



MOBILITÄTSPAKET **NIEDERÖSTERREICH** **2018–2022**

MOBILITÄT, PENDELN, VERKEHR, TECHNIK, MORGEN, INNOVATION,
VIELFALT, NACHHALTIG, SCHIENE, STRASSE, IMPULSE, ELEKTROMOBILITÄT,
VERNETZUNG, REGIONAL, LEISTBAR, ENTWICKLUNG, DIGITALISIERUNG

MOBILITÄTSPAKET NIEDERÖSTERREICH 2018-2022



Mobilitätspaket Niederösterreich 2018-2022
Stand: September 2017

Impressum:
Medien und Herausgeber:
Amt der Niederösterreichischen Landesregierung
Gruppe Raumordnung Umwelt und Verkehr
Tel: +43 2742 9005 14971
E-Mail: post.ru7@noel.gv.at
Gruppe Straße
Tel: +43 2742 60110
E-Mail: post.st1@noel.gv.at
Landhausplatz 1, 3109 St. Pölten
Redaktion: Rosinak & Partner ZT GmbH

Alle personenbezogenen Bezeichnungen gelten gleichermaßen für Personen weiblichen und männlichen Geschlechts.

INHALT

1	Rückblick	4
2	Herausforderungen	6
3	Was ist bereits auf dem Weg?	8
4	Schwerpunkte 2018-2022	12
5	Zukunftsprojekte einleiten	20
6	Innovative Mobilität fördern	24
7	Eine neue Qualität der Zusammenarbeit	26

VORWORT



Ein Blick auf die Landkarte reicht, um zu sehen, dass Niederösterreich das größte aber auch vielfältigste Bundesland ist. Neben alpinen Regionen und weiten Landschaften, haben wir auch Grenzregionen und Ballungszentren. Daher ist es auch so schwierig wie nirgends sonst, einen attraktiven Öffentlichen Verkehr und die passende Straßeninfrastruktur sicherzustellen.

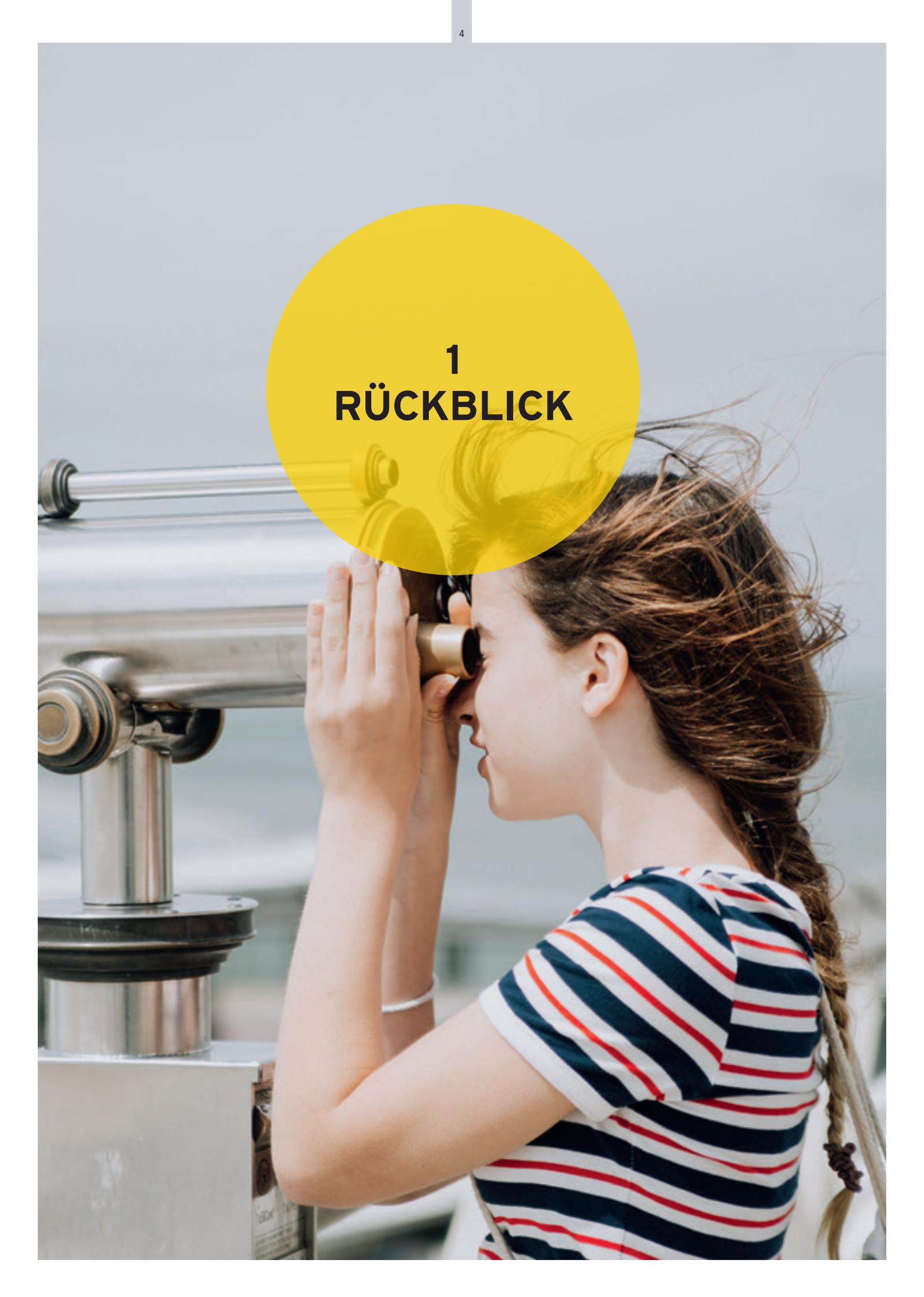
Daher haben wir in Niederösterreich mit dem Mobilitätskonzept 2030+ einen innovativen Zukunftsweg eingeschlagen, bei dem Multimodalität im Vordergrund steht. Neben dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur - sowohl auf der Straße als auch der Schiene - und der Verstärkung des öffentlichen Verkehrsangebotes, werden alle Verkehrsmittel intelligent verknüpft.

Mit dem vorliegenden Mobilitätspaket 2018-2022 setzen wir daher einen großen Schritt in ein neues Zeitalter in unserem Bundesland.

LH Johanna Mikl-Leitner

LR Ludwig Schleritzko

LR Karl Wilfing



1
RÜCKBLICK

EINE KONSEQUENTE UND ERFOLGREICHE VERKEHRSPOLITIK.

Rückblick auf eine lange Tradition

Niederösterreich hat eine lange Tradition konsequenter Verkehrsplanung und Verkehrspolitik: Die Verkehrskonzepte 1991 und 1997 - zwischenzeitlich mehrfach aktualisiert - sowie die Strategie 2010, vor allem aber das aktuelle Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+, das im Juni 2015 beschlossen wurde, sorgten für eine kontinuierliche Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur - ganz nach dem Leitsatz: „Mobilität in ihrer Vielfalt sichern, zukunftsfähig gestalten und fördern.“

Diese Konzepte waren nicht nur verkehrspolitische Maßnahmenbilanzen, sie reagierten vor allem auch auf absehbare Trends und neue Rahmenbedingungen. So wird im aktuellen Mobilitätskonzept 2030+ etwa auf demografische Veränderungen, die Differenzierung der Lebensstile und die damit verbundenen Konsequenzen auf die Mobilität eingegangen - all das erfordert neue Schwerpunkte und Maßnahmen, inklusive der Verschränkung von öffentlichem Verkehr und Individualverkehr. Das Mobilitätskonzept 2030+ stellt damit einen längerfristigen Handlungsrahmen dar, ebenso wichtig aber sind konkrete nächste Schritte: deshalb das Mobilitätspaket Niederösterreich 2018-2022.



1991

1997

2010

2015

2017

Mobilitätspaket Niederösterreich 2018-2022

2 HERAUS- FORDERUNGEN



HERAUSFORDERUNGEN UND ANSPRUCHSVOLLE ZIELE.

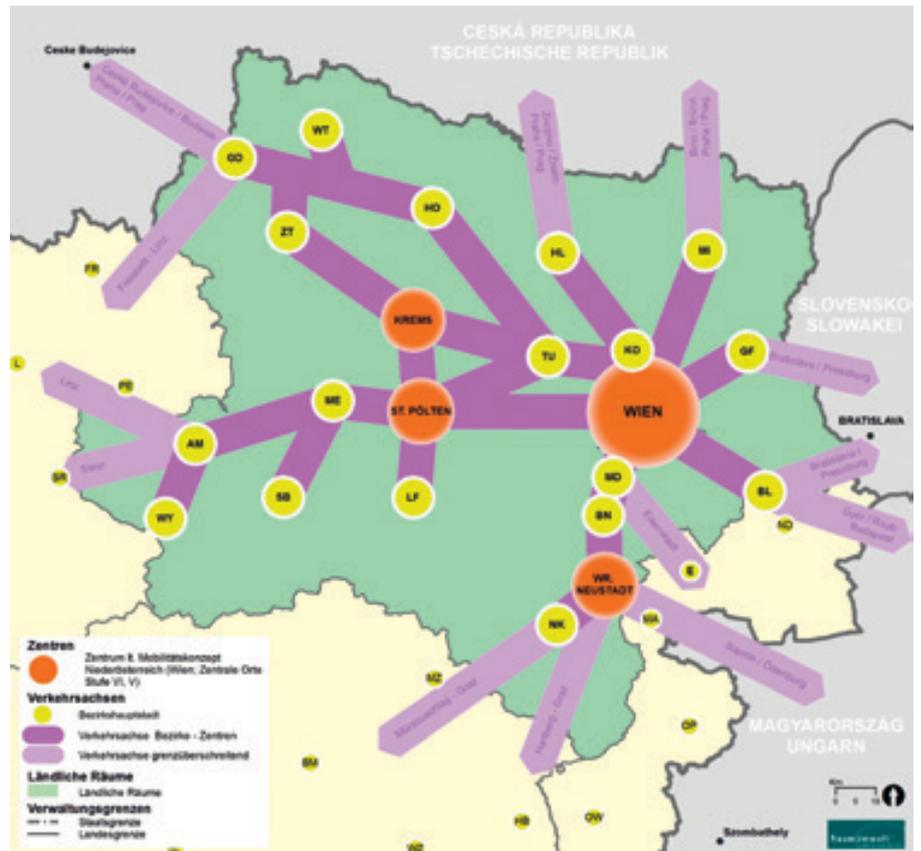
Handlungsschwerpunkte des Mobilitätskonzeptes 2030+

Die Verkehrspolitik Niederösterreichs ist mit mehreren Herausforderungen konfrontiert: Es gibt anspruchsvolle Ziele, einen heterogenen Verkehrsraum mit Zentren, Achsen und dem ländlichen Raum, aber auch Perspektiven der Mobilität, die sich nur teilweise abschätzen lassen. Diese Herausforderungen prägen die generellen **Handlungsschwerpunkte** des Mobilitätskonzeptes 2030+:

- Im öffentlichen Verkehr werden Angebots- und Nachfragestandards entwickelt, um für Niederösterreich attraktive, effiziente und finanzierbare Angebote zu schaffen.
- Die Verkehrssicherheit soll durch eine konsequente Verkehrssicherheitsarbeit mit differenzierten Initiativen weiter erhöht werden.
- Das Verkehrssystem und die Siedlungsentwicklung sind abzustimmen.
- Das Fahrrad ist ein Verkehrsmittel, das im Alltagsverkehr immer wichtiger wird. Schnelle und komfortable Radverbindungen sollen geschaffen werden.
- Ein Großteil der Straßen in Niederösterreich, auf denen im Übrigen 40 % des öffentlichen Verkehrs - mit Bussen - abgewickelt werden, kommt in die Jahre und bedarf einer Generalinstandsetzung. Die Straßenerhaltung ist daher zu sichern.
- Die Organisation im Verkehrssystem soll optimiert werden.
- Die E-Mobilität soll forciert werden.

Eine zusätzliche Herausforderung erwächst durch den Trend zur **Multi-modalität**, auch die Digitalisierung wird die Mobilität verändern.

Aus diesen Schwerpunkten sind die konkreten Maßnahmen des Mobilitätspaketes 2018-2022 abgeleitet.



ZIELE

- Mobilitätschancen verbessern
- verkehrsbedingte Klima- und Umweltbelastungen minimieren
- das Verkehrssystem effizienter machen
- einen sicheren Betrieb der Infrastruktur gewährleisten



An aerial photograph of railway tracks, showing the parallel steel rails, wooden sleepers, and gravel ballast. A large, semi-transparent yellow circle is centered over the tracks, containing the text '3 WAS IST BEREITS AUF DEM WEG?'. The tracks recede into the distance, creating a strong sense of perspective.

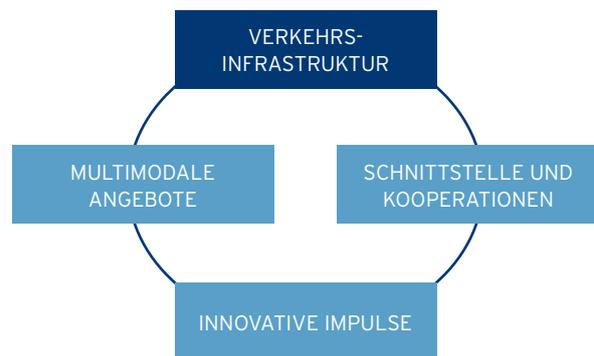
3
WAS IST
BEREITS AUF
DEM WEG?

EINE ZUKUNFTSWEISENDE MOBILITÄT.

Voraussetzungen

Eine zukunftsweisende Mobilität setzt mehrere zusammenhängende Handlungsfelder voraus:

- eine leistungsfähige Infrastruktur für den Umweltverbund (öffentlicher Verkehr, Fußgänger, Radverkehr) und den motorisierten Individualverkehr (mIV),
- attraktive, verkehrsmittelübergreifende Angebote, die den Trend zur Multimodalität - einer situativen Nutzung jeweils passender Verkehrsmittel - unterstützen,
- effiziente Schnittstellen zwischen den Verkehrsmitteln,
- Impulse zur Förderung und Verbreiterung von neuen Formen der Mobilität (Teilen statt Besitzen, Elektromobilität, Sharing-Systeme, autonomes Fahren usw.).



Infrastruktur-Ausbau

Auf der **Schiene** ist die Schaffung einer leistungsfähigen intermodalen Verkehrsinfrastruktur bei den wichtigen Verkehrsachsen längst im Gange. Noch im Jahr 2017 geht die Güterzugumfahrung St. Pölten in Betrieb.

Für den Ausbau der Franz-Josefs-Bahn liegt eine gemeinsam mit den ÖBB entwickelte Studie mit folgenden Teilpaketen vor:

- Ausbau der Bestandsstrecke,
- Direktanbindung Horn und
- selektive Errichtung von Neubauschnitten

PROJEKTE



PROJEKTE SCHIENE	FERTIGSTELLUNG
Nordbahnausbau	2026
Ausbau des Marchegger Astes	2019-2023
Ausbau der Pottendorfer Linie	2019-2023
Semmering-Basistunnel	2026

Bundesstraßenprojekte

PROJEKTE



PROJEKTE STRASSE	FERTIGSTELLUNG
A5, Nord Autobahn, Schrick - Poysbrunn	2017
A5, UF Drasenhofen	2019
S3, Weinviertler Schnellstraße, Hollabrunn - Guntersdorf	2020
A4, Ost Autobahn, Fischamend - Bruck 2x3 Fahrstreifen	2021
A22, Stockerau Ost - Kn. Stockerau (3-streifig)	2021
S8, Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West	2021
S34, Traisental Schnellstraße	2021/2023
A4, Ost Autobahn, Bruck - Neusiedl , 2x3 Fahrstreifen	2022
S3, Weinviertler Schnellstraße, Guntersdorf - Kleinhaugsdorf	2025
S1, Donauquerung Lobau	2025
A5, 4-streifiger Ausbau, Poysbrunn - Staatsgrenze	1)
S8, Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt Ost	1)
A2, Kottlingbrunn - Wiener Neustadt (4-streifig)	1)
S5, Jettsdorf - Krems, 4-streifig	1)
Diverse Anschlussstellen	1)

Die **Strasseninfrastruktur** umfasst die Projekte im hochrangigen Autobahn- und Schnellstraßennetz, die von der ASFINAG betrieben werden, und die Maßnahmen des Landes, mit drei Schwerpunkten:

- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Schonender Umgang mit Ressourcen
- Sanierung von Landesstraßen und Brücken

Die Bundesstraßenprojekte (A+S) werden nach den Zeitplänen der ASFINAG realisiert. Allerdings müssen begleitende Maßnahmen im untergeordneten Straßennetz und bei Maßnahmen im kombinierten Verkehr (Park & Ride, Park & Drive) frühzeitig berücksichtigt werden.



© Land NÖ / Gruppe Straße

¹⁾ gemäß Ausbaukonzept der ASFINAG

Landesstraßenprojekte

Insgesamt soll das Straßennetz Niederösterreich sicher und in hoher Betriebsqualität benutzbar sein. Mehrere Straßenprojekte des Landes werden im **Jahr 2017** verkehrswirksam:

- Umfahrung Zwettl
- Umfahrung Laa/Thaya
- Umfahrung Pyburg

Die Tabelle zeigt einen Auszug aus Landesstraßenprojekten, die bis 2021 umgesetzt werden sollen. Weitere Maßnahmen am Landesstraßennetz sind im NÖ Mobilitätskonzept 2030+ dargestellt.

Ein weiterer Schwerpunkt ist die Gestaltung von Straßenräumen sowie der konsequente Ausbau von Fußwegen und Radwegen für den Alltagsradverkehr zu Gunsten der Verkehrssicherheit.



© Land NÖ / Gruppe Straße

PROJEKTE



PROJEKTE STRASSE	FERTIGSTELLUNG
L9, UF Gänserndorf Süd	2018
L88, Westspange Seitenstetten	2018
B25, Umfahrung Wieselburg	2020
L120, UF Königstetten	2020
B30, Spange Guntersdorf	2020
B17, Ostumfahrung Wiener Neustadt	2021
B233, Umfahrung Zwölfaxing	2021
B3, UF Groß-Enzersdorf	2021
L11a, UF Raasdorf	2021
B8, UF Gänserndorf Ost	2021
L5181, Spange Wörth	2021
B123, Donaubrücke Mauthausen	¹⁾
B10/B60 Airport-Region	¹⁾
B6 UF Harmannsdorf-Rückersdorf	¹⁾
L179, Westumfahrung St. Pölten	¹⁾
B2/B4, Stockerau - Gmünd (Sicherheitsausbau)	laufend
B37/B38/B36, Krems - Zwettl - Gmünd (Sicherheitsausbau)	laufend
Eisenbahn-Unter- bzw. Überführungen	laufend

¹⁾ Zeitpunkt der Fertigstellung noch offen

A close-up photograph of a person's hands holding a black camera lens. The lens is held horizontally, showing its internal elements and the front element. A bright yellow circle is overlaid on the lens, containing the text '4 SCHWERPUNKTE 2018-2022'. The background is blurred, showing what appears to be a window with a grid pattern.

4
SCHWER-
PUNKTE
2018-2022

SCHWERPUNKTE 2018-2022

Übersicht

Die Entwicklung hochrangiger Infrastrukturprojekte für Straße und Schiene findet in Abstimmung zwischen Bund und Land statt. Bei den **Straßeninfrastrukturprojekten** leiten sich für die nächsten Jahre folgende Schwerpunkte ab:

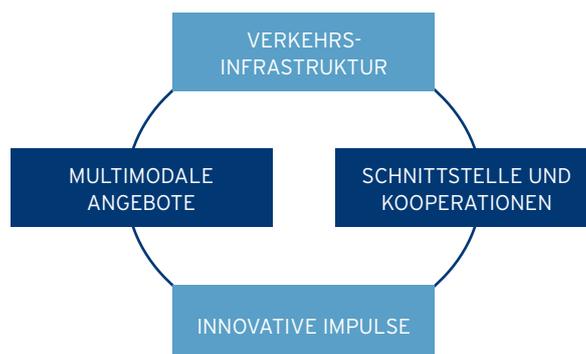
- Ausbau der Straßenprojekte entlang der Verkehrsachsen bzw. Zubringer zu Verkehrsachsen
- Projekte im ländlichen Raum zur regionalen Entwicklung
- Lückenschluss im hochrangigen Straßennetz nach Tschechien und in die Slowakei (z.B. nördlich der Donau - Marchquerung)
- Prüfung weiterer Donauquerungen zur besseren Vernetzung der Regionen
- Prüfung einer höherrangigen Straßenverbindung, z.B. einer Autobahn im Waldviertel
- Stärkung des Wirtschaftsraumes Niederösterreich durch Nutzung von Chancen bei der Vernetzung des Raumes Wien - Brünn - Bratislava

Für die Verbesserung der Angebotsqualität **im öffentlichen Verkehr**, für die Landesstraßen und die Entwicklung eines Radverkehrsnetzes ist das Land zuständig. Daraus leiten sich für die nächsten Jahre folgende Schwerpunkte ab:

- Verbesserung der Verknüpfung ÖV - IV
- Park & Ride-Offensive
- Park & Drive-Offensive
- Schnittstelle Radverkehr - ÖV
- Taktverdichtungen auf den Bahnstrecken in den Stadtregionen
- Einsatz von Neufahrzeugen im Schienenpersonennahverkehr - derzeit sind bereits 65 Cityjet-Züge unterwegs, bis Ende 2019 kommen noch 95 Cityjet-Züge dazu - ab 2020 erfolgt die Finanzierung im Rahmen des neuen Verkehrs-dienstvertrages durch das Land NÖ und den Bund
- Im Rahmen von 19 Gebietslosen werden die Busleistungen in NÖ seit 2009 europaweit ausgeschrieben. Damit werden konsequent das Angebot und die Qualität verbessert, und es stehen ab 2012 landesweit barrierefreie Regionalbusse im Einsatz.

- Modernisierung von Bahnhöfen als intermodale Schnittstellen
- Bedarfsorientierte Verkehrsangebote, die den öffentlichen Linienverkehr (Bahn & Bus) ergänzen („Mikro-ÖV“)
- Gemeindeübergreifende Radwegetze auf Basis der Radgrundnetze (Alltagsradverkehr)

Insgesamt zielen diese Schwerpunkte darauf ab, multimodales Verhalten bei den täglichen Wegen der Bevölkerung zu unterstützen.



SCHWERPUNKTE 2018-2022

Mehr Leistung im Öffentlichen Verkehr

Attraktive Intervalle in der Wiener Stadtregion

Während der innerstädtische motorisierte Individualverkehr Wiens stagniert, nimmt er im Wiener Umland weiter zu. Um diesem Trend entgegenzuwirken sind auf den radialen Schienenstrecken dichte Angebote im Nahverkehr (REX, S-Bahn) erforderlich. Derartige Taktverdichtungen, wie etwa mit dem Fahrplanwechsel 2016 auf der Schnellbahnlinie S3 zwischen Wien und Stockerau und in der Nebenverkehrszeit bis Korneuburg, ziehen deutliche Fahrgastzuwächse nach sich. Weitere Pakete für den Schienenpersonen-Nahverkehr (SPNV) sowie die Umsetzung des NÖ-Regionalbahnpakets sollen das Angebot für die Pendler weiter verbessern.

S1: Gänserndorf-Wien (-Flughafen Wien-Wolfsthal)

In der Hauptverkehrszeit (5-9 Uhr und 15-19 Uhr) kommen zwischen Gänserndorf und Wien zwei zusätzliche S1-Sprinter-Züge mit Halten in Strasshof und Deutsch-Wagram zum Einsatz. Dadurch können zusätzliche Kapazitäten von bis zu 800 Sitzplätzen pro Stunde und Richtung angeboten werden. Die Züge werden Richtung Flughafen Wien/Wolfsthal durch Wien durchgebunden.

S7: Wien-Flughafen Schwechat

Durch eine Verdichtung der S-Bahn von zwei auf bis zu vier Züge pro Stunde und Richtung auf der Strecke Floridsdorf (Wien)-Rennweg-Flughafen (NÖ) können zu besonders nachgefragten Zeiten zusätzliche Sitzplätze für bis zu 800 Fahrgäste pro Stunde und Richtung geschaffen werden. Vorgesehen ist dabei der Einsatz von Sprinter-Zügen zur Kapazitätserweiterung, also beschleunigte Züge, die besonders stark nachgefragte Stationen bedienen. Zwei Züge verkehren bis Flughafen Wien mit allen Halten und zwei Züge bis Flughafen Wien beschleunigt und ab Flughafen Wien bis Wolfsthal mit allen Halten. Dadurch reduziert sich die Reisezeit für Pendler ab Wolfsthal nach Wien morgens und abends bei zwei Verbindungen pro Stunde um ca. zehn Minuten. Hier sollen ausschließlich die neuen barrierefreien Cityjet-Züge zum Einsatz kommen.



Mehr Leistung im Öffentlichen Verkehr

S40: Franz-Josefs-Bahn

Für den Abschnitt Franz-Josefs-Bahnhof-Klosterneuburg-Kritzendorf können ab 2021 mit der Schaffung eines Wendegleises in St. Andrä-Wördern zu den morgendlichen und abendlichen Hauptverkehrszeiten zusätzliche S-Bahn-Sprinterzüge angeboten werden. Außerdem wird das S-Bahn-Angebot bis zum Regionalbahnhof Tullnerfeld auf einen täglichen 60-Minuten-Takt ausgeweitet, sowie täglich auf einen 30-Minuten-Takt von Wien FJB nach Tulln an der Donau, es werden REX-Taktlücken geschlossen und die Kapazität wird erweitert.

S60: Ostbahn: Wien Meidling-Wien Hauptbahnhof-Bruck/Leitha

Im Abschnitt Wien Hauptbahnhof-Bruck an der Leitha sollen auf der S-Bahnlinie S60 werktags zusätzliche Züge geführt werden. Von Montag bis Freitag wird ganztägig ein 30-Minuten-Takt der S-Bahn zwischen Wien und Bruck an der Leitha angeboten.

Im Abschnitt Wien Hauptbahnhof-Bruck an der Leitha (mit Halten in Gramatneusiedl und/oder Götzendorf) sollen im schnellen Nahverkehr täglich zusätzliche REX-Züge verkehren. Teilweise werden die Nahverkehrszüge bis Neusiedl am See oder Bratislava-Petržalka verlängert. Damit sind zu den Hauptverkehrszeiten im Abschnitt Bruck an der Leitha-Wien Hauptbahnhof pro Stunde zusätzlich bis zu 500 zusätzliche Sitzplätze vorhanden.

An Wochenenden wird durchgängig ein 60-Minuten-Takt statt bisher 120-Minuten-Takt beim REX angeboten.

Westbahn: Wien Westbahnhof-St. Pölten

Das REX-Angebot soll ganztägig ausgeweitet werden, mit barrierefreien Zügen. Das zusätzliche Angebot ist wegen der stark steigenden Nachfrage erforderlich. Ziel ist, dass alle Pendler einen Sitzplatz vorfinden, schließlich können nur attraktive Angebote den Modal Split zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs verbessern.

Auch nach 2017 sind Verbesserungen im ÖV-Angebot vorgesehen, und zwar auf der Ostbahn, der inneren Aspangbahn und der Schnellbahnlinie S2 von Wien Meidling nach Mistelbach bzw. Laa/Thaya.



SCHWERPUNKTE 2018-2022

Mehr Leistung im Öffentlichen Verkehr

Taktverdichtungen ab 2019

Mit Dezember 2019 besteht die Möglichkeit das SPNV-Angebot auf weiteren S-Bahn-Strecken zu verdichten. Im Einzelnen handelt es sich um die Achse der S50 Wien Westbahnhof - Tullnerbach-Pressbaum, der S2 von Wien nach Wolkersdorf, der inneren Aspangbahn von Wien nach Felixdorf sowie Maßnahmen auf den NÖ Regionalbahnen (Traisentalbahn, Erlaufalbahn, Kamptalbahn, Puchbergerbahn, Gutensteinerbahn, Leobersdorfbahn) mit einem 30-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit sowie einem täglichen 60-Minuten-Takt auf allen niederösterreichischen Regionalbahnen für eine bessere Erreichbarkeit.

Nach Fertigstellung der mittelfristigen Infrastrukturprojekte (ab 2023) wird ein weiteres ÖV-Maßnahmenpaket erforderlich sein, mit Angebotsverdichtungen auf der Ostbahn (Marchegger Ast), der Pottendorfer Linie der Südbahn (Wien - Wiener Neustadt-Payerbach-Reichenau bzw. Mürzzuschlag durch den Semmeringbasistunnel).

Projekte wie eine viergleisige Südbahn Wien-Mödling und die neue Ostbahn vom Flughafen Wien-Schwechat nach Bruck/Leitha werden nach 2030 verkehrswirksam.

Moderne Bahnhöfe als multimodale Knoten

Im Rahmen eines Konjunkturpaketes wurden bis 2015 insgesamt 18 Bahnhöfe modernisiert, vom darauf folgenden Infrastrukturpaket für 16 Bahnhöfe sind - außer den Bahnhöfen Tulln, St. Andrä-Wördern und Hadersdorf am Kamp - alle fertiggestellt. Derzeit wird ein weiteres Bahnhofspaket vorbereitet, es betrifft die innere Westbahn, die Pottendorfer Linie, den Marchegger Ast sowie einige Bahnhöfe auf Regionalbahnstrecken.





SCHWERPUNKTE 2018-2022

Bahnhöfe und P&R-Ausbau

Die **Schnittstelle Bahn-Bus** ist für die Erreichbarkeit des ländlichen Raumes, der zwischen den Verkehrsachsen liegt, besonders wichtig. Als Busknotenpunkte sind kurzfristig vorgesehen:

- Bushaltestelle Wullersdorf als Anbindung zum Bahnhof Hetzmannsdorf-Wullersdorf (2017)
- Busbahnhof Gänserndorf
- Busbahnhof Groß-Enzersdorf

Generell werden Bahnhöfe als **multimodale Schnittstellen** aufgerüstet, mit

- Park & Ride-Angeboten
- gesicherten und wettergeschützten Bike & Ride-Stellplätzen mit Radrouten aus dem Umfeld zum Bahnhof
- Zweirad-Abstellplätzen

Zusätzlich ist geplant, an ausgewählten Knoten-Bahnhöfen - Mödling, Krems, St. Pölten, Wolkersdorf - gebührenpflichtige Abstellanlagen mit Fahrradboxen und Schließfächern für das sichere Abstellen hochwertiger Fahrräder vorzusehen. Bahnhöfe und Haltestellen werden seitens der ÖBB laufend barrierefrei gemacht, bis zum Jahr 2025 sollen Stationen mit mehr als 1.000 Fahrgästen pro Tag barrierefrei sein.

Park & Ride-Offensive

Fast die Hälfte aller Wien-PendlerInnen im öffentlichen Verkehr nutzt Park & Ride. Seit der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in den westlichen Bezirken Wiens sind mehr PendlerInnen mit der Bahn und dem Bus zur Arbeit unterwegs, sie nutzen vermehrt die rund 38.500 kostenlosen Park & Ride-Stellplätze in Niederösterreich.

Die meisten Park & Ride-Anlagen sind stark ausgelastet, auch die Nachfrage wird zunehmen. Bis zum Jahr 2020 sollen deshalb weitere 4.000 Pkw-Stellplätze an den Bahnhöfen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs errichtet werden. Aktuelle Ausbauplanungen sind die Anlagen in Platt, Bad Vöslau, Krems, Gänserndorf, Kritzen-dorf, Haag, Loosdorf, Hennersdorf, Achau und Münchendorf.

Die Parkraumbewirtschaftung in Wien wird im September 2017 im Zuge der U1-Süd-Eröffnung auf den 10. Bezirk ausgeweitet. Um den Pendlerinnen und Pendlern aus Niederösterreich auch weiterhin ausreichend P & R-Stellplätze zur Verfügung stellen zu können, wurden und werden im Wiener Umland verstärkt P & R-Anlagen ausgebaut. So werden im Sinne einer laufenden Bedarfsoptimierung zusätzliche

P & R-Plätze errichtet - im Jahr 2017 insgesamt 220 Stellplätze.

Das Park & Ride-Angebot soll bis zum Jahr 2025 auf 50.000 Pkw-Stellplätze und 30.000 Zweirad-Stellplätze erweitert werden.

Park & Drive-Offensive

Um Pendlern die Möglichkeit zu bieten Fahrgemeinschaften zu bilden, haben das Land Niederösterreich und die AS-FINAG Ende 2007 ein Rahmenabkommen zur Errichtung von Park & Drive-Anlagen in Niederösterreich geschlossen.

Derzeit gibt es rund 1.600 Pkw-Abstellplätze. In den kommenden Jahren sollen entlang wichtiger Hauptverkehrsachsen 400 weitere Park & Drive-Stellplätze errichtet werden. Diese Anlagen sollen möglichst multimodal geplant werden, mit

- kombinierten Park & Drive-Anlagen mit Pendlerparkplätzen und Bushaltestellen,
- E-Tankstellen für Pkw,
- wetterfesten, komfortablen Radabstellanlagen zum Aufladen von E-Bikes.



© NÖ.Regional.GmbH/Theo Kust



© NÖ.Regional.GmbH/Theo Kust

Bedarfsorientiert und leistbar

Bedarfsorientierte ÖV-Angebote

Für die Bevölkerung im ländlichen Raum sind neben dem konventionellen öffentlichen Linienverkehr bedarfsorientierte Angebote - allgemein als Mikro-ÖV bezeichnet - notwendig, um die Erreichbarkeit auf der „letzten Meile“ sicherzustellen. Solche Angebote gibt es in Form von Anrufsammeltaxis auf lokaler und regionaler Ebene (Gemeindebusse, ISTmobil usw.) bereits, sie dienen der Erschließung in Nebenverkehrszeiten und als Zubringer zu den nächsten ÖV-Stationen. Das Land fördert derartige Systeme schon seit längerem; derzeit werden in 85 Gemeinden etwa 130.000 Personen pro Jahr befördert, das sind 15 % der Gemeinden und 10 % der Bevölkerung Niederösterreichs. Auch weiterhin unterstützt das Land die Umsetzung bedarfsorientierter ÖV-Angebote, sowohl finanziell als auch durch einen Know-how-Transfer.

Leistbare Mobilität

Seit 2017 gibt es das Top-Jugendticket in den Bundesländern Wien, Niederösterreich und Burgenland. Fast 270.000 Jugendliche nutzen dieses 60-Euro-Ticket des Verkehrsverbundes Ost-Region (VOR). Für Studierende gibt es, vom Land gefördert, eine 30%-Ermäßigung von Monatskarten während der Studienzeit September bis Juni, Semestertickets werden derzeit mit bis zu 75 Euro unterstützt, ab dem Wintersemester 2017/18 mit bis zu 100 Euro.

Am 1. Juli 2016 trat eine Tarifreform im VOR in Kraft, statt der Zonenregelung wird der Fahrpreis durch die konkrete Strecke bestimmt. Dieser neue Tarif hat mehrere Vorteile:

- Erstmals gelten gleiche Preise für Bus und Bahn.
- Der Ticketpreis errechnet sich aus den im Fahrplan angebotenen Strecken von A nach B.
- Stadtverkehre sind im Ticketpreis inkludiert.

- Stichstrecken, Überlappungsbereiche und andere Ausnahmeregelungen fallen weg.
- Neu im VOR-Ticketsortiment sind Senioren- und Behinderten-Vergünstigungen sowie Tageskarten.

Diese Tarifreform umfasst 900 Linien mit mehr als 18.000 km Verkehrsnetzlänge und betrifft fast 3,8 Mio. Menschen.

Der Erfolg der Tarifreform bei den Pendlerinnen und Pendlern lässt sich am Anstieg der verkauften Jahreskarten im VOR gut ablesen: plus 10.000 verkaufte Jahreskarten im ersten Jahr der Tarifreform (von 42.000 auf 52.000).



© Amt der NÖ Landesregierung, RU7/Theo Kust



© Paul Gregor Liebhart



**5
ZUKUNFTS-
PROJEKTE
EINLEITEN**

DIE ZUKUNFT BEGINNT HEUTE.

Langfristige Infrastrukturprojekte

Für die langfristigen Infrastrukturprojekte, die von der Idee bis zur Realisierung mehrere Jahrzehnte dauern können, beginnt die Zukunft heute. Deshalb ist es so wichtig, derartige Projekte zeitgerecht einzuleiten, auch wenn Probleme noch nicht manifest und Handlungsmöglichkeiten nicht absehbar sind.

Infrastrukturausbau an der Schnittstelle NÖ-Wien

Mobilität muss immer auch langfristig und in Perspektiven gedacht werden. Der gesamte Verkehr im Großraum Wien-Niederösterreich wird auch längerfristig zunehmen, das schafft Kapazitätsprobleme.

■ S1-Donauquerung (Lobau)

Die Errichtung der S1 mit der Donauquerung sowie der S8 Marchfeld Schnellstraße wird ein wichtiger Faktor für die Entwicklung der Standortqualität in der Stadt-Umland-Region NÖ-Wien sein.

■ Schnellbahn-Stammstrecke

Die Leistungsfähigkeit der Schnellbahn-Stammstrecke ist derzeit schon ausgeschöpft, mit Zugfolgezeiten von drei Minuten. Eine Perspektive für eine zusätzliche radiale Trasse zur Entlastung der Wiener S-Bahn-Stammstrecke soll mit Wien gemeinsam entwickelt werden. Städte wie München und Zürich sind dabei Vorbilder. Für zusätzliche Angebote auf den Korridoren Ost und Süd stellt Mödling den maßgebenden Engpass dar. Deshalb beteiligt sich Niederösterreich an den Planungen für einen viergleisigen Ausbau der Südbahn im Abschnitt Meidling-Mödling.

Angesichts des langfristigen, prognostizierten Bevölkerungswachstums müssen auch Verlängerungen der Wiener U-Bahn nach Niederösterreich untersucht werden.

Stärkung des NÖ Zentralraumes

Eine Verbesserung der Anbindung der Voralpentäler (Ybbstal, Traisental, Erlauftal) an das hochrangige Straßennetz wird angestrebt. Auch die Entwicklung des Raumes um St. Pölten wird wesentlich von der Errichtung der S34 Traisental Schnellstraße und der Westumfahrung St. Pölten abhängen.

Attraktive Regionalbahnen

Die Regionalbahnen schöpfen ihr Fahrgastpotenzial längst nicht aus, sind immer wieder in ihrer Existenz durch das ÖBB Zielnetz 2025 bedroht. Im Gegensatz dazu wird beabsichtigt die angeführten Regionalbahnen, also die

- Kamptalbahn,
- Traisentalbahn,
- Puchbergerbahn,
- Erlauftalbahn und das
- Schweinbarther Kreuz,

zu attraktivieren. Gemeinsam mit den ÖBB und dem BMVIT wurden Verbesserungen bei der Infrastruktur und im Betrieb entwickelt, die eine Steigerung der täglichen Fahrgastzahlen von 6.500 auf 11.000, also um 40 %, erwarten lassen.

Insgesamt soll das SPNV-Angebot durch neue, barrierefreie Nahverkehrszüge mit modernem Fahrgastinformationssystem, WLAN und zusätzlichen Angebotsleistungen verbessert werden.



DIE ZUKUNFT BEGINNT HEUTE.

Die niederösterreichische Elektromobilitäts-Strategie

„Elektromobilität in Niederösterreich liefert einen wertvollen Beitrag zur CO₂- und Energiereduktion, ist Impulsgeber für ein neues Mobilitätsverhalten und stärkt die Wirtschaft.“

Mit diesem Leitsatz verbunden sind drei Ziele, die bis zum Jahr 2020 erreicht werden sollen:

- 5 % Elektromobilitätsanteil am Pkw-Fahrzeugbestand in Niederösterreich
- 25.000 Menschen nutzen Elektrofahrzeuge
- Überdurchschnittliche Steigerungsraten von Wertschöpfung und Beschäftigung im Bereich Elektromobilität

Elektromobilität ist ein wichtiges Handlungsfeld im Niederösterreichischen Klima- und Energieprogramm 2020, das Aktivitäten des Landes in Übereinstimmung mit der EU-Energieeffizienzrichtlinie und dem Klimagesetz des Bundes regelt und koordiniert.

Wesentliche Rahmenbedingungen und Maßnahmen für die Elektromobilität sind Angelegenheit des Bundes, das Land kann aber die Verbreitung elektrisch betriebener Fahrzeuge - im Lieferverkehr, von privaten Pkw und Fahrrädern - fördernd und lenkend mitgestalten.

Aufbau einer Infrastruktur für E-Mobilität und für Wasserstoff-Fahrzeuge

Das bestehende Versorgungsnetz für E-Mobilität und Wasserstoffantriebe soll verdichtet werden.



Nachhaltige Logistik, Autonomes Fahren und Breitbandtechnologie als Standortfaktor

Nachhaltige Logistik

Demografische Veränderungen und komplexe Produktionsprozesse stellen eine große Herausforderung für den Güterverkehr dar:

- Die Individualisierung der Gesellschaft und der Trend zum E-Commerce,
- die technologischen Veränderungen in der Liefer- und Flottenstruktur mit neuen Logistikkonzepten für Ballungsräume und den ländlichen Raum,
- die abnehmende Akzeptanz des Straßenverkehrs, verursacht durch Lärm- und Schadstoffbelastungen
- erfordern neue Ansätze in der Güterverkehrspolitik.

Das Projekt Nachhaltige Logistik 2030+ Niederösterreich-Wien (kurz: Logistik 2030+) bearbeitet diese Herausforderungen mit der Entwicklung eines zukunfts- und umsetzungsorientierten Aktionsplans. In einem breiten, strukturierten Stakeholder-Prozess werden in einem ersten Schritt aktuelle Handlungsfelder identifiziert und in interdisziplinären Arbeitsgruppen bearbeitet. Darauf aufbauend werden mit einer Perspektive 2030+ Szenarien entwickelt und mittelfristige Handlungsfelder abgeleitet. Gleichzeitig werden Pilotprojekte eingeleitet, die Erfahrungen für die Weiterentwicklung des Aktionsplanes liefern.

Autonomes Fahren

Die Adaptierung der bestehenden Straßeninfrastruktur an die Anforderungen des autonomen Fahrens erfordert ein breites Spektrum an Maßnahmen im gesamten Straßennetz (z.B. Ampelanlagen, Leiteinrichtungen).

Breitbandtechnologie als Standortfaktor

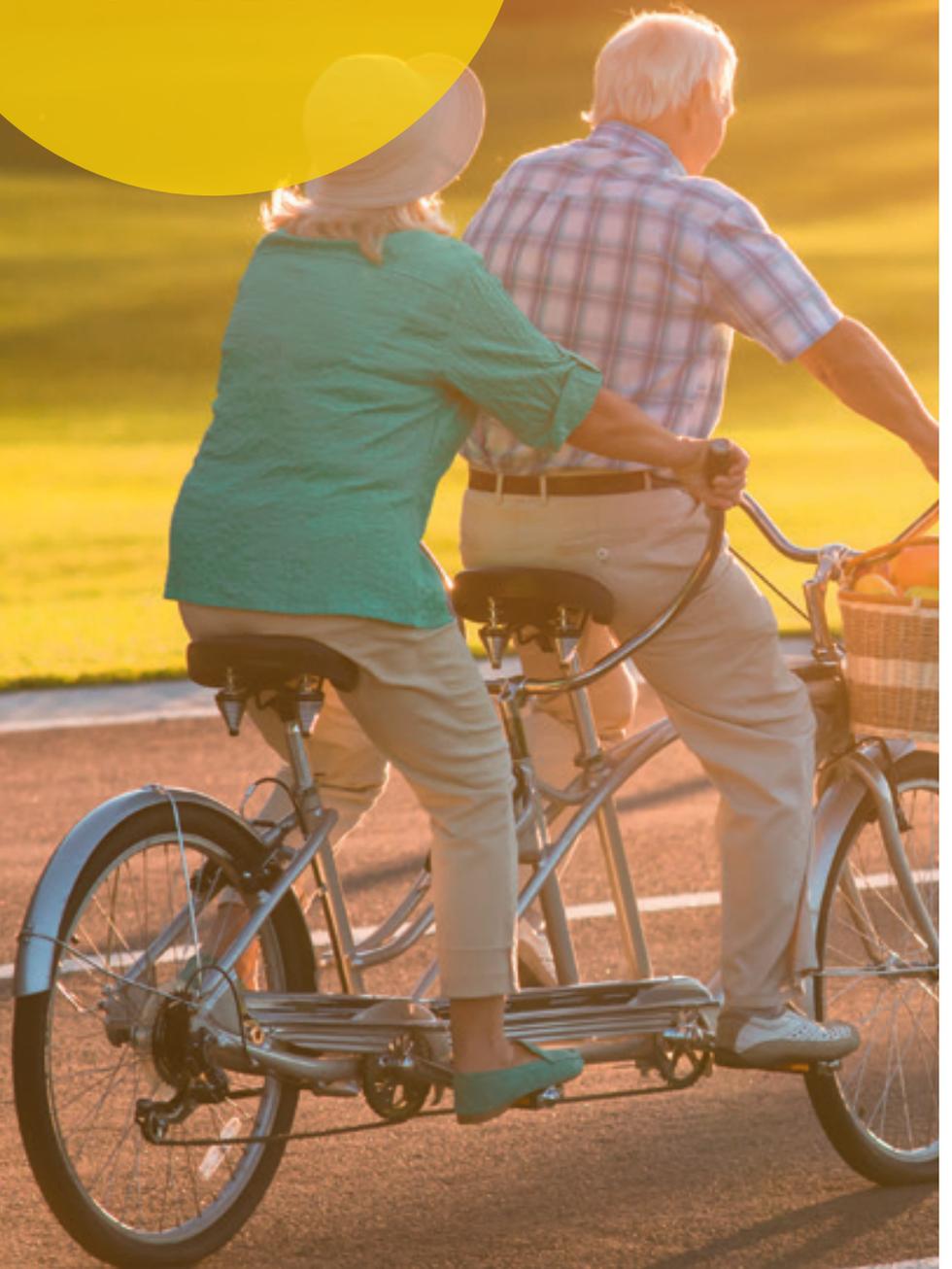
Eine hochwertige und leistungsfähige Breitbandinfrastruktur ist die Schlüsselinfrastruktur des 21. Jahrhunderts und für die Absicherung des Wirtschaftsstandortes unerlässlich. In Niederösterreich soll daher leistungsstarkes Breitband zur Verfügung stehen. Diese Infrastruktur ist auch für einen Ausbau der nächsten Mobilfunkgeneration 5G notwendig.

Die Umsetzung soll eine Infrastrukturgesellschaft, die NÖ Glasfaserinfrastrukturgesellschaft mbH (NÖGIG) gemeinsam mit den etablierten Marktteilnehmern übernehmen. In vier Pilotregionen (Thayaland, Triesingtal, Ybbstal und Waldviertler StadtLand) wird dabei von Seiten der NÖGIG der Ausbau von Glasfasernetzen bis Ende 2018 durchgeführt. Die Erkenntnisse aus diesen Pilotregionen werden die Basis für die weitere Umsetzung des Breitbandausbaus in NÖ bilden. Das NÖGIG-Modell wurde im Übrigen beim „European Broadband Award 2016“ ausgezeichnet.

Zusätzlich wird eine flächendeckende Grobplanung durchgeführt, die Niederösterreichischen Gemeinden die Mitverlegung von Breitband-Leerverrohrung bei Straßen- und Infrastrukturarbeiten erleichtert.

Die Breitbandstrategie des Landes Niederösterreich hat letztlich dazu geführt, dass sich der Wettbewerb bei klassischen Breitbandanschlüssen verstärkt.

6 INNOVATIVE MOBILITÄT FÖRDERN



NACHHALTIG UND UMWELTSCHONEND.

Impulse für Innovationen

Wenn eine nachhaltige, umweltschonende Mobilität erreicht werden soll, müssen die vielfältigen, auf allen Ebenen vorhandenen und entstehenden Ideen aufgegriffen und verknüpft werden. Das Land versteht sich als operativer Impulsgeber solcher Innovationen - ein Beispiel dafür ist das Projekt:

Clever mobil

Ziel ist, Gemeinden und Kleinregionen bei der Umsetzung von Leuchtturmprojekten durch einen Wettbewerb im Rahmen des Landesmobilitätskonzepts 2030+ zu unterstützen. Solche Leuchtturmprojekte haben innovativen Charakter und gewährleisten, dass der Leitsatz „Mobilität in ihrer Vielfalt sichern, zukunftsfähig gestalten und fördern“ in die niederösterreichischen Gemeinden wirkt. Die prämierten Projekte sollen einen erkennbaren Nutzen, mit Qualitätsverbesserungen für die beteiligten Gemeinden und AkteurInnen vor Ort, erbringen.

Alle Mobilitätsgemeinden und Kleinregionen können an diesem Wettbewerb teilnehmen, wenn die geplante Aktivität auf dem Gemeindegebiet einer Mobilitätsgemeinde stattfindet. Das Preisgeld kann, je nach Projekt, von einer oder mehreren Gemeinden gemeinsam beantragt werden.

Einreichfähig sind Projekte in den Kategorien:

- Multimodale Schnittstellen und deren Aufwertung
- Informationssysteme (innovative Leitsysteme)
- Ergänzende Mobilitätsangebote
- Insgesamt beträgt das Preisgeld 70.000 Euro.

Informiert mobil

Multimodales Verhalten setzt eine umfassende Information über das Verkehrsangebot voraus. Das Land unterstützt deshalb Prozesse und Initiativen, die eine intermodale Verkehrsauskunft sicherstellen, wie die Mobilitäts-App des Verkehrsverbundes Ost-Region. Grundlage dieses Informationstools ist die bundesweite Datenplattform zur Verkehrsauskunft Österreich (VAO), für die Niederösterreich alle erforderlichen Daten zur Verfügung stellt.

Auch Verhaltenstendenzen, die weniger Autobesitz bewirken - Carsharing, Teilen statt Besitzen usw. - sind auf vernetzte Informationen angewiesen.





7
**EINE NEUE
QUALITÄT DER
ZUSAMMEN-
ARBEIT**

SYSTEMATISCH UND KONTINUIERLICH.

Entwicklungsperspektiven in der Stadtregion+

Eine nachhaltige Mobilität erfordert eine systematische, kontinuierliche Zusammenarbeit auf allen Ebenen:

- zur Schaffung zukunftsweisender Rahmenbedingungen auf Bundesebene,
- bei der Abstimmung von Infrastrukturprojekten und Verkehrsangeboten in der Stadtregion Wien - im öffentlichen Verkehr, im motorisierten Individualverkehr und im Radverkehr,
- in den Regionen und Gemeinden zur Unterstützung bei der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes 2030+,
- bei der Förderung der Initiativen aus der Wirtschaft und der Zivilgesellschaft.
- Das Land wird auch in den nächsten Jahren derartige Kooperationen wahrnehmen und vertiefen.

Besonders wichtig ist angesichts des erwartbaren Verkehrswachstums die Abstimmung von grenzüberschreitenden Projekten, und zwar auf internationaler Ebene, aber auch mit den benachbarten Bundesländern.



Quelle: PGG, 2011, eigene Ergänzungen Herbst 2014

Entwicklungsperspektiven der Stadtregion+, Weiterentwicklung im Rahmen der Abstimmungen zu den Landesverkehrskonzepten

- | | |
|--|--|
| --- Stadt-Umland-Kooperationen | ⊖ Ergänzender Standortraum
Raum in „Achsenzwischenräumen“ mit besonderer Bedeutung für die künftige regionale Entwicklung |
| ○ Entwicklungsschwerpunkt
Orte mit besonderer zentralörtlicher Funktion | ▨ Besonders sensibler Raum
Regionsteil mit herausragender landschaftsökologischer Bedeutung |
| ● Zielgebiete der Stadtentwicklung 2014 | — Gewässer |
| ▨ Entwicklungsschwerpunkte
Räume entlang hochrangiger Verkehrsinfrastruktur zwischen mehreren Entwicklungsschwerpunkten | — Staatsgrenzen |
| ⊖ Polyzentrischer Standortraum
funktional eng verflochtener Raum zwischen mehreren Entwicklungsschwerpunkten | |



AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG
Gruppe Straße

Adresse: 3109 St. Pölten, Landhausplatz 1
Telefon: +43 2742 9005-60110
E-Mail: post.st1@noel.gv.at
Internet: www.noel.gv.at

AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG
Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr

Adresse: 3109 St. Pölten, Landhausplatz 1
Telefon: +43 2742 9005-149 71
E-Mail: post.st1@noel.gv.at
Internet: www.noel.gv.at

Das PDF zum Heft ist auf der Landeswebsite:
www.noel.gv.at/mobilitaet unter den
Informationen zum Thema
Mobilitätspaket 2018-2022 zu finden.