nachdem die ÖBB kommuniziert hatten, das Angebot zwischen Gars und Horn ausdünnen zu wollen. Nach mehreren Urgezen seitens der NÖVOG zur Aufrechterhaltung des Angebotes gab die ÖBB PV AG erst am 14.10.2008 bekannt, das Angebot nicht zurückzunehmen. In Nachverhandlungen konnte die NÖVOG durchsetzen, dass mit 2.2.2009 ein Fahrplanvorschlag der NÖVOG umgesetzt wird, bei dem die Anschluss-situation in Sigmundsherberg deutlich verbessert wird. Es können damit alle Berufs-verkehrszüge am Nachmittag auf der Schiene angebunden werden. Regionale Pendler-vertreter zeigten sich mit diesem Fahrplanmodell sehr zufrieden.

Als Druckmittel für die Verhandlungsbereitschaft der ÖBB wurden seitens des Landes NÖ die Zahlungen im Rahmen des Verkehrsdienstvertrages auf den Regionalbahnen vorerst vermindert.

Die Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH hat die Fahrplanentwürfe der ÖBB erstmals im August 2008 übermittelt bekommen.

3. Im Unterschied zur Bahn erscheint es in den Wieselbussen schwierig auf dem Weg zur Arbeit mit Laptops zu arbeiten. Die meisten Pendler im Waldviertel haben aber keine Bahn-Alternative zum Wieselbus. Welche Pläne existieren, um hier das Service zu verbessern? In welchem Zeitraum kann mit diesen Verbesserungen gerechnet werden?

Die derzeit eingesetzten Busse stellen zum Zeitpunkt der Anschaffung den modernsten Stand der Technik dar. In den Wieselbussen sind in der ersten Sitzreihe Laptop-Stromanschlüsse vorhanden. Weiters gibt es bei den meisten Sitzplätzen kleine Klapptische oder Ablagen und die Möglichkeit zum Anschluss von Kopfhörern mit der Auswahlmöglichkeit zwischen verschiedenen Radiosendern. Eine Erneuerung der WIESELBUS-Flotte nach modernstem Stand der Technik ist am 2010 geplant.

4. Auf welchen Bahn- oder Busstrecken im Waldviertel ist es RollstuhlfahrerInnen möglich, die Verkehrsmittel ohne fremde Hilfe zu benutzen? In welchen Verkehrsmitteln ist ein barrierefreier Zugang möglich? In welchen Verkehrsmitteln sind Rollstuhlstellplätze vorgesehen?

Ausgewählte Busse im Waldviertelkonzept sind als behindertengerechte Busse ausgeschrieben. Da sich das Konzept jedoch noch in der Ausschreibungsphase befindet, sind an dieser Stelle keine detaillierten Angaben zum Ausschreibungsinhalt möglich.

Im Bahnverkehr werden derzeit barrierefrei zugängliche Züge (Niederflurfahrzeuge) auf den Strecken Wien-Krems (WIESEL-Doppelstockwaggons) und Wien-Sigmundsherberg (WIESEL-Doppelstockwaggons und Talent-Triebwagen) eingesetzt, ein Zugpaar mit niederflurigen WIESEL-Doppelstockwaggons fährt auf der Strecke Wien-Gmünd-Wien. Derzeit bauen die ÖBB die 63 WIESEL-Doppelstock-Steuerwagen um. Es werden rollstuhltaugliche WCs eingebaut.

Auf der Franz-Josefs-Bahn sind in den Bahnhöfen/Haltstellen Etsdorf-Strass, Fels, Wagram-Grafenegg, Kirchberg, Gedersdorf, Gmünd, Pürbach-Schrems, Hirschbach, Vitis, Schwarzenau, Allentsetig, Göpfritz, Irnfritz, Hötzelsdorf-Geras, Sigmundsherberg und Limberg-Maissau die Züge barrierefrei erreichbar.

5. Aus welchem Grund kommen im Waldviertel nahezu keine Niederflurbusse, die den Einstieg für ältere Personen, für Mütter mit Kinderwägen, für RollstuhlfahrerInnen sowie die Mitnahme von Fahrrädern erleichtern, zum Einsatz?

Niederflurbusse werden im Regionalverkehr von den Fahrgästen aufgrund des geringeren Fahrkomforts im Allgemeinen weniger akzeptiert. Niederflurbusse haben geringe Federwege und härtere Sitze, daher werden sie bevorzugt im Stadtverkehr eingesetzt. Weiters gibt es keine Niederflurbusse, die kettenfähig sind, was im Waldviertel aber ein eklatanter Mangel ist. Um all diesen Problemen zu begegnen, werden immer mehr Hochdeckerlinienbusse eingesetzt, die Rollstuhlhilfe eingebaut haben. Derzeit ist es aber so, dass die Busunternehmer im Waldviertel alle im Verbundgebiet des VVNB fahren, wo sie selbst über den Fahrzeugeinsatz entscheiden. Im Waldviertel gibt es bisher noch keine Leistungsbestellung durch die VOR GmbH, die die Art des Busses vorschreiben kann.

Zur Wieselbusflotte ist in diesem Zusammenhang zu sagen, dass diese Busse eine rasche Verbindung aus weiten Teilen Niederösterreichs nach St. Pölten schaffen, wie z.B. aus dem Waldviertel ab Gmünd und Waidhofen/Thaya. Das Wieselbus-System ist als Schnellbus-System konzipiert und erfüllt den Zweck einer schnellen Überlandverbindung. Für dieses Erfordernis (optimale Federung und Sitzkomfort, Toilette im Bus, PS-Leistung) sind die am Markt erhältlichen Niederflurbusse, wie auch oben bereits erwähnt, nicht geeignet. Hinsichtlich der Busausstattung gibt es ständige Gespräche mit der DPV Landhaus.

6. Wird das neue Buskonzept für das Waldviertel auch eine neue Busgeneration mit ebenem Einstieg, Rollstuhlstellplätzen, Kinderwagenplätzen und Fahrradmitnahmemöglichkeiten bringen und die derzeitige kundenunfreundliche Busflotte im Waldviertel ablösen? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, wann?

Zur Art der Busse gilt das in der Antwort zu Punkt 5 bereits Gesagte, weshalb keine Niederflurbusse zum Einsatz kommen. Überlandlinienbusse mit Behindertenlift sind jedoch aufgrund der geltenden Gesetzeslage durchaus vorgesehen. Diese müssten dann auch für Kinderwägen, im Rahmen gewisser geometrischer Grenzen, tauglich sein. Die Umsetzung des, derzeit noch in Ausschreibung befindlichen, Buskonzeptes ist noch im Jahr 2009 vorgesehen.

7. Nach Horn und Raabs/Thaya bietet die ÖBB keine Verbindungen mit Rollstuhlstellplätzen an. Wie werden RollstuhlfahrerInnen die dort geplante Landesausstellung mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen können?

Der speziell für die Landesausstellung 2009 vorgesehene Busshuttleverkehr zwischen den Ausstellungsorten befindet sich derzeit in der Ausschreibungsphase. Bezüglich der Barrierefreiheit kann gesagt werden, dass dieser Shuttleverkehr in vollem Umfang behindertentauglich sein soll.

Der Bahnbetrieb ist zur Gänze in der Verantwortung der ÖBB, wozu folgendes gesagt werden kann: Auf der Kamptalbahn nach Horn setzen die ÖBB auch im Jahr 2009 die Regionalbahntriebwagen der Baureihe 5047 ein. Diese Triebwagen sind nicht rollstuhltauglich ausgestattet. Abgesehen von der geringen vorhandenen Stückzahl ist es laut ÖBB PV AG derzeit technisch nicht möglich, die rollstuhltauglichen Regionalbahntriebwagen der Baureihe 5022 auf der Kamptalbahn einzusetzen. Dafür fehlen infrastrukturelle Voraussetzungen (Bahnsteige) und logistische Voraussetzungen (Wartung, Ver- und Entsorgung derzeit nur in Wiener Neustadt möglich).

8. Derzeit bietet die ÖBB keine Verkehrsverbindungen nach Raabs/Thaya mit Fahrradmitnahme an. Wird sich das für das Angebot des Öffentlichen Verkehrs für die dort geplante Landesausstellung ändern?

Im nicht schienengebundenen ÖV im Rahmen der Landesausstellung – d.h. im Busshuttleverkehr – ist die Fahrradmitnahme nicht vorgesehen. Der Bahnverkehr ist, wie bereits in der Antwort zu Frage 7 angesprochen, in der Zuständigkeit der ÖBB.

9. Die Landesausstellung in Waidhofen/Ybbs war aus Raabs/Thaya mit öffentlichen Verkehrsmitteln für einen Tagesausflug am Sonntag praktisch nicht erreichbar, wenn man nicht unmittelbar nach der Ankunft wieder die Heimreise angetreten hat. Welche Verbindungen von Waidhofen/Ybbs nach Raabs/Thaya und zurück sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln geplant, um einen Tagesausflug mit mehrstündigem Aufenthalt bei der geplanten Landesausstellung in Raabs/Thaya zu ermöglichen?

Zwischen den Ausstellungsorten Raabs, Telc und Horn wird den ganzen Tag ein speziell für die Landesausstellung konzipierter Shuttlebus im 2 Stundentakt pendeln. Dieser Shuttlebus hat sehr enge Fahrzeiten, die den Ausstellungsbesuchern theoretisch sogar den Besuch aller 3 Ausstellungsorte an einem Tag ermöglichen. Das geplante Busangebot wurde bestmöglich auf das Bahnangebot der ÖBB, welches in der Zuständigkeit der ÖBB liegt, abgestimmt.

Zur Anreise mit der Bahn ist zu sagen:

Schwerpunkt bei der Planung des Mobilitätskonzeptes im Öffentlichen Verkehr (ÖV) bei den Landesausstellungen 2007 und 2009 musste und muss die Erreichbarkeit aus den Ballungszentren sein, da aus diesen mit erheblichen Besucherströmen gerechnet werden kann. Bei der Landesausstellung 2007 waren das die Bahnachsen Wien-St. Pölten-Waidhofen/St. Peter bzw. Linz-Waidhofen/St. Peter und jeweils die Zubringerachsen. Bei der Landesausstellung 2009 muss der Schwerpunkt auf die Achsen Wien-Stockerau-Hadersdorf-Horn und St. Pölten-Krems-Hadersdorf-Horn gelegt werden. Leider kann es nicht gelingen, immer alle Regionen mit ÖV-Verbindungen in gleicher Qualität an die Landesausstellungen heranzuführen. Dennoch kann bei der Landesausstellung 2009 Besuchern aus Waidhofen/Ybbs ein Besuch der Ausstellung in verschiedenen Kombinationen ermöglicht werden. Der Weg führt dabei mit der Bahn über Amstetten, St. Pölten, Krems, Hadersdorf und Horn.

Anreise zum Ausstellungsort Horn:

Ein Ausflug zur Landesausstellung in Horn ist täglich möglich.

Bei einer Abfahrt in Waidhofen/Ybbs um 6.34 Uhr kann an Sonn- und Feiertagen Horn um 9.28 Uhr und an allen anderen Tagen um 10.29 Uhr erreicht werden. Bei einer Abfahrt um 9.31 Uhr (Montag bis Freitag) erreicht man Horn um 12.29 Uhr.

Rückfahrmöglichkeiten gibt es um 15.57 Uhr (täglich außer Samstag), 16.57 Uhr (Montag bis Freitag) und 17.57 Uhr (Montag bis Freitag) Ankunft in Waidhofen/Ybbs ist um 19.27 Uhr, 20.27 Uhr bzw. 21.15 Uhr.

Anreise zum Ausstellungsort Raabs:

Ein Ausflug zur Landesausstellung in Raabs ist an Donnerstagen, Freitagen und Sonntagen möglich. Der Shuttlebus bietet Donnerstag bis Sonntag Verbindungen von Horn nach Raabs und Telc. Raabs erreicht man bei deiner Abfahrt um 6.34 Uhr ab

Waidhofen/Ybbs um 11.25 Uhr (Donnerstag, Freitag, Sonntag). Bei einer Abfahrt um 9.31

Uhr (Donnerstag und Freitag) erreicht man Raabs um 13.25 Uhr.

Die Rückfahrt ab Raabs ist um 15.10 Uhr (Donnerstag, Freitag, Sonntag) bzw. 17.10 Uhr

(Donnerstag, Freitag) möglich. Ankunft in Waidhofen/Ybbs ist um 19.27 Uhr bzw. 21.51

Uhr. Es ist auch der Besuch der beiden Ausstellungsteile in Horn und Raabs an einem

Tag möglich.

Anreise zum Ausstellungsort Telc:

Ein Ausflug nach Telc ist an Donnerstagen und Freitagen möglich. Bei der Abfahrt in

Waidhofen/Ybbs um 6.34 Uhr erreicht man Telc um 12.45 Uhr, Rückfahrt ist um 15.50

Uhr, Ankunft in Waidhofen/Ybbs um 21.15 Uhr.

10. Buslinien werden als Ersatz für Nebenbahnen von PendlerInnen immer weniger angenommen. Stattdessen werden PendlerInnen praktisch auf den Umstieg zum PKW gezwungen, um im besten Fall damit den nächsten Bahnhof zu erreichen, realistischer Weise aber mangels attraktiver Alternativen gleich die gesamte Fahrtstrecke im PKW zurückzulegen. Das belastet die PendlerInnen, das Klima und die CO2 Bilanz. In welcher Form werden Sie sich für den Erhalt und den Ausbau der Thayatabahn nach Tschechien einsetzen? Werden Sie bei einer Blockade durch die ÖBB eine internationale Ausschreibung der Verbindung unterstützen?

Seitens des Landes NÖ wurden für eine Wiedereröffnung des Eisenbahngrenzüberganges Fratres-Slavonice detaillierte Entscheidungsgrundlagen aufbereitet. Die Kosten wurden gemeinsam mit ÖBB und BMVIT im Rahmen eines eisenbahntechnischen Vorprojekts ermittelt. Das Land NÖ hat stets sein Interesse an der Realisierung des Projektes bekundet und dazu auch eine Beteiligung bei der Finanzierung der Infrastrukturmaßnahmen in Aussicht gestellt. Letztendlich wurde aber seitens des Bundes die anfänglich erkennbare Finanzierungsbereitschaft wieder zurückgezogen. Vom Land NÖ alleine kann das Projekt aber nicht umgesetzt werden.

Die Annahme eines Buskonzeptes, auch als Ersatz für ein zuvor bestehendes Bahnangebot, ist abhängig von der Form und Qualität des Busangebotes. Wenn das Angebot attraktiv und auf die Bedürfnisse der betroffenen Region abgestimmt ist, kann durchaus mit einer guten Akzeptanz gerechnet werden. In manchen Fällen stellt das Ersatzangebot durch Busse auch eine Verbesserung für die Fahrgäste dar, da ein Bussystem flexibler eingesetzt werden kann als ein Bahnangebot – speziell hinsichtlich der flächenmäßigen Erschließung neuer Siedlung- oder Gewerbebereiche, etc.

11. Derzeit ist z.B. für die Strecke von Zwettl nach Gmünd eine Fahrt mit der Bahn teurer als eine mit dem Wieselbus. PendlerInnen können eine ÖBB Vorteilskarte nicht für den Wieselbus verwenden. In welcher Form werden Sie eine Tarifvereinheitlichung nach Zielort (nicht nach Wegstrecke) für die unterschiedlichen Verbindungen umsetzen? Bis wann ist damit zu rechnen?

Laut Fahrpreisauskunft des Verkehrsverbundes Niederösterreich-Burgenland (VVNB) kostet die Einzelkarte von Zwettl nach Gmünd auf der Bahn (48 km) €8,50. Die Fahrt von Zwettl nach Gmünd mit dem Wieselbus (37 km) kostet €6,80. Eine Anerkennung der ÖBB Vorteilskarte am Wieselbus ist derzeit nicht möglich und auch im Rahmen der Tarifreformdiskussion momentan nicht vorgesehen.

Mit besten Grüßen

Ernest Gabmann e.h.