

Waldviertler Mobilitäts-Manifest



**Forderungskatalog
Stand 2023**

Inhaltverzeichnis

7 zentrale Forderungen / Stand 2023	1
Forderungen / Öffis auf der Schiene	2
<i>Forderungen bzgl. FJB.....</i>	<i>2</i>
<i>Forderungen bzgl. Verlagerung des Gütertransportes auf die FJB</i>	<i>2</i>
<i>Forderung einer „5-Städtebahn“ durch das Zusammenwirken der FJB und der Regionalbahnen</i>	<i>3</i>
Forderungen / Öffis auf der Straße / Stand 2023	4
<i>Forderungen zur Nutzung und konzeptionellen Erweiterung des vorhandenen Straßennetzes</i>	<i>4</i>
<i>Forderung bzgl. Erweiterung der Zielgruppen für den Öffiverkehr</i>	<i>4</i>
<i>Forderung bzgl. Mikro-Öffis</i>	<i>4</i>
Forderungen / Individualverkehr	5
<i>allgemeine Forderungen zum Individualverkehr im Waldviertel</i>	<i>5</i>
<i>Forderungen für Fußgänger:innen</i>	<i>5</i>
<i>Forderungen für Radfahrer:innen</i>	<i>5</i>
<i>Forderungen bzgl. PKW</i>	<i>6</i>
Forderungen / Preise und Tarife	7
<i>Forderung nach leistbarer Mobilität: Preise und Tarife</i>	<i>7</i>
Anhang Erläuterungen.....	8
Erläuterungen ad 1. und 2. Konkrete Ausbau-Varianten FJB:.....	8
<i>Ausbau-Variante 1.....</i>	<i>8</i>
<i>Ausbau-Variante 2.....</i>	<i>9</i>
<i>Zusätzliche Maßnahmen zum Ausbau.....</i>	<i>9</i>
<i>Kosten</i>	<i>9</i>
Erläuterungen ad 3. und 4. Horn: Stopp der geplanten Anbindung (NÖLR) und Neuplanung zur Einbindung Horns in die FJB durch neuen Regional-Bahnhof (Vorbild Tullnerfeld)	10
Erläuterungen ad 5. Taktverdichtungen:	10
Erläuterungen ad 12. Österreichweite, flächendeckende LKW-Maut.....	11
Erläuterungen ad 13. Rahmenbedingungen ändern (LKW vs. Bahn)	12
Erläuterungen ad 14. Strenge Kontrolle der geltenden Gesetze und Verordnungen für LKW-Transporte	12
Erläuterungen ad 15. Aktivierung, Revitalisierung und Neubau der Regionalbahnen als Zubringer-system zur FJB	13
Erläuterung ad 18. Mikroterminal an der FJB zur Verteilung der Waren aus der Region und in die Region durch regionale Frächter:innen, z.B. in Vitis	14
Erläuterung ad 20. Die „5-Städtebahn“	14
Erläuterung ad 23. Erweiterung der Zielgruppen für den Öffiverkehr	15
Erläuterung ad 29. Neue Prioritäten: Rad, zu Fuß und mit Öffis vor dem Auto	15
Erläuterung ad 30. Neue Bauvorhaben müssen Fußgängerverkehr bevorzugen	16
Erläuterung ad 32. Vorhandene Fußwege-Ressourcen nützen	16
Erläuterung ad 53. und 54. NÖ-Klimaticket: 365€ und NÖ/Wien Klimaticket: 730€ für alle Öffis im VOR.....	16
Erläuterung ad 55. Waldviertelticket: 180€ für alle Öffis innerhalb Niederösterreichs	17



Waldviertler Mobilitäts-Manifest Zentrale Forderungen

7 zentrale Forderungen / Stand 2023

Forderung 1

Durchgehend zweigleisiger Sicherheits-Vollausbau der Franz-Josefs-Bahn (FJB)
mit Fahrverkürzung auf 72 Minuten von Gmünd nach Wien

Forderung 2

Die „5-Städtebahn“
Gmünd, Zwettl, Waidhofen an der Thaya, Horn und Budweis

Forderung 3

Verlagerung des überregionalen Holz- und Biomassetransports
von der Straße auf die FJB

Forderung 4

Schaffung eines aufeinander abgestimmten Zubringersystems zur FJB mittels Regionalbahnen,
liniengebundener Busse, Mikro-Öffiverkehr und nachhaltigem Individualverkehr (Fuß-, Rad- und
Sharing-Angeboten)

Forderung 5

Moderne zielorientierte Mobilitätsplanung mit Orientierung an finanziellen und nachhaltigen,
gesellschaftspolitischen Zielvorgaben statt einer nachfrageorientierten Verkehrsplanung

Forderung 6

Neuverhandlung eines NÖ und NÖ/Wien Klimatickets mit dem VOR
„Waldviertelticket“
Leistbares Ticket für Menschen mit sehr niedrigen Einkommen

Forderung 7

Stopp der Zersiedelung
Schaffung von „Siedlungen der kurzen Wege“



Waldviertler Mobilitäts-Manifest Forderungskatalog

Forderungen / Öffis auf der Schiene

Zu den mit **(Seite ...)* gekennzeichneten Punkten gibt es im Anhang ausführliche Erläuterungen

Forderungen bzgl. FJB

1. Durchgehend zweigleisiger Sicherheits-Vollausbau (kreuzungsfrei) der FJB **(Seite 8)*
2. Fahrzeitverkürzung auf 72 Minuten Gmünd/Wien **(Seite 8)*
3. Horn: Stopp der geplanten Anbindung (NÖLR) und Neuplanung zur Einbindung Horns in die FJB durch neuen Regional-Bahnhof (Vorbild Tullnerfeld) **(Seite 10)*
4. Einbindung Horns über einen neuen Bahnhof und eine neu gebaute Hochleistungs-Schnellfahrstrecke (SFS) von Eggenburg über Horn bis Göpfritz **(Seite 10)*
5. Verkehrskonzept für die Stadt Horn mit Einbindung der FJB
6. Taktverdichtung: Zugverbindungen im Ein-Studentakt (7 Tage), zu den Stoßzeiten (morgens, abends) im Halb-Studentakt **(Seite 10)*
7. Steckdosen, W-Lan und durchgehender Handyempfang in allen Zugverbindungen und auf der gesamten Strecke
8. Mehr Fahrradmitnahmemöglichkeiten im Zug
9. Fahrrad- und Autoverleih (E-Carsharing) an ausgewählten Bahnhöfen
10. Sichere Fahrradaufbewahrungsmöglichkeiten an allen Bahnhöfen
11. Sichere Fahrrad- und Fußzubringerwege zum Bahnhof

Zu den mit **(Seite ...)* gekennzeichneten Punkten gibt es nachstehend ausführliche Erläuterungen

Forderungen bzgl. Verlagerung des Gütertransportes auf die FJB

12. Österreichweite, flächendeckende LKW-Maut auch auf den niederrangigen Verkehrsnetzen **(Seite 11)*
13. Österreichweit die Rahmenbedingungen verändern: Kostentransparenz und Kostenwahrheit bzgl. LKW-Transit, Abschaffung Dieselpriileg für LKW, Anpassung der Maut-Richtlinien auf EU-Ebene, Stimulierung der Anschlussbahnförderungen durch das Land **(Seite 12)*
14. Strenge Kontrolle der geltenden gesetzlichen Rahmenbedingungen (z.B. Ladegewicht) für LKW-Transporte **(Seite 13)*
15. Aktivierung, Revitalisierung und Neubau (auch Wiedererrichtung) der Regionalbahnen als Zubringersystem zur FJB (auch Schmalspurbahnen) **(Seite 13)*
16. Keine neue Genehmigung von Betrieben mit der Notwendigkeit von umfangreichen Holz- und Biomassetransporten ohne direkten Gleisanschluss an die Bahn
17. Durchgehend zweigleisiger Ausbau als Voraussetzung für die Kombination von Güterverkehr und taktverdichtetem Personenverkehr
18. Mikroterminals (Logistik-Hubs) an der FJB zur Verteilung der Waren aus der Region und in die Region durch regionale Frächter:innen, z.B. in Vitis **(Seite 14)*
19. Gespräche mit Tschechien ausgehend von ÖBB, Bund und Land, um Synergien speziell für die überbordenden Holz- und Biomassetransporte zu schaffen



Zu den mit **(Seite ...)* gekennzeichneten Punkten gibt es nachstehend ausführliche Erläuterungen

Forderung einer „5-Städtebahn“ durch das Zusammenwirken der FJB und der Regionalbahnen

20. Die geforderte „5-Städtebahn“ verbindet miteinander: **(Seite 14)*

- Bezirkshauptstadt Gmünd
- Bezirkshauptstadt Waidhofen/Thaya
- Bezirkshauptstadt Zwettl
- Bezirkshauptstadt Horn
- Kreisstadt Budweis (über 100.000 Einwohner:innen) als Verteiler nach Linz und Prag



Forderungen / Öffis auf der Straße / Stand 2023

Forderungen zur Nutzung und konzeptionellen Erweiterung des vorhandenen Straßennetzes

21. Stopp und Evaluierung aller neuen Straßenprojekte mit Blick auf ihre Wirksamkeit zur Umsetzung der Mobilitätswende (CO₂-Reduktion)
22. Mehr Platz für Radfahrer:innen und Fußgänger:innen durch bauliche, technische und gesetzliche Maßnahmen im vorhandenen Straßennetz

*Zu den mit ***(Seite ...)** gekennzeichneten Punkten gibt es nachstehend ausführliche Erläuterungen*

Forderung bzgl. Erweiterung der Zielgruppen für den Öffiverkehr

23. Evaluierung und Definition neuer Zielgruppen für den öffentlichen Verkehr und Abstimmung der Kapazitäten und Fahrpläne auf deren Bedürfnisse: volle Verfügbarkeit 7 Tage/Woche
**(Seite 17)*

Forderung bzgl. Mikro-Öffis

24. Planungsoffensive in den Waldviertler Gemeinden in Kooperation mit dem Land NÖ um den Mikro-Öffiverkehr flächendeckend und auf die regionalen Gegebenheiten passend weiterzuentwickeln
25. Bereitstellung von entsprechenden Fördermöglichkeiten und Infrastruktur von Seiten der Gemeinden und des Landes NÖ zur Umsetzung von Mikro-Öffi Projekten



Forderungen / Individualverkehr

Zu den mit **(Seite ...)* gekennzeichneten Punkten gibt es nachstehend ausführliche Erläuterungen

allgemeine Forderungen zum Individualverkehr im Waldviertel

26. Entwicklung von „Siedlungen der kurzen Wege“ im Rahmen der Siedlungsentwicklung und Raumordnung
27. Kompetenz für die Flächenwidmung nicht mehr bei der Gemeinde, sondern beim Land NÖ zur Vermeidung von Interessenskonflikten
28. Siedlungsentwicklung in den Gemeinden verstärkt in Zusammenarbeit mit Ziviltechniker:innen (Ingenieurkonsulent:innen für Raumordnung und Raumplanung, Architekt:innen bzw. Ziviltechniker:innen für Architektur)
29. Politische „Prioritätenliste neu“: Zufußgehen, Radfahren und Öffi-Verkehr müssen in Zukunft in der Planung des ländlichen Raumes mindestens gleichberechtigt mit dem Auto sein und im dicht verbauten Gebiet Vorrang vor dem Auto haben **(Seite 15)*
30. Für neue Arten von Kraftfahrzeugen wie z.B. S-Pedelecs (bis 45 km/h) braucht es bezgl. Straßenbenützung (Fahrradwege: ja/nein? etc.) und allgemeiner sowie spezieller gesetzlicher Rahmenbedingung rasche und flexible Regelungen von Seiten des Gesetzgebers (auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene) in Zusammenarbeit mit Expert:innen und Interessensvertretungen

Zu den mit **(Seite ...)* gekennzeichneten Punkten gibt es nachstehend ausführliche Erläuterungen

Forderungen für Fußgänger:innen

31. Neue Bauvorhaben müssen den Fußgänger:innenverkehr bevorzugen. Es braucht gesicherte Übergänge und bauliche und technische Maßnahmen zum Schutz der Fußgänger:innen **(Seite 15)*
32. Attraktivierung des Fußgänger:innennetzes. Es braucht sichere, attraktive und abwechslungsreiche Fußwege (z.B. Schatten im Sommer, grüne abwechslungsreiche Umgebung, usw.)
33. Gemeinden müssen vorhandene Wegenetze zusammenschließen, Lücken schließen und Wege beschildern sowie Gefahrenzonen bewusst zum Vorteil von Fußgänger:innen entschärfen **(Seite 16)*
34. Gemeinden müssen bewusstseinsbildende Maßnahmen setzen, die das Zufußgehen als nachhaltige Mobilität für den Alltag bewerben

Forderungen für Radfahrer:innen

35. Aufstockung des jährlichen Fahrradbudgets auf 100 Mio €
36. Exakte Beschreibung der Zuständigkeit des Straßenbetreibers für den Radverkehr im NÖ Straßengesetz statt wie bisher nur allgemeine Formulierung in §12a
37. Tempo 30 innerorts, auch auf Vorrang- und Durchzugstraßen in sensiblen Bereichen wie Schulen, im Ortskern und Begegnungszonen, bei Öffi-Haltestellen, etc.
38. Übernahme aller Basisnetz-Radrouten in die Landesverantwortung
39. Aufnahme der Radinfrastruktur auf und entlang von Landesrouten und deren Querungen in ein Landesradroutenverzeichnis



40. Grundsätzliche Einbeziehung der Radlobbys in die Planung und Umsetzung von Infrastruktur für Radfahrer:innen (Radlobby Gmünd, Radlobby Waidhofen/Thaya, Radlobby Krems)
41. Sofortige Errichtung des angekündigten Radschnellweges von Gmünd nach Schrems (wichtig dabei die Mitfinanzierung durch das Land bei Nebenanlagen, die beim Bau notwendig sind wie z.B. Oberflächenwasser-Sammelschächte oder Brücken, Unterführungen, Stützmauern, etc.)
42. Sofortige Umsetzung der Forderungskataloge der Radlobby Gmünd und Radlobby Waidhofen/Thaya zur Förderung des Alltagsradfahrens
43. Sofortige Umsetzung der angekündigten Radwege-Lückenschlüsse im Rahmen des „NÖ RADLgrundnetzes“ der Kleinregion „StadtLand“ (in Zusammenarbeit mit dem Kuratorium für Verkehrssicherheit)
44. Bei Straßenneubauten, Straßenumbauten oder auch Straßensanierungen müssen Radwege immer mitbedacht und gegebenenfalls mitgebaut werden
45. Attraktivierung des Radwegenetzes: Es braucht attraktive, abwechslungsreiche Radwege nach den 5 Prinzipien der Radnetzwerkplanung: angeschlossen, direkt, attraktiv, sicher und komfortabel
46. Radwege mit hohem Frequenzpotential brauchen kreuzungsfreie Wegführungen (Unterführungen oder Brücken statt Straßenquerungen)
47. Ausbau der Radinfrastruktur: Überdachte Radabstellplätze (auch in Wohnbauten), Radservicestellen, Radverleihe, Ladestationen für E-Bikes, hochwertige überdachte Fahrradparkanlagen bei Busbahnhöfen und Bahnhöfen mit Kojen und Stellplatzsysteme für teure Fahrräder, Videoüberwachung der Fahrradparkanlagen bei allen Busbahnhöfen und Bahnhöfen, usw.
48. Kaufförderung für Liegefahrräder, Kabinenfahrrädern („Velomobile“) und S-Pedelecs (bis 45km/h)
49. Ausweitung des Kilometergeldes für Dienstwege mit dem Fahrrad auch für Strecken unter 2km

Forderungen bzgl. PKW

50. Gestaffelte Förderung der E-Mobilität in Abhängigkeit vom Verbrauch, um den Kauf energieeffizienter E-Autos zu fördern
51. Verstärkte Kaufförderung von Leichtelektrofahrzeugen der Klasse L7e mit einer Maximalgeschwindigkeit von 100 km/h und einem Gewicht von bis zu 450kg bzw. 600kg ohne Akkus
52. Massiver Ausbau der E-Ladestationen in Städten und Gemeinden, auch Gratisangebote
53. Förderung von E-Carsharing-Projekten in Gemeinden durch Land und Gemeinden
54. Förderung von PV-Anlagen in Zusammenhang mit der Benützung von E-Autos
55. Anreize für E-Autobesitzer:innen: Vergünstigte Parkgebühren bzw. Befreiung von den Parkgebühren, Erweiterung von Lieferzeiten und Lieferzonen für Elektro-Nutzfahrzeuge, exklusive Zufahrten, touristische Vergünstigungen



Forderungen / Preise und Tarife

Zu den mit **(Seite ...)* gekennzeichneten Punkten gibt es nachstehend ausführliche Erläuterungen

Forderung nach leistbarer Mobilität: Preise und Tarife

56. NÖ-Klimaticket: 365€ für alle Öffis innerhalb Niederösterreichs * *(Seite16)*
57. NÖ/Wien-Klimaticket: 730€ für alle Öffis innerhalb NÖ und Wien * *(Seite16)*
58. Waldviertelticket: 180€ in allen Öffis innerhalb NÖ (aufgrund der besonders schlechten Öffi-Infrastruktur) * *(Seite 17)*
59. Leistbares Ticket für Menschen mit sehr geringem Einkommen nach dem Vorbild der Vorarlberger „FairCard-maximo fair“ zur Benützung VOR
60. Einfache Zugänglichkeit und tarifliche Anreize im Einzelticketverkauf
61. Wiedereröffnung des Personenschalters im Bahnhof Gmünd/NÖ

Anhang zur Erläuterung der Forderungen:

*Im folgenden Anhang werden die mit * **(Seite ?)** gekennzeichneten Forderungen näher erläutert und im Detail beschrieben. Die Forderungen haben ihre Grundlage im „Waldviertler Mobilitäts-Manifest“, in dem ausgehend von der fehlenden öffentlichen Infrastruktur ein Gesamtkonzept beschrieben wird, das die Voraussetzungen schaffen kann, die durch den Klimawandel notwendige Mobilitätswende zu schaffen.*



Anhang Erläuterungen

Erläuterungen ad 1. und 2. Konkrete Ausbau-Varianten FJB:

Die FJB ist neben vielen anderen für die Mobilitätssicherheit im Waldviertel notwendigen Maßnahmen jedenfalls das Mobilitäts-Kernstück. Das durchgehende zweite Gleis ist im besonderen Maße auch für den in Zukunft auf die Schiene zu verlagernden Güterverkehr notwendig, um den durch die Planung anvisierten Ein-Studentakt an allen Tagen der Woche und teilweise Halbstudentakt in den Stoßzeiten für den Personenverkehr auch erhalten zu können. Zur Erreichung der notwendigen Fahrzeitverkürzungen und des durchgehenden zweiten Gleises gibt es folgende Planungs-Varianten:

Ausbau-Variante 1

Ausbau Bestandsstrecke

Im ersten Schritt wird die Bestandsstrecke der FJB durch Bogenverflachungen, den Einsatz entsprechender typenreiner Triebwagentechnologie und einer smarte Fahrplangestaltung so optimiert, dass eine Fahrzeitverkürzung auf ca. 90 Minuten erreicht werden kann. Neben vielen Kurvenverflachungen entlang der Bestandsstrecke ist eine für beide Varianten besonders sinnvolle Maßnahme die Abkürzung des sogenannten „Allentsteiger Knies“. Hier allein können ca. 10 Minuten Fahrzeitverkürzung erreicht werden. Der 17 km lange Bogen der FJB-Gleise soll in gerader Linie durch eine 7 km lange Strecke im Neubau ersetzt werden. Durch die Umbaumaßnahmen entstehen Kosten von ca. 197-220 Mio. Euro (Basis 2018), nicht die vom Land NÖ behaupteten 900 Mio. Euro.

Errichtung einer Hochleistungs-Schnellfahrstrecke (SFS) Eggenburg-Horn-Göpfritz

Im zweiten Schritt wird Horn über einen neuen Bahnhof direkt an die Gleise der FJB eingebunden (siehe weiter unten „Die FJB als Lebensader durch Horn“). Von Horn aus wird durch die Errichtung einer Neubaustrecke, die in gerader Linie von Horn nach Göpfritz führt, eine zweigleisige Hochleistungsstrecke errichtet. Hier können durch die Streckenverkürzung von 32km und das Erreichen von durchgehend 160–200km/h relevante Fahrzeitverkürzungen von insgesamt 10 Minuten erreicht werden. Die bisherige Bestandsstrecke der FJB nördlich von Horn soll durch die Kamptalbahn weiterhin erschlossen bleiben, die Neubaustrecke erweitert das Zugangebot ohne Auflassung vorhandener Bahnhöfe.

Fahrzeitverkürzungen in Wien

Ein großes Einsparungspotential an Fahrzeit gibt es im Raum Wien und bei der Verteilung der Fahrgäste in der Stadt. Deshalb ist ein wichtiger Aspekt bei der Planung des Ausbaues der FJB die Kooperation zwischen dem Land NÖ und Wien. Hier gute Lösungen zu finden ist für beide Seiten ein Vorteil. Die Einführung des flächendeckenden Parkpickerls in Wien, die gestiegenen Treibstoffpreise und die hohe Inflation haben schon jetzt im Bereich der Arbeitspendler:innen zu einer verstärkten Nutzung der FJB geführt. Durch das Klimaticket kommt es auch in Richtung Waldviertel zu einer verstärkten Reisetätigkeit im Freizeitbereich. In Wien ist es vor allem für Pendler:innen möglich, in beide Richtungen sehr viel Zeit zu sparen. Statt den Franz-Josefs-Bahnhof als Endbahnhof anzufahren, muss das Ziel der Hauptbahnhof Wien sein. Es gibt zwei Varianten für die Streckenführung in Wien:

Streckenvariante 1 in Wien



Mit einer Streckenführung über Stockerau und einer neu zu errichtenden Donaubrücke von Langenzersdorf-Seeschlacht nach Wien-Nussdorf ist es möglich, bei allen U-Bahnen eine Haltestelle zu machen und so gerade Pendler:innen schnell an jeden gewünschten Arbeitsort in Wien zu bringen. Umgekehrt verlieren auch Wiener:innen weniger Zeit, wenn sie von allen U-Bahnrichtungen aus die FJB gut erreichen können.

Streckenvariante 2 in Wien

Eine weitere Variante zur Streckenführung innerhalb von Wien ist die FJB von Nussdorf – bei gleichzeitiger Verlängerung der U4 – am Brigittenaauer-Sporn abzweigend über die Handelskaibahn (Handelskai U6/S-Bahnen; Reichsbrücke U1; Donaumarina U2; Simmering U3) nach Wien zu leiten und ebenfalls bei allen U-Bahnstationen Halt zu machen mit dem Ziel Wien Hauptbahnhof. In Wien kann durch intelligente Verkehrsplanung für Nutzer:innen der FJB bis zu 20 Minuten Zeit gewonnen werden. Zusätzlich zu der derzeit geplanten Anbindung des Hauptbahnhofs über die Westbahn beim Knoten Tullnerfeld, die eine zeitsparende Anbindung Richtung Westen (Gmünd – St.Pölten mit etwas mehr als einer Stunde Fahrzeit) gewährleistet, werden bei den beiden oben angeführten Varianten neben der Anbindung an den Wiener Hauptbahnhof und somit an die Westbahnstrecke direkt alle U-Bahnstationen mit deutlichen Fahrzeitverkürzungen für ganz Wien angefahren werden.

Ausbau-Variante 2

Diese Variante sieht im Gegensatz zu Variante 1 vor, an der jetzigen Bestandstrecke keine Investitionen bzw. Veränderungen (Begradigungen) vorzunehmen. Diese Variante würde die Kosten um die Investitionen auf der Bestandstrecke verringern. Die Bestandstrecke kann über eine Erweiterung durch die Kamptalbahn weiter betrieben und alle bisherigen Haltestellen erhalten werden.

Zusätzliche Maßnahmen zum Ausbau

Beide Ausbauvarianten sind dadurch zu ergänzen, dass zum einen entsprechend modernes Triebfahrzeug-/Triebwagenmaterial und Personenwaggons verwendet werden und zum anderen die Fahrplangestaltung optimal auch mit dem Güterverkehr abgestimmt wird.

Beim Zugmaterial ist durch moderne Antriebs- und Beschleunigungstechniken beim Bremsen und Ausfahren des Zuges aus den Verkehrsstellen (Bahnhöfen) viel Zeit zu gewinnen. Ebenso muss es vor allem für Pendler:innen, aber auch Tourist:innen jedenfalls Steckdosen, durchgehend WLAN und Handyempfang geben. Ebenso wichtig ist, dass für den steigenden Fahrradtourismus zum einen genügend Radmitnahmekapazitäten vorhanden sind, zum anderen, dass an Bahnhöfen entlang der Strecke Fahrradverleih sowie Autoverleih jederzeit und leicht zugänglich möglich sind.

Kosten

Die Kosten für diese Ausbauvarianten werden mit insgesamt 1,5 Milliarden Euro geschätzt. (Stand 2016)



Fazit:

Eine massive Fahrzeitverkürzung, ein durchgehendes zweites Gleis und Halbstunden- bzw. Stundentakte für die Strecke Gmünd/Wien sind technisch und finanziell machbar. Durch eine geänderte Streckenführung ist die direkte Anbindung der FJB an alle U-Bahnen in Wien und schlussendlich an den Hauptbahnhof Wien machbar und bringt gerade für Pendler:innen innerhalb Wiens noch zusätzliche Fahrzeitverkürzungen.

Erläuterungen ad 3. und 4. Horn: Stopp der geplanten Anbindung (NÖLR) und Neuplanung zur Einbindung Horns in die FJB durch neuen Regional-Bahnhof (Vorbild Tullnerfeld)

Es ist auch im Sinne der „5-Städtebahn“ (Gmünd, Zwettl, Waidhofen/Thaya, Horn und Budweis) wichtig, dass Horn eine gute und durchgehende Einbindung in die FJB bekommt. Ein der Bedeutung Horns angemessener neuer Bahnhof der Stadt muss direkt an die Gleise der FJB angeschlossen werden. Von dort aus führt eine Hochleistungs-Schnellfahrstrecke (SFS) mit 160-200km/h Geschwindigkeit direkt nach Göpfritz. Die Schnellverbindungen („Sprinterzüge“, d.h. weniger Halte) verkehren auf der SFS, während die derzeit verkehrenden REX-Regionalverbindungen kreuzungsüberschneidend im Vor- und Nachlauf der Sprinterzüge zwischen den Knoten-Schnittpunkten Eggenburg und Göpfritz auf der verbleibenden eingleisigen Bestandstrecke fahren (einschl. 5-Städte S-Bahn).

Derzeit geplante Variante (NÖ-LR) ungeeignet für Mobilitätswende

Die derzeit von der NÖ Landesregierung und der ÖBB geplante und vom „Waldviertler Mobilitäts-Manifest“ abgelehnte Variante (Anbindung des alten Bahnhof Horn über die Kamptalbahn von Sigmundsherberg aus, mit Abkoppelung der weiterführenden Züge nach Gmünd) ist weder für die Horner:innen selbst eine relevante, zum Umstieg auf die Bahn motivierende Maßnahme (lediglich 4 Minuten Zeitgewinn), noch ist sie für ein Gesamtkonzept im Kontext mit Fahrzeitverkürzungen, Einbindung neuer Regionalbahnen und Reduktion von fossil betriebenem Individualverkehr als geeignet anzusehen.

Horn darf nicht zum Kopf- oder Endbahnhof werden

Vielmehr muss Horn durch die Kombination der Einbindung in eine schnelle FJB, die Errichtung eines modernen Regionalbahnhofs und als Teil der 5-Städtebahn an Bedeutung gewinnen und die Stadtstrukturen beleben. Was Horn parallel dazu entwickeln muss, ist ein zukunftsträchtiges Verkehrskonzept für die Stadt, das die FJB mit einplant. Dies liegt zurzeit nicht vor.

Fazit:

Horn muss seiner Bedeutung als Regionalzentrum und seiner Lage entsprechend als Teil der „5-Städtebahn“ mit einem neuen Bahnhof am Rand der Stadt direkt (nicht über die Kamptalbahn) in die FJB eingebunden werden. Ein neues Gesamtverkehrskonzept für Horn ist ebenfalls unbedingt notwendig, um Horn zukunftstauglich zu machen.

Erläuterungen ad 5. Taktverdichtungen:

Nicht nur schneller, sondern auch öfter



Um wieder fixer Bestand des Lebensalltages der Waldviertler:innen zu werden, braucht es auf der FJB neben der Fahrzeitverkürzung eine Taktverdichtung im Personenverkehr bei gleichzeitiger Steigerung des Güterverkehrs auf der Schiene: Statt des im oberen Waldviertel für den Personenverkehr auf der FJB zurzeit fast durchgehenden üblichen 2-Stundentaktes muss es verlässlich zumindest jede Stunde und zu bestimmten Zeiten (z.B. morgens und abends) jede halbe Stunde einen Zug geben. Grundlage dafür ist die durchgehende Zweigleisigkeit, um die FJB auch in Bezug auf den Gütertransport leistungsfähig zu machen. Die Waldviertler:innen müssen die Möglichkeit bekommen, auch ohne fossil betriebenen, privaten PKW die grundlegenden Mobilitätsbedürfnisse des Lebens zu erfüllen. Gleichzeitig muss der Güterverkehr – vor allem der steigende Holz- und Biomassetransport – von der Straße auf die FJB verlegt werden können.

Fazit:

Neben der Fahrzeitverkürzung ist die Taktverdichtung die Maßnahme, die den Umstieg auf die FJB massiv attraktiviert. Nicht nur schneller, sondern auch öfter!

Erläuterungen ad 12. Österreichweite, flächendeckende LKW-Maut

Flächendeckende LKW-Maut macht Bahn stärker

Die flächendeckende LKW-Maut ist ein Instrument, das dazu dienen soll, den Wettbewerbsnachteil der Bahn gegenüber dem Transport auf der Straße auszugleichen und die Verlagerung des Gütertransportes auf die Schiene zu forcieren. Die Einführung kann ein wichtiger Schritt in Richtung klimaneutraler Transport der Güter auf der Schiene sein und muss daher aufbauend auf den vorhandenen Erkenntnissen umgesetzt werden.

2015 wurde ein Plan zur Umsetzung der flächendeckenden LKW-Maut in Österreich entwickelt. Es waren sich im Vorfeld alle österreichischen Bundesländer einig diese einzuführen, vermutlich nicht zuletzt deshalb, weil es auch um erhebliche Mehreinnahmen im Gesamtvolumen von 600 Mio. Euro für die Länder ging. Schlussendlich hat aber das Land NÖ im Frühjahr 2016 diese Vereinbarung gekippt. Wenngleich diese Vereinbarung nicht zustande gekommen ist, zeigt der Umstand, dass es grundsätzlich einen Konsens zur Ausarbeitung gab, dass dieses Werkzeug in Österreich funktionieren kann, wenn die entsprechenden politischen Voraussetzungen dafür gegeben sind.

Gute Erfahrungen in der Schweiz

Anhand des Schweizer Modells (wo die flächendeckende LKW-Maut 2008 eingeführt wurde) ist belegt, dass es entgegen den anfänglichen Befürchtungen zu keinen negativen Auswirkungen auf die Wirtschaft gekommen ist. Es konnte beobachtet werden, dass lokale Betriebe davon profitieren und die Wirtschaft mittel- und langfristig keine Nachteile hatte. Die Frächter waren motiviert, weniger Leerfahrten durchzuführen und haben insgesamt effizienter gewirtschaftet.

Die Einnahmen aus einer flächendeckenden LKW-Maut müssen zweckgebunden jedenfalls für die Bereiche Öffi-Ausbau, Reduzierung der Umweltauswirkungen, Straßenbau und für die Länder zur Verfügung stehen. Um die Verlagerungswirkung der flächendeckenden LKW-Maut voll auszuschöpfen, muss es eine große Preiselastizität geben, das Schienenangebot muss in Österreich massiv ausgebaut werden und die Transportlösungen müssen EU-weit ausgebaut und aufeinander abgestimmt werden.

Fazit:



Die flächendeckende LKW-Maut kann als wirksames Mittel gegen die Wettbewerbsnachteile der Bahn eingesetzt werden. Die Einführung ist in Österreich 2016 nur am Land NÖ gescheitert.

Erläuterungen ad 13. Rahmenbedingungen ändern (LKW vs. Bahn)

Anpassung der Rahmenbedingungen notwendig:

Österreichweit sind Anpassungen der Rahmenbedingungen notwendig und es müssen die Verlagerungspotentiale genutzt werden. Vordringlich müssen die gesetzlichen Wettbewerbsnachteile der Bahn zumindest ausgeglichen werden. Auch indem Kostentransparenz durch Kostenwahrheit erreicht wird.

Der LKW-Transit verursacht Kosten, die von den Steuerzahler:innen getragen werden (z.B. Bau des Straßennetzes, Erhaltung des niederrangigen Straßennetzes), während die Bahn diese Kosten selbst tragen muss (z.B. Bau und Erhaltung des Schienennetzes). Für Wettbewerbsgleichheit braucht es auch die Abschaffung des Dieselpriwilegs und die Anpassung der Maut-Richtlinien auf EU-Ebene. Viele Firmen transportieren ihre Güter nicht zuletzt deshalb auf der Straße, weil der Transport auf der Schiene (noch) unverhältnismäßig teurer ist.

Weiters müssen Anschlussbahnförderungen (vom Werk zur Hauptbahn, sprich FJB) und Beratungen für umstellungswillige Betriebe angeboten und vom Land auch beworben werden.

Fazit:

Nur wenn die externen, vom LKW verursachten Kosten auch dem LKW zugerechnet und von diesem bezahlt werden, kann die Bahn ihr Nachhaltigkeitspotenzial beim Gütertransport entwickeln.

Erläuterungen ad 14. Strenge Kontrolle der geltenden Gesetze und Verordnungen für LKW-Transporte

Verhindern von unlauterem Wettbewerb

Es müssen vorhandene und schon wirksame Vorgaben für die LKW-Transporte wirkungsvoller kontrolliert und deren Einhaltung überprüft und sanktioniert werden. So werden oft zu schwer beladene LKW auf die Straßen geschickt. Es braucht auch gesetzliche Gewichtsbeschränkungen für Straßen, deren Unterbauten und Straßenbeläge nicht für höhere Tonnagen ausgelegt sind (z.B. Rollsplitt). Strenger kontrolliert und sanktioniert müssen auch die oft nicht eingehaltenen Kabotagebestimmungen werden. Unter Kabotage versteht man das Erbringen von Transportdienstleistungen innerhalb eines Landes durch ein ausländisches Verkehrsunternehmen, wobei der Be- und Entladeort für die transportierten Güter in diesem Land liegt.

Ein weiterer Punkt, der vom Gesetzgeber und der Exekutive her neu zu bewerten ist, ist die Tatsache, dass Transportunternehmen sich Vorteile dadurch verschaffen, dass sie LKW im Ausland anmelden, um Kosten zu sparen. Was im privaten Bereich nicht möglich ist (z.B. das eigene Auto einfach im Ausland anzumelden), wird hier oft im Graubereich der Gesetze zur Gewinnmaximierung der Unternehmer:innen gemacht.

Eine weitere Möglichkeit, dem Gütertransport auf der Straße einen unlauteren Wettbewerbsvorteil zu nehmen, ist es schon vor Einführung einer flächendeckenden LKW-Maut die „Fluchtrouten“ der Mautflüchtlinge zu eruieren und auf diesen Strecken schon jetzt Maut einzuheben.



Fazit:

Die schon vorhandenen Gesetze bzgl. der Gütertransporte auf der Straße müssen in Zukunft strenger kontrolliert und sanktioniert werden. Außerdem müssen neue Gesetze im Dienste der Mobilitätswende den Transport auf der Schiene bevorzugen.

Erläuterungen ad 15. Aktivierung, Revitalisierung und Neubau der Regionalbahnen als Zubringersystem zur FJB

Von 28 Regionalbahnen in NÖ wurden in den letzten Jahren 27 eingestellt, nachdem sie von der ÖBB an das Land NÖ übergeben worden sind. Eine Verschwendung von wichtigen Ressourcen in einem Flächenbundesland. Ein Fehler – entstanden aus alten Denkmustern, die das Auto als einzig mögliches Verkehrsmittel in den Mittelpunkt aller Überlegungen stellten.

Aus heutiger Sicht ist die Aktivierung, Revitalisierung und der Neubau der Regionalbahnen (auch Wiedererrichtung, nachdem Regionalbahnen in der Vergangenheit völlig abgetragen worden sind, siehe z.B. Thayatalbahn) für den Personen- und Gütertransport eine unumgängliche Notwendigkeit. Das Regionalbahnnetz hat das Potenzial derart gestaltet zu werden, dass Bahnlinien entstehen, die mit anderen Schienennetzen und Schienenwegen ohne offene Gleisenden verknüpft sind. Dieses Potenzial muss im Sinne der Effizienz maximal ausgeschöpft werden. Das Waldviertel muss mit dem gesamten verfügbaren und noch zu bauenden Bahnnetz infrastrukturell erschlossen werden, um die Umstellung des Güter- und Personentransportes im Sinne der Mobilitätswende zu schaffen.

Holz muss nicht nur entlang der FJB transportiert werden, sondern auch zur FJB und von ihr in die Betriebe. Auch auf Schmalspurbahnen können (und sind es auch in der Vergangenheit) gerade Holztransporte sehr gut durchgeführt werden. Regionale österreichische LKW-Dienstleister können dann innerhalb der Region die Waren verteilen.

Folgende Regionalbahnen müssen aktiviert werden:

▪ Schaffung einer Nord-Süd-Route von Slavonice über Waidhofen, Schwarzenau, Zwettl, Martinsberg über die Donau an die Westbahn nach Pöchlarn.
▪ Die Donauuferbahn (und damit die Wachaubahn) muss revitalisiert werden
▪ KamptalBahn: Modernisierung durch Streckenbegradigungen, bessere Sicherheitstechnik, und bessere Bahnsteigzugänge, Tunnel, Anbindung über die Donau an die Regionalbahn Tulln – Traismauer – Herzogenburg – St. Pölten → bessere Anbindung von Horn und dem unteren Kamptal an die Landeshauptstadt
▪ Reblausexpress: Die Regionalbahn führt von Retz nach Drosendorf und braucht eine Verbindung zur FJB → Geras - Hötzelndorf - Geras
▪ Schmalspurbahn: Lückenschluss zwischen Groß-Gerungs und Zwettl
▪ Die Strecke Zwettl – Martinsberg – Ybbs als Entlastung für die Holztransporte
▪ Aktivierung der Strecke Sigmundsherberg nach Zellerndorf
▪ Thaytalbahn: Wiedererrichtung und Aktivierung



Fazit:

Die Regionalbahnen sind als schienengebundenes Zubringersystem zur FJB eine unabdingbare Notwendigkeit für die Mobilitätswende und müssen, nachdem 27 von 28 Regionalbahnen vom Land NÖ eingestellt worden sind, wieder aktiviert oder neugebaut werden. Sie haben gleichermaßen Bedeutung für den Personen- als auch für den Gütertransport.

Erläuterung ad 18. Mikroterminal an der FJB zur Verteilung der Waren aus der Region und in die Region durch regionale Frächter:innen, z.B. in Vitis

Mikroterminals sind regionale Verteilerzentren, in denen von der Bahn auf LKW umgeladen wird und umgekehrt. Die FJB wird durch den durchgehend zweigleisigen Ausbau in der Lage sein, eine Taktverdichtung für den Personenverkehr aufrechtzuerhalten, während sie gleichzeitig massiv mehr Güter auf der Schiene transportiert. Mit einem Mikroterminal z.B. in Vitis können Güter dann über regionale LKW-Verteiler an die jeweiligen Betriebe ausgeliefert werden. Dadurch wäre es nicht mehr notwendig, die Güter zuerst nach Wiener Neudorf zu liefern, um sie dann mit dem LKW auf der Straße wieder ins Waldviertel zu bringen.

Fazit:

Im Waldviertel braucht es einen Mikroterminal ev. in Vitis, um die regionale Verteilung von auf der FJB transportierten Güter CO₂-sparend durchführen zu können.

Erläuterung ad 20. Die „5-Städtebahn“

Die Verbindung der fünf Städte (Gmünd, Zwettl, Waidhofen/Thaya, Horn und Budweis) ist unter den gegebenen infrastrukturellen Vorgaben jederzeit auch jetzt schon über den Knoten Schwarzenau realisierbar. Dazu müssen ausgehend von Schwarzenau in gemeinsamer Fahrplanabstimmung Regionalzüge nach Zwettl und Waidhofen/Thaya geführt werden. Das ist sogar in der derzeitigen Situation mit dem eingleisigen Ausbau machbar, bei einem zweigleisigen Ausbau ist die Umsetzung dieser Variante umso leichter möglich:

1. Der Zug von Wien verbindet Horn, Gmünd und darüber hinaus Budweis in gerader Linie
2. Schwarzenau bietet Umstiegsmöglichkeiten von Gmünd und von Wien aus nach Zwettl und Waidhofen/Thaya.
3. Umgekehrt bedeutet die „5-Städtebahn“, dass von allen fünf Städten aus alle anderen vier Städte mit der Bahn erreichbar sind.

Die FJB verbindet somit neben den auf ihrer Strecke liegenden Städten Horn, Gmünd und Budweis auch Zwettl und Waidhofen/Thaya direkt im Bahnnetz der FJB und der Regionalbahnen. Über Budweis hinaus erschließt die FJB damit für alle Bezirkshauptstädte den Linzer Raum (Anbindung über Budweis), Pilsen und Nordost-Bayern einerseits sowie Prag und Deutschland (Sachsen, Berlin) andererseits. Damit ist die FJB eine Bahn von transnationaler Bedeutung und schließt an das gut ausgebaute Schienennetz in Tschechien an.



Fazit:

Die „5-Städtebahn“ ist eine zentrale Forderung des „Waldviertler Mobilitäts-Manifestes“. Neben der Verbindung der vier Bezirkshauptstädte Gmünd, Zwettl, Waidhofen/Thaya und Horn macht sie die FJB zu einer transnationalen Verbindung, die durch die Anbindung an Budweis den Linzer Raum sowie Prag und Deutschland mit der Bahn vom Waldviertel aus erschließt.

Erläuterung ad 23. Erweiterung der Zielgruppen für den Öffiverkehr

Die derzeitigen Zielgruppen für den Öffi-Verkehr sind fast ausschließlich Pendler:innen und Schüler:innen. Es muss aber für alle Waldviertler:innen möglich sein, den Alltag immer und jederzeit auch mit den Öffis bewältigen zu können. Neue Zielgruppen müssen evaluiert und gezielt angeworben werden und die Benützung der Öffis als Klimaschutzmaßnahme in das Bewusstsein der Waldviertler:innen gebracht werden. Es braucht dazu vorausplanende Politik, die ein klares Ziel hat: Öffis für alle und jederzeit.

Für Pensionist:innen und ältere Menschen im Allgemeinen, die oft nur den öffentlichen Verkehr zur Verfügung haben, müssen Angebote tagsüber und 7 Tage die Woche zur Verfügung stehen. Ebenso ist für Menschen – meist Frauen – die oft Teilzeit in kritischer Infrastruktur (Pflege, Verkauf, Bildung) arbeiten und möglicherweise auch zusätzlich Kinderbetreuungspflichten haben, das derzeitige Öffi-Angebot definitiv nicht ausreichend. Arbeitszeiten außerhalb der Stoßzeiten und am Wochenende zwingen sie, die Wege in die Arbeit mit dem privaten Auto zu bewältigen. Die Kosten dafür reduzieren das ohnehin oft geringe Einkommen prozentuell um einen großen Teil. Eine weitere potenzielle Zielgruppe sind Tourist:innen, die auch schwerpunktmäßig am Wochenende oder in den Ferien ins Waldviertel kommen, um besonders den sanften Rad- und Wandertourismus zu genießen. Die Tatsache, dass es zu diesen Zeiten aber kaum ein Öffi-Angebot gibt, hat zur Folge, dass Tourist:innen oftmals mit dem eigenen Auto anreisen und somit die CO₂-Bilanz der Tourismusangebote im Waldviertel verschlechtern.

Erläuterung ad 29. Neue Prioritäten: Rad, zu Fuß und mit Öffis vor dem Auto

Neue Prioritäten

Die Politik ist in Zukunft gefordert, neue Prioritäten in der baulichen und gesetzlichen Gestaltung von Siedlungsräumen zu setzen: Grundsätzlich müssen raumplanerische Maßnahmen gesetzt werden, um die Zersiedelung zu stoppen und Siedlungsräume zu verdichten.

Außerdem müssen Fußgänger:innen, Radfahrer:innen und der öffentlichen Verkehr Vorrang haben vor der PKW-Mobilität. Jahrzehntelange Fokussierung allein auf den Autoverkehr hat zu einem Ungleichgewicht und einer „Normalität“ geführt, in der der zu Fuß gehende oder Rad fahrende Mensch nach dem „Gesetz des Stärkeren“ dem Auto weichen muss. Um oben genannte Ziele zu erreichen, braucht es den öffentlichen Raum wieder für das Miteinander der Menschen und weniger als Fahr- und Parkfläche für Autos. Selbst bei einem radikalen Umbau dieser Prioritätenliste wird dem privaten PKW noch genügend Raum zum Fahren und Parken übrigbleiben. Und nicht zu vergessen: Jeder und jede PKW-Besitzer:in ist ja auch ein:e Fußgänger:in und von Zeit zu Zeit auch Radfahrer:in.



Jedes Straßenbauvorhaben, jede Siedlungsentwicklung ist nach diesen neuen Kriterien zu planen.

Erläuterung ad 30. Neue Bauvorhaben müssen Fußgängerverkehr bevorzugen

Alles für die Fußgänger:innen

Gemeinden und Städte müssen die vorhandene Infrastruktur evaluieren und Problemzonen durch sichere und möglichst kreuzungsfreie Fußgängerübergänge für das Zufußgehen ausbauen. Bauvorhaben müssen vorweg das Zufußgehen miteinbeziehen. Gehsteige müssen – den örtlichen Gegebenheiten angepasst – möglichst breit und für Eltern und Kinder gefahrenfrei benützbar gestaltet werden. Wo es möglich ist, müssen verkehrsberuhigte Zonen (gut geplante Begegnungszonen oder Wohnstraßen) oder auch Fußgängerzonen gemacht werden. Ein Beispiel aus der Stadtplanung sind die sogenannten „Superblocks“, auch „Supergrätzln“ genannt, die bestimmte Wohnblocks oder Siedlungsareale für den Autoverkehr sperren und dadurch zum Zufußgehen und Radfahren anregen. Klar ist, dass es hier Mut und Kreativität und am besten die Zusammenarbeit mit entsprechenden Raumplaner:innen und Architekt:innen braucht, die sich dem Thema Siedlungsentwicklung und Mobilitätswende im Speziellen widmen.

Erläuterung ad 32. Vorhandene Fußwege-Ressourcen nützen

Mehr Platz für sichere Gehwege

Auch hier gilt es Paradigmenwechsel zu vollziehen. Im Waldviertel stehen viele Wege („Hintauswege“) oft auch zwischen den Dörfern oder zu den Städten hin zur Verfügung, die gefahrenfrei von Fußgänger:innen gut benützt werden können. Hier können schon Beschilderungen und Bewusstseinsbildung durch z.B. Gemeindewandertage hilfreich sein, um auf diese Ressourcen auch für den Alltagsgebrauch hinzuweisen.

Erläuterung ad 56. und 57. NÖ-Klimaticket: 365€ und NÖ/Wien Klimaticket: 730€ für alle Öffis im VOR

Klimaticket: eine vom Land verpasste Chance für die Mobilitätswende

Das Klimaticket ist ein Meilenstein auf dem Weg zu einer leistbaren Mobilität. Niederösterreich hat aber hier leider ein starkes Zeichen gegen den öffentlichen Verkehr gesetzt und der VOR (Verkehrsverbund Ostregion) mit der Tarifgestaltung die Lebenswirklichkeit der Niederösterreicher:innen und vor allem der Waldviertler:innen nicht abgebildet.

Nur für Waldviertler:innen, die viel und in ganz Österreich reisen wollen, ist das vom Bund zur Verfügung gestellte „KlimaTicket Ö/Classic“ (Kosten 1095€) interessant. Für Pendler:innen am Weg in die Arbeit nach Wien gibt es gar kein Angebot. Hier müssen Waldviertler:innen auf das „VOR KlimaTicket Metropol Region“ (Wien, NÖ und Burgenland) zugreifen, das mit Kosten von 915€ nur um 180€ weniger kostet als das österreichweite Ticket „KlimaTicket Ö/Classic“. Und für Waldviertler:innen, die nur innerhalb von Niederösterreich ihre Alltags- und Berufswege mit den Öffis machen wollen gibt es ebenfalls gar kein Angebot.

Die in Landeskompetenz liegende Gestaltung des Klimatickets innerhalb von Niederösterreich und nach Wien verfehlt die Idee, ein leistbares und einfaches Ticket für alle Niederösterreicher:innen anzubieten. Ein NÖ-Ticket bzw. ein NÖ/Wien Ticket muss sich an der Preisgestaltung des „Klimatickets



Ö/Classic“ orientieren und im Vergleich mit den angebotenen Leistungen sehr viel günstiger sein als bisher.

Neuverhandlung: 365€ für ganz NÖ und 730€ für NÖ/Wien:

Als Grundlage für eine niederösterreichische Mobilitätswende muss ein starker Anreiz in Niederösterreich geschaffen werden. Derzeit gibt es jedenfalls kein Angebot, das Menschen, die in NÖ bzw. in Wien und NÖ mobil sein wollen, einen Anreiz schafft, vom Auto auf die Öffis umzusteigen.

Deshalb fordert das „Waldviertler Mobilitäts-Manifest“, dass das Klimaticket neu verhandelt wird und für die Benützung innerhalb Niederösterreichs um 365€ zur Verfügung steht und für NÖ/Wien ein Ticket um 730€ angeboten wird.

Erläuterung ad 58. Waldviertelticket: 180€ für alle Öffis innerhalb Niederösterreichs

Das „Waldviertelticket“ - schlechte Infrastruktur braucht doppelten Anreiz:

Das Waldviertel ist – so wie andere Regionen in Niederösterreich auch – sehr schlecht ans öffentliche Netz angebunden. Über Jahrzehnte wurde im Waldviertel der öffentliche Verkehr mehr rückgebaut als weiterentwickelt, sodass es für viele Waldviertler:innen normal erscheint, dass Mobilität hier nur mit dem eigenen PKW möglich ist. Um aus diesem Teufelskreis auszusteigen, müssen in infrastrukturschwachen Regionen wie dem Waldviertel besonders starke Anreize gesetzt werden, zumindest so lange wie der öffentliche Verkehr praktisch keinen Beitrag zur Mobilitätswende leisten kann, wie es derzeit der Fall ist.

Deshalb fordert das „Waldviertler Mobilitäts-Manifest“, dass es besonders für jene Waldviertler:innen, die ihre Berufs-, Alltags- und Freizeitwege in Zukunft vermehrt mit den Öffis bewältigen sollen oder wollen, ein „Waldviertelticket“ um 180€/Jahr geben muss. Denn die Tarifmaßnahmen müssen ausgehend von den dramatischen Folgen des Klimawandels grundsätzlich das Ziel verfolgen, Anreize und vor allem Möglichkeiten zu schaffen, sich nachhaltig und klimafreundlich zu verhalten. Das „Waldviertelticket“ ist ein wichtiger Baustein zu diesem Ziel.

Fazit:

Es braucht sofortige Neuverhandlungen für das VOR-KlimaTicket, damit die Niederösterreicher:innen einen Tarifanreiz bekommen, um auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen, den sie derzeit nicht haben. Für Waldviertler:innen braucht es aufgrund der besonders schlechten Infrastruktur einen noch stärkeren Anreiz. Das „Waldviertelticket“ um 180€/Jahr ist ein solcher Anreiz.