

MOBILITÄTSKONZEPT NIEDERÖSTERREICH 2030+

MOBILITÄT IN IHRER VIELFALT SICHERN,
ZUKUNFTSFÄHIG GESTALTEN UND FÖRDERN

Mobilitätskonzept Niederösterreich
Beschlussfassung
30. Juni 2015

GZ 13014

Auftraggeber:

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung
Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr
Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten
Landhausplatz 1
3109 St. Pölten

Auftragnehmerin:

Rosinak & Partner ZT GmbH
Schloßgasse 11
1050 Wien

AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG
GRUPPE RAUMORDNUNG, UMWELT UND VERKEHR
ABTEILUNG GESAMTVERKEHRSANGELEGENHEITEN

MOBILITÄTSKONZEPT NIEDERÖSTERREICH 2030+



MOBILITÄT IN IHRER VIELFALT SICHERN,
ZUKUNFTSFÄHIG GESTALTEN UND FÖRDERN

INHALT

Vorworte	8
Kurzfassung	10
1 Niederösterreichische Landesmobilitätspolitik	14
2 Das verkehrspolitische Umfeld.....	15
2.1 Europa und die europäische Integration	15
2.2 Nachbarstaaten	16
2.3 Bundesverkehrspolitik	17
2.4 Mobilität in der Ostregion.....	18
2.4.1 Herausforderungen und Aufgaben	18
2.4.2 Transnationale Initiativen	21
2.4.3 Regionale Mobilitäts- und Verkehrsstrategie	24
2.5 Raumordnung und Umweltschutz in Niederösterreich	27
2.5.1 Raumordnung	27
2.5.2 Umweltschutz.....	28
2.5.3 Klima und Energie.....	29
3 Analyse und Entwicklungstendenzen	31
3.1 Bevölkerung.....	31
3.2 Siedlungsraum	31
3.3 Wirtschaft.....	32
3.4 Umwelt	33
3.4.1 Natur und Landschaft	33
3.4.2 Klimaschutz und Luftschadstoffe	33
3.5 Mobilität und Verkehrsverhalten	34
3.5.1 Multimodal unterwegs	34
3.5.2 Wegelängen	36
3.5.3 Motorisierung.....	36
3.5.4 Pendelverkehre in der Ostregion	36

3.6 Verkehrssicherheit	38
3.7 Öffentlicher Verkehr	39
3.7.1 Verkehrsangebot und Verkehrsdienstevertrag im Schienenverkehr	39
3.7.2 Schieneninfrastruktur und Bahnhöfe	39
3.7.3 Schnellbussystem Wieselbus	42
3.7.4 Regionale ÖV-Konzepte und Attraktivierung des Regionalverkehrs	43
3.7.5 Arbeitspendler- und Schülerverkehr	44
3.7.6 Intermodale Knoten	44
3.7.7 Alternative öffentliche Verkehre und Bedienungsformen	45
3.8 Radverkehr	47
3.8.1 Touristischer Radverkehr	47
3.8.2 Alltagsradverkehr	47
3.9 Fußgängerverkehr	49
3.10 Motorisierter Individualverkehr	50
3.10.1 Verkehrsaufkommen	50
3.10.2 Straßeninfrastruktur	51
3.10.3 Management der Bestandsqualitäten	52
3.11 Personenluftfahrt	52
3.12 Personenschifffahrt	53
3.13 Güterverkehr	54
3.14 Verkehrstechnologie und Innovationen	55
3.14.1 Verkehrsinformationssysteme	55
3.14.2 Fahrzeugtechnologie	56
3.14.3 Ausbau der Breitbandinfrastruktur	56
4 Strategie	58
4.1 Strategie 2030: Zentren - Achsen - ländlicher Raum	58
4.2 Ein Blick über 2030 hinaus	59
4.3 Leitsatz	60
4.4 Ziele	60

4.5	Schwerpunkte.....	62
4.5.1	Initiativen für das Bundesland.....	62
4.5.2	Zentren.....	65
4.5.3	Verkehrsachsen.....	66
4.5.4	Ländlicher Raum.....	67
5	Maßnahmenprogramm.....	70
5.1	Mobilität.....	70
5.1.1	Vielfältig mobil.....	70
5.1.2	Gut erreichbar.....	74
5.2	Sicher unterwegs.....	74
5.3	Emissionsarmer Verkehr.....	75
5.4	Breitband für das gesamte Bundesland.....	76
5.5	Öffentlicher Verkehr.....	77
5.5.1	Angebotsqualitäten.....	77
5.5.2	Knoten und Schnittstellen.....	84
5.5.3	Siedlungsentwicklung am öffentlichen Verkehr orientieren.....	84
5.6	Radverkehr.....	86
5.6.1	Das Fahrrad im Alltag.....	86
5.6.2	Lokale Radroutennetze.....	88
5.6.3	Freizeitradverkehr.....	89
5.6.4	Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit.....	89
5.7	Fußverkehr.....	90
5.7.1	Standards.....	90
5.7.2	Aufenthaltsräume.....	90
5.8	Wirtschaftsverkehr.....	90
5.8.1	Infrastruktur und intermodale Knoten.....	91
5.8.2	Regionallogistik.....	92
5.8.3	Beitrag der Wirtschaft.....	92
5.8.4	Routen des Straßengüterverkehrs.....	93

5.9 Infrastruktur	93
5.9.1 Grundsätze.....	93
5.9.2 Projekte für den öffentlichen Verkehr	93
5.9.3 Straßenprojekte.....	96
5.9.4 Betrieb und Erhaltung der Infrastruktur	101
5.9.5 Verkehrsdatenverbund GIP.at	104
5.10 Organisatorische Maßnahmen	104
5.10.1 Abläufe optimieren	104
5.10.2 Regionales Mobilitätsmanagement	105
6 Wirkungsrahmen.....	106
6.1 Methode	106
6.2 Wirkungsabschätzung.....	106
7 Prioritäten.....	108
8 Mitteleinsatz.....	109
8.1 Investitionen 2014	109
8.2 Laufende Kosten 2014	110
8.2.1 Öffentlicher Verkehr.....	110
8.2.2 Straßenverkehr.....	111
8.3 Gesamtkosten	112
8.4 Ausblick	112
9 Evaluierung	113
10 Beratungsprozess	114

VORWORTE



Das vorliegende Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+ stellt nach den Landesverkehrskonzepten 1991 und 1997 samt Ergänzungen 2000 einen weiteren verkehrspolitischen Meilenstein des Landes Niederösterreich dar. Die beiden ersten Landesverkehrskonzepte waren noch von einem hohen infrastrukturellen Nachholbedarf von Straße und Schiene, ausgelöst durch den Fall des „Eisernen Vorhanges“ und der räumlichen Weiterentwicklung der Europäischen Union, geprägt. Nun signalisiert schon der neue Name „Mobilitätskonzept“ darüber hinaus gehende verkehrspolitische Zielvorstellungen, um für den Zeithorizont 2030+ den absehbaren Herausforderungen gerecht zu werden.

So sollen in Zukunft durch optimale Vernetzung aller verfügbarer Verkehrsträger und Verkehrsmittel bestmögliche Erreichbarkeitsverhältnisse für Bevölkerung und Wirtschaft sowohl im Land, als auch national und international erreicht werden. Dabei erfordern räumlich unterschiedlich geprägte und strukturierte Landesteile und Regionen auch regional angepasste Verkehrslösungen und Mobilitätsangebote. Diesem Umstand wird durch differenzierte Maßnahmenswerpunkte für die spezifischen Anforderungen von Zentren, Achsen und den ländlichen Raum Rechnung getragen.

Treftsichere Maßnahmen sind gerade heute besonders wichtig, um in Summe ressourcenschonend einen möglichst hohen Nutzen zu erzielen. Neue Technologien werden dabei helfen, z. B. die Mobilität effizienter und sicherer zu gestalten; die Breitbandinitiative des Landes wird den Standortvorteil eines ultraschnellen Internets auch in periphere Regionen bringen. Grundsätzlich bleibt aber die Verkehrsinfrastruktur als Träger des individuellen und des öffentlichen Verkehrs die Basis jeder physischen Mobilität und ist daher den Erfordernissen anzupassen und in einem guten Zustand zu erhalten. Die Strategie und die Schwerpunkte des Landesmobilitätskonzeptes stellen die Umsetzung geeigneter und untereinander ausgewogener Maßnahmen sicher.

Ihr Landeshauptmann
Dr. Erwin Pröll

Unter dem Motto „Mobilität in ihrer Vielfalt sichern, zukunftsfähig gestalten und fördern“ zeigt das neue Landesmobilitätskonzept Wege auf, wie das Gesamtverkehrssystem angesichts der neuen Herausforderungen zukunftsfähig gestaltet werden kann. Während auf Basis der bisher vorgelegten Landesverkehrskonzepte seit 1991 die infrastrukturellen Herausforderungen wie z.B. der 4-gleisige Ausbau der Westbahn zur Hochleistungsstrecke oder die Planung und der Bau der Nordautobahn, in die Tat umgesetzt wurden, kann nun darauf aufbauend das Landesmobilitätskonzept 2030+ neue Akzente setzen.

Die Herausforderung lautet, das Gesamtverkehrssystem entsprechend den klima-, umwelt- und energiepolitischen Erfordernissen weiter zu entwickeln und gleichzeitig den sich ändernden gesellschaftlichen und technologischen Trends Rechnung zu tragen. Unter diesen geänderten Vorzeichen steht nicht mehr der Verkehr oder einzelne Verkehrsträger im Vordergrund, sondern die Mobilitätsbedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft, die entsprechend den neuen Rahmenbedingungen möglichst klimafreundlich, energieeffizient, raumverträglich und sozial ausgewogen erfüllt werden müssen.

Es geht also um ein optimales Zusammenspiel aller verfügbaren Mobilitätsarten (zu Fuß, Rad, ÖV, eigenes KFZ/Carsharing, Mitfahrer) damit je nach individuellem Bedarf zweckgebunden die jeweils beste Mobilitätskette gebildet werden kann. Grundvoraussetzungen dafür sind eine verlässliche und leistungsangepasste Verkehrsinfrastruktur, eine räumlich und zeitlich hohe Verfügbarkeit der Verkehrsträger, effiziente funktionale Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern und ein Informationssystem, das eine einfache, transparente Nutzung dieses multimodalen Verkehrssystems gewährleistet. Das neue Landesmobilitätskonzept nimmt all diese Herausforderungen an und bietet sowohl landesweite, als auch regional differenzierte Strategien und Maßnahmen an.



A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'K' and 'W'.

Mag. Karl Wilfing
Landesrat für öffentlichen Verkehr

KURZFASSUNG

Das Land Niederösterreich verfolgt eine konsequente Verkehrspolitik

Das Land Niederösterreich hat eine lange Tradition konsequenter Verkehrsplanung und Verkehrspolitik: Die Verkehrskonzepte 1991 und 1997 - zwischenzeitlich mehrfach fortgeschrieben und aktualisiert - und die Fachkonzepte konkretisierten die bisherige Landesverkehrspolitik. Aufbauend auf dem Niederösterreichischen Landesentwicklungskonzept 2004 und den Perspektiven für die Hauptregionen 2006 wurde im Jahr 2010 die Strategie „Verkehr Niederösterreich“ erstellt, um auf verkehrliche Trends flexibel reagieren zu können. Mit dem neuen „Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+“ wird auf veränderte Rahmenbedingungen eingegangen, es ist nunmehr die Basis für die mittel- und langfristige Entwicklung des Gesamtverkehrssystems.

Ausgangslage

In den letzten Jahren wurden sowohl im Straßenverkehr als auch im öffentlichen Verkehr und im Radverkehr Maßnahmen und Verbesserungen umgesetzt. Dazu gehören zahlreiche Infrastrukturprojekte im Straßen- und Schienenverkehr, die die Erreichbarkeit der niederösterreichischen Hauptregionen, aber auch zur Bundeshauptstadt Wien verbessert haben: der südliche und nördliche Abschnitt der Schnellstraße S1 rund um Wien, die Nord Autobahn A5 nach Gaweinstal/Schrick, die Weinviertler Schnellstraße S3 von Stockerau nach Hollabrunn, die Generalsanierung der West Autobahn A1, aber auch die viergleisige Westbahn und die schnellen Verbindungen zwischen

St. Pölten und Wien, der Ausbau der Schnellbahn S2 und die Einrichtung von zahlreichen Taktknoten und Angebotsverbesserungen im öffentlichen Verkehr. Nicht zuletzt sichert die Übernahme von Regionalbahnstrecken, unter anderem der Mariazellerbahn, die Erreichbarkeit der Region - sowohl für PendlerInnen als auch im Tourismus. Des Weiteren setzte das Land im Radverkehr landesweite öffentliche Kampagnen fort und hat mit einer strategischen, gemeindeübergreifenden Netzentwicklung begonnen. Die Mobilitätszentralen haben sich zu Informations- und Koordinationspunkten für die Mobilität in Niederösterreich entwickelt und als weiterer wichtiger Baustein in der Kommunikation mit den Gemeinden und Regionen wurden nunmehr regionale MobilitätsmanagerInnen eingesetzt.

Mobilität in ihrer Vielfalt sichern, zukunftsfähig gestalten und fördern

Der Strategie des Mobilitätskonzeptes Niederösterreich liegt ein Leitsatz zugrunde: Mobilität in ihrer Vielfalt sichern, zukunftsfähig gestalten und fördern. Damit wird auf sich ändernde, zunehmend differenzierte Lebensstile der Bevölkerung eingegangen. Mobilität gestalten heißt, sich den Handlungsmöglichkeiten des Landes Niederösterreich bewusst zu sein und besondere Initiativen im eigenen Wirkungsbereich zu setzen. Förderung setzt Impulse und signalisiert Kooperation auf allen Ebenen.

Mobilität ist ein wesentliches Element der Lebensqualität; diese Lebensqualität zu verbessern, ist das übergeordnete Ziel der Landesentwicklung. Daraus und aus

der bisherigen verkehrspolitischen Orientierung sowie den gesellschaftlichen Befunden und Trends leiten sich folgende verkehrspolitische Ziele ab:

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

Handlungsschwerpunkte für das gesamte Bundesland

- 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 kommt in die Jahre und bedarf einer aufwendigen Erhaltung. Die Straßenerhaltung ist daher zu sichern.
- Die Organisation im Verkehrssystem soll optimiert werden.
- Die E-Mobilität soll forciert werden.

Schwerpunkte für Zentren

In den Zentren sind die Städte wesentlichste Handlungsträgerinnen, das Land

fördert zielkonforme Initiativen in den Zentren und wirkt an Konzepten und Projekten mit. Für die Zentren sollen folgende Schwerpunkte gesetzt werden:

- **Die Multimodalität fördern:** Der öffentliche Raum soll im Sinne einer Förderung des Umweltverbundes gestaltet werden; die Potenziale zur Stärkung der Aktivverkehre, wie das Zufußgehen und das Radfahren, sollen ausgeschöpft und die gemeindeübergreifende Netzentwicklung soll unterstützt werden. Im öffentlichen Verkehr (ÖV) gilt es, attraktive und effiziente Systeme in den und in die Zentren anzubieten. Die RADLgrundnetze stellen wichtige Zubringer zu diesen ÖV-Knoten dar.
- **Das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel etablieren:** In Zentren und urbanen Gebieten nehmen Radverkehrsanteile kontinuierlich zu. Das Straßennetz soll fahrradfreundlich gestaltet werden, besondere bewusstseinsbildende Initiativen der Städte und Gemeinden zur Steigerung des Radverkehrs sollen unterstützt werden.
- **Emissionsarme Verkehrsmittel fördern:** In Ballungsräumen und stark vom Kfz-Verkehr geprägten Gebieten sind die Umweltbelastungen durch Luftschadstoffe hoch. Emissionsarme Verkehrsmittel und Fahrzeuge sollen daher gefördert werden. In diese Richtung weist unter anderem die Landesstrategie für E-Mobilität.
- **Die Erreichbarkeit für Bevölkerung und Wirtschaft sichern:** Für die niederösterreichische Wirtschaft ist die Erreichbarkeit innerhalb der Ostregion ein besonderes Anliegen, sowohl im Durchgangs- als auch im Ziel- und Quellverkehr. Die Infrastrukturnetze

sollen daher entlastet und neue, gemeinsame Initiativen etwa bei der Citylogistik sollen gesetzt werden. Im öffentlichen Verkehr gilt es, auch für Zentren landesweite Erreichbarkeitsstandards in Form von Taktverkehren zu entwickeln.

Schwerpunkte für Verkehrsachsen

Die Verkehrsachsen sind das Rückgrat der Erschließung innerhalb des Landes Niederösterreich, vor allem auch im Pendelverkehr von und nach Wien und St. Pölten. Darüber hinaus sichern die Verkehrsachsen die Erreichbarkeit zwischen den Zentren und von diesen in die Zentralräume innerhalb und außerhalb Niederösterreichs. Für diese Verkehrsachsen soll eine hohe Angebotsqualität geschaffen werden; im öffentlichen Verkehr sind dafür attraktive Knoten als modale und intermodale Schnittstellen wesentlich. Bei den Verkehrsachsen sind im Allgemeinen nicht nur das Land, sondern mehrere Handlungsträger – Bund, ÖBB, ASFINAG, Gemeinden – tätig, sodass Kooperationen unerlässlich sind. Daraus leiten sich folgende Schwerpunkte ab:

- **ÖV-Knoten als modale und intermodale Schnittstellen verbessern:** Im öffentlichen Verkehr muss die Effizienz und Wirksamkeit des Angebots weiter optimiert werden – an den modalen und intermodalen Schnittstellen der Verkehrsachsen („Bahnhof 2.0“), sowie zwischen den Linienangeboten und dem bedarfsorientierten öffentlichen Verkehr.
- **Verkehrsachsen ausbauen und effizient nutzen:** Attraktive Taktan-

gebote und die Optimierung des ÖV-Netzes sollen die Erreichbarkeiten, insbesondere für PendlerInnen, in Niederösterreich verbessern. Beim Straßenverkehr sind hohe Verkehrsbelastungen von AnwohnerInnen durch die Förderung des Umweltverbundes, die Bündelung von Verkehrsströmen oder durch Ortsumfahrungen zu reduzieren.

- **Intermodale Knoten für den Güterverkehr schaffen:** Entlang der Verkehrsachsen sollen intermodale Knoten für den Güterverkehr geschaffen werden, um Güterverkehre aus dem ländlichen Raum besser an diese Verkehrsachsen anzubinden.
- **Infrastrukturprojekte effizient und umweltfreundlich abwickeln:** Infrastrukturprojekte, die entlang von Verkehrsachsen vorgesehen sind, müssen so gestaltet werden, dass Lärm- und Schadstoffgrenzwerte unterschritten und der Flächenverbrauch minimiert werden. Die Siedlungsentwicklung ist u. a. auch an der Straßenfunktion auszurichten. Schnellladeinfrastruktur für E-Mobilität wird entlang der Achsen zur Verfügung gestellt, um eine Grundversorgung mit E-Mobilität sicherzustellen.

Schwerpunkte für den ländlichen Raum

Im ländlichen Raum müssen spezifische Angebotsqualitäten entwickelt werden, die den siedlungsstrukturellen Gegebenheiten und den Erschließungsmöglichkeiten, insbesondere im öffentlichen Verkehr, gerecht werden. In diesem ländlichen Raum sind Innovation und Kooperation

besonders wichtig – aber auch die Entwicklung regionaler Stärken und Qualitäten, die teilweise von der Verkehrsqualität und Erreichbarkeit abgekoppelt sind. Dementsprechend gelten folgende Schwerpunkte:

- **Erreichbarkeiten zentraler Orte und Einrichtungen verbessern:**

Die Erreichbarkeit der zentralen Orte und Einrichtungen soll verbessert, der Zugang zu den Verkehrsachsen erleichtert werden. So werden etwa im öffentlichen Verkehr Angebotsstandards definiert und bedarfsorientierte öffentliche Verkehre als Ergänzung zu den Linienverkehren vom Land Niederösterreich mitgestaltet und gefördert.

- **Regionallogistik fördern:** Regionallogistik unterstützt die Effizienz im Verkehrssystem und hat das Potenzial, negative Umweltauswirkungen zu reduzieren. Kooperationen mit den relevanten Unternehmen mit größerem Verkehrsaufkommen sind anzustreben und Regionallogistikprozesse zu unterstützen. Insgesamt sollen Prozesse im Sinne einer Optimierung der Güterverkehrslogistik durch das Land begleitet werden, auch durch die Förderung von Innovationen und durch bewusstseinsbildende Maßnahmen.

- **Das Straßennetz optimieren und Straßenprojekte standardisieren:**

Für Straßeninfrastrukturprojekte im ländlichen Raum (z. B. Umfahrungen) wird die Zweckmäßigkeit durch eine kriteriengestützte Beurteilungsmethode verbindlich gemacht.

- **Gemeinden und Regionen bei der Planung lokaler und regionaler Fußwege- und Radverkehrsnetz unterstützen:** Der FußgängerInnen-

verkehr wird abseits der Stadt- und Ortszentren generell vernachlässigt, oft fehlen in den Gemeinden gesicherte Gehwege und Querungen. Das Land wird einheitliche Standards, wie zum Beispiel Regel- und Mindestbreiten und Richtlinien für die Gestaltung von attraktiven Plätzen und Ortszentren bereitstellen.

- **Angebote bei Breitband und Internet verbessern:** Die Anbindung an Knoten und der weitere Netzausbau sind sicherzustellen, die Gemeinden sind dabei zu unterstützen.

Beteiligung der Öffentlichkeit und Schritte zur Umsetzung

Das Mobilitätskonzept ist – will es erfolgreich sein – auf die Kommunikation mit den Regionen angewiesen. Deshalb hat ein qualitativer und kontinuierlicher Dialog hohe Priorität. Eine derartige Kommunikation findet bereits statt, etwa im Rahmen von Fahrplandialogen und projektbezogenen Informationen zu Schienen- und Straßenprojekten in Form moderierter Prozesse. Schließlich sollen auch die niederösterreichischen MobilitätsmanagerInnen den direkten Kontakt zwischen den Gemeinden, der Landesverwaltung und den im Verkehr zuständigen Organisationen und Unternehmen erleichtern.

Die konkreten Maßnahmen sind zu evaluieren. Dieses Monitoring soll die Möglichkeit bieten, Fehlentwicklungen entgegenzusteuern und auf aktuelle verkehrs- und umweltpolitisch geänderte Rahmenbedingungen reagieren zu können.

1 NIEDERÖSTERREICHISCHE LANDESMOBILITÄTSPOLITIK

Im Land Niederösterreich besteht eine lange Tradition konsequenter Verkehrsplanung und Verkehrspolitik: Die Niederösterreichische Landesregierung beschloss 1991 und 1997 Landesverkehrskonzepte, die zwischenzeitlich mehrfach fortgeschrieben und aktualisiert sowie durch Fachkonzepte konkretisiert wurden. Aufbauend auf dem Niederösterreichischen Landesentwicklungskonzept 2004 und den Perspektiven für die Hauptregionen 2006 wurde im Jahr 2010 die Strategie „Verkehr Niederösterreich“ erstellt, um auf verkehrliche Trends flexibel reagieren zu können. Auch wenn ein politischer Beschluss ausblieb, ist dieses Konzept eine wichtige Grundlage für das neue Mobilitätskonzept.

Der Maßnahmenteil des Landesverkehrskonzeptes 1997 inklusive Prioritätenreihung für Infrastrukturmaßnahmen wurde mit Beschluss der Landesregierung zuletzt im Jahr 2000 aktualisiert. Seither gibt es in Niederösterreich, in den benachbarten Bundesländern und auch auf internationaler Ebene neue Ziele, Rahmenbedingungen und Konzepte, die

es nahelegen, ein neues Landesmobilitätskonzept zu erarbeiten. In den letzten Jahren wurden außerdem zahlreiche verkehrs- und mobilitätsrelevante Strategien und Zielpapiere in Niederösterreich entwickelt, die eine weitere wichtige Grundlage des vorliegenden Mobilitätskonzeptes sind.

In den letzten Jahrzehnten wurden die geplanten Verkehrsprojekte für Straße und Schiene weitgehend realisiert. Das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung hat sich entsprechend aktueller Trends gewandelt, tägliche Wege werden zunehmend multimodal organisiert. Angesichts dieser Veränderungen scheint es zweckmäßig, nunmehr ein umfassenderes Mobilitätskonzept zu entwickeln. Dieses unterscheidet sich inhaltlich und formal von den bisherigen Landesverkehrskonzepten durch räumliche Schwerpunkte und die Konzentration der Kräfte des Landes auf neue Handlungsfelder. Schließlich orientiert sich das Mobilitätskonzept stärker an der wichtigsten Akteurin – der Bevölkerung als Gestalterin der täglichen Mobilität.



2 DAS VERKEHRSPOLITISCHE UMFELD

Die europäischen Entwicklungen, aber auch nationale Veränderungen beeinflussen den Verkehr in Niederösterreich, ebenso die zwischenzeitlich formulierten

Zielsetzungen und Strategien des Landes, insbesondere in der Raumordnung und im Umweltschutz.

2.1 Europa und die europäische Integration

Der europäische Integrationsprozess der letzten Jahrzehnte hat sich maßgeblich auch auf das Bundesland Niederösterreich ausgewirkt. Die Öffnung des Ostens und der EU-Beitritt Österreichs stellten Niederösterreich ins Zentrum von Europa und veränderten somit seine verkehrsgeografische und wirtschaftliche Position; die wirtschaftliche Entwicklung der Nachbarländer und deren stark wachsende Märkte haben dazu beigetragen, dass die Stadt Wien und ihr Umland in Niederösterreich und im Burgenland heute zu den am stärksten wachsenden Metropolregionen in Europa zählen. Damit verbunden waren eine dynamische Verkehrszunahme und erhebliche Herausforderungen für die Verkehrsinfrastrukturentwicklung in Niederösterreich.

Gut ausgebaute und leistungsfähige Verkehrswege sind die Grundlage für eine hohe Lebensqualität und eine wichtige Voraussetzung für prosperierende Wirtschaftszentren. Die Europäische Union hat daher mit dem europäischen Verkehrsnetz (TEN) ein Infrastrukturnetz entwickelt, welches in seiner Gesamtheit bis 2050 fertiggestellt sein soll. Das Transeuropäische Verkehrsnetz zielt auf gute Erreichbarkeiten der Zentren und Regionen ab. Für Niederösterreich von

besonderer Bedeutung sind nicht nur die Verbindungen nach Wien und in die benachbarten Landeshauptstädte, sondern auch die bilateralen regionalen und lokalen Verbindungen mit den Nachbarstaaten Tschechien, Slowakei und Ungarn. Das erfordert die Schaffung neuer Verkehrsverbindungen und die Verkürzung von Reisezeiten für grenzüberschreitende Verkehre.

Neben wirtschaftlichen Wachstumszielen stehen auf EU-Ebene klima- und energiepolitische Ziele im Vordergrund. Mit dem Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ legte die EU-Kommission im Jahr 2011 eine umfassende Strategie zur Verbesserung des Verkehrssystems vor. Verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen sollen bis zum Jahr 2050 um rund 60 % gegenüber dem Stand von 1990 reduziert werden. Dieses Ziel soll unter anderem erreicht werden, indem 50 % des Personen- und Güterverkehrs über mittlere Entfernungen auf die Eisenbahn und das Schiff verlagert und emissionsarme Fahrzeuge eingesetzt werden. Des Weiteren werden die Entkoppelung von Verkehrs- und Wirtschaftswachstum und ausgewogene Ver-

hältnisse zwischen den Verkehrsträgern Schiene und Straße als wesentliche Ziele genannt. Diese Vorgaben stellen die Verkehrspolitik generell und auch die Ver-

kehrspolitik in Niederösterreich vor besondere Herausforderungen.

2.2 Nachbarstaaten

Die zentrale Lage Niederösterreichs mit einer gut ausgebauten hochrangigen Infrastruktur und das dynamische Wachstum waren bisher mit einer Zunahme des Verkehrsaufkommens, insbesondere im motorisierten Verkehr, verbunden. Vor allem in der Centrope-Region¹ haben die grenzüberschreitenden Güter- und Personenverkehre in den letzten Jahren zugenommen, ausgelöst durch eine wirtschaftliche, räumliche und soziale Integration. Es ist zu erwarten, dass sich dieser Trend fortsetzen wird, denn die Motorisierung in den Nachbarstaaten steigt weiterhin. Die Verkehrsprognosen für diesen Raum zeigen, dass „ohne eine Stärkung der öffentlichen Verkehrssysteme [...] der grenzüberschreitende Kfz-Verkehr innerhalb von Centrope um ca. 140 % zunehmen [wird], bezogen auf den Zeitraum von 2005 bis 2025. Bei einem verstärkten Ausbau des öffentlichen Verkehrs wird der Kfz-Verkehr zwar ebenfalls wachsen, aber mit plus 80 % nahezu nur halb so stark.“²

Das Papier verabschiedet, in welchem sich die Regionen auf eine langfristige Vision über die Infrastrukturentwicklung für die Straße, Schiene, Wasserstraße und auch für den Radverkehr verständigt und Maßnahmen für eine grenzüberschreitende, kooperative Entwicklung von infrastrukturellen und verkehrsorganisatorischen Projekten entwickelt haben.

Ebenso wird in der „Europaregion Donau-Moldau (EDM)“ im Dreiländereck Tschechische Republik, Österreich (Niederösterreich und Oberösterreich) und Deutschland an attraktiven Mobilitätsangeboten gearbeitet, um die grenzüberschreitende Entwicklung und den abgestimmten Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen voranzutreiben. Im Rahmen dieser Kooperation stehen eine abgestimmte grenzüberschreitende Verkehrsplanung, die verbesserte Anbindung der Region an die transeuropäischen Verkehrsnetze, zielgruppengerechte flexible und grenzüberschreitende Mobilitätsangebote und leicht zugängliche Mobilitätsinformationen über Regionsgrenzen hinweg im Vordergrund.

¹ Die Central European Region (Centrope-Region) setzt sich aus den Bundesländern Wien, Niederösterreich und Burgenland, dem tschechischen Kreis Südmähren, dem slowakischen Kreis Trnava und den ungarischen Komitaten Győr-Moson-Sopron und Vas zusammen.

² Centrope: strategischer Rahmen für die Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung in Centrope. Beschluss des politischen Boards von Centrope, Brünn, 21. Juni 2012

Für die Centrope-Region wurde daher im Rahmen des Projektes INAT (Infrastructure Needs Assessment Tool) ein politi-

2.3 Bundesverkehrspolitik

Der Gesamtverkehrsplan Österreich aus dem Jahr 2012 legt fest, wie sich Österreichs Verkehrssystem bis 2025 entwickeln soll. Von besonderer Bedeutung für die Bundesländer – also auch für Niederösterreich – sind die ambitionierten Ziele im öffentlichen Verkehr. Der Bund und die ÖBB beabsichtigen, aufbauend auf dem Infrastruktur-Zielnetz 2025+, einen österreichweiten integrierten Taktfahrplan zu realisieren. Dieser integrierte Taktfahrplan soll flächendeckend Anschlussknoten im Fernverkehr für die optimale Verknüpfung mit dem Nahverkehr aufweisen und Schnittstellen im Bahn- und Busverkehr optimieren. Im nationalen Fernverkehr sollen alle Achsen im Stundentakt bedient werden. Auch im Nahverkehr erfolgt eine Bedienung im Stundentakt, auf hoch belasteten Netzabschnitten in kürzeren Intervallen. Wesentlichstes Ziel des integrierten Taktfahrplanes ist die Reduktion der Fahrzeiten bis zum Jahr 2016 auf der Ost-West-Achse und bis 2023 auf der Nord-Süd-Achse. Die Zugkilometer im Fernverkehr sollen von 25,8 Mio. km auf 39,3 Mio. Zugkilometer erhöht werden. Im Nah- und Regionalverkehr liegen mehrere Varianten vor, die mit den Bundesländern gemeinsam festgelegt werden sollen. Dabei geht es auch um eine Aufteilung der Kosten für die Bestellung dieser Angebotsverdichtung.

Außerdem entwickelte der Bund gemeinsam mit den Bundesländern Empfehlun-

gen für bundesweite ÖV-Standards für die Bedienung im öffentlichen Verkehr von in sich geschlossenen Siedlungseinheiten (sogenannte Siedlungskerne), deren Umsetzung mittelfristig (bis 2019) empfohlen wurde. Die Einführung dieser Standards erfordert auch Angebotsverbesserungen in Niederösterreich, die schrittweise umgesetzt werden sollen.

Hinsichtlich des hochrangigen Infrastrukturausbaues stützt sich der Bund auf die Ausbauprogramme der ASFINAG und auf das Zielnetz der ÖBB-Infrastruktur AG.

Im Straßenverkehr hat sich der Bund zum Ziel gesetzt, die Zahl der Verkehrstoten von 523 im Jahr 2011 auf unter 300 im Jahr 2020 zu reduzieren. Der Straßenausbau beziehungsweise die Modernisierung steht vorrangig im Zeichen der Verkehrssicherheit.

Im Zuge der Übertragung der Bundesstraßen B an die Länder im Jahr 2002 wurde den Ländern ein bis 2007 zweckgebundener Zuschuss zur Finanzierung und Erhaltung dieser Straßen zur Verfügung gestellt. Seit dem Jahr 2008 ist die Finanzierung der nunmehrigen Landesstraßen B Landessache: Im Rahmen des Finanzausgleichs fließen Bundesmittel an die Länder, wobei es keine Zweckbindung mehr gibt.

2.4 Mobilität in der Ostregion

Die Bundesländer Wien, Niederösterreich und das Burgenland haben vereinbart, eine gemeinsame regionale Mobilitätsstrategie in ihren neuen Mobilitätskonzepten zu verankern. Gemeinsames Handeln ergibt sich aus den gemeinsamen Herausforderungen, insbesondere durch den Pendelverkehr innerhalb der sogenannten „Stadtregion+“ und durch weiträumige funktionale Verkehrsbeziehungen. Als österreichische Ostregion wird das Gesamtgebiet der drei Bundesländer bezeichnet, als „Stadtregion+“ gelten die Wachstumsgebiete Wiens, Niederösterreichs und des Burgenlands. Im Übrigen stärkt eine abgestimmte Mobilitätsstrategie die Position der Ostregion innerhalb Österreichs und im internationalen Kontext. Deshalb sind die Vertiefung der Kooperation zwischen den Bundesländern und – ganz generell – die Abstimmung von verkehrspolitischen Positionen und Interessen zweckmäßig und wichtig.

Die vorliegende gemeinsame Strategie ist das Ergebnis eines Diskurses mit den LändervertreterInnen und dem Verkehrsverbund Ost-Region, wobei auf vorhandene verkehrspolitische Grundsätze und auf strategische Aussagen in den entstehenden Mobilitätskonzepten zurückgegriffen werden konnte.

2.4.1 Herausforderungen und Aufgaben

Die Ostregion ist durch gemeinsame Herausforderungen und Aufgaben, aber auch durch strukturelle und verkehrsgeografische Unterschiede geprägt. Räum-

lich lassen sich der Ballungsraum mit einer dynamischen Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung („Stadtregion+“), Siedlungs- und Verkehrsachsen sowie der ländliche Raum ohne ausgeprägte Wachstumsdynamik unterscheiden. Angesichts dieser Entwicklungstendenzen gibt es mehrere besondere Herausforderungen.

(1) Eine wachsende Region

Wien soll längerfristig (2030+) um 270.000 EinwohnerInnen wachsen – auf insgesamt knapp zwei Mio. EinwohnerInnen. Das dynamische Wiener Umland in Niederösterreich und im Burgenland lässt einen weiteren Zuwachs von etwa 170.000 EinwohnerInnen erwarten, sodass nach 2030 in der „Stadtregion+“ mehr als drei Millionen Menschen leben werden. Die größte Herausforderung ist – angesichts bereits vorhandener Kapazitätsprobleme im Verkehrssystem – die Bewältigung des dadurch induzierten Verkehrs. Die steigende Attraktivität der Stadtregion+ lässt darüber hinaus auch zusätzliche Pendlerströme in der gesamten Ostregion bzw. zu den östlichen Nachbarstaaten erwarten. Angesichts dessen ist eine abgestimmte Raum- und Verkehrsplanung auch über die Ländergrenzen hinweg wichtig, insbesondere in der dynamischen Stadtregion+. Neue Siedlungsschwerpunkte und urbane Verdichtungen sollen an (hochrangigen) öffentlichen Verkehrsmitteln ausgerichtet sein. Dabei sind die Raumplanung und die Raumordnung besonders gefordert, schließlich bestehen zwischen Siedlungsstruktur, Verkehrsangeboten und dem Mobilitätsverhalten Zusammenhänge mit langfristi-

Abb. 1
Entwicklungsperspektiven in der Stadtregion+



Quelle: PGÖ, 2011, eigene Ergänzungen Herbst 2014

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

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

gen Wirkungen. Eine räumlich zersplitterte und nicht abgestimmte Entwicklung zieht hohe öffentliche Kosten für Infrastruktur und ÖV-Angebote, aber auch hohe individuelle Kosten für die NutzerInnen nach sich.

(2) Wien und das Umland

Eine abgestimmte Mobilitäts- und Verkehrspolitik – insbesondere in der Stadtregion+ – ist eine besondere Herausforderung, schließlich gilt es, einen Teil der stark auf Wien ausgerichteten Verkehrsströme auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern. Erhebungen zeigen im Übrigen, dass Wege zwischen Wien und den angrenzenden Umlandgemeinden überwiegend mit dem Auto zurückgelegt werden, während bei längeren Distanzen in der gesamten Ostregion der ÖV-Anteil zunimmt.

(3) Attraktivität und Stellenwert des öffentlichen Personennah- und -regionalverkehrs

Angesichts des gesamten Verkehrszuwachses in der Stadtregion+ gibt es verkehrspolitische Positionen und Interessen der Länder, die eine gemeinsame Initiative erfordern:

- Die Stadt Wien strebt gemäß Stadtentwicklungsplan 2025 (beschlossen 2014) für den Binnenverkehr einen Wegeanteil der WienerInnen von 80 % im Umweltverbund (öffentlicher Verkehr, Rad- und FußgängerInnenverkehr) an; auch der Pendelverkehr soll – mit Hinweis auf ökologische Ziele – verstärkt als öffentlicher Verkehr stattfinden.
- Für Niederösterreich und das Burgenland ist die Erreichbarkeit in die und innerhalb der Stadtregion+ wesentlich. Auch das Niederösterreichische Klima- und Energieprogramm 2020 (2014) und die Energiestrategie

Burgenland (2013) erfordern Initiativen im öffentlichen Verkehr.

Im Bewusstsein dieser Herausforderung wurden bereits mehrere Prozesse abgewickelt:

- In der Nah- und Regionalverkehrsstrategie Ostregion (NRSO, 2012) wurden überwiegend erforderliche Koordinations- und Abstimmungsprozesse im öffentlichen Verkehr behandelt.
- Im Schienenverkehrskonzept Region Wien (ÖBB-Infrastruktur AG, 2012) sind Verbesserungen des ÖV-Angebotes in der Region bis 2025 enthalten, mit dichteren Intervallen auf den Verkehrsachsen, attraktiveren und leistungsfähigeren Fahrzeugen und einer höheren Kapazität im innerstädtischen ÖV-Angebot (Planfall „Bypass light“).

In der Stadtregion+ ist darüber hinaus die Verbesserung bzw. Schaffung tangentialer ÖV-Angebote wesentlich und im gemeinsamen Interesse der Bundesländer. Die Attraktivität des Standortes Wien für Arbeitsplätze und zentrale Einrichtungen sowie die Wohnqualität im Umland, geprägt durch im Allgemeinen geringere Wohnkosten, erzeugen starke, auf Wien gerichtete Verkehrsströme. Hochwertige Verkehrsangebote – insbesondere im öffentlichen Verkehr – sind deshalb ein zentrales Interesse der Bundesländer Niederösterreich und Burgenland.

(4) Öffentlicher Verkehr abseits des Ballungsraumes

Außerhalb der Stadtregion+ und abseits der Verkehrsachsen nimmt die Angebotsqualität im öffentlichen Verkehr ab, Linienverkehre werden mittelfristig gemäß bundesweiten ÖV-Standards bei entsprechender Siedlungsdichte und Nachfrage angeboten. Daraus erwächst die

Herausforderung, durch neue Angebotsformen – dem sogenannten bedarfsorientierten ÖV bzw. Mikro-ÖV – kostengünstigere und dennoch attraktive Angebote zu schaffen. Diese bedarfsorientierten Systeme sind mit dem Linienverkehr mit Bahn und Bus zu einem attraktiven Angebot zu verknüpfen.

(5) Güterverkehr

Für den grenzüberschreitenden Straßen-güterverkehr werden laut Bericht des „Centrope Infrastructure Needs Assessment Tool“ Zunahmen von mehr als 100 % vorausgesagt (2005-2025/30). Deshalb ist für die Grenzregionen Niederösterreichs und des Burgenlands eine umweltschonende Abwicklung des Güterverkehrs, also eine Verlagerung auf die Schiene, angesichts der verkehrspolitischen Ausgangslage in den Nachbarstaaten eine große Herausforderung. In Niederösterreich wird der Güterverkehr (Straße, Schiene, Schiff) laut „Güterverkehr in Niederösterreich – Prognose von Angebot und Nachfrage“ von 2008 bis 2030 um 30 % wachsen. Dazu kommen die Zielvorstellungen im Weißbuch der Europäischen Kommission, die bis 2030 anstrebt, 30 % des Güterverkehrs mit Fahrweiten größer als 300 km auf die Schiene zu verlagern. Deshalb soll im Zusammenwirken der relevanten Handlungsträger (Länder, Verkehrsunternehmen, Transportwirtschaft) ein längerfristiger Handlungsrahmen für den Güterverkehr in der Ostregion erarbeitet werden.

In der City-Logistik gibt es neue, innovative Impulse und Erfolg versprechende Kooperationen. Die drei Bundesländer sollen an diesen Initiativen mitwirken und diese durch begleitende verkehrspolitische Maßnahmen unterstützen.

(6) Ein Tarif- und Informationssystem für die Multimodalität

Für die Veränderung des Mobilitätsverhaltens reichen Angebote allein nicht aus, sie müssen durch bewusstseinsbildende Maßnahmen ergänzt werden. So ist für persönliche Mobilitätsentscheidungen die Information über die verfügbaren Alternativen erforderlich. Die drei Länder haben vor, gemeinsame Aktivitäten im Bereich Bewusstseinsbildung und Information zu ergreifen. Dazu zählen:

- ein intermodales Auskunftssystem unter Einbeziehung multimodaler Mobilitätsangebote
- ein neues kundenorientiertes und einfaches Tarifsysteem (Tarifreform), das auf die Individualisierung der Gesellschaft reagiert und differenzierte, zielgruppenorientierte Angebote enthält
- die Integration der Mikro-ÖV-Systeme in das ÖV-Auskunftssystem

Insgesamt soll der Trend zur persönlichen Multimodalität durch ein umfassendes Mobilitäts-Informationssystem unterstützt werden.

2.4.2 Transnationale Initiativen

Die Centrope-Region mit den Zentren Wien, Brunn, Bratislava, Győr und Sopron hat ein erhebliches Wachstumspotenzial. Im Bewusstsein dessen wurden und werden mehrere Prozesse abgewickelt, die operativ entsprechend geschärft werden sollen, sodass absehbare Handlungen festgelegt werden können. Kooperationsprozesse mit den östlichen Nachbarstaaten sind dort zu intensivieren, wo mittelfristige Handlungen zu erwarten sind.

(1) Regionale Interessen

Nach mehreren Prozessen und Projekten besteht eine umfangreiche Liste an Vorschlägen und Ideen, um die Mobilität von Gütern und Menschen in der Region nachhaltig und effizient zu gestalten. Die Donauraumstrategie als abgestimmte, überregionale Strategie der Raum- und Verkehrsentwicklung stellt den Rahmen für weiterführende und konkretere Prozesse und Projekte dar. Weitere Prozesse stützen sich im Wesentlichen auf diese Strategie. Aus Sicht der Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland sind folgende Initiativen besonders relevant:

- **Grenzüberschreitendes, intermodales Verkehrsinformationssystem**

Das innerhalb der österreichischen Ostregion bewährte regionale, dynamische und intermodale Verkehrsinformations- und Routenplanungssystem AnachB.at bzw. Verkehrsauskunft Österreich (VAO) findet in ganz Österreich und in Europa Anklang. Für Reisen über Schnittstellen hinweg sind gute Informationen erforderlich. Schrittweise soll daher die Verfügbarkeit von Mobilitätsinformationen für Reisende in der gesamten Centropo-Region verbessert werden. Langfristiges Ziel ist eine Ausweitung des Angebotes analog der Verkehrsauskunft in der Centropo-Region.

- **Attraktive Tickets für den grenzüberschreitenden Personenverkehr**

Leicht verständliche, günstige Ticketangebote erleichtern das grenzüberschreitende Reisen. Die EURegio-Tickets stellen dabei schon ein Erfolgsmodell dar, das den Menschen das Umsteigen auf Bus und Bahn ermöglicht. Diese Angebote sollen weiterentwickelt werden, etwa durch ein EURegio-Angebot bis Brunn und durch

weitere Verknüpfungen zwischen regionalen und lokalen Mobilitätsangeboten.

- **Umsetzung der Projekte auf den TEN-Schienenkorridoren**

Ein attraktiver Wirtschaftsstandort benötigt gute internationale Verbindungen und ein attraktives Netz innerhalb der Region. Um die Verkehre möglichst nachhaltig abzuwickeln, setzt die Region auf die Schiene. Leistungsfähige Netzelemente des transeuropäischen Verkehrsnetzes sind Voraussetzung für internationale und regionale Angebotsverbesserungen. Am wichtigsten sind die Projekte am Südbahnkorridor, der Ausbau der Nordbahn, die Aufwertung der Verbindungen nach Bratislava, insbesondere via Marchegg, und – als Verbindung zu den TEN-Korridoren – eine bessere ÖV-Anbindung von Eisenstadt durch die Schleifen Ebenfurth und Eisenstadt.

- **Intensivierung der Kooperation im Donauverkehr**

Die Bundesländer Wien und Niederösterreich bekennen sich zur Donau als Güterverkehrsträger. Das setzt leistungsfähige Umschlagterminals in Österreich und den östlichen Nachbarstaaten – bis zum Schwarzen Meer – voraus. Neben der Verbesserung der Infrastruktur zur Stärkung der Intermodalität (Schiff – Bahn, Schiff – Lkw) ist eine transnationale Zusammenarbeit der Donauhäfen wichtig.

- **Position zur Breitspurbahn**

Seit einigen Jahren gibt es Initiativen zur Führung einer Breitspurbahn bis Bratislava bzw. in die Region Wien. Lange Transportzeiten für Güter zwischen Asien und Europa könnten um etwa die Hälfte reduziert werden. Die Trassenfindung und die Standortwahl für eine Schnittstelle

zum TEN-Schienennetz sind Gegenstand einer Machbarkeitsstudie. Für die Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland sind folgende Aspekte bei der Beurteilung dieses Projektes von Bedeutung:

- Flächenverbrauch der erforderlichen Infrastrukturen und Opportunitätskosten
- Verkehrs- und Umweltbelastungen im Einzugsbereich des Terminals
- Leistungsfähigkeit des TEN-Schienennetzes
- regionalwirtschaftliche Auswirkungen
- Standorteignung eines Terminals
- Höhe allenfalls erforderlicher Zuschüsse aus öffentlichen Mitteln für Finanzierung und Betrieb

Aus derzeitiger Sicht hat das Projekt im Hinblick auf bereits genannte verkehrspolitische Herausforderungen und Aufgaben in der Ostregion keine Priorität.

(2) Transnationale Prozesse und Konzepte

• Infrastructure Needs Assessment Tool (INAT)

Die INAT-Kooperationsagenda soll als international abgestimmtes Verkehrskonzept im Rahmen von Centropo zukünftig weiterhin für den Infrastrukturausbau und für gemeinsame Verkehrsmanagementprojekte genutzt werden. Die „Infrastruktur Vision 2030“ ist als gemeinsame Basis zu verstehen, die in der konkreten Umsetzung intensiver bilateraler Kooperation bedarf. Diese Initiative sollte aus der Sicht der Länder weitergeführt werden.

• Bratislava Umland Management (BAUM)

Im EU-Projekt BAUM „Bratislava Umland Management - Koordination der Raumentwicklung“ wurden Strategien für die zukünftige räumliche Entwicklung der Stadt Bratislava und der umliegenden Gemeinden entwickelt. Die Endergebnisse liegen seit Ende 2014 vor.

• Verkehrskonzept

Burgenland - Westungarn

Im Rahmen eines grenzüberschreitenden Verkehrskonzeptes „Burgenland - Westungarn“ werden sowohl Schienen- als auch Straßenverbindungen sowie die Kooperation bei staatsgrenzenüberschreitenden Angeboten im öffentlichen Verkehr (Verkehrsverbund und Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen) diskutiert. Dabei geht es vor allem um Maßnahmen, die die Erreichbarkeit innerhalb der Region und die Anbindung an die ungarischen und österreichischen Ballungsräume verbessern sollen.

• South East Transport Axis (SETA)

Das EU-Projekt SETA untersuchte die Attraktivierungs- und Ausbaumöglichkeiten der Schieneninfrastruktur von Wien über Bratislava und Westungarn nach Zagreb beziehungsweise an die nördliche Adria. Für die Stadtregion+ sind dabei insbesondere die Attraktivierung der Strecke Wiener Neustadt-Mattersburg-Sopron und die Schleife Ebenfurth vorrangig; mit der Wiederherstellung der Eisenbahnstrecke Oberwart-Szombathely kann gemeinsam mit der bereits umgesetzten Elektrifizierung und Geschwindigkeitserhöhung zwischen Sopron und Szombathely die Erreichbarkeit Wiens für südburgenländische PendlerInnen verbessert werden.

2.4.3 Regionale Mobilitäts- und Verkehrsstrategie

Innerhalb einer gemeinsamen Strategie der Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland werden folgende Handlungsmöglichkeiten unterschieden:

- Informationsaustausch und Abstimmungen ohne wechselseitige Handlungsverpflichtung
- Kooperationsprozesse, die in gemeinsame, akkordierte Projekte und Maßnahmen oder Vorgangsweisen münden
- Projekte, die überwiegend in den Landesmobilitätskonzepten bzw. Landesverkehrsstrategien konkretisiert werden
- organisatorische und strukturelle Maßnahmen, die eine Verbesserung von Schnittstellen, die Schärfung von Abläufen und die klare Zuordnung von Aufgaben betreffen

Die gemeinsame Strategie umfasst – im Einklang mit den Mobilitätskonzepten der Länder – einen Zeitraum von 15 Jahren.

(1) Informationsaustausch und Abstimmungen

Eine gemeinsame Mobilitätsstrategie erfordert – unabhängig von weitergehenden Initiativen – Vertrauen zwischen den wesentlichen Handlungsträgern in den Bundesländern. Dazu bedarf es:

- eines regelmäßigen, dauerhaften Informations- und Erfahrungsaustausches über Initiativen im eigenen Wirkungsbereich; dieser Informationsaustausch betrifft auch Vereinbarungen, die von den Bundesländern mit Dritten geschlossen werden, sofern sie die Mobilitäts- und Verkehrspolitik betreffen. Dazu zählen Vereinbarungen und Verträge mit dem Bund, den

Verkehrsunternehmen oder dem Verkehrsverbund Ost-Region sowie regionale Mobilitätspartnerschaften

- Konsultationen bei Initiativen, die auch die anderen Bundesländer betreffen (u. a. Parkraumbewirtschaftung, Vereinbarungen mit den ÖBB, Verträge über Park & Ride und neue Mobilitätsdienstleistungen)

(2) Kooperationsprozesse

Die Planungsabteilungen der Länder sind für die strategische Steuerung und Priorisierung von konkreten Projekten verantwortlich. In Wien ist die Finanzierung und Planung von Verkehrsprojekten unterschiedlichen Ressorts zugeordnet.

Die Planungsgemeinschaft Ost unterstützt die strategische Planung organisatorisch. Die zentrale Aufgabe des Verkehrsverbundes Ost-Region ist die operative ÖV-Planung, dazu gehört auch die Bereitstellung eines intermodalen Informationssystems. Das Stadt-Umland-Management ist vorrangig für die kooperative Entwicklung konkreter Projekte zuständig.

Grundsätzlich sollen die vorhandenen Einrichtungen bzw. Organisationen (Planungsgemeinschaft Ost, Verkehrsverbund Ost-Region, Stadt-Umland-Management) für gemeinsame Aufgaben herangezogen werden.

• Strategische Steuerung

Für komplexe Aufgaben mit unterschiedlichen, aber auch mit gemeinsamen Interessen sind entsprechende Kooperationsprozesse notwendig. Für derartige Prozesse, aber auch für die Vorbereitung konkreter Projekte bedarf es einer kooperativen Steuerung auf strategischer Ebene. Diese Steuerung wird von den Planungsabteilungen der Länder wahrge-

nommen. Folgende Aufgaben stellen sich jedenfalls:

- Einvernehmen über den Stellenwert der Klima-, Umwelt- und Energiepolitik für die Mobilitäts- und Verkehrspolitik, bis hin zur Vereinbarung geeigneter Indikatoren als Grundlage für gemeinsame politische Beschlüsse,
- ein abgestimmtes Controlling- und Monitoring der gemeinsamen Verkehrspolitik, sowohl für qualitative bzw. quantitative Ziele als auch für Maßnahmen
- „Regionale Mobilitätspartnerschaften“ für das Wiener Umland. Die Aktivitäten und Kooperationsprozesse der Planungsgemeinschaft Ost und des Stadt-Umland-Managements im Verkehrsbereich sollen in diesem Zusammenhang in einem ersten Schritt reflektiert werden - als Grundlage für eine Neuformulierung bzw. Schärfung der Aufgaben. Den Zielen der Mobilitätskonzepte der Bundesländer entsprechend sollen entlang von Korridoren sogenannte „Regionale Mobilitätspartnerschaften“ entwickelt werden - ähnlich der Pilotaktivität „Regionales Mobilitätskonzept Korridor Schwechat-Wien-Flughafenregion“, welche im Rahmen des EU-geförderten Projekts PUMAS bearbeitet wurde. Das Stadt-Umland-Management Wien/Niederösterreich kann dabei eine koordinierende Rolle einnehmen. Nunmehr sollen auch andere Korridore innerhalb eines grenzüberschreitenden Kooperationsprozesses behandelt werden - mit gemeinsamen Zielen, Maßnahmen und Projekten. In diese Prozesse sollen die Gemeinden, die Bundesländer, der Verkehrsverbund Ost-Region und die Verkehrsunternehmen eingebunden werden. Vorhandene

Projekte, wie die in Wien erarbeiteten Rad-Langstrecken, Initiativen zur ÖV-Tarifpolitik, Vorschläge für Park & Ride-Anlagen oder die Ausweitung von des Radverleihsystems „nextbike“, sind in diese multimodal orientierten Prozesse einzubringen.

• **Mobilitäts- und Verkehrskorridore**

Für die Straßen- und Schienenkorridore in der Stadtregion+ sind Angebotsqualitäten und die dazu notwendige Infrastruktur festzulegen. Für die Erschließung abseits der Korridore sind attraktive Schnittstellen Bahn-Bahn, Bahn-Bus und Park & Ride- sowie Bike & Ride-Anlagen notwendig. Derartige ÖV-Knoten sind unter Berücksichtigung des Haltepunktregimes S-Bahn/REX festzulegen.

• **Bedarfsorientierter öffentlicher Verkehr**

Die Finanzierung attraktiver Linienverkehre außerhalb der Verkehrsachsen wird immer schwieriger, deshalb sind neue Formen der ÖV-Erschließung zu entwickeln. Über den vorhandenen bundesweiten Informationsaustausch hinaus sollen die unterschiedlichen Aufgaben

- ÖV-Versorgung in dünn besiedelten Gebieten (Niederösterreich und Burgenland)
- ÖV-Angebote in Schwachlastzeiten (alle Bundesländer)

in einen gemeinsamen Prozess münden, in dem der Verkehrsverbund Ost-Region als Informationsträger aller ÖV-Angebote einbezogen werden soll. Aus diesem Prozess werden Projekte im Bereich der Landesgrenzen abzuleiten sein, ebenso werden eine einheitliche Qualität und eine einheitliche Organisationsform bzw. Rechtsgrundlage des sogenannten Mikro-ÖV angestrebt.

- **Schnittstellen**

Die Finanzierung, die Organisation und die Planung im Verkehr sind komplex und unübersichtlich. Aus einer systematischen Analyse derzeitiger Aufgaben und Prozesse sollen klare Schnittstellen, etwa zwischen dem Bund, den Bundesländern und dem Verkehrsverbund Ost-Region sowie den ÖBB und der ASFINAG, definiert werden.

- (3) **Projekte**

Die Bundesländer bekennen sich zum Flughafen Wien als wichtigen Standort und bedeutsame Drehscheibe im internationalen Flugverkehr sowie zur Wasserstraße Donau. Der neue Hauptbahnhof Wien ist für alle drei Bundesländer ein wichtiger Meilenstein für zukünftige Mobilitätsangebote. Darüber hinaus sind mittelfristig folgende Projekte vorrangig und wichtig:

- **Verkehrsdienstevertrag 2011-2019**

Der Verkehrsverbund Ost-Region hat als Aufgabenträgerorganisation der Länder mit der ÖBB-Personenverkehr AG Verkehrsdiensteverträge für die Länder Wien und Niederösterreich jeweils mit einer Laufzeit bis Ende 2019 abgeschlossen, mit denen konkret jene Leistungen bestellt werden, die über das vom Bund gemäß § 7 ÖPNRV-Gesetz 1999 sicherzustellende Grundangebot hinausgehen. Der Verkehrsdienstevertrag für das Burgenland wurde direkt vom Land mit einer Laufzeit bis Ende 2020 abgeschlossen.

Ziel der Länder Wien, Niederösterreich und Burgenland ist es, eine gemeinsame Verhandlungsgrundlage für die Leistungsbestellung nach dem Auslaufen der derzeit geltenden Verträge auf Basis der Vereinbarung zur Nah- und Regionalverkehrsstrategie der Ost-Region (NRSO-Ver-

einbarung) zu erarbeiten. Den derzeit einzelnen Verträgen soll dann ein gemeinsamer Vertrag für alle drei Bundesländer nachfolgen. Diese Verträge müssen Qualitätskriterien und ein Controlling-Instrument enthalten.

Mit der Verkehrswirksamkeit des Wiener Hauptbahnhofs im Dezember 2015 werden neue Durchbindungen im Schnellbahnverkehr möglich. Langfristig wird ein 15-Minuten-Schnellbahntakt auf den radialen Außenästen während der Hauptverkehrszeit angestrebt.

- **Regionale Verkehrsachsen**

In den Verkehrsstrategien und Mobilitätskonzepten der drei Bundesländer sind Infrastrukturprojekte auf der Schiene und auf der Straße enthalten. Die angestrebten Verkehrs- und Angebotsqualitäten auf diesen Verkehrsachsen sind zwischen den Bundesländern abzustimmen.

- **Langfristiges ÖV-Netz**

Das Netz des schienengebundenen Nah- und Regionalverkehrs ist mit ausreichend Kapazitäten auszustatten und mit den regionalen und lokalen Bus- oder Straßensystemen sowie der U-Bahn in Wien zu verknüpfen. Dazu sind verkehrsorganisatorische und bauliche Maßnahmen notwendig, die im Rahmen der bundesländerübergreifenden Steuerung gemeinsam mit den Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen und dem Verkehrsverbund weiterverfolgt werden sollen.

- **Angebote an ÖV-Knoten**

Die Abstimmung des Angebotes an Verkehrsachsen mit den ÖV-Angeboten im ländlichen Raum ist für den Zugang zur Mobilität besonders wichtig. Dazu gehören:

- Definition von ÖV-Knoten durch Festlegung der Aufgabenteilung im schnellen und langsameren Nahverkehr (REX, S-Bahn)
- abgestimmte Angebotsqualitäten (Intervalle, kurze Wartezeiten) zwischen Achsen- und Flächenerschließung
- Park & Ride-Angebote an attraktiven Knoten so nah wie möglich am Wohnort – im Sinne einer regionalen Angebotsstrategie – als wesentlicher Beitrag zur Erhöhung der ÖV-Nachfrage im Pendelverkehr
- durchgängige intermodale Informationssysteme

• Radverkehr

In Städten und Ballungsräumen nimmt der Radverkehr teilweise stark zu. Alle drei Länder bekennen sich zu einer Förderung des Radverkehrs, insbesondere des Alltagsradverkehrs. Das beinhaltet Aktivierungskampagnen und Öffentlichkeits-

arbeit seitens der Länder und Kommunen, aber auch den Ausbau von wichtigen Radrouten für den Alltagsradverkehr. Wien setzt dabei unter anderem auf den Ausbau und die Verbesserung von Hauptradrouten, insbesondere auf Radlangstreckenverbindungen, die auch dem stadtgrenzenüberschreitenden Radverkehr (z. B. als Zubringer zu ÖV-Haltestellen) dienen sollen. Diese Radlangstrecken werden gemeinsam mit den Wiener Bezirken und den angrenzenden Gemeinden entwickelt. In Niederösterreich werden sogenannte RADLgrundnetze entwickelt, das Burgenland definiert Basisradrouten. Alle drei Bundesländer entwickeln Mitfinanzierungen bzw. Förderungen, die die Gemeinden bzw. die Gemeindebezirke Wiens bei der Umsetzung von Maßnahmen unterstützen. Von hoher Bedeutung sind die Abstimmung der Anschlusspunkte zwischen den Netzen und die Weiterentwicklung der Radverleihsysteme.

2.5 Raumordnung und Umweltschutz in Niederösterreich

2.5.1 Raumordnung

Das Landesentwicklungskonzept 2004 enthält und beschreibt Herausforderungen, ein generelles Leitbild, räumliche Strukturen, 19 sektorale Themen und eine strategieorientierte Umsetzung. Im Rahmen des Leitbildes wurden drei Leitziele hervorgehoben:

- gleichwertige Lebensbedingungen für alle gesellschaftlichen Gruppen in allen Landesteilen
- wettbewerbsfähige Regionen und Entwicklung der regionalen Potenziale
- nachhaltige, umweltverträgliche und

schonende Nutzung der natürlichen Ressourcen.

Als strategisches Dokument gibt das Landesentwicklungskonzept einen generellen Handlungsrahmen vor und ist damit auch die Grundlage der „Perspektiven für die Hauptregionen“. Für das Mobilitätskonzept sind dabei folgende Aspekte bedeutsam (vgl. auch Kapitel 3.2):

- die Gliederung des Landes Niederösterreich in fünf Hauptregionen als sogenannte Entwicklungszellen
- die räumliche Gliederung in Zentren, Entwicklungs- und Verbindungsachsen

- Vorschläge für den Ausbau von Verkehrskorridoren (Schiene und Straße, Strecken und Knoten)

Die Abstimmung von Raumplanung und Verkehrsplanung ist eine zentrale Forderung. Daher ist die räumliche Gliederung eine wesentliche strategische Rahmenbedingung für das Mobilitätskonzept.

2.5.2 Umweltschutz

Lärmschutz

Mit dem Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz und den rechtlichen Umsetzungen der Länder ist in den letzten Jahren ein wichtiger Schritt gesetzt worden, um die Lärmbelastung in Österreich einheitlich zu erfassen und für einen besseren Schutz vor Umgebungslärm zu sorgen. Zum Umgebungslärm zählen Geräusche im Freien, die vom Straßen-, Schienen- und Flugverkehr und von bestimmten Industrieanlagen in Ballungsräumen ausgehen. Ziel ist es, die Lärmbelastung in strategischen Lärmkarten zu erfassen und Aktionspläne zur Vermeidung und Verminderung von Lärm zu entwickeln. Ob für eine Straße, eine Bahnstrecke, einen Flughafen oder einen Ballungsraum strategische Lärmkarten zu erstellen sind, hängt vom jeweiligen Verkehrsaufkommen bzw. von der Anzahl der EinwohnerInnen ab. Seit der strategischen Lärmkartierung im Jahr 2012 sind das Straßen mit mehr als drei Millionen Kfz-Fahrten/Jahr und Ballungsräume mit mehr als 100.000 BewohnerInnen. Im Ballungsraum Wien (mit den Gemeindegebieten Perchtoldsdorf, Brunn am Gebirge, Wiener Neudorf, Maria Enzersdorf und Mödling) sind alle Straßen zu erfassen. Die

strategischen Lärmkarten und Aktionspläne werden alle fünf Jahre überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet.

Für den Schienenverkehr gibt es seit 1999 das niederösterreichische Lärmschutzprogramm, das die schalltechnische Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken durch das Land, den Bund und die Gemeinden zum Ziel hat. Die Grundlage dafür ist der Schienenverkehrslärmkataster. Die Beurteilungspegel für die Lärmimmissionen liegen mit Hinweis auf die gesetzlichen Grenzwerte bei maximal 65 dB am Tag und 55 dB in der Nacht. Nach dem Schienenverkehrslärmkataster sind in Niederösterreich in 138 Gemeinden etwa 51.000 EinwohnerInnen von Bahnlärm stark betroffen. Als aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen sind die Errichtung von Lärmschutzwänden und der Einbau von Lärmschutzfenstern vorgesehen, wobei die Gemeinden um Aufnahme in das niederösterreichische Lärmschutzprogramm ansuchen. Derzeit werden in mehr als 50 Gemeinden entsprechende Lärmschutzmaßnahmen an Bestandsstrecken geplant und realisiert. In den letzten Jahren wurden Projekte in Krems, Melk, Klosterneuburg und Langenlebarn fertiggestellt.

Mit der Richtlinie „Lärmschutz an Landesstraßen“ werden in Niederösterreich Maßnahmen zum Schutz der Menschen und ihrer natürlichen Umwelt gegen schädliche Lärmeinwirkungen erfasst. Die Richtlinie gilt für alle Landesstraßen im Freiland und im Ortsgebiet und kommt bei der Beurteilung bestehender und geplanter Straßen zum Einsatz. Grundsätzlich ist bereits bei der Planung von Landesstraßen zu prüfen, ob und inwieweit bestehende oder gewidmete Baugebiete mit

Wohnfunktion oder anderen sensiblen Nutzungen betroffen sind und welche Schutzmaßnahmen entwickelt werden müssen. Bei Grenzwertüberschreitungen und beim Zutreffen weiterer Kriterien in Bezug auf die Schutzwürdigkeit sind entsprechende Lärmschutzmaßnahmen umzusetzen. In den Jahren 2008 bis 2014 wurden in Niederösterreich für objektseitige Lärmschutzmaßnahmen (ca. 6.200 Lärmschutzfenster und Terrassentüren) Fördermittel in der Höhe von ca. 3,7 Mio. Euro bezahlt.

Luftschadstoffe

Das Immissionsschutzgesetz Luft (IG-L) legt Feinstaub-Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit fest. Für Feinstaub PM10 betragen diese 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ als Tagesmittelwert; es sind maximal 25 Überschreitungen pro Jahr zulässig. Der zulässige Jahresmittelwert beträgt 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Feinstaub entsteht vor allem durch den Straßenverkehr und durch das Heizen. In Niederösterreich ist der Trend der Feinstaubbelastung leicht sinkend, wobei die jährlichen und jahreszeitlichen Schwankungen stark von meteorologischen Bedingungen beeinflusst sind. Im Jahr 2012 wurde der PM10-Grenzwert laut IG-L von erlaubten 25 Tagen nur an den Messstationen Mannswörth und Klosterneuburg überschritten, im Jahr 2013 gab es keine Überschreitungen. Der Grenzwert laut EU-Richtlinie von erlaubten 35 Tagen wurde 2012 und 2013 ebenfalls eingehalten. Die Grenzwerte des IG-L für Schwefeldioxid und Stickstoffdioxid wurden 2012 und 2013 an keiner Messstation überschritten. Die PM10-Grenzwerte konnten in diesen Jahren eingehalten werden, ebenso der Stickstoffdioxid-Gren-

zwert für den Jahresmittelwert. Der Grenzwert für den Stickstoffdioxid-Halbstundenmittelwert von 200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ wurde 2013 hingegen an einigen verkehrsnahen Messstellen, und zwar „St. Pölten Verkehr“ und „Krems“, überschritten.

2.5.3 Klima und Energie

Die Mobilität, die Raumentwicklung und die Kreislaufwirtschaft sind wesentliche Handlungsbereiche des Niederösterreichischen Klima- und Energieprogramms 2020, wobei folgende Ziele formuliert wurden:

- **Steigern der Energieeffizienz und des Einsatzes erneuerbarer Energieträger**
Weniger und kürzere Wege bedeuten geringen Energieeinsatz. Öffentlicher Verkehr, Elektromobilität und erneuerbare Kraftstoffe steigern den Anteil erneuerbarer Energie im Verkehr: Durch eine gebündelte Anordnung der Ziele und Quellen des Verkehrs im Raum werden kurze Wege angestrebt. Über die Standortwahl im Einzugsbereich öffentlicher Verkehrsnetze wird das Potenzial für die Verlagerung des Verkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel maximiert.

- **Klimaschutz ist Motor für Innovationen und Investitionen in die Zukunft Niederösterreichs**
Niederösterreich wird den öffentlichen Verkehr und eine gute Rad- und FußgängerInnenverkehrsinfrastruktur stärken und so die Treibhausgasemissionen reduzieren. Unvermeidbare Fahrten müssen „ökologisch günstiger“ werden.

Ansätze dazu bieten die Steigerung der Effizienz im Güterverkehr und der verstärkte Einsatz von alternativen Treibstoffen.

- **Erhöhen der Lebensqualität durch einen nachhaltigen Lebensstil**

Das Land Niederösterreich strebt kurze Wege, eine umfassende Versorgung und eine gute Erreichbarkeit an. Dabei werden BürgerInnen bei ihren Mobilitätsbedürfnissen mit maßgeschneiderten Mobilitätslösungen unterstützt. Städte und Siedlungszentren werden durch weniger motorisierten Individualverkehr lebenswerter.

- **Umsetzung**

Bis zum Jahr 2020 sollen in den Bereichen Mobilität, Raumentwicklung und Kreislaufwirtschaft folgende Schwerpunkte bzw. Maßnahmen umgesetzt werden:

- Siedlungsentwicklung stärker auf Energieeffizienz und sparsame Inanspruchnahme von Boden ausrichten
- Siedlungsschwerpunkte zur Sicherung der Lebensqualität stärken
- Siedlungsentwicklung und Verkehrsnetze untereinander abstimmen
- Bewusstseinsbildung und Teilhabe der Bevölkerung in Raumplanungsfragen erhöhen
- Energieeffizienz im Personenverkehr erhöhen
- umweltfreundlichen Verkehrsträgermix (Umweltverbund) erhöhen
- klimagerechte Verkehrsinfrastruktur stärken
- Anteil der alternativen Antriebe erhöhen
- klimafreundlichen Güterverkehr stärken

Diese Ziele und Maßnahmen werden in das Niederösterreichische Mobilitätskonzept integriert.

3 ANALYSE UND ENTWICKLUNGSTENDENZEN

3.1 Bevölkerung

In Niederösterreich leben etwa 1,6 Mio. Menschen. Im Zeitraum 2001 bis 2013 hat die Bevölkerung um etwa 77.000 Personen zugenommen, das sind +5 %. Besonders stark wachsen die Umlandgemeinden Wiens, die Städte St. Pölten und Wiener Neustadt und das Umland von Krems, aber auch die Gemeinden entlang der Süd- und Westbahn. Rückläufig ist die Bevölkerung im Waldviertel und in den Bezirken Neunkirchen, Lilienfeld, Scheibbs und Waidhofen an der Ybbs. Die Bevölkerungsprognosen der Statistik Austria lassen eine Fortsetzung dieses Trends erwarten. Laut Österreichischer Raumordnungskonferenz (ÖROK) wird Niederösterreich nach Wien das zweit-

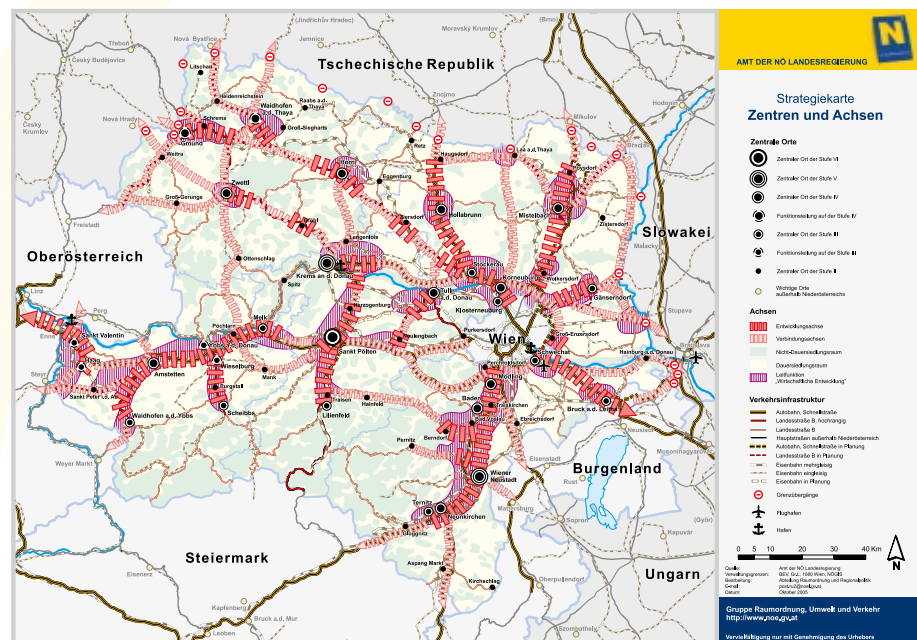
größte Bevölkerungswachstum in den nächsten Jahrzehnten erfahren (+21 % bis 2050). Bis 2050 werden rund 30 % der Bevölkerung in Niederösterreich älter als 65 Jahre sein, das entspricht einem Anstieg um 80 %. Gleichzeitig nimmt die Zahl der Kinder und Jugendlichen (bis 19 Jahre) nur mehr leicht zu. In den Regionen mit Bevölkerungsverlusten steigt der Anteil der älteren Personen besonders stark an, das ist besonders in jenen Regionen problematisch, die schon heute von Abwanderung und einer negativen Geburtenbilanz betroffen sind. Diese Entwicklung bedeutet eine besondere Herausforderung für die Versorgung dieser Gebiete mit öffentlichen Verkehrsangeboten.

3.2 Siedlungsraum

Die Siedlungsstruktur in Niederösterreich ist dispers, mit Ausnahme des Umlandes von Wien und der Ballungsräume St. Pölten, Krems und Wiener Neustadt. Im Niederösterreichischen Landesentwicklungskonzept ist die Förderung einer ausgewogenen Raum- und Siedlungsstruktur ein übergeordnetes Ziel. Auch weiterhin werden die Menschen vermehrt in die Städte und Ballungsräume ziehen, da sie dort eine größere Vielfalt an Arbeitsplätzen, Bildungs- und Kulturangeboten vorfinden. Viele Menschen nehmen weite und lange

Wege sowie hohe Kosten für ihren täglichen Arbeitsweg nicht mehr in Kauf. Die Ballungsräume, allen voran der Großraum Wien, werden daher weiterhin wachsen, wohingegen ländliche Randregionen wie das Grenzgebiet des Wein- und Waldviertels von Abwanderung betroffen sind. Diese Siedlungsdynamiken werden das Land Niederösterreich auch weiterhin prägen. Das Landesentwicklungskonzept Niederösterreich sieht eine Stärkung der peripheren Räume nach dem Muster der „dezentralen Konzentration“ vor.

Abb. 2
Perspektiven für
die Hauptregionen,
Strategiekarte
Zentren und Achsen



Quelle: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 2005

3.3 Wirtschaft

Niederösterreich zeichnet sich durch eine hohe Standortqualität aus. Sowohl die Zahl der Beschäftigten als auch die Zahl der Arbeitsstätten verzeichneten in den letzten Jahren deutliche Zuwächse. Die Wirtschaftsentwicklung in Niederösterreich ist insgesamt günstig, wobei auch hier regionale Unterschiede bemerkbar sind. Niederösterreich ist immer noch stark vom industriellen Sektor geprägt, vor allem von der Metallverarbeitung und der chemischen Industrie. In den letzten

Jahren konnte sich das Land auch in der Technologie- und Forschungsbranche etablieren: In Wiener Neustadt, Krems, Tulln, Wieselburg und Klosterneuburg sind innovative Forschungseinrichtungen entstanden. Das Land weist einen - im Vergleich zu anderen Bundesländern - hohen Pendleranteil auf. Ein Grund dafür ist die starke wirtschaftliche Ausrichtung auf wenige Ballungsräume, vor allem Wien - über ein Viertel der AuspendlerInnen pendelt in die Bundeshauptstadt (vgl. Kapitel 3.5.4).

3.4 Umwelt

3.4.1 Natur und Landschaft

Niederösterreich zeichnet sich durch eine hohe Vielfalt an Kultur- und Naturlandschaften aus. Die landschaftlichen Gegebenheiten sind sehr heterogen. So hat das Land Anteil an allen in Österreich vorkommenden Großlandschaften: das Alpenvorland im Südosten, das Granit- und Gneisplateau nördlich der Donau und die Ausläufer der Alpen im Süden. Die landschaftliche Vielfalt Niederösterreichs ist durch die Ausweisung zahlreicher Nationalparks, Naturparks, Europaschutzgebiete und Schutzgebiete anderer Kategorien dokumentiert. Ziele des Natur- und Umweltschutzes sind die Sicherung der hohen Vielfalt und die Entwicklung der jeweiligen landschaftlichen Eigenart. Das Netzwerk geschützter Gebiete umfasst fast ein Drittel (32 %) der Landesfläche. In insgesamt 108 Schutzgebieten sind, auf Basis unterschiedlicher Rechtsvorgaben, Nutzungen oder (Bau-)Vorhaben untersagt bzw. nur eingeschränkt oder unter Einhaltung von Auflagen möglich. In diesen unter Schutz stehenden Gebieten sollen speziell Zerschneidungseffekte durch den Ausbau von Infrastruktur oder Siedlungsgebieten vermieden werden. Ebenso sollen Wildtierkorridore, die größtenteils außerhalb von Schutzgebieten liegen und diese vernetzen, vor Zerschneidung geschützt werden. Die Erhaltung von natürlichen und naturnahen Lebensräumen für Flora und Fauna ist ebenso ein wesentlicher Beitrag zum Umweltschutz. Naturnahe Zonen können negativen Umwelteinflüssen wie z. B. Feinstaubbelastungen entgegenwirken.

Zudem dienen diese Gebiete auch der Erholung der Bevölkerung und sind Grundlage der touristischen Wertschöpfung. Das Naturschutzkonzept Niederösterreich (entsprechend § 3 NÖ Naturschutzgesetz 2000) bettet regionsspezifische Ziele und Aktivitäten im Bereich des Naturschutzes landesweit in einen strategischen Rahmen ein. Es dient daher als Grundlage für Projekte und andere sektorale Planungen, um naturschutzrelevante Gesichtspunkte möglichst frühzeitig in die Planungsprozesse einfließen zu lassen.

3.4.2 Klimaschutz und Luftschadstoffe

Die Reduktion des Treibhausgasausstoßes ist ein weltweites Anliegen und der wesentlichste Beitrag zum Klimaschutz. Das Land Niederösterreich hat im Klima- und Energieprogramm 2020 Ziele formuliert, die im Bereich Mobilität und Raumentwicklung zu einer Reduktion der Treibhausgase führen sollen. Der Sektor Verkehr ist einer der Hauptverursacher von Luftschadstoffemissionen. Die Luftschadstoffe wie etwa Stickstoffoxide, Feinstaub und Ozon beeinträchtigen nicht nur die Gesundheit von Mensch und Tier, sie sind auch für die Vegetation, den Boden und die Gewässer schädlich. Schadstoffemissionen müssen kontinuierlich reduziert werden, auch um einer weiteren Klimaveränderung entgegenzuwirken.

Die Ziele der EU hinsichtlich des Klimaschutzes sind für die Erarbeitung von Ver-

kehrskonzepten von großer Bedeutung. Wegweisend sind die Klimaschutz- und Energieziele: So wird angestrebt, bis zum Jahr 2020 die Treibhausgase um 20 % zu reduzieren (Vergleichsjahr 1990). Der Niederösterreichische Energiefahrplan 2030 sieht zudem vor, dass Niederösterreichs Endenergieverbrauch im Sektor Verkehr von derzeit ca. 40.200 GWh auf 30.000 GWh im Jahr 2030 reduziert werden soll. Dazu sind Maßnahmen zur Förderung des FußgängerInnen- und Radverkehrs, des öffentlichen Verkehrs, aber auch die energiesparende Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs erforderlich.

In der EU-Strategie zur nachhaltigen Entwicklung ist auch festgelegt, verkehrsbedingten Lärm zu minimieren. Lärm wird zu einem großen Teil durch Verkehr verursacht. Im Jahr 2011 gaben 40 % der ÖsterreicherInnen an, sich in ihrer Wohnung durch Lärm gestört zu fühlen. Wann Geräusche als störend empfunden werden, ist zwar subjektiv und von der Art der Geräusche abhängig. Allgemeingültig ist jedoch, dass die empfundene Störung mit der Lautstärke zunimmt. 2011 war für 62 % der Befragten der Verkehr die Lärmquelle, durch die die meisten Störungen hervorgerufen wurden.

3.5 Mobilität und Verkehrsverhalten

3.5.1 Multimodal unterwegs

Die Mobilität befindet sich im Wandel. Insbesondere in urbanen Räumen ist ein Trend zum Umweltverbund – Radfahren, öffentlicher Verkehr und Zufußgehen – festzustellen. Immer mehr Menschen, insbesondere die jüngere Bevölkerung, nutzen nicht mehr ausschließlich den Pkw für ihre täglichen Wege, sondern sind multimodal unterwegs. Das heißt, sie nutzen das jeweilige Verkehrsmittel situativ zum jeweiligen Zweck. Dabei stehen der Radverkehr, der öffentliche Verkehr und die Nutzung neuer Mobilitätsformen wie Carsharing, neuerdings auch E-Carsharing, die erst durch smarte Technologien für BenutzerInnen interessant geworden sind, im Vordergrund. Aber auch im Umland von Städten ist ein Trend

zum Umweltverbund spürbar, wenn auch nicht derart ausgeprägt. Gerade im werktäglichen Pendelverkehr, insbesondere nach Wien, werden Angebote im öffentlichen Verkehr zunehmend attraktiver, einerseits ausgelöst durch stärkere Restriktionen am Zielort – etwa durch die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Wien – andererseits durch Kapazitätsengpässe im hochrangigen Straßennetz. Bei weiten Pendlerstrecken kommt noch ein wesentliches Argument hinzu: Viele Menschen wollen oder können sich die tägliche Autofahrt nicht mehr leisten und steigen daher auf den öffentlichen Verkehr um.

Die tägliche Mobilität der NiederösterreicherInnen spiegelt sich im Modal-Split wider: In Niederösterreich legten 2013 die BewohnerInnen etwa 64 % aller Wege mit

dem Pkw zurück (inkl. Motorrädern). Jeder neunte Weg wird mit dem Pkw als MitfahrerIn bzw. Mitfahrer absolviert, das entspricht einem durchschnittlichen Besetzungsgrad von 1,2 Personen je Pkw. In der Vergangenheit (2003 bis 2008) konnte ein Anwachsen des motorisierten Verkehrs im Modal-Split beobachtet werden, aber auch eine Steigerung der Radverkehrswege. Speziell Frauen nutzten das Fahrrad häufiger für den Weg zur Arbeit. Die aktuelle Mobilitätserhebung 2013 zeigt - im Vergleich zu 2008 - positive Veränderungen beim Modal-Split: plus ein Prozentpunkt bei den zurückgelegten We-

gen mit dem Fahrrad und bei den Pkw-MitfahrerInnen, minus ein Prozentpunkt bei den Pkw-LenkerInnen. Der Anteil im öffentlichen Verkehr konnte bei 13 % gehalten werden.

Die verkehrsgeografischen Besonderheiten Niederösterreichs relativieren allerdings die Aussagekraft eines durchschnittlichen Modal-Splits für das gesamte Bundesland und legen eine räumliche Differenzierung nahe. Allenfalls sind zukünftige Zielvorstellungen über den ÖV-Anteil auf einzelnen Verkehrsachsen - unter Würdigung des jeweiligen Fahrgastpotenzials - sinnvoll.

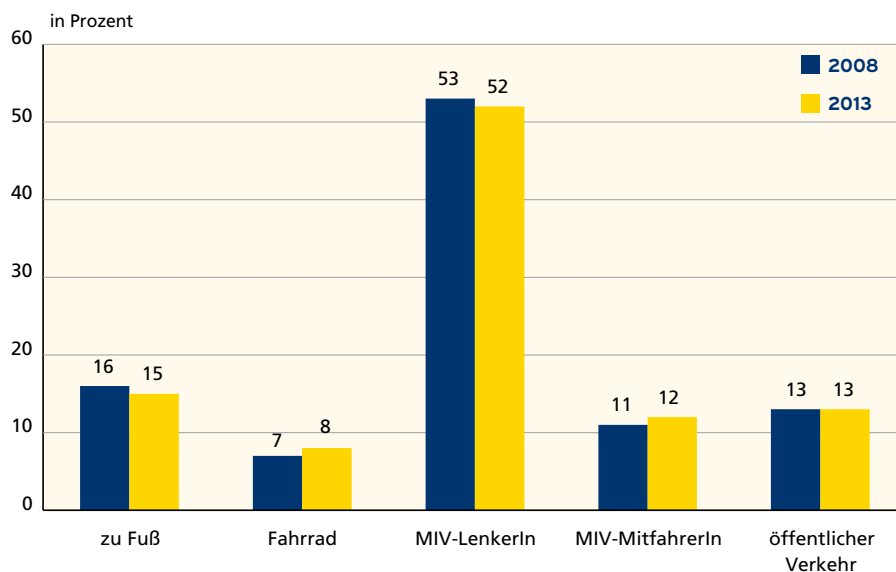


Abb. 3
Werktägliches Verkehrsaufkommen der NiederösterreicherInnen (Verkehrsmittelwahl)

Quelle: Herry, 2009; „Österreich unterwegs“ 2013/14, Vorab-Publikation Niederösterreich, Juni 2015

3.5.2 Wegelängen

Die durchschnittliche Wegelänge der NiederösterreicherInnen beträgt 15 Kilometer pro Tag (2008), etwa 40 % der Pkw-Wege sind kürzer als fünf Kilometer und wären daher auf den Aktivverkehr (Radfahren oder zu Fuß gehen) verlagerbar. Die Tageswegedauer liegt bei 74 Minuten und ist seit 1990 um über drei Minuten gestiegen.

3.5.3 Motorisierung

Im Durchschnitt verfügt jeder Haushalt in Niederösterreich über 1,5 Pkw. Im Zeitraum von 2001 bis 2013 wuchs der Pkw-Bestand in Niederösterreich um 9 % an und lag 2013 bei knapp über 1 Million Pkw. Damit stieg der Motorisierungsgrad von 570 Pkw pro 1.000 EinwohnerInnen auf 623 Pkw je 1.000 EinwohnerInnen. In Städten wie St. Pölten und Krems ist der Motorisierungsgrad wegen des Angebots an alternativen Verkehrsmitteln niedriger. Niederösterreich weist den zweithöchsten Motorisierungsgrad in Österreich auf, nur das Burgenland liegt mit 633 Pkw je 1.000 EinwohnerInnen höher. Etwa 0,3 % des Pkw-Bestandes in Niederösterreich sind Elektro-, Hybrid- oder Erdgasfahrzeuge. Die vergleichsweise hohen Motorisierungsgrade Niederösterreichs sind durch die Siedlungsstruktur mit einer geringen Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte und langen Pendlerdistanzen, Versorgungs- und Freizeitwegen zu erklären.

3.5.4 Pendelverkehre in der Ostregion

Im Hinblick auf die täglichen Wege der niederösterreichischen PendlerInnen werden unterschiedliche räumliche Schwerpunkte notwendig sein, um die künftigen Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung zu befriedigen. Auf den radialen Korridoren in der Region Wien queren täglich etwa eine halbe Million Menschen stadteinwärts die Landesgrenze zu Wien. Dabei orientieren sich die PendlerInnen bei der Verkehrsmittelwahl überwiegend am Pkw. Unter Berücksichtigung dessen und angesichts des Bevölkerungswachstums ist eine Verbesserung des ÖV-Angebotes für den Pendelverkehr dringend und wichtig. Ein Vergleich der Daten der Kordonenerhebung 2009/10 und der Aktualisierung einzelner Korridore im Jahr 2014 zeigt, welchen Einfluss ein attraktives ÖV-Angebot auf die Verkehrsmittelwahl haben kann. Deutlich wird dies beim Korridor St. Pölten, der durch die neue Westbahnstrecke, die Reisezeitverkürzungen und das attraktive Angebot große Modal-Split-Veränderungen von +10 % zugunsten des öffentlichen Verkehrs verzeichnen konnte (vgl. Abbildung 5). Da der Pendelverkehr stark auf Wien ausgerichtet ist, sind bereits heute in der Relation Wien-Niederösterreich Kapazitätsengpässe in den Spitzenzeiten spürbar.

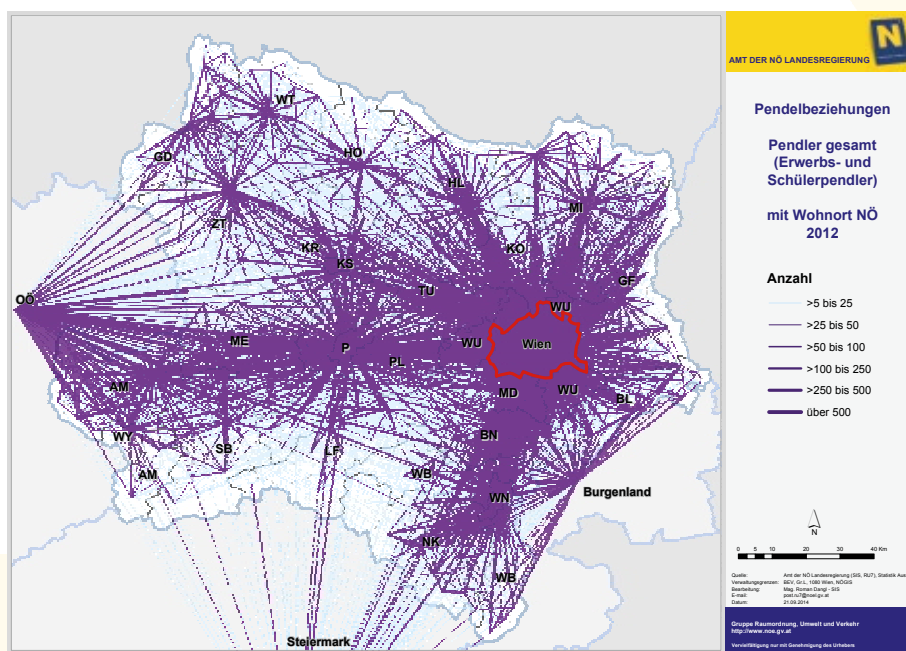


Abb. 4
Pendlerbeziehungen
der Bevölkerung
Niederösterreichs

Quelle: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 2013

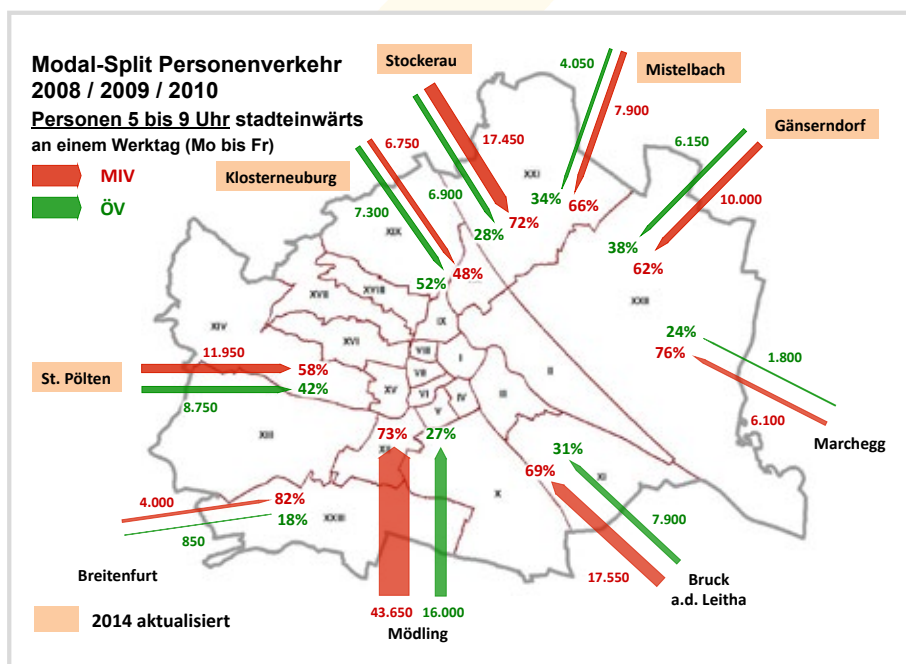


Abb. 5
Verkehrsmittelwahl
im grenzüberschreiten-
den Verkehr von
und nach Wien

Quelle: Planungsgemeinschaft Ost, 2011; Aktualisierung einzelner Korridore, 2014 (Rittler 2015)

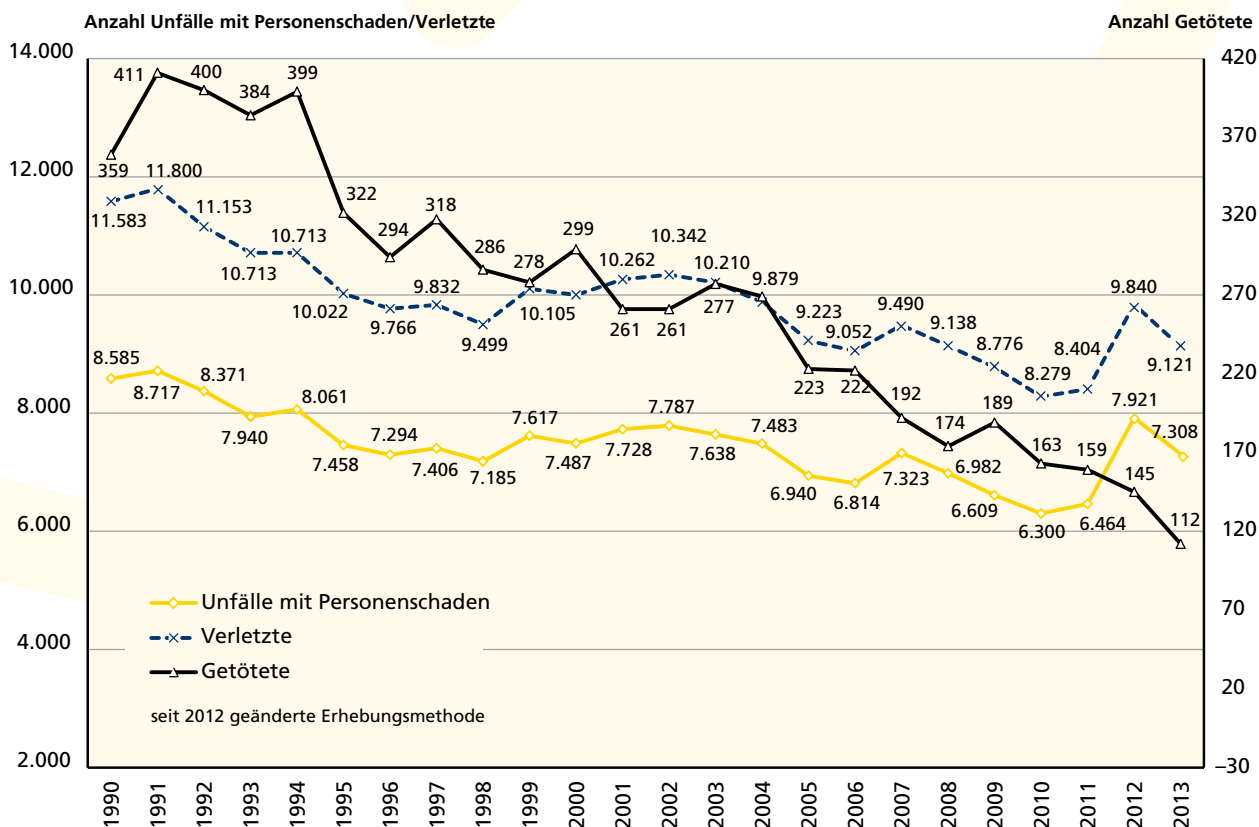
3.6 Verkehrssicherheit

Abb. 6
Unfälle mit
Personenschaden
und Verunglückte
in Niederösterreich
seit 1990

Im letzten Jahrzehnt hat sich die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden (UPS) in Niederösterreich deutlich reduziert: Im Zeitraum von 2001 bis 2011 haben die Unfälle mit Personenschaden um 16 % abgenommen. Bei den Verunglücktenzahlen zeigt sich im Vergleich der Jahre 2001 und 2011 eine Reduktion um fast 19 %. Die Zahl der Getöteten hat sich in diesem Zeitraum um 39 % und die Zahl der Verletzten um 18 % vermindert.

Im Bundesländervergleich ist die Unfallentwicklung in Niederösterreich niedriger

als die durchschnittlichen Werte der Bundesländer (ohne Wien); bei der Entwicklung der Getötetenzahlen liegt Niederösterreich allerdings schlechter als der Durchschnitt Österreichs (ohne Wien). Eine im Österreichvergleich eher ungünstige Entwicklung konnte in den letzten fünf Jahren bei den Unfällen an Eisenbahnkreuzungen und bei der Unfallbeteiligung von schweren Lkw festgestellt werden, ebenso ist in Zukunft ein besonderes Augenmerk auf das Unfallgeschehen im Radverkehr und Busverkehr zu legen.



Quelle: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 2014

Im Landesverkehrskonzept 1991 wurde als Ziel die Reduktion der Zahl der verletzten Personen um 20 % und der Getöteten um 50 % bis zum Jahr 2010 genannt, dieses Ziel konnte – trotz eines zwischenzeitlichen Anstiegs der Unfall- und Verun-

glücktenzahlen ab 1999 – erreicht werden. Im Jahr 2013 hat das Land Niederösterreich ein umfangreiches Verkehrssicherheitsprogramm ausgearbeitet, welches in den nächsten zehn Jahren die Grundlage für die Verkehrssicherheitsarbeit darstellt.

3.7 Öffentlicher Verkehr

3.7.1 Verkehrsangebot und Verkehrsdienstevertrag im Schienenverkehr

Nie zuvor wurde in den öffentlichen Verkehr Niederösterreichs so viel investiert: Im Jahr 2014 wurden etwa 110 Mio. Euro an Landesmitteln für den Betrieb des öffentlichen Verkehrs aufgewendet, damit hat sich das ÖV-Budget in den letzten zehn Jahren verdoppelt. Ein wichtiger Eckpfeiler im öffentlichen Verkehr ist der aktuelle Verkehrsdienstevertrag 2012 zwischen dem Bund, den ÖBB und dem Verkehrsverbund Ost-Region. Etwa 23,1 Mio. Zugkilometer pro Jahr finanziert der Bund in Niederösterreich als sogenanntes Grundangebot. Zusätzlich bestellt das Land bis 2019 über den Verkehrsverbund pro Jahr etwa 1,8 Mio. Zugkilometer im Schienenpersonennahverkehr.

3.7.2 Schieneninfrastruktur und Bahnhöfe

Ein Meilenstein im Schienenverkehr war die Eröffnung der neuen Westbahnstrecke zwischen Wien und St. Pölten im Jahr 2012. Dadurch rückt St. Pölten deutlich

näher an Wien, die Fahrzeit beträgt nur mehr 25 Minuten. Sowohl im Nahverkehr als auch im Fernverkehr konnten die Fahrzeiten spürbar verkürzt werden, und die Bahn ist in dieser Relation heute deutlich schneller unterwegs als das Auto. Das zeigt auch der zwischenzeitliche Fahrgastzuwachs um etwa 50 % seit 2013 auf diesem Korridor. Das Tullnerfeld hat mit einem eigenen Regionalbahnhof von dieser Ausbaumaßnahme profitiert, der neue Bahnhof ist gut ausgelastet. Durch den Taktknoten haben sich auch Reisezeiten aus dem Traisental, dem Pielachtal oder von Waidhofen an der Ybbs nach Wien um bis zu 20 Minuten verkürzt. Durch die frei werdenden Kapazitäten wurde auf der Bestandsstrecke der inneren Westbahn ebenfalls der Takt verdichtet, zu den Hauptverkehrszeiten verkehren Züge nunmehr im Viertelstundentakt zwischen Wien und Unter Purkersdorf, die Fahrzeit der Regionalzüge wurde um zehn Minuten verkürzt. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2015 wird das neue Taktsystem mit halbstündlichen REX-Zügen von Wien Westbahnhof über Neulengbach nach St. Pölten sowie mit einem Halbstundentakt der S-Bahn bis Tullnerbach-Pressbaum und einem S-Bahn-Stundentakt bis

Neulengbach umgesetzt. Bis Unter Purkersdorf besteht damit ein attraktiver 15-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit. Durch den Ausbau der Schnellbahn S2 von 2003 bis 2006 konnte der Takt auf der Strecke Wien-Laa/Thaya verdichtet werden - verbunden mit einem Fahrgastzuwachs von 25 %.

Ebenso in Betrieb gegangen ist die Tullner Westschleife mit der Option, direkte Züge aus dem Waldviertel oder aus Krems nach Wien zu führen. Der Spatenstich für den Semmering-Basistunnel erfolgte im Jahr 2012, die Semmering-Bestandsstrecke wird derzeit saniert.

Seit 2014 ist durch die Inbetriebnahme der Schleife im Bereich Wien Kledering (Verbindung S7 Pressburger Bahn-Ostbahn) eine umsteigefreie Verbindung von St. Pölten über den Wiener Hauptbahnhof zum Flughafen Wien möglich. Mit der

Vollinbetriebnahme des Wiener Hauptbahnhofs Ende 2015 wird der Fernverkehr der Westbahnstrecke vom Wiener Westbahnhof auf den Hauptbahnhof verlagert. Damit ergeben sich deutliche Reisezeitverkürzungen durch kurze Umsteigezeiten in Wien Meidling. Von Wiener Neustadt wird St. Pölten mit Umsteigen in Wien Meidling in 60 Minuten erreichbar sein.

Des Weiteren wurden im Rahmen der Bahnhofsoffensive zahlreiche Bahnhöfe barrierefrei aus- bzw. umgebaut. In einem ersten Paket waren dies 18 Bahnhöfe in Niederösterreich, darunter jene in Melk, Mistelbach, Strasshof und Gramatneusiedl und Korneuburg; alle davon sind bereits fertiggestellt. Bis zum Jahr 2018 sollen 16 weitere Bahnhöfe in Niederösterreich wie z. B. Tulln, Gmünd, Hollabrunn, Neunkirchen barrierefrei ausgebaut werden.

Abb. 7
Verkehrswirksame
Schieneninfra-
strukturprojekte
in Niederösterreich
(1990-2014)



Quelle: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 2011, eigene Ergänzungen ab 2011

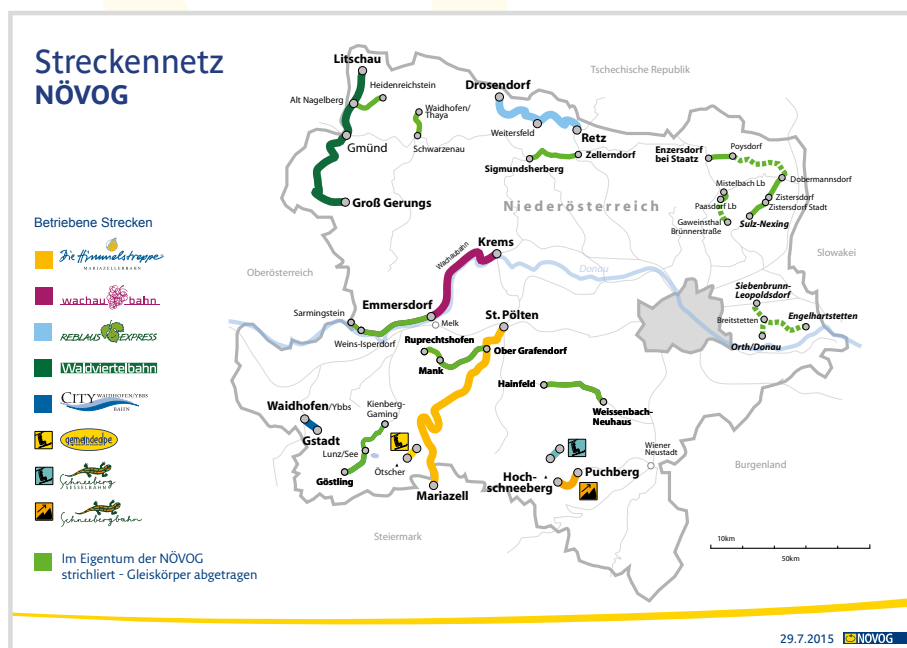


Abb. 8
Streckennetz der Niederösterreichischen Verkehrsorganisationsgesellschaft (NÖVOG) 2014

Quelle: Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft, 2014



Abb. 9
Bahnhof Melk

Quelle: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 2013

3.7.3 Schnellbussystem Wieselbus

Mit der Einführung der schnellen Wieselbusverkehre im Jahr 1996 konnte die Erreichbarkeit zwischen den Regionen und der Landeshauptstadt St. Pölten deutlich verbessert werden. Seither verbinden elf

Schnellbuslinien die Zentren des Wald-, Wein- und Industrieviertels mit kurzen Reisezeiten und wenigen Halten mit der Landeshauptstadt St. Pölten. Von etwa 380.000 Fahrgästen im Jahr 1997 konnte die Zahl auf rund 720.000 Fahrgäste (2014) gesteigert werden.

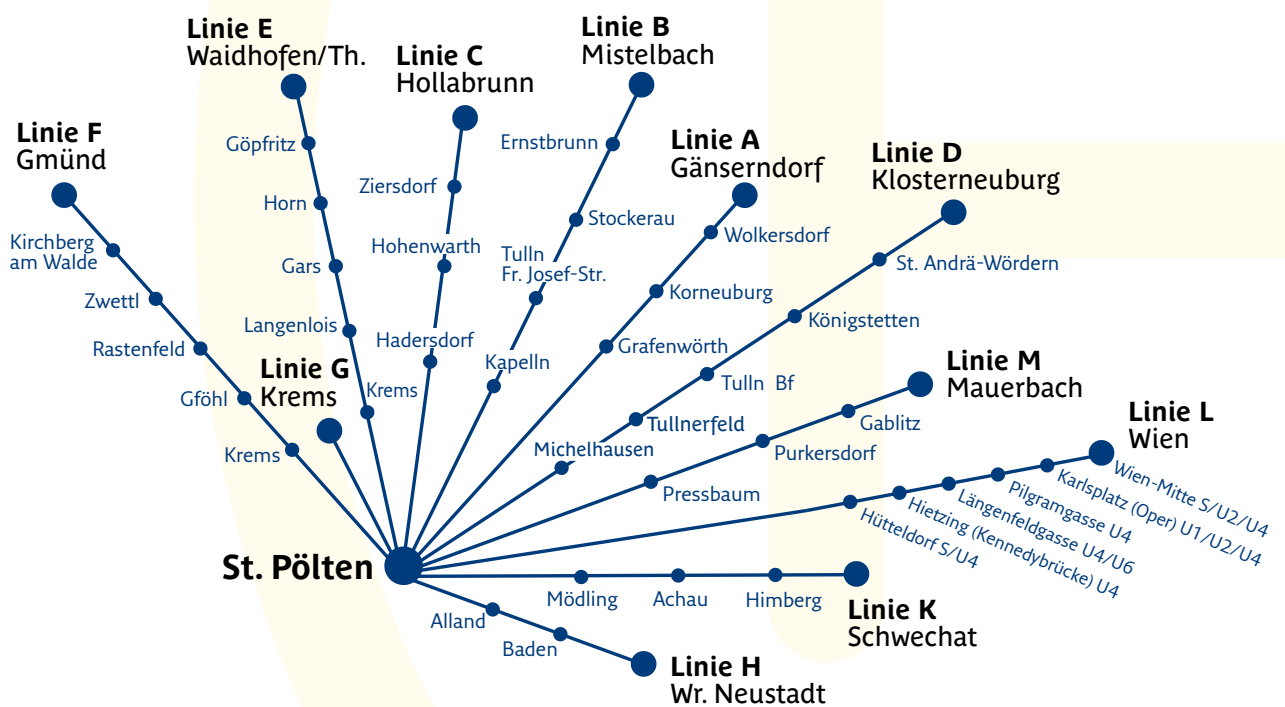


Abb. 10

Elf Wieselbuslinien
verbinden die Regionen
mit der Landeshaupt-
stadt St. Pölten

Quelle: Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft, 2014

3.7.4 Regionale ÖV-Konzepte und Attraktivierung des Regionalverkehrs

Zur Verbesserung der ÖV-Erreichbarkeit innerhalb der Regionen und als Verbindung zu den hochrangigen öffentlichen Verkehrsmitteln wurden seit 2009 im Waldviertel, im Nibelungengau, im Ybbstal-Mostviertel, in der Wachau sowie im Tullnerfeld und im Südraum Wien attraktive Angebote im Rahmen von regionalen Mobilitätskonzepten entwickelt und umgesetzt. Schwerpunkt dabei war die werktägliche öffentliche Verkehrsversorgung abseits des Schülerverkehrs im Rahmen von ganztägigen Verbindungen. Diese neuen Konzepte schafften Erleich-

terungen für die PendlerInnen durch attraktive ÖV-Verbindungen.

Im Jahr 2010 wurde zudem der Betrieb der Mariazellerbahn vom Land Niederösterreich bzw. der NÖVOG von den ÖBB übernommen. Das Mobilitätskonzept sah eine Neuorientierung dieser Nebenbahn vor, mit einem kundenorientierten Angebot, neuem Wagenmaterial („Himmelstreppe“), einer technischen Modernisierung zwischen St. Pölten und Laabenbachmühle (Linienverbesserungen, Reduktion der Zahl der Langsamfahrstellen, neue Stromversorgung, Sicherung von Eisenbahnkreuzungen) und einem neuen Betriebszentrum in Laabenbachmühle.



Quelle: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 2014

Abb. 11

Neues Wagenmaterial auf der Mariazellerbahn – die Himmelstreppe

3.7.5 Arbeitspendler- und Schülerverkehr

Etwa 35 % aller Wege in Niederösterreich sind Arbeits- oder Ausbildungswege und damit für werktägliche Linienverkehre im öffentlichen Verkehr relevant. Die übrigen 65 % der Wege sind Freizeit- und Einkaufswege sowie private und dienstliche Erledigungen, die zu unterschiedlichen Zeiten stattfinden, auf unterschiedliche Ziele gerichtet sind und überwiegend mit dem Pkw zurückgelegt werden. Die Angebote im Schienen- und Busverkehr sind im Arbeitspendler-, aber auch im Schülerverkehr bereits heute sehr gut. Trotzdem sind die Herausforderungen in Niederösterreich aufgrund der dispersen Siedlungsstruktur besonders groß.

Auf Initiative des Landes Niederösterreich haben sich im Rahmen des Verkehrsverbundes Ost-Region Niederösterreich, Wien und das Burgenland auf eine grundlegende Neuregelung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt geeinigt. Mit dem sogenannten „Top-Jugend-Ticket“ um 60 Euro pro Jahr können Schülerinnen und Schüler in den drei Bundesländern an allen Tagen des Jahres den öffentlichen Verkehr benutzen. Ähnliche innovative Tickets wurden mittlerweile auch in anderen Bundesländern eingeführt.

3.7.6 Intermodale Knoten

Fast die Hälfte aller Wien-PendlerInnen im öffentlichen Verkehr nutzt Park & Ride. Seit der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in die westlichen Bezirke Wiens sind mehr PendlerInnen mit der Bahn und dem Bus zur Arbeit unterwegs, sie nutzen auch vermehrt die 33.800 kos-

tenlosen Park & Ride-Stellplätze in Niederösterreich und die rund 1.900 provisorischen Park & Ride-Stellplätze im Umland von Wien. Der weitere Ausbau der Park & Ride-Anlagen basiert auf hohen Qualitätskriterien und einem ambitionierten Programm.

Mittlerweile leben 95 % der NiederösterreicherInnen innerhalb eines Einzugsgebietes von 15 km zur nächsten Park & Ride-Anlage. Aktuelle Potenzialberechnungen für die Korridore St. Pölten, Mödling und Stockerau haben gezeigt, dass sich nur mehr 30 % der Fahrtziele im motorisierten Individualverkehr in noch nicht parkraumbewirtschafteten Gebieten in Wien befinden; das Park & Ride-Potenzial wird in diesen Korridoren derzeit bereits stark ausgeschöpft. Eine besondere Herausforderung stellen in den nächsten Jahren die teilweise hohe Auslastung der Park & Ride-Anlagen (unter anderem in Baden, Mödling, St. Pölten, Wiener Neustadt, Korneuburg und Schwechat) und die weitere steigende Park & Ride-Nachfrage dar. Bestehende Anlagen kommen außerdem „in die Jahre“ und müssen saniert bzw. erneuert werden. Schließlich muss die widmungsmäßige Nutzung sichergestellt werden; das bedeutet, dass Park & Ride-Anlagen ausschließlich KundInnen des öffentlichen Verkehrs mit gültigem Ticket zur Verfügung stehen sollen. In den nächsten Jahren werden bei 29 Bahnhöfen weitere 3.500 Pkw- und 1.300 Zweiradabstellplätze (inkl. Motorradabstellplätzen) errichtet. An neun zentralen Standorten werden Zutrittssysteme zur Absicherung einer zweckentsprechenden Nutzung installiert.

Im Rahmen der Attraktivierungsmaßnahmen im öffentlichen Verkehr spielen in

Niederösterreich neben dem Ausbau der Park & Ride-Anlagen auch Bike & Ride eine wichtige Rolle. Für die täglichen Radfahrten im Arbeits- und Schülerverkehr

stehen etwa 23.000 Zweiradstellplätze (inkl. Stellplätzen für Krafträder) an Haltestellen des Schienenpersonennah- und -fernverkehrs zur Verfügung.



Quelle: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 2014

Abb. 12
Park & Ride
in Wolkersdorf

3.7.7 Alternative öffentliche Verkehre und Bedienungsformen

Abseits der Verkehrsachsen haben sich in den letzten Jahren auch alternative Bedienungsformen im öffentlichen Verkehr etabliert, die laufend erprobt werden. Da-

bei handelt es sich einerseits um klassische Modelle wie Anrufsammeltaxis oder Rufbusse, andererseits auch um innovative kleinräumige Verkehrslösungen wie Gemeindebusse, die das Land Niederösterreich über das Nahverkehrsfinanzierungsprogramm fördert.

Abb. 13
Mikro-ÖV-Lösung
Ernsti-Mobil
in Ernstbrunn



Quelle: klimaaktiv, 2012; Webpage SPA-mobil, 2014

Abb. 14
Mostviertler
Anrufsammeltaxi
„Mosti“



Quelle: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 2014

3.8 Radverkehr

Die NiederösterreicherInnen legen etwa 8 % ihrer Wege mit dem Fahrrad zurück (2013). Das Land Niederösterreich hat sich zum Ziel gesetzt, diesen Radanteil bis 2020 auf 14 % zu erhöhen. Der Radverkehr fällt überwiegend in die Zuständigkeit der Gemeinden und Städte, deren Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs das Land unterstützt.

3.8.1 Touristischer Radverkehr

Bei der Infrastruktur erfolgte in den letzten Jahren die Attraktivierung der touristischen Rad(wander)wege, so liegt das Land an mehreren europäischen Radrouten (Euro Velo 6, 9 und 13 – Iron Curtain

Trail). Seit Ende der 1980er-Jahre wurde in Niederösterreich ein Radroutennetz von etwa 3.300 km errichtet, dessen Ausbauqualität allerdings unterschiedlich ist. Seit etwa zehn Jahren konzentriert sich das Land daher auf Qualitätsverbesserungen der touristischen Hauptradrouten und auf Lückenschlüsse. Das betrifft den Donauradweg (Euro Velo 6), die Kamp-Thaya-March-Radroute, die Thermenradroute, den Euro Velo 9, die Triestingtal-Gölsental-Route, die Traisental-Radroute und die Route im Piestingtal. Durch neue E-Bike-Verleihe und deren landesweite Vernetzung wird mit einer weiteren Zunahme des Radverkehrs, vor allem im Tourismus, gerechnet.



Quelle: Niederösterreich Werbung/Rita Newman



Quelle: Niederösterreich Werbung/Leo Himsl

Abb. 15
Touristische
Radrouten

3.8.2 Alltagsradverkehr

Um das Ziel einer Verdoppelung des Radwegeanteiles auf 14 % der täglichen Wege zu erreichen, müssen die vorhandenen Potenziale besser ausgeschöpft werden. Vor allem auf kurzen Strecken kann der Radverkehr eine wichtigere Rolle einnehmen:

etwa 22 % der Pkw-Wege sind kürzer als 2,5 km, weitere 19 % der Pkw-Wege sind unter 5 km lang. Solche Wege sind gut auf das Fahrrad zu verlagern. Die Förderung des Alltagsradverkehrs wird in Niederösterreich immer wichtiger. Seit 2007 gibt es die RADLand-Kampagne, in deren Rahmen das Land z. B. „Radelt

zur Arbeit“ unterstützt und die RADL-akademie und den Schulwettbewerb „Klimafit zum RADLhit“ anbietet (www.radland.at). Für die Gemeinden gibt es zahlreiche Fördermöglichkeiten für Infrastrukturmaßnahmen. Eine strategische Netzplanung wird derzeit erarbeitet, um ein fahrradfreundliches Netz zwischen den Gemeinden und Städten zu entwickeln. Besonders wichtig wird sein, dass sowohl der Zustand als auch die Erhaltung der Radinfrastruktur in den Gemein-

den in Zukunft von vergleichbarer Qualität sind.

Das Leihradsystem „nextbike“ wurde in Niederösterreich schrittweise landesweit ausgebaut und stand bereits Mitte 2014 an mehr als 88 Bahnhöfen und in 122 Gemeinden zur Verfügung - mit knapp 300 Verleihstationen und mehr als 1.300 Fahrrädern. Die Bevölkerung nimmt die Leihräder in unterschiedlichem Ausmaß an, der Erfolg der Stationen ist daher differenziert zu betrachten.

Abb. 16
**RADLRekordtag
in Niederösterreich**



Quelle: Dorf- und Stadterneuerung, 2013

Seit 2013 werden daher in der Region Wiener Neustadt und westlich von Wien Pilotprojekte umgesetzt, bei denen insgesamt in 21 Gemeinden sogenannte RADLgrundnetze entwickelt wurden, die eine gemeindeübergreifende Radinfrastruktur für den Alltagsradverkehr beinhalten. 2014 starteten die Arbeiten in weiteren Regionen. Es werden gemeinsame Qualitätskriterien zur Optimierung von Reise-

zeit und von Anlagekriterien erarbeitet, um den RadfahrerInnen entsprechenden Fahrkomfort bieten zu können, sodass auch im Alltagsverkehr größere Distanzen mit dem Rad auf attraktiven Routen bewältigt werden können. In Kooperation mit der Stadt Wien wird außerdem an der Weiterführung sogenannter Radlangstreckenverbindungen auf niederösterreichischer Seite gearbeitet.

3.9 Fußgängerverkehr

Jeder Weg beginnt und endet als Fußweg. Die Planungen für den FußgängerInnenverkehr betreffen alle Bevölkerungsgruppen. Gehsteige und Querungen für den FußgängerInnenverkehr fallen in der Regel in die Kompetenz der Städte und Gemeinden, dennoch unterstützt das Land im Rahmen seiner Aufgaben Maßnahmen im FußgängerInnenverkehr. Auf

stark frequentierten Straßen und Ortsdurchfahrten ist die Trennung der Verkehrsarten und damit die Errichtung von eigenen Fußwegen und Radverkehrsanlagen notwendig. In Kooperation mit den Gemeinden hat das Land Niederösterreich Ortsdurchfahrten von insgesamt mehr als 1.200 km Länge umgestaltet.



Quelle: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 2014

Abb. 17

Fußgängerzonen und andere verkehrsberuhigte Zonen sind zentrale Elemente für die Förderung von Aktivverkehren

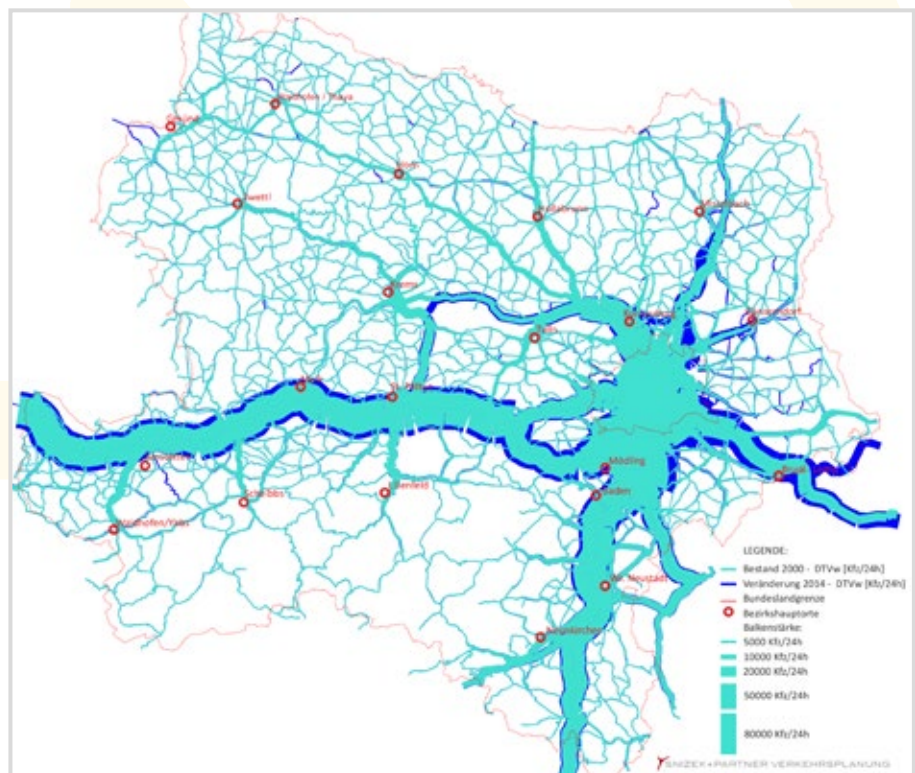
3.10 Motorisierter Individualverkehr

3.10.1 Verkehrsaufkommen

Der Verkehr auf Niederösterreichs Straßen ist in den letzten zehn Jahren jährlich um etwa 2,5 % gestiegen. Die Verkehrsprognose 2030 für Niederösterreich zeigt, dass sich diese Entwicklung auch weiterhin - wenn auch abgeschwächt - fortsetzen dürfte. Das Verkehrsaufkommen auf den Autobahnen und Schnell-

straßen wächst künftig stärker, auf Landesstraßen B nur moderat. Im südlichen und nördlichen Waldviertel, im Raum Amstetten, im Alpenvorland und im Tullnerfeld ist das Wachstum vergleichsweise geringer als in den übrigen niederösterreichischen Teilräumen. Starke Zuwächse sind im grenzüberschreitenden Verkehr, vor allem im Weinviertel und Marchfeld, und auf der Autobahn A1 zu erwarten.

Abb. 18
Verkehrsentwicklung
im Straßennetz
(2000–2014)



Quelle: Snizek + Partner, Verkehrsmodell Niederösterreich, Stand 02/2015

3.10.2 Straßeninfrastruktur

Seit dem Landesverkehrskonzept 1991 wurden in Niederösterreich – auch angesichts des bis zum Jahr 2000 stark angestiegenen grenzüberschreitenden Verkehrs – zahlreiche Straßenbauprojekte realisiert, unter anderem der südliche und nördliche Abschnitt der Schnellstraße S1 rund um Wien, die Nord Autobahn A5 von Eibesbrunn durch das Weinviertel nach Gaweinstal/Schrick, die Weinviertler Schnellstraße S3 von Stockerau nach Hollabrunn, die Generalsanierung und der sechsspurige Ausbau der West Autobahn A1, die Stockerauer Schnellstraße S5 von Stockerau nach Krems mit der Donaubrücke Traismauer (S33), die Generalsanierung der Süd Autobahn A2 und deren vierspuriger Ausbau bis

Kottingbrunn. Auf dem Landesstraßennetz wurden ebenfalls zahlreiche Straßenbauprojekte realisiert, unter anderem Umfahrungen auf den Achsen

- Stockerau–Horn–Gmünd
- Krems–Gföhl–Zwettl–Vitis
- Amstetten–Waidhofen/Ybbs

sowie Umfahrungen im südlichen Umland von Wien bzw. die Verbindung vom Oberen Waldviertel ins Mühlviertel. Darüber hinaus stehen noch Ausbauten von Straßen mit hoher, zum Teil internationaler Verbindungsfunktion an, wie etwa die Weiterführung der Nord Autobahn A5 nach Tschechien und die Verbindung S8 Wien–Bratislava durch das Marchfeld. Die Ausbaumaßnahmen haben vor allem in den peripheren Regionen in Niederösterreich die Erreichbarkeit durch Reisezeitverkürzungen verbessert.

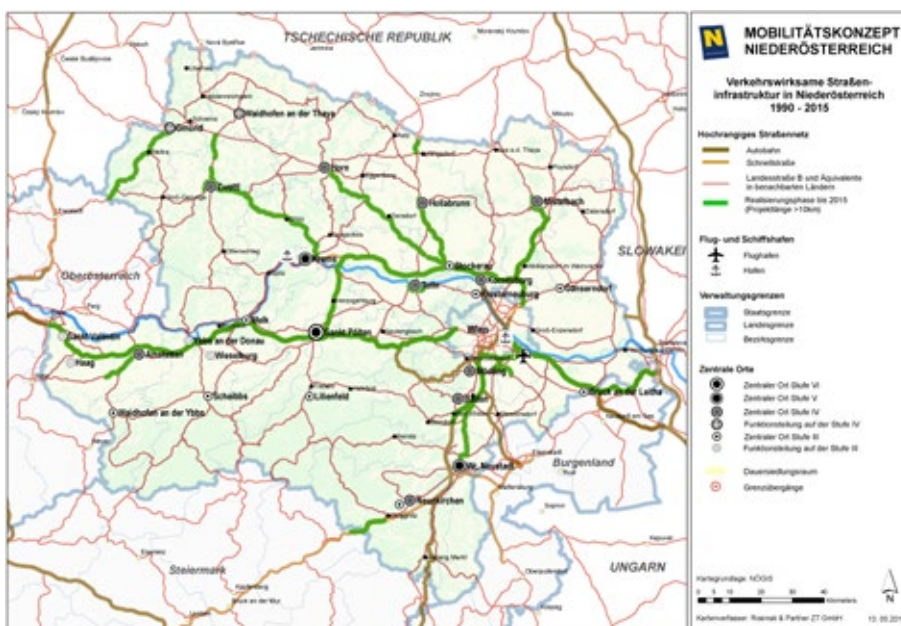


Abb. 19
Verkehrswirksame
Straßeninfrastruktur-
projekte (>10 km Länge)
in Niederösterreich
(1990–2015)

Quelle: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 2011, eigene Ergänzungen ab 2011

3.10.3 Management der Bestandsqualitäten

Niederösterreich liegt an der Schnittstelle von wichtigen nationalen und internationalen Verkehrskorridoren, für welche auch weiterhin Verkehrszuwächse prognostiziert werden. Eine grundlegende Verbesserung der Erreichbarkeiten in Richtung Norden und Osten, vor allem auch in die benachbarten Wirtschaftsräume, stand bisher im Vordergrund.

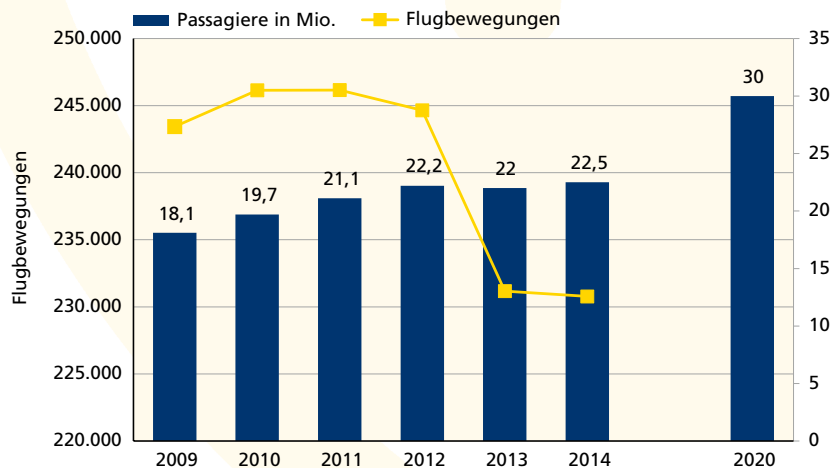
Die Infrastrukturmaßnahmen haben zu diesem Ziel maßgeblich beigetragen und die regionale und internationale Erreichbarkeit niederösterreichischer Regionen deutlich verbessert. Angesichts des hohen Ausbaugrades des Straßennetzes, begrenzter Finanzressourcen und des steigenden Erhaltungsaufwandes für die bestehende Infrastruktur tritt der Straßenneubau nunmehr in den Hintergrund, das Management der Bestandsqualität wird immer wichtiger.

3.11 Personenluftfahrt

Am Flughafen Wien Schwechat wurden im Jahr 2014 etwa 22,5 Mio. Passagiere abgefertigt – das ist ein Anstieg von 2,3 % im Vergleich zum Vorjahr. Die Wirtschaftskrise 2007/08 ließ die Passagierzahlen im Jahr 2009 auf etwa 18,1 Mio. Fluggäste sinken. Die Passagierzahlen blieben in den letzten Jahren etwa konstant, die

Zahl der Flugbewegungen sank. Diese Entwicklung wird auf die steigende Effizienz im Flugverkehr und größere Flugzeuge, die mehr Passagiere befördern können, zurückgeführt. Die aktuelle Verkehrsprognose für das Jahr 2020 liegt bei etwa 30 Mio. Fluggästen.

Abb. 20
Luftverkehrsentwicklung Flughafen Wien (2009-2014, Prognose 2020), Passagiere und Flugbewegungen



Quelle: Flughafen Wien AG, 2013, 2014, 2015

Der Flughafen strebt aufgrund des absehbaren Passagierwachstums und des Luftverkehrsaufkommens den Bau einer dritten Piste an. In einem Mediationsverfahren 2000–2005 wurden insbesondere Bedenken hinsichtlich der Lärmbelastungen geäußert und entsprechende Maßnahmen vereinbart. Bei diesem Verfahren wurden auch weitere Aspekte – die Verkehrsfunktion des Flughafens Wien, die wirtschaftlichen Auswirkungen auf die Region und die Anrainergemeinden, internationale Kooperationen – erörtert. Danach wurden die für eine Genehmigung erforderlichen Verfahren eingeleitet. Das Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren (UVP) konnte

im Jahr 2012 in erster Instanz abgeschlossen werden und liegt derzeit nach Beschwerdeführung beim Bundesverwaltungsgericht. Ein rechtskräftiger UVP-Bescheid ist im Jahr 2015 zu erwarten. Neben Wien Schwechat gibt es mehrere Regionalflugplätze in Niederösterreich, unter anderem Wiener Neustadt, Stockerau, Bad Vöslau, St. Pölten Vöitendorf, Krems/Langenlois und Spitzerberg. Auch bei diesen Flughäfen steigt die Frequenz und damit – wie im Mediationsvertrag für den Flugplatz Bad Vöslau festgehalten – die Sensibilität der Bevölkerung gegenüber Fluglärm.

3.12 Personenschiffahrt

Im Jahr 2012 wurden auf der Donau etwa 1,1 Mio. Passagiere befördert, davon etwa 670.000 Passagiere im Linienverkehr, 290.000 im Kreuzfahrtsverkehr und 120.000 Passagiere im Gelegenheitsverkehr. Die Personenschiffahrt ist seither leicht rückläufig. In Niederösterreich ist

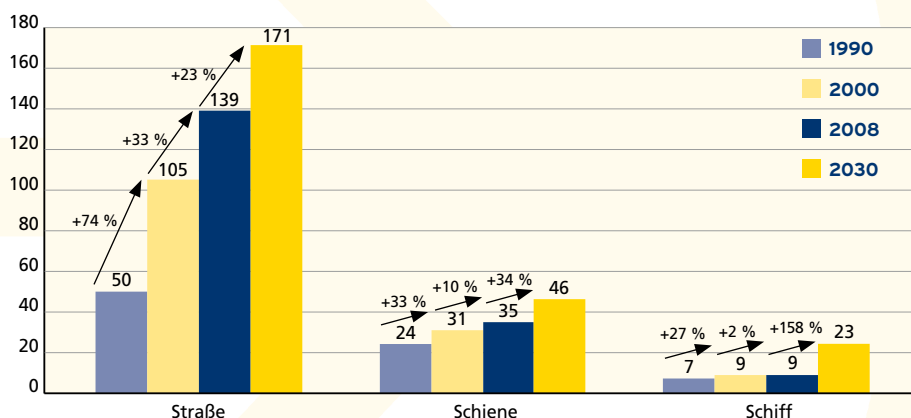
die Donauschiffahrt vor allem im Tourismus für die Wachau und die Strecke Wien–Bratislava von Bedeutung. Für die Freizeitschiffahrt bieten zahlreiche Häfen Liegestellen an beiden Donauufern mit touristischen Angeboten.

3.13 Güterverkehr

Die politischen Veränderungen der letzten Jahrzehnte in Europa haben das Güterverkehrsaufkommen in Niederösterreich stark beeinflusst. Österreich ist der EU beigetreten, neun Jahre später folgten die Nachbarstaaten Slowakei, Tschechien und Ungarn, eine fahrleistungsabhängige Maut für Fahrzeuge mit mehr als 3,5 Tonnen höchstzulässigem Gesamtgewicht wurde eingeführt und die Schiene liberalisiert. Die Wirtschaftskrise in den Jahren 2008 und 2009 hat zu einem Einbruch des Güterverkehrsaufkommens geführt, wobei die Wachstumsraten heute wieder die gleiche Höhe wie vor der Wirtschaftskrise erreicht haben. Die aktuelle Güterverkehrsprognose geht davon aus, dass sich das Transportvolu-

men der Verkehrsträger Straße, Schiene und Schiff von 2008 bis 2030 um etwa 30 % erhöhen wird. Im Jahr 2008 betrug das gesamte Gütertransportaufkommen in Niederösterreich auf diesen Verkehrsträgern etwa 180 Mio. Tonnen, was eine Steigerung von etwa 25 % seit dem Jahr 2000 ausmacht. Etwa 79 % dieses Güteraufkommens werden auf der Straße erbracht, dieser Anteil ist seit dem Jahr 2000 angestiegen. Die Schiene macht etwa 19 % und die Wasserstraße Donau etwa 2 % aus. Die Güterverkehrsprognose geht davon aus, dass die Transportkosten auf der Straße aufgrund höherer Mineralölpreise und leistungsabhängiger Mauten gegenüber Bahn und Schiff überproportional steigen werden.

Abb. 21
Entwicklung des
Gütertransportauf-
kommens in Nieder-
österreich, 1990-2030
[in Mio. Tonnen]



Quelle: Statistik Austria, Herry Consult

Die Landes- und die Bundesverkehrs- politik verfolgen als wesentliches Ziel, den weiträumigen Gütertransport von der Straße auf die Schiene und die Wasser- straße zu verlagern - mit einer entspre- chenden Ausgestaltung der Knoten und der Verkehrsachsen. Etwa ein Viertel des gesamten Straßen- und Schienengüter- verkehrs in Niederösterreich ist Binnen- verkehr, dieser wird zu fast 95 % auf der Straße erbracht. Da die Schiene auf längeren Distanzen im Vergleich zur Straße wirtschaftlicher ist, treten im Quell- und Zielverkehr deutlich höhere Schienenverkehrsanteile auf: Im Quell- und Zielverkehr von Niederösterreich in andere Bundesländer beträgt der Schie- nenanteil jeweils etwa 15 %. Besonders starke regionale Verflechtungen gibt es mit Wien: Das transportierte Güterver- kehrsvolumen von Niederösterreich nach Wien ist größer als in alle anderen Bun- desländer zusammen. Das Industrie- viertel hat (ohne Durchgangsverkehre) im Regionenvergleich Niederösterreichs aufgrund seiner Wirtschaftsstruktur das höchste Gütertransportaufkommen

(49 Mio. Tonnen) - gefolgt von Nieder- österreich-Mitte, dem Weinviertel und dem Mostviertel. Das Waldviertel weist ein Güterverkehrsaufkommen von 12,6 Mio. Tonnen auf.

Aufgrund der Verlagerungsziele von der Straße auf die Schiene sind logistische Angebote zur Attraktivierung des kombi- nierten Verkehrs verstärkt erforderlich - mit einer Anbindung an das hochrangige TEN-Netz. Für den konventionellen Wagenladungsverkehr gibt es in Nieder- österreich etwa 160 Verladestellen und etwa 250 Anschlussbahnen, in Krems gibt es ein Terminal für den kombinierten Güterverkehr, in Wien die Terminals Wien Nord-West und den Hafen Freudenau. Des Weiteren steht mit dem Enns-Hafen ein trimodales Terminal an der Landesgrenze zu Oberösterreich zur Verfügung.

Etwa 22 % des Straßenverkehrsaufkom- mens in Niederösterreich weisen eine Entfernung von mehr als 300 km auf und wären daher auf die Schiene verlagerbar - allerdings in Abhängigkeit von der Art der transportierten Güter.

3.14 Verkehrstechnologie und Innovationen

3.14.1 Verkehrsinformati- ons- systeme

Verkehrsinformationssysteme haben sich in den letzten Jahren kontinuierlich wei- terentwickelt und durch die Verwendung von Smartphones stark verbreitet. Mit

dem verkehrsmittelübergreifenden Infor- mationssystem „AnachB“ wurde für Wien, Niederösterreich und das Burgenland ein Echtzeit-Verkehrsinformationssystem für Internet und Smartphones entwickelt. Im Rahmen des Verkehrsverbundes Ost- Region arbeitet ITS Vienna Region (Intelli-

gent Transport Systems Vienna Region) an der Entwicklung eines multimodalen Verkehrsmanagementsystems.

Darauf aufbauend ist nunmehr die Verkehrsauskunft Österreich (VAO) für ganz Österreich in Betrieb. Mit der Verkehrsauskunft Österreich werden nicht nur Informationen über Routen und den schnellsten Weg zur Verfügung gestellt, sondern auch Informationen über Park & Ride, Bike & Ride, Carsharing oder auch Leihfahrrädern.

Es ist davon auszugehen, dass in Zukunft über eine einzige Smartphone-Applikation diverse Mobilitätsangebote abgefragt, reserviert und bezahlt werden können.

3.14.2 Fahrzeugtechnologie

Neue Fahrzeugtechnologien können den Energieverbrauch und die Schadstoffemissionen mittelfristig erfolgreich verringern. Die Normverbrauchsabgabe ist seit 1. Jänner 2014 ökologisiert, die Europäische Kommission hat die CO₂-Emissionen der Kraftfahrzeugflotten der Hersteller begrenzt. Diese Entwicklungen tragen durch die mittelfristige Erneuerung der Fahrzeugflotten zum Umweltschutz bei.

Unklarheit besteht allerdings darüber, welche Antriebssysteme sich in Zukunft durchsetzen werden; das spiegelt sich auch in den derzeit noch sehr geringen Marktanteilen von Elektrofahrzeugen bzw. anderen alternativen Antriebsformen wider (vgl. Kapitel 3.5). Durch strengere Umweltziele und Normen ist absehbar, dass sich die technologischen Entwicklungen bei der Elektromobilität am Markt weiter verbreiten werden.

Das Land Niederösterreich hat sich zum Ziel gesetzt, die großen Potenziale im Be-

reich der erneuerbaren Energien zu nutzen, den Anteil der Elektromobilität zu steigern und verkehrsbedingte Emissionen zu reduzieren. Bis Ende 2016 soll jedes schnellladefähige Elektroauto innerhalb von 30 km mit 20 kW beschleunigt laden (Ladezeit etwa eine Stunde) und innerhalb von 60 km mit 50 kW schnellladen (Ladezeit etwa 30 Minuten) können. Niederösterreich soll zu einer Vorzeigeregion im Bereich der Elektromobilität werden. Etwa 5 % der in Niederösterreich gemeldeten Pkw sollen bis zum Jahr 2020 Elektrofahrzeuge sein - unterstützt durch ein Förderprogramm für Private, Unternehmen und Gemeinden. Damit verbunden sind der Ausbau der öffentlichen und privaten Ladeinfrastruktur und eine umfassende Öffentlichkeitsarbeit.

3.14.3 Ausbau der Breitbandinfrastruktur

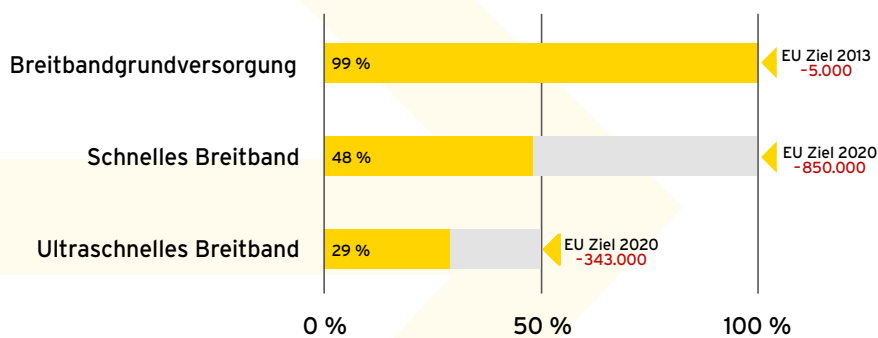
Die Breitbandinitiative des Landes Niederösterreich soll die Wettbewerbsfähigkeit des Landes sichern und leistungsfähige Internetdienste im gesamten Bundesland ermöglichen. Schließlich besteht eine Unterversorgung in ländlichen Gebieten, wo der Ausbau eines schnellen Internets durch privatwirtschaftlich agierende Telekommunikationsunternehmen aus Marktgründen nicht stattfindet. In diesen Gebieten ist ein Ausbau daher nur mit Unterstützung der öffentlichen Hand möglich.

Bisher gab es zwei große Ausbauinitiativen des Landes (2003–2006 und 2012–2014), wobei derzeit vor allem auf das Glasfasernetz gesetzt wird, bei dem es verschiedene Anbieter in den Gemeinden gibt. Gefördert werden Telekommunikationsunternehmen, die sich bereit erklären,

den ländlichen Raum mit Breitbandinfrastruktur zu versorgen. Der Ausbau der Infrastruktur wird derzeit in 372 niederösterreichischen Gemeinden unterstützt, betroffen sind Gemeinden mit unter 150 EinwohnerInnen pro Quadratkilometer im Dauersiedlungsraum. Diese Förderung erreicht zurzeit etwa 450.000 EinwohnerInnen, die vor allem an Ortsrändern bzw. in dispersen Gemeindeteilen

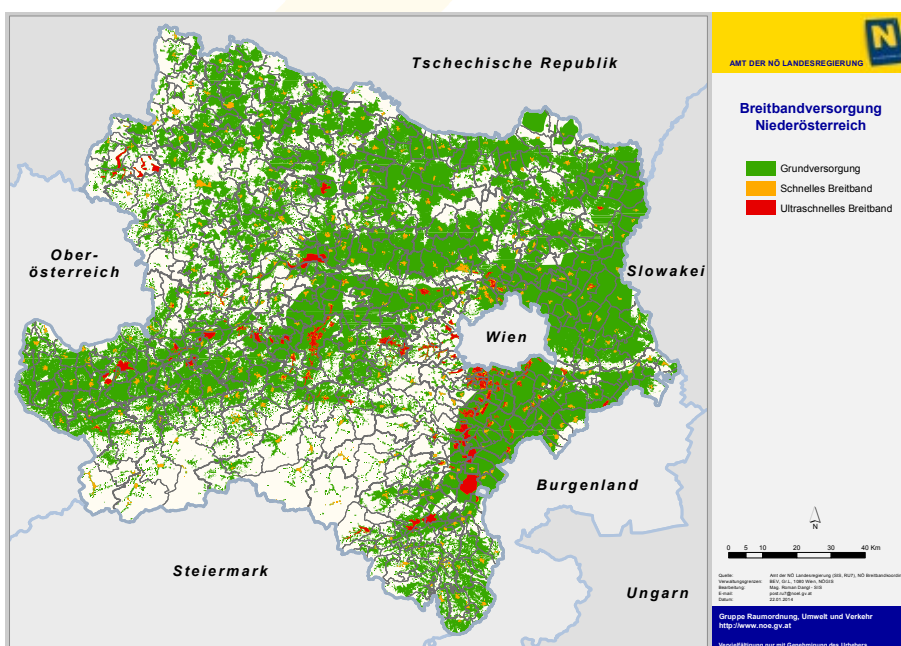
leben, aber auch lokale Wirtschaftstreibende und die Tourismuswirtschaft. Immer noch ist aber die Versorgungslage in Niederösterreich nicht zufriedenstellend, erst ein Drittel der Bevölkerung kann auf ultraschnelles Breitband zurückgreifen.⁵ Bis 2030 ist anzustreben, die Ziele der EU zu erreichen und ein beispielgebendes Versorgungsmodell für Niederösterreich zu entwickeln.

⁵ Erläuterung: ab 2 MBit/Sekunde: Breitbandgrundversorgung, ab 30 MBit/Sekunde: schnelles Breitband, ab 100 MBit/Sekunde: ultraschnelles Breitband



Quelle: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 2014

Abb. 22
Breitbandversorgung bezogen auf EinwohnerInnen Niederösterreichs



Quelle: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 2014

Abb. 23
Breitbandversorgung in Niederösterreich (Bestand 2014)

4 STRATEGIE

4.1 Strategie 2030: Zentren - Achsen - ländlicher Raum

„Strategie“ meint konsequentes Handeln in Raum und Zeit. Die räumlichen Gegebenheiten und Unterschiede innerhalb des Landes, die Einflüsse aus dem politischen und geografischen Umfeld sowie der Zeithorizont des Mobilitätskonzeptes Niederösterreich erfordern, dass sich die geplanten Maßnahmen auf eine schlüssige Strategie stützen. Die Strategie besteht aus

- einem Leitsatz, der die Strategie begrifflich prägnant fasst und der umfassend kommunizierbar ist
- Zielen, die aus der bisherigen Verkehrspolitik, den Intentionen und Tendenzen der Landesentwicklung, aber auch aus relevanten Zieldokumenten im Umfeld abgeleitet sind
- Schwerpunkten, die auf die verkehrspolitische Richtung des Mobilitätskon-

zeptes hinweisen, zumal die verfügbaren Ressourcen für Initiativen grundsätzlich begrenzt sind.

Das Niederösterreichische Landesentwicklungskonzept und die Perspektiven für die Hauptregionen definieren Zentren und Achsen (vgl. Kapitel 3.2). Die allseits geforderte Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsplanung erfordert, auf dieser Differenzierung im Mobilitätskonzept aufzubauen und eine inhaltliche Konkretisierung vorzunehmen. Somit ist die regionale Differenzierung Zentren - Achsen - ländlicher Raum ein wesentliches strategisches Element. Sie dient schließlich auch dazu, entsprechende Qualitäten zu definieren und spezifische Maßnahmenbündel zu entwickeln.

4.2 Ein Blick über 2030 hinaus

Eine Strategie bezieht sich auf einen Zeitraum von zehn bis 15 Jahren. Die Erfahrung zeigt, dass innerhalb dieses Zeitraumes Veränderungen eintreten können, die geänderte bzw. neue Ziele und Schwerpunkte nahelegen. Das vorliegende Mobilitätskonzept reagiert vor allem auf Veränderungen der Mobilität. Es gibt aber auch andere wesentliche Einflussgrößen, die bei einer langfristigen verkehrspolitischen Perspektive relevant sind. Diese Einflussgrößen sind als Fragen formuliert:

- Bleibt unser Wohlstand weiterhin aufrechterhalten? Was bedeuten ökonomische Einbrüche für unsere Mobilität und den Verkehr?
- Wird sich Wachstum in Zukunft anders definieren als bisher? Wo findet dieses neue Wachstum statt?
- Welche Werte sind in diesem Zusammenhang in zwanzig Jahren in der Gesellschaft besonders wichtig? Werden Teilen und Teilhabe unsere neuen Grundprinzipien?
- Welche Einflüsse hat die demografische Entwicklung (Alterung der Gesellschaft) auf die Mobilität und die Raumentwicklung?
- Welchen Einfluss haben neue, heute noch unbekannte Kommunikationstechnologien auf unsere Gesellschaft und die Mobilität?
- Welchen Einfluss haben die Verfügbarkeit und der Preis fossiler Rohstoffe auf die tägliche Mobilität?
- Welche Bedeutung haben generell Energiepreise in Zukunft und können

bei steigenden Preisen unsere Mobilität und unsere Bedürfnisse aufrechterhalten werden?

- Welche Transport- und Verkehrstechnologien werden sich langfristig durchsetzen?
- Welche spürbaren Auswirkungen wird der Klimawandel haben und welche Anpassungsstrategien haben auch Auswirkungen auf Raum und Mobilität?

Diesen Fragen wird kontinuierlich nachgegangen, die Antworten sind allerdings komplex und vielfach unsicher – vor allem im Hinblick auf mögliche Konsequenzen auf Verkehr und Mobilität – und die Wechselwirkungen mit anderen Politik- und Gesellschaftsbereichen sind groß. Im Sinne der Zukunftsfähigkeit dieses Mobilitätskonzeptes und einer Anpassung an heute noch unbekannte Ereignisse muss das Mobilitätskonzept jedenfalls – im Sinne von Resilienz – robust, offen, lern- und wandlungsfähig sein. Die folgenden Ziele und Schwerpunkte sollten immer wieder mit diesen Fragen konfrontiert werden, um rechtzeitig notwendige Korrekturen vornehmen zu können. In diesem Sinne sollte das Mobilitätskonzept fit für die Zukunft und fit für Korrekturen sein, die von treibenden Kräften aus dem Umfeld ausgehen. Im Rahmen künftiger periodischer Evaluierungen des Landesmobilitätskonzeptes sollen diese Fragen schließlich Raum finden.

4.3 Leitsatz

Der Leitsatz fasst alle wesentlichen Prinzipien zusammen, die den Planungen des Landes Niederösterreich in Zukunft zu-

grunde liegen sollen. Der Strategie wird folgender Leitsatz vorangestellt:

Mobilität in ihrer Vielfalt sichern, zukunftsfähig gestalten und fördern.

Mobilität ist vielfältig.

Lebensentwürfe, Lebensstile und Lebensverläufe werden zunehmend differenzierter und individueller. Damit werden Verkehrsverhaltensmuster heterogener, vielfältiger und spezieller. Wenn die Nachfrage vielfältig ist, muss es auch das Angebot sein; aber auch die strukturellen Gegebenheiten – kompakte Zentren, Achsen mit Verkehrsknoten und ein dispers besiedelter ländlicher Raum – erfordern vielfältige Verkehrsangebote.

Mobilität ist gestaltbar.

Vorrangig geht es um die Handlungsmöglichkeiten des Landes Niederösterreich, besondere Initiativen sind im eigenen Wirkungsbereich zu setzen. Das Mobilitätskonzept ist keine Wunschliste an Dritte.

Mobilität fördern.

Förderung signalisiert Kooperation. Überall dort, wo andere HandlungsträgerInnen – Gemeinden, benachbarte Bundesländer und Staaten, private Initiativen – wirken, kann das Land unterstützend tätig werden und zur Handlungsdynamik beitragen.

4.4 Ziele

Mobilität ist ein wesentliches Element der Lebensqualität; diese Lebensqualität zu verbessern ist das übergeordnete Ziel der Landesentwicklung. Daraus und aus der bisherigen verkehrspolitischen Orientierung sowie den gesellschaftlichen Befun-

den und Trends leiten sich folgende verkehrspolitische Ziele ab, wobei diese Ziele teilweise voneinander abhängig und nicht immer widerspruchsfrei sind. Bei konkreten Maßnahmen wäre die Zielabwägung nachvollziehbar darzustellen.

A_Mobilitätschancen verbessern

Die Siedlungsstruktur Niederösterreichs bringt es mit sich, dass die Chancen, Aktivitäten im Raum wahrzunehmen – ob für Arbeit, Einkauf, Ausbildung oder Freizeit –, ungleich verteilt sind: Das dichte Angebot öffentlicher Verkehrsmittel in Zentren und entlang von Verkehrsachsen, die Erreichbarkeiten im Straßenverkehr, die Radverkehrsinfrastruktur und die Anlagen für kombinierte Verkehrsangebote prägen die tägliche Mobilität. Ausgehend von diesen Gegebenheiten sollen räumlich differenzierte Schwerpunkte gesetzt werden, die den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung gerecht werden und die Erreichbarkeit für die Wirtschaft sichern.

B_Verkehrsbedingte Klima- und Umweltbelastungen minimieren

Die Treibhausgasemissionen gehen seit dem Jahr 2005 in Österreich zwar zurück, in Niederösterreich sind sie jedoch von 1990 bis 2011 um 10 % angestiegen und verzeichnen erst seit 2012 einen leichten Rückgang. Ein Teil Niederösterreichs ist zudem laut Immissionschutzgesetz-Luft Sanierungsgebiet. Somit ist ein strategisches Ziel des Mobilitätskonzeptes Niederösterreich, die verkehrsbedingten Klima- und Umweltbelastungen zu minimieren. Das erfordert die Förderung des Umweltverbundes (öffentlicher Verkehr, Radverkehr, FußgängerInnenverkehr) und neuer, alternativer Mobilitätsformen wie z. B. Elektromobilität. Auf Projektebene müssen Maßnahmen zur Schonung der Umwelt und zum Schutz der Menschen gesetzt werden – als wesentlicher Bestandteil des jeweiligen Vorhabens.

C_Das Verkehrssystem effizienter machen

Niederösterreich verfügt über ein insgesamt gut ausgebautes Verkehrsnetz, sowohl als Angebot im öffentlichen Verkehr als auch für den Straßenverkehr. Schon die Sicherung dieser Angebotsqualitäten ist angesichts begrenzter Ressourcen eine große Herausforderung. Daher sollen im öffentlichen Verkehr die Wirksamkeit von Angeboten optimiert und neue Mobilitätsformen sowie innovative, bedarfsorientierte Angebote entwickelt werden. Durch die Entwicklungen in der Telekommunikation hat das Carsharing für die Verkehrspolitik eine neue Perspektive bekommen, die Pkw-Mehrfachnutzung soll auch in Zukunft gefördert werden. Das niederösterreichische Straßennetz wurde in den letzten Jahrzehnten kontinuierlich ausgebaut, die Erhaltung des Infrastrukturnetzes wird immer aufwendiger und wichtiger, der Straßenneubau tritt in den Hintergrund.

D_Einen sicheren Betrieb der Infrastruktur gewährleisten

Angesichts steigender Verkehrsaufkommen in Städten und Ballungsräumen müssen Überlastungen im öffentlichen Verkehr und im Straßenverkehr durch geeignete Maßnahmen reduziert werden, um die Bedienungsqualitäten zu erhalten und zu optimieren. Die Verkehrsanlagen sollen qualitativ hochwertig ausgebaut sein, durch ein Verkehrsmanagement sollen Belastungen zeitlich oder auch räumlich besser verteilt werden. Besonders wichtig ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, also die Reduktion der Zahl der Unfälle mit Personenschaden, vor allem die Reduktion der Zahl der Getöteten und Schwerverletzten, auf Niederösterreichs Straßen.

4.5 Schwerpunkte

Schwerpunkte beschreiben die verkehrspolitische Richtung des Mobilitätskonzeptes und ebnen damit den Weg für künftige Handlungen, die angesichts der personellen und finanziellen Ressourcen konzentriert werden sollen. Die Schwerpunkte sind aus den Zielen abgeleitet sowie räumlich differenziert und konkretisiert, wobei Schwerpunkte, die für das gesamte Bundesland Niederösterreich gelten, im Folgenden als „Initiativen“ bezeichnet werden.

4.5.1 Initiativen für das Bundesland

Die folgenden Initiativen sind für ganz Niederösterreich relevant und gehen über die räumliche Differenzierung hinaus.

Im öffentlichen Verkehr werden Angebots- und Nachfragestandards entwickelt

Im Rahmen einer bundesweiten Initiative wurden für ganz Österreich Angebotsstandards im öffentlichen Verkehr entwickelt – mit dem Ziel, bundesweite Erreichbarkeitsstandards zwischen Siedlungen und Zentren, aber auch auf Achsen festzulegen. Das Land Niederösterreich nahm gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Ost-Region eine zentrale Rolle bei der Entwicklung dieser Standards ein – gilt es doch, für ein Bundesland mit einer disper-

sen Siedlungsstruktur attraktive, effiziente und finanzierbare Angebote zu schaffen. Nach einem intensiven Beratungsprozess vereinbarten die Bundesländer und der Bund, dass sogenannte Siedlungskerne mit mehr als 250 EinwohnerInnen mit ÖV-Linienverkehren bedient werden sollen, wenn eine bestimmte Mindestnachfrage besteht. Für kleinere Siedlungskerne können Linienverkehre geführt werden, wenn sie durch die Gemeinden finanziert werden, wobei eine zeitlich begrenzte Förderung des Landes möglich ist.

Abgesehen von diesen ÖV-Angebotsstandards für Siedlungskerne größer als 250 EinwohnerInnen werden auch Standards für die Erreichbarkeit zwischen Orten mit mehr als 1.000 bzw. von mehr als 2.500 EinwohnerInnen zum nächsten regionalen Zentrum mit sechs bzw. acht Kurspaaren pro Werktag festgelegt.

Aus Sicht des Landes Niederösterreich sollen auf Basis der bundesweiten ÖV-Standards unabhängig von dieser Grundversorgung Linienverkehre grundsätzlich auf längere Sicht nur dort fahren, wo die Wirtschaftlichkeit gegeben ist: Sind weniger als 40 Fahrgäste im schwächsten Abschnitt einer Linie pro Tag vorhanden, kann die Linie auf ein bedarfsorientiertes Angebot (Anrufsammeltaxi, Mikro-ÖV etc.) umgestellt werden. Insgesamt sollen folgende Angebotsqualitäten erreicht werden:

Erreichbarkeit	Angebotsqualität an Werktagen Intervalle in den Hauptverkehrszeiten (HVZ)
innerhalb urbaner Zentren	30' (15')
von den urbanen Zentren nach Wien	30' (15')
auf den Verkehrsachsen	60' (30')
im ländlichen Raum	mind. 4 Kurspaare/Werktag **
ab einer Siedlungskerngröße von 251 EinwohnerInnen, zielunabhängig	mind. 4 Kurspaare/Werktag
ab einer Siedlungskerngröße von 501 EinwohnerInnen, zielunabhängig	mind. 6 Kurspaare/Werktag **
ins nächste regionale Zentrum	
ab einer Siedlungskerngröße von 1.001 bis 2.501 EinwohnerInnen zum nächsten regionalen Zentrum	mind. 6 bis 8 Kurspaare/Tag

** bei entsprechender Mindestnachfrage (= 10 % Auslastung eines Busses mit 50 Sitzplätzen/Werktag am schwächsten belasteten Teilstück einer Linie)

Quelle: Bundesweite ÖV-Standards 2014/15

Abb. 24

Bundesweite Angebots- standards im öffentlichen Verkehr



Fotos: Zsolt Istvan, Postbus AG, Gemeinde Bad Erlach, Gemeinde Ernstbrunn

Abb. 25

Vielfältige ÖV-Angebote in Niederösterreich



Die Verkehrssicherheit soll erhöht werden

Die Verkehrssicherheitsarbeit ist eine landesweite und dauerhafte Aufgabe ohne regionale Differenzierung. Im Einklang mit der Verkehrssicherheitsstrategie des Bundes sind weiterhin folgende Initiativen vorrangig:

- Unfallschwerpunkte systematisch entschärfen
- den motorisierten Individualverkehr wirksam und kontinuierlich überwachen
- Verkehrssicherheitsmaßnahmen für unterschiedliche Zielgruppen entwickeln
- schwerpunktmäßige Sanierung von Eisenbahnkreuzungen.

In den Ortszentren ist darüber hinaus ein stadt- und ortsverträgliches Geschwindigkeitsregime – auch auf Landesstraßen – anzustreben, das allerdings die Erreichbarkeit im öffentlichen Verkehr nicht verschlechtern soll. Internationale Initiativen und neue Formen der Straßentypologien wie die Begegnungszone sollen in konkrete Projekte münden.

Das Verkehrssystem und die Siedlungsentwicklung sind abzustimmen

Die Forderung nach einer Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehrsinfrastruktur ist so alt wie die Verkehrsplanung – mit bisher insgesamt geringen Erfolgen. Darüber hinaus kann die vorhandene Siedlungsstruktur in absehbaren Zeiträumen nicht wesentlich verändert werden. Dennoch muss die künftige Siedlungsentwicklung mit gemischten Nutzungen (Wohnen, Büros, Einkaufen) stärker an attraktiven ÖV-Knoten orientiert

werden, etwa durch dichtere Bebauungen oder Nachverdichtungen. Ungeachtet dessen sind Zielkonflikte durch neue Wohngebiete in bestehenden Lärmzonen zu vermeiden.

Für eine effiziente Organisation des öffentlichen Bus- und Schienenverkehrs ist eine Konzentration öffentlicher Einrichtungen – insbesondere von Schulen – im Nahbereich von ÖV-Haltestellen wesentlich. Derzeit werden derartige Standorte oftmals ohne Abstimmung mit den ÖV-BetreiberInnen festgelegt. Hier ist eine bessere Koordination unerlässlich, zumal durch eine Flexibilisierung der Schulformen und durch den Nachmittagsunterricht zusätzliche Aufgaben auf die ÖV-BetreiberInnen zukommen.

Schnelle und komfortable Radverbindungen schaffen

Im Radverkehr soll ein Schwerpunkt im Alltagsverkehr durch regionale RADLgrundnetze gesetzt werden. Für die gemeindegrenzenübergreifende Radinfrastruktur sind in den Regionen Konzepte und Detailplanungen nach vorgegebenen Ausbaukriterien zu erstellen. Die Fördermittel des Landes sollen in Zukunft auf die Umsetzung dieser regionalen RADLgrundnetze konzentriert werden. Abseits dieser Grundnetze sollen auch weiterhin Projekte zur Erhöhung der Verkehrssicherheit gefördert werden.

Straßenerhaltung sichern

Ein Großteil der Straßen in Niederösterreich kommt in die Jahre und bedarf einer aufwendigen Erhaltung. Durch den Straßenneubau steigt der längerfristige

Erhaltungsaufwand. Die Erhaltung des Straßennetzes wird somit immer aufwendiger und wichtiger, der Straßenneubau muss deshalb dieser Entwicklung Rechnung tragen und nachvollziehbar begründet werden.

Die Organisation im Verkehrssystem optimieren

Die Aufgaben und Prozesse im Verkehrssektor, vor allem im öffentlichen Verkehr, sind - wie in der Nah- und Regionalverkehrsstrategie für die Region Wien (2013) festgestellt - effizient und zielgerichtet zu gestalten. Im Rahmen des Verkehrsverbunds Ost-Region werden deshalb Strukturen geschaffen, die eine stärkere Kooperation der drei Bundesländer Burgenland, Niederösterreich und Wien sicherstellen. Ebenso ist darauf zu drängen, dass ÖV-BetreiberInnen ihre Positionen und Interessen strukturell bündeln - eine Voraussetzung für ein durchgängiges, kundenorientiertes ÖV-Angebot.

E-Mobilität forcieren

Das Land Niederösterreich hat sich in der Elektromobilitätsstrategie 2020 zum Ziel gesetzt, die Anzahl der E-Pkw bis zum Jahr 2020 auf 5 % des Pkw-Bestandes zu steigern. Damit können die CO₂-Emissionen um jährlich 100.000 Tonnen gesenkt werden. Des Weiteren sollen die Ladeinfrastruktur gezielt ausgebaut und E-Carsharing, aber auch E-Fahrräder gefördert werden. Bei der Umsetzung von Smart-Grid-Netzen spielt auch die Elektromobilität eine wesentliche Rolle.

4.5.2 Zentren

Als Zentren werden die zentralen Orte der Stufen III bis VI definiert. In den Zentren sind die Städte wesentlichste Handlungsträger, das Land soll zielkonforme Initiativen in den Zentren fördern und an Konzepten und Projekten mitwirken. Für die Zentren sollen folgende Schwerpunkte gesetzt werden:

Schwerpunkte in den Zentren		zugehöriges Ziel
Die Multimodalität fördern	Der öffentliche Raum soll im Sinne einer Förderung des Umweltverbundes gestaltet werden; die Potenziale zur Stärkung der Aktivverkehre wie das Zufußgehen und das Radfahren sollen ausgeschöpft und die gemeindeübergreifende Netzentwicklung soll unterstützt werden. Im öffentlichen Verkehr gilt es, attraktive und effiziente ÖV-Systeme in den und in die Zentren anzubieten. Die RADLgrundnetze stellen wichtige Zubringer zu diesen ÖV-Knoten dar, die entsprechend auszustatten sind.	A

Das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel etablieren	In Zentren und urbanen Gebieten nehmen Radverkehrsanteile kontinuierlich zu. Das Straßennetz soll fahrradfreundlich gestaltet werden, besondere bewusstseinsbildende Initiativen der Städte und Gemeinden zur Steigerung des Radverkehrs sollen unterstützt werden.	A
Emissionsarme Verkehrsmittel fördern	In Ballungsräumen und stark vom Kfz-Verkehr geprägten Gebieten sind die Umweltbelastungen durch Luftschadstoffe hoch. Emissionsarme Verkehrsmittel und Fahrzeuge sollen daher gefördert werden. In diese Richtung weist unter anderem die Landesstrategie für E-Mobilität.	B
Erreichbarkeit für die Bevölkerung und die Wirtschaft sichern	Für die niederösterreichische Wirtschaft ist die Erreichbarkeit innerhalb der Ostregion ein besonderes Anliegen, sowohl im Durchgangs- als auch im Ziel- und Quellverkehr. Die Infrastruktur-netze sollen daher entlastet und neue gemeinsame Initiativen, etwa bei der Citylogistik, sollen gesetzt werden. Im öffentlichen Verkehr gilt es, auch für Zentren landesweite Erreichbarkeitsstandards in Form von Taktverkehren zu entwickeln.	A D

4.5.3 Verkehrsachsen

Die Verkehrsachsen sind das Rückgrat der Erschließung innerhalb des Landes, vor allem auch im Pendelverkehr von und nach Wien und St. Pölten. Darüber hinaus sichern die Verkehrsachsen die Erreichbarkeit zwischen den Zentren und von diesen in die Zentralräume innerhalb und außerhalb Niederösterreichs. Im öffentlichen Verkehr wird in Verkehrsachsen mit dichten Intervallen (≤ 30 Minuten), die überwiegend radial auf Wien ausgerichtet sind, und in Verkehrsachsen, auf denen Stundentakte in der Hauptverkehrszeit angeboten werden, unterschieden. Die

Verkehrsachsen stellen – sowohl im öffentlichen Verkehr als auch im Straßenverkehr – zudem wichtige nationale, regionale und überregionale Verbindungen dar, darüber hinaus auch zu Nachbarländern und Nachbarstaaten. Für diese Verkehrsachsen soll eine hohe Angebotsqualität geschaffen werden; im öffentlichen Verkehr sind zudem attraktive Knoten als modale und intermodale Schnittstellen wesentlich. Bei den Verkehrsachsen sind im Allgemeinen sowohl das Land als auch mehrere HandlungsträgerInnen – Bund, ÖBB, ASFINAG, Gemeinden – tätig, sodass Kooperationen unerlässlich sind. Daraus leiten sich folgende Schwerpunkte ab:

Schwerpunkte an den Verkehrsachsen		zugehöriges Ziel
ÖV-Knoten als modale und intermodale Schnittstellen verbessern	Im öffentlichen Verkehr müssen die Effizienz und die Wirksamkeit des Angebots weiter optimiert werden – an den modalen und intermodalen Schnittstellen der Verkehrsachsen („Bahnhof 2.0“) sowie zwischen den Linienangeboten und dem bedarfsorientierten öffentlichen Verkehr.	A C
Verkehrsachsen ausbauen und effizient nutzen	Attraktive Taktangebote und die Optimierung des ÖV-Netzes sollen die Erreichbarkeiten, insbesondere für PendlerInnen, in Niederösterreich verbessern. Beim Straßenverkehr sind hohe Verkehrsbelastungen von AnwohnerInnen durch die Förderung des Umweltverbundes, die Bündelung von Verkehrsströmen und durch Ortsumfahrungen zu reduzieren.	C D
Intermodale Knoten für den Güterverkehr schaffen	Entlang der Verkehrsachsen sollen intermodale Knoten für den Güterverkehr geschaffen werden, um Güterverkehre aus dem ländlichen Raum besser an diese Verkehrsachsen anzubinden.	D
Infrastrukturprojekte effizient und umweltfreundlich abwickeln	Infrastrukturprojekte, die entlang von Verkehrsachsen vorgesehen sind, müssen so gestaltet werden, dass Lärm- und Schadstoffgrenzwerte unterschritten und der Flächenverbrauch minimiert werden. Die Siedlungsentwicklung ist u. a. auch an der Straßenfunktion auszurichten. Schnellladeinfrastruktur für E-Mobilität wird entlang der Achsen zur Verfügung gestellt, um eine Grundversorgung mit E-Mobilität sicherzustellen.	B

4.5.4 Ländlicher Raum

Eine räumliche Differenzierung enthält auch Landesteile abseits der Zentren und Verkehrsachsen. Grundsätzlich dürfen diese Landesteile nicht „im Abseits“ stehen. Vielmehr müssen ganz spezifische Angebotsqualitäten entwickelt werden, die den siedlungsstrukturellen Gegebenheiten und den Entwicklungsmöglichkei-

ten, insbesondere im öffentlichen Verkehr, gerecht werden. In diesem ländlichen Raum sind Innovation und Kooperation besonders wichtig – aber auch die Entwicklung regionaler Stärken und Qualitäten, die teilweise von der Verkehrsqualität und Erreichbarkeit abgekoppelt sind. Dementsprechend gelten folgende Schwerpunkte:

Schwerpunkte im ländlichen Raum		zugehöriges Ziel
Erreichbarkeit zentraler Orte und Einrichtungen verbessern	Die Erreichbarkeit der zentralen Orte und Einrichtungen soll verbessert, der Zugang zu den Verkehrsachsen soll erleichtert werden. So werden im öffentlichen Verkehr Angebotsstandards definiert und bedarfsorientierte öffentliche Verkehre als Ergänzung zu den Linienverkehren vom Land Niederösterreich mitgestaltet und gefördert.	A C
Regionallogistik fördern	Regionallogistik unterstützt die Effizienz im Verkehrssystem und hat das Potenzial, negative Umweltauswirkungen zu reduzieren. Kooperationen mit den relevanten Unternehmen mit größerem Verkehrsaufkommen sind anzustreben und Regionallogistikprozesse zu unterstützen. Insgesamt sollen Prozesse im Sinne einer Optimierung der Güterverkehrslogistik durch das Land begleitet werden, auch durch die Förderung von Innovationen, durch bewusstsensbildende Maßnahmen und Mobilitätsmanagement.	B C
Das Straßennetz optimieren und Straßenprojekte standardisieren	Für Straßeninfrastrukturprojekte im ländlichen Raum (z. B. Umfahrungen) ist die Zweckmäßigkeit durch eine kriteriengestützte Beurteilungsmethode verbindlich zu machen. Analog zum öffentlichen Verkehr sollen auch für Straßenprojekte Nachfragekriterien festgelegt werden.	C
Gemeinden und Regionen bei der Planung lokaler und regionaler Fußwege- und Radverkehrsnetze unterstützen und begleiten	Der FußgängerInnenverkehr wird abseits der Stadt- und Ortszentren generell vernachlässigt, oft fehlen in den Gemeinden gesicherte Gehwege und Querungen. Das Land wird einheitliche Standards, wie zum Beispiel Regel- und Mindestbreiten, und Richtlinien für die Gestaltung von attraktiven Plätzen und Ortszentren sowie Richtlinien für die Gestaltung von attraktiven Gehwegverbindungen zu ÖV-Haltestellen, die innerhalb und außerhalb der Ortszentren liegen, bereitstellen.	A B
Angebote bei Breitband und Internet verbessern	Die Anbindung an Knoten und der weitere Netzausbau sind sicherzustellen, die Gemeinden sind dabei zu unterstützen.	A C



Abb. 26
Straßenachsen
in Niederösterreich,
Strategie 2030

Quelle: Die Quelle ist Amt der Niederösterreichischen Landesregierung/Rosinak & Partner ZT GmbH, 2015

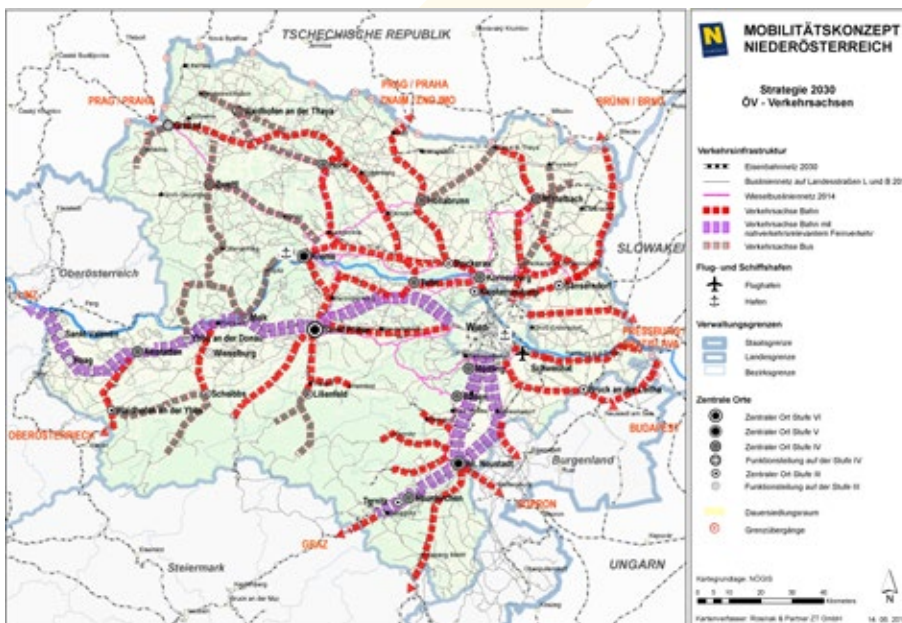


Abb. 27
Bahn-und Busachsen
in Niederösterreich,
Strategie 2030

Quelle: Die Quelle ist Amt der Niederösterreichischen Landesregierung/Rosinak & Partner ZT GmbH, 2015

5 MASSNAHMEN-PROGRAMM

Ein Mobilitätskonzept ist nicht nur ein Handlungsauftrag für Politik und Verwaltung, es richtet sich auch an die wesentlichste Handlungsträgerin, wenn es um die täglichen Wege und Verkehrsmittel geht: die Bevölkerung. Mobilität beein-

flussen heißt deshalb, einen kontinuierlichen Dialog mit der Bevölkerung führen, heißt Überzeugungsarbeit leisten und Maßnahmen setzen, die eine umwelt- und ressourcenschonende Mobilität begünstigen.

5.1 Mobilität

Die zentrale Aufgabe ist, für ein zunehmend geändertes Verkehrsverhalten – vor allem in den Zentren hin zur Multimodalität – attraktive Angebote und intermodale Schnittstellen vom öffentlichen Verkehr bis hin zu Fahrzeugverleihsystemen zu gestalten. Dabei sind kundenfreundliche Schnittstellen für derartige multimodale Wegeketten besonders wichtig.

5.1.1 Vielfältig mobil

Wenn es mehrere Optionen zur Verkehrsmittelwahl gibt, wie das in den Zentren und entlang von Verkehrsachsen der Fall ist, wird auch die Verkehrsmittelwahl vielfältiger – bis hin zu jener Multimodalität, bei der situativ das „passende“ Verkehrsmittel gewählt wird. Dieser Trend entspricht schließlich auch dem Weg zu einer vielfältigen Gesellschaft, die von ausdifferenzierten Lebensstilen geprägt ist und für die eine individuelle Wahlfreiheit in Mobilitätsfragen immer wichtiger wird. Multimodalität unterstützt schließlich auch eine umwelt- und klimafreundliche Mobilität.

Das Land kann diesen Trend durch die Schaffung verkehrsträgerübergreifender Schnittstellen (Park & Ride, Bike & Ride,

Bahnhof 2.0, Park & Drive), die Förderung neuer Mobilitätstechnologien (Breitbandnetz, Elektromobilität) und die Mitwirkung an überregionalen, multimodalen Informationsplattformen unterstützen. An Schnittstellen sind folgende Initiativen vorgesehen:

• Ausbau von Park & Ride-Anlagen

Zahlreiche der kostenlos zu benützenden Park & Ride-Anlagen in Niederösterreich sind stark bzw. voll ausgelastet. Das Park & Ride-Programm soll bis 2025 von 36.000 Pkw-Stellplätzen auf 50.000 Stellplätze erweitert werden. Dabei gilt es, zwischen kleineren Anlagen bei S-Bahn-Stationen und größeren Anlagen bei REX-Knoten abzuwägen. Jedenfalls ist das Park & Ride-Programm ein wesentlicher Baustein zur Erhöhung des ÖV-Anteiles in den Verkehrsachsen. Der weitere Park & Ride-Ausbau erfolgt gestützt auf Potenzialanalysen und bedarfsorientiert, etwa durch die Erweiterung vorhandener Park & Ride-Anlagen bzw. durch die Schaffung neuer dezentraler Anlagen. Aktuelle Ausbauprojekte sind die Anlagen in Felixdorf, Baden, Gänserndorf, Bad Vöslau, Bruck/Leitha, St. Andrä-Wördern, St. Peter-Seitenstetten und Neunkirchen.

Beim Ausbau von Park & Ride-Anlagen ist auch auf eine bedarfsorientierte Umsetzung von Langsamladestationen für E-Fahrzeuge zu achten. Durch die Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung in Wien im Jahr 2012 ist es für niederösterreichische PendlerInnen schwieriger geworden, einen Parkplatz in

Wien zu finden. Aus diesem Grund wurden ab 2013 kontingentierte Stellplätze in elf Wiener Parkgaragen für niederösterreichische PendlerInnen kostenreduziert angeboten. Die ausgewählten Standorte mit etwa 1.500 Stellplätzen für PendlerInnen befinden sich in der Nähe von U-Bahn-Stationen.



Abb. 28
Park & Ride-Anlagen
Stockerau und Ybbs

Quelle: Rosinak & Partner, Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 2014

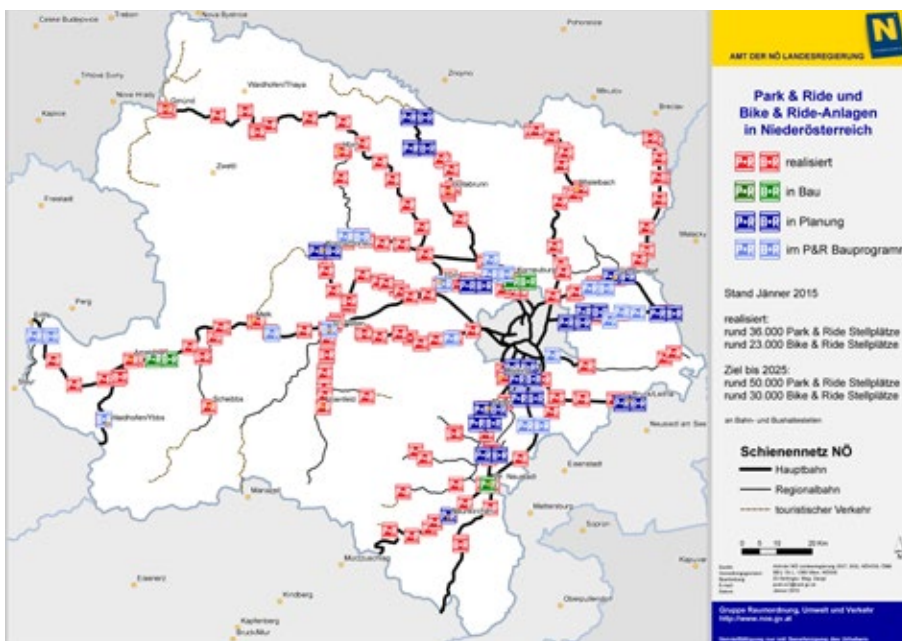


Abb. 29
Park & Ride- und
Bike & Ride-Anlagen
in Niederösterreich

Quelle: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 2014

• Ausbau von Bike & Ride-Anlagen

In Städten und Gemeinden, insbesondere in Gemeinden ohne attraktive lokale Bussysteme, sind Bike & Ride-Anlagen an Bahnhaltstellen, aber auch an regionalen Busknoten vorzusehen. Diese Anlagen an Bahnstationen sollen von derzeit (2014) 23.000 Zweirad-Abstellplätzen auf 30.000 Stellplätze bis 2025 ausgebaut

bzw. erweitert werden. Darunter fallen beispielsweise die Bike & Ride-Anlagen an den Bahnhöfen Baden, St. Pölten, Gänserndorf, Bruck/Leitha, Bad Vöslau und Marchegg. Dabei spielen die Situierung der Anlage, der Witterungsschutz und - bei zunehmender Bedeutung von Elektromobilität - der Diebstahlschutz für Fahrräder eine wichtige Rolle.

Abb. 30
Bike & Ride-Anlage
in Wolkersdorf



Quelle: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 2014

• Park & Drive-Anlagen

Es ist absehbar, dass beim Pendelverkehr die Bildung von Fahrgemeinschaften immer wichtiger wird. Nicht zuletzt durch steigende Treibstoffpreise und länger werdende Pendeldistanzen sind Gemeinschaftsfahrten attraktiv. Entlang der Autobahnen und Landesstraßen gibt es daher seit 2008 15 vom Land und der ASFINAG finanzierte Park & Drive-Anlagen, die von den Standortgemeinden betrieben und erhalten werden. Vor dem Übereinkommen zwischen dem Land und

der ASFINAG standen etwa 1.000 Stellplätze zur Verfügung, nunmehr gibt es 2.000 Park & Drive-Stellplätze:

- A 1 Haag, St. Valentin, Anschlussstelle Melk (B3a/L5340), Loosdorf/Hürm, Amstetten West, Amstetten Ost, Anschlussstelle Pöchlarn
- A 2 Wiener Neustadt West, Wöllersdorf, Leobersdorf
- A 5 Gaweinstal Mitte/Schrick
- S 4 Katzelsdorf
- S 6 Seebenstein
- B 22/B 31 Gstadt

Weitere Anlagen sind in Wöllersdorf (Erweiterung der bestehenden Anlage), Tulln, Großebersdorf, Leobersdorf (Erweiterung) und Traismauer-Nussdorf geplant – in Summe kurzfristig etwa 200 Stellplätze.

Neben den Pkw-Parkflächen sind auch Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Ladestationen für Elektrofahrzeuge vorhanden. Fahrgemeinschaften sparen nicht nur Kosten für die Pkw-LenkerInnen, sondern entlasten auch die Verkehrsinfrastruktur in Spitzenzeiten. Mittelfristig kann – wie es internationale Beispiele vorzeigen – auch an die Verknüpfung von Park & Drive-Anlagen mit Linienschnellbussen gedacht werden. Das Land Niederösterreich startete zudem Ende 2014 ein Pilotprojekt gemeinsam mit einer großen Supermarktkette zur Forcierung von Fahrgemeinschaften. Bei zwei Supermärkten in Mistelbach und Gaweinstal mit sieben bzw. 15 Parkplätzen ist es nunmehr möglich, im Rahmen dieses Pilotprojektes Fahrzeuge kostenfrei abzustellen. Das Projekt ist auf ein Jahr befristet und wird auch wissenschaftlich begleitet, um Erfahrungen und Erkenntnisse für ein mögliches Rollout zu sammeln. So wird die vorhandene Parkplatzinfrastruktur genutzt, gleichzeitig werden Fahrgemeinschaften forciert. Im Rahmen dieser beispielgebenden Kooperation übernimmt das Land die Kosten für Markierungsarbeiten und für Hinweistafeln, die Supermarktkette stellt die Parkflächen kostenlos zur Verfügung. Langfristig können auch im ländlichen Raum entlang von Verkehrsachsen, aber auch abseits davon derartige Lösungen für ein Fahrten-Sharing forciert werden.



Quelle: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 2014

• Elektromobilität

Die Ausstattung von intermodalen Knoten wie Park & Ride-Anlagen mit Langsam-Ladestationen für E-Fahrzeuge kann ein wesentlicher Beitrag zur Senkung verkehrsbedingter Emissionen und zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (mlV) sein. Eine wesentliche Voraussetzung zur erfolgreichen Etablierung der Elektromobilität ist allerdings die Schnellladeinfrastruktur. Kurzfristig, also bis Ende 2016, soll jedes schnellladefähige Elektroauto innerhalb von 30 km mit 20 kW beschleunigt laden (Ladezeit circa eine Stunde) und innerhalb von 60 km mit 50 kW schnellladen (Ladezeit circa 30 Minuten) können. Dabei ist es wichtig, dass

Abb. 31

Park & Drive-Plätze in Mistelbach, Amstetten West und Hürm (Ast Loosdorf)



die Schnellladeinfrastruktur entlang der Verkehrsachsen situiert ist, um die Verbindungen zwischen den Zentren optimal zu bedienen.

Eine Vorreiterrolle können aber auch die Gemeinden übernehmen. Kommunales E-Carsharing, wie beispielsweise der Gaubitscher Stromgleiter, macht GemeindegewohnerInnen umweltfreundlich mobil. Derzeit sind etwa 16 niederösterreichische Gemeinden mit kommunalen E-Cars ausgestattet.

5.1.2 Gut erreichbar

In einem verkehrsgeografisch heterogenen Bundesland wie Niederösterreich ist eine ausgewogene Erreichbarkeit für Bevölkerung und Wirtschaft eine besondere Herausforderung.

Folgende Initiativen sind vorgesehen:

- eine gemeinsame Strategie für die Ostregion (Kapitel 2.4) dargestellt
- Maßnahmen im öffentlichen Verkehr (Kapitel 5.5.1)

- Konzentration der Siedlungsentwicklung an attraktiven ÖV-Angeboten (Kapitel 5.5.3)
- Maßnahmen für den Wirtschaftsverkehr (Kapitel 5.8)

Die Erreichbarkeit im motorisierten Individualverkehr ist flächendeckend gegeben – die Entwicklung von Verkehrsachsen unterstützt dies auf der strategischen Ebene. „Gut erreichbar“ müssen jedenfalls neue Siedlungsgebiete sein, vor allem im öffentlichen Verkehr. Die Standortpolitik für öffentliche Einrichtungen (Bildungseinrichtungen, Verwaltungseinrichtungen, Gesundheitsversorgung, kulturelle Einrichtungen) muss sich an den Erschließungsmöglichkeiten des öffentlichen Verkehrs orientieren, wobei eine Kooperation mit dem Verkehrsverbund Ost-Region unerlässlich ist. Eine besondere Initiative ist die Nutzungsverdichtung an hochrangigen ÖV-Knoten.

5.2 Sicher unterwegs

Mit Hinweis auf die aktuelle Verkehrssicherheitsstrategie des Landes „Verkehrssichere Zukunft in Niederösterreich 2013-2023“ sind folgende Maßnahmenbereiche wesentlich:

Infrastruktur

- Beseitigung von Unfallhäufungsstellen
- Road Safety Audits und Road Safety Inspections

- Geschwindigkeitsregelungen, insbesondere nahe schutzbedürftiger Einrichtungen
- Beseitigung von Konfliktelementen bei Freilandstraßen
- Maßnahmen zugunsten des nicht motorisierten Verkehrs bei Innerortsstraßen

Bewusstseinsbildung und Verkehrserziehung

Für Kinder, Jugendliche, SeniorInnen sowie geschlechterdifferenziert für die übrige Bevölkerung sollen bewusstseinsbildende Maßnahmen entwickelt und umgesetzt werden.

Überwachung des Straßennetzes

Die Überwachung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten im Straßennetz soll automatisiert und dadurch intensiviert werden. Bewusstseinsbildung soll sicher-

stellen, dass Schnelfahren keine positive, gesellschaftlich anerkannte, „männlich konnotierte“ Eigenschaft darstellt. Abgesehen von diesen landesweiten Initiativen werden die Gemeinden bei der Festlegung vertraglicher Geschwindigkeitsregimes unterstützt: In Wohngebieten soll Tempo 30 zum Regelfall werden. Da die Förderung des Radverkehrs ein wesentlicher Handlungsschwerpunkt ist, soll auch die Verkehrssicherheitsarbeit im Konfliktbereich zwischen MIV und Radverkehr verstärkt werden.

5.3 Emissionsarmer Verkehr

Wenn der Verkehr weniger Lärm, Luftschadstoffe und Treibhausgase emittieren soll, sind mehrere Initiativen notwendig:

- die Förderung des Aktivverkehrs - zu Fuß oder mit dem Rad -, der gesund ist und überhaupt keine Emissionen erzeugt,
- ein attraktiver öffentlicher Verkehr
- die Förderung von Elektromobilität
- die Verkehrsvermeidung durch kompakte und durchmischte Siedlungsstrukturen

Die Umsetzung bzw. Wirksamkeit dieser verkehrspolitischen Maßnahmen soll das Emissionsmodell NEMI evaluieren. NEMI basiert auf den Daten der Graphenintegrations-Plattform (GIP), wird laufend aktualisiert und macht es möglich, unterschiedliche verkehrliche Szenarien zu berechnen und zu vergleichen.



Quelle: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 2014

Abb. 32

Förderung der Elektromobilität als wichtige Maßnahme zum Klima- und Umweltschutz

5.4 Breitband für das gesamte Bundesland

Eine leistungsfähige Breitbandinfrastruktur ist eine Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit und Innovationskraft Niederösterreichs. Sie bietet unter anderem die Basis für neue Beschäftigungsmöglichkeiten (z. B. Creative Industries). Die Europäische Union hat in ihrer „Digitalen Agenda“ als eine von sieben Leitinitiativen im Rahmen der Strategie „Europa 2020“ als Ziel formuliert, möglichst alle EuropäerInnen mit einem Zugang zu höheren Internetgeschwindigkeiten (mindestens 30 Mbit) auszustatten; mindestens 50 % der Haushalte in Europa sollen in Zukunft über einen Internetzugang mit mindestens 100 Mbit verfügen. Österreich verfolgt ebenfalls die Strategie der flächendeckenden Breitbandversorgung.

Das Land Niederösterreich erarbeitete in der Vergangenheit bereits zwei Breitbandinitiativen, die allerdings immer nur kurzfristige Verbesserungen brachten. Besonders schwierig ist die Versorgung der dünn besiedelten, ländlichen Gebiete, da seit der Liberalisierung des Telekommunikationsmarktes die Provider vor derartigen umfangreichen Investitionen in ländlichen Regionen zurückschrecken. Die Versorgungslage ist daher in diesen Landesteilen immer noch mangelhaft.

Da für die Errichtung einer neuen Breitbandinfrastruktur bis zu 80 % der Investitionskosten auf Grabungskosten entfallen, sollte die Verlegung der Glasfasernetze idealerweise im Zuge der Errichtung bzw. Modernisierung von Kanal- und Wasserleitungen, Straßenbeleuchtung, Straßenerneuerungen und sonstigen Tiefbau-

arbeiten erfolgen. Das Land Niederösterreich verfolgt daher eine Strategie der Errichtung passiver Breitbandinfrastrukturen durch die öffentliche Hand, welche in anderen Ländern (Deutschland, Schweden, den Niederlanden und Südtirol) bereits erfolgreich erprobt ist. Die sogenannte passive Infrastruktur wird von einer regionalen Trägerorganisation (Gemeinden mit Landesgesellschaft) errichtet und ist damit im öffentlichen Eigentum. Der Betrieb erfolgt durch private Unternehmen, die Leistung wird regelmäßig ausgeschrieben. Die AnbieterInnen von Internetdiensten sind ebenfalls privat. Sie nutzen das Netz und haben private Verträge mit den EndkundInnen. Dieses System bietet einen offenen Netzzugang und hat den Vorteil, die Versorgungsziele des Landes und der EU erreichen zu können. Die öffentliche Hand kann so Synergieeffekte bei geplanten Tiefbauarbeiten erzielen und die Versorgung mit Breitbandinfrastruktur im Land vorantreiben. Das Land Niederösterreich hat daher im Zuge dieser Ausbaustrategie, eine eigene Gesellschaft, die Niederösterreichische Glasfaserinfrastruktur Gesellschaft mbH (nöGIG), gegründet, die die passive Infrastruktur plant, das Glasfasernetz baut und wartet und die BetreiberInnen mittels Ausschreibung auswählt. Dafür ist ein Investitionsbedarf von etwa einer Milliarde Euro erforderlich (zwischen 1.500 und 2.500 Euro je Gebäudeanschluss); diese Investition kann sich nur langfristig refinanzieren. Das Modell soll nunmehr in vier Modellregionen getestet werden: im Ybbstal, im Triestingtal, im Thayatal und in der Kleinregion Waldviertler Stadt-Land.

5.5 Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr ist das herausforderndste Handlungsfeld der Verkehrspolitik in Niederösterreich und in der gesamten Ostregion. Die gemeinsamen Initiativen der Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland sind in Kapitel 2.4 dargestellt, unter anderem mit folgenden Projekten für die Ostregion:

- gemeinsamer Verkehrsdienstevertrag 2020
- Abstimmung und Ausbau von ÖV-Achsen
- Überlegungen für ein langfristiges ÖV-Netz im Ballungsraum Wien/Niederösterreich
- attraktive Angebote an den ÖV-Knoten der Verkehrsachsen

Darüber hinaus setzt das Land Niederösterreich zusätzliche Schwerpunkte. Die wesentlichen Handlungsbereiche wurden in der Strategie „Öffentlicher Verkehr in Niederösterreich“ (2012) formuliert:

- Stärkung der Hauptverkehrsachsen
- Stärkung der Regionen
- flexible Mobilitätsversorgung für den ländlichen Raum
- neue Mobilitätsangebote
- Vereinfachung des Tarifsystems

Auf diese vorliegende Strategie und auf jene für die gesamte Ostregion baut das Mobilitätskonzept Niederösterreich auf.

5.5.1 Angebotsqualitäten

Die landesweiten Angebotsqualitäten (Kapitel 4.5.1) werden räumlich differenziert.

(1) Zentren

In den Zentren setzt sich das Angebot im Allgemeinen aus Bahn, Regionalbussen und lokalen Angeboten zusammen; wichtig ist, diese Angebote nachfrageorientiert zu verknüpfen. System und Umfang der lokalen Verkehre – von den Städten und Gemeinden finanziert – sind von den Bahn- und Regionalbusangeboten abhängig, wobei die Qualitäten und Kosten von Linienbusverkehren gegenüber den bedarfsorientierten Angeboten (Anrufsammeltaxi, Mikro-ÖV) in jedem Fall abzuwägen sind. Wesentlich ist ein Taktverkehrsangebot über den Tag, also auch während der Schwachlastzeiten und auch an schulfreien Werktagen: In Zentren sind Taktangebote von 30 Minuten in der Hauptverkehrszeit anzustreben, bei entsprechender Nachfrage von 15 Minuten.

Da in den Zentren die Förderung des gesamten Umweltverbundes vorgesehen ist, müssen Aktivverkehre wie das Zufußgehen und das Radfahren besonders gefördert werden. „Umweltverbundachsen“ in Zentren sind eine Möglichkeit, um gemeinsame Qualitäten im Umweltverbund zu schaffen.

Abb. 33
Bahnhof in
St. Pölten



Quelle: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 2014

Abb. 34
Umweltverbundachsen
als „Lebensraum-
achsen“ in St. Pölten,
Kremser Landstraße
(Bestand/Planung)

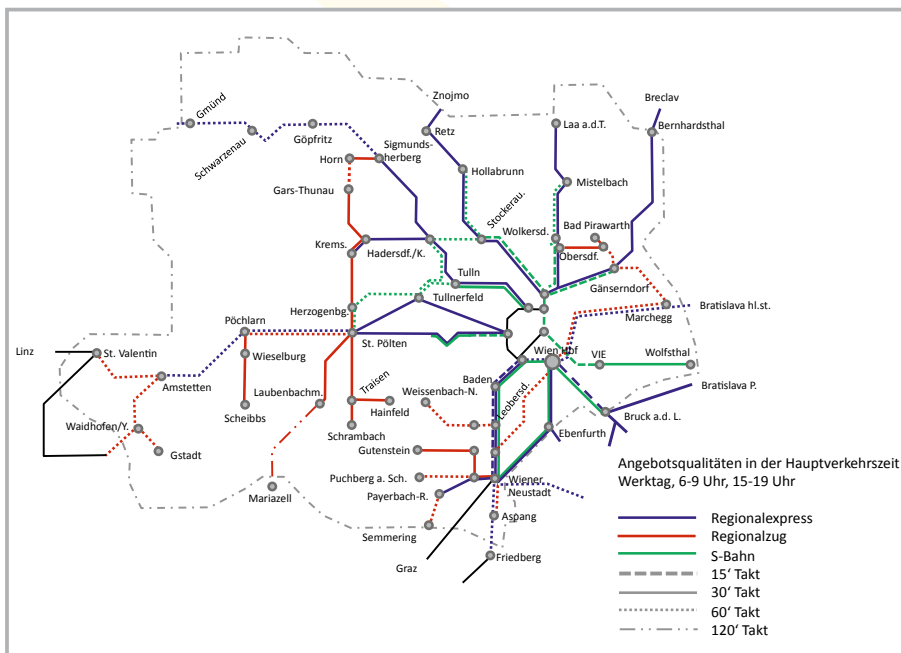


Quelle: Stadt St. Pölten, 2014

(2) Schienenpersonennahverkehr auf Verkehrsachsen und im ländlichen Raum

Das Schienenpersonennahverkehrsangebot entlang der Verkehrsachsen stellt das Rückgrat der ÖV-Erschließung Niederösterreichs dar. Ebenso wichtig

wie Taktangebote sind kurze Umsteigezeiten innerhalb der und zwischen den ÖV-Angeboten. Für PendlerInnen werden auch gute Internetverbindungen im Zug und entlang der Strecken immer wichtiger.



Quelle: Eigene Darstellung, Datenbasis Verkehrsverbund Ost-Region, 2015

Abb. 35
Angebotsqualitäten
im Schienenpersonen-
nahverkehr –
Zielhorizont 2025+

Abb. 36
Angebotsqualitäten
im Schienenpersonen-
nahverkehr –
Zielhorizont 2025+

Strecke	Raumbezug	Linie	Von
Westbahn NBS	Verkehrsachse	REX	Wien Westbahnhof
Innere Westbahn	Verkehrsachse	REX	Wien Westbahnhof
		S-Bahn	Wien Westbahnhof
		S-Bahn	Wien Hütteldorf
Äußere Westbahn	Verkehrsachse	REX	St. Pölten Hbf
		R	St. Pölten Hbf
		R	Amstetten
Tullnerfeldbahn	Verkehrsachse	S-Bahn	Tulln
Traisentalbahn	Verkehrsachse	R	St. Pölten
	ländlicher Raum	R	Traisen
Mariazellerbahn	Verkehrsachse	R	St. Pölten
Kremser Bahn	Verkehrsachse	R	St. Pölten
Erlauftalbahn	Verkehrsachse	R	Pöchlarn
Rudolfsbahn	Verkehrsachse	R	Amstetten
Citybahn Waidhofen	ländlicher Raum	R	Waidhofen an der Ybbs
Südbahn	Verkehrsachse	REX	Wien Meidling
		REX	Wien Meidling
		S-Bahn	Wien Meidling
		REX	Wr. Neustadt
		R	Payerbach-Reichenau
Pottendorfer Linie	Verkehrsachse	S-Bahn	Wien Meidling
		REX	Wien Hauptbahnhof
		REX	Wien Hauptbahnhof
Leobersdorfer Bahn	Verkehrsachse	R	Leobersdorf
Aspangbahn	Verkehrsachse	REX	Wiener Neustadt
		R	Wiener Neustadt
Gutensteinerbahn	Verkehrsachse	R	Wiener Neustadt
Puchbergerbahn	Verkehrsachse	R	Wiener Neustadt
Ostbahn	Verkehrsachse	REX	Wien Hbf **
		REX	Wien Hbf
		REX	Wien Hbf **
		S-Bahn	Wien Hbf
Innere Aspangbahn	Verkehrsachse	R	Wien Hbf
Franz-Josefs-Bahn	Verkehrsachse	REX	Wien Franz-Josefs-Bahnhof
		REX	Sigmundsherberg
		REX	Wien Franz-Josefs-Bahnhof
		S-Bahn	Wien Franz-Josefs-Bahnhof
Kamptalbahn	Verkehrsachse	R	Krems an der Donau
		R	Krems an der Donau
Nordbahn	Verkehrsachse	REX	Wien Floridsdorf
		S-Bahn	Wien Floridsdorf
Marchfeldbahn	Verkehrsachse	R	Gänserndorf
Laaer Ostbahn	Verkehrsachse	REX	Wien Floridsdorf
		S-Bahn	Wien Floridsdorf
		S-Bahn	Wolkersdorf
Nordwestbahn	Verkehrsachse	REX	Wien Floridsdorf
		S-Bahn	Wien Floridsdorf
		S-Bahn	Stockerau
		S-Bahn	Stockerau
Flughafenbahn	Verkehrsachse	S-Bahn	Wien Floridsdorf
		S-Bahn	Flughafen (VIE)
Marchegger Ostbahn	Verkehrsachse	REX	Wien Hbf
		R	Wien Hbf
Schweinbarther Kreuz*	ländlicher Raum	R	Obersdorf
		R	Groß Schweinbarth

	Nach	Über	Takt Werktag			Takt Sa./So.
			HVZ	NVZ	SVZ	
	St. Pölten Hbf	Tullnerfeld	30	60	60	60
	St. Pölten Hbf	Neulengbach	30	60	60	60
	Neulengbach	Tullnerbach-Preßbaum	30	30	60	60
	Unter Purkersdorf		30	-	-	-
	Amstetten	Pöchlarn	60	60	60	60
	Pöchlarn	Melk	60	120	120	120
	St. Valentin	Haag	60	60	120	120
	St. Pölten Hbf	Herzogenburg	60	60	-	120
	Hainfeld	Traisen	30	60	60	60
	Schrambach	Lilienfeld	30	60	60	60
	Laubenbachmühle		30	60	60	120
	Krems an der Donau	Herzogenburg	30	60	60	60
	Scheibbs		30	60	60	60
	Kleinreifling	Waidhofen an der Ybbs	60	60	60	60
	Gstadt		60	60	120	120
	Wr. Neustadt	Baden	15	30	30	30
	Wr. Neustadt	Baden	30	-	-	-
	Wr. Neustadt	Baden	30	30	60	60
	Payerbach-Reichenau	Neunkirchen	30	30	60	60
	Semmering		60	120	120	120
	Wiener Neustadt	Ebreichsdorf	30	60	60	60
	Deutschkreutz/Eisenstadt	Ebreichsdorf	30	60	60	60
	Wiener Neustadt	Ebreichsdorf	30	-	-	-
	Weissenbach-Neuhaus		60	60	120	120
	Fehring	Aspang	60	120	120	120
	Aspang		60	60	60	60
	Gutenstein		30	60	60	120
	Puchberg am Schneeberg		60	60	60	60
	Hegyshalom	Bruck an der Leitha	60	120	120	120
	Neusiedl am See	Bruck an der Leitha	30	60	60	60
	Bratislava Petržalka	Bruck an der Leitha	30	60	60	60
	Bruck an der Leitha	Gramatneusiedl	30	30	60	30
	Wiener Neustadt	Traiskirchen Aspangbahn	60	60	120	120
	Sigmundsherberg	Tulln	30	60	60	60
	Gmünd	Tulln	60	120	120	120
	Krems an der Donau	Hadersdorf am Kamp	30	60	60	60
	Tullnerfeld/Tulln Stadt	Tulln	30	30	30	30
	Sigmundsherberg	Horn	60	60	60	60
	Gars-Thunau	Hadersdorf am Kamp	60	-	-	-
	Böclav	Gänserndorf	30	60	60	60
	Gänserndorf	Deutsch-Wagram	15	30	30	30
	Marchegg		60	60	120	120
	Laa an der Thaya	Mistelbach	30	60	60	60
	Wolkersdorf		15	30	30	30
	Mistelbach		60	60	60	60
	Znojmo/Retz	Hollabrunn	30	60	60	60
	Stockerau		15	30	30	30
	Hollabrunn		60	60	60	60
	Tullnerfeld	Absdorf-Hippersdorf	60	60	60	60
	Flughafen (VIE)	Schwechat	15	15	15	15
	Wolfsthal	Fischamend	30	60	60	60
	Bratislava hl. st.	Marchegg	60	60	60	60
	Marchegg		60	60	60	60
	Groß Schweinbarth	Bad Pirawarth	30	60	60	60
	Gänserndorf		60	60	60	60

HVZ (Hauptverkehrszeit):
Angebot 06:00-09:00 Uhr, 15:00-19:00 Uhr
NVZ (Nebenverkehrszeit):
Angebot 09:00-15:00 Uhr, 19:00-20:00 Uhr
SZV (Schwachverkehrszeit):
Angebot 04:00-06:00 Uhr, nach 20:00 Uhr

* Entwicklung auf Basis der
Ergebnisse der Systemstudie
Schweinbarther Kreuz
** Zug verkehrt Wien Hbf – Bruck/Leitha
mit REX nach Bratislava vereint

Quelle: Verkehrsverbund Ost-Region, 2015

Für Angebote im Personenverkehr am Schweinbarther Kreuz soll eine Systemstudie klären, welche infrastrukturellen und betrieblichen Maßnahmen für einen zukunftssicheren Verkehr zu realisieren wären und welches Beförderungspotenzial damit angesprochen werden könnte. Des Weiteren wurde eine Machbarkeitsuntersuchung für den werktäglichen Verkehr auf der „Leiser Bahn“ zwischen Ernstbrunn und Korneuburg in Auftrag gegeben, von der Aussagen zu Infrastruktur und Betrieb, zu Takten und finanziellen Voraussetzungen erwartet werden. Die niederösterreichischen nicht elektrifizierten ÖBB-Regionalbahnen (Erlaufalbahn, Traisentalbahn, Puchbergerbahn, Gutensteinerbahn, Leobersdorferbahn, Aspangbahn, Kamptalbahn) sind ein wichtiger Bestandteil der Regionalverkehrskonzepte. Für die Angebotsqualitäts-

ten im Schienenpersonennahverkehr und damit auch für die Qualitäten dieser Regionalbahnen sind infrastrukturelle Anpassungen erforderlich (vgl. Kapitel 5.9.2).

(3) Regionalverkehrskonzepte

Regionalverkehrskonzepte, wie sie in der Vergangenheit für das Waldviertel, das Mostviertel oder die Wachau gemeinsam mit den VertreterInnen der Regionen erarbeitet wurden, sollen auch in Zukunft – abgestimmt auf die Bus-Ausschreibungsregionen des Verkehrsverbundes Ost-Region – erarbeitet werden. Diese Ausschreibungsregionen sind auch Grundlage für die Verkehrsdiensteverträge. Ziel ist es, ein auf die regionalen Mobilitätsbedürfnisse abgestimmtes Angebot von Regionalbahnen, Linienbussen und bedarfsorientierten Verkehren zu entwickeln.

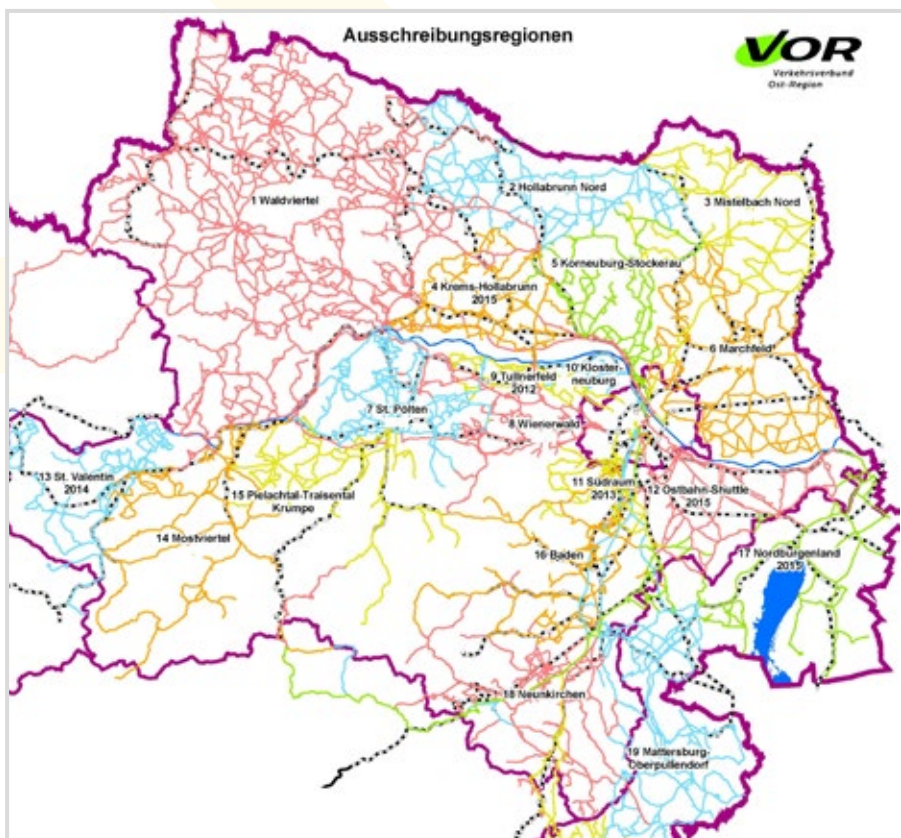
Abb. 37
Busverkehr
Mostviertel-Linie



Quelle: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 2014

Bei der Systemfrage Bahn, Linienbus oder bedarfsorientierte Angebote/Mikro-ÖV wird auf betriebs- und volkswirtschaftliche Zielsetzungen des Landes Niederösterreich einzugehen sein. Wichtig dabei ist, die Effizienz des öffentlichen Verkehrs zu stärken und im regionalen Verkehr

eine hohe Qualität anzubieten. Die gemeinsam mit dem Bund entwickelten ÖV-Standards bieten auch dafür eine wichtige Entscheidungsgrundlage (vgl. Abbildung 24: Bundesweite Angebotsstandards im öffentlichen Verkehr).



Quelle: Verkehrsverbund Ost-Region, 2014

Abb. 38
Ausschreibungsregionen des Verkehrsverbundes Ost-Region im Busverkehr und ÖV-Regionalverkehrskonzepte (Umsetzung bis 2019)

(4) Bedarfsorientierter öffentlicher Verkehr

Ausgelöst durch die Vereinbarung bundesweiter ÖV-Angebotsstandards, abhängig von Siedlungsgröße und Nachfrage, gewinnen bedarfsorientierte ÖV-Systeme wie Anrufsammeltaxis und gewerbliche bzw. zivilgesellschaftlich organisierte

ÖV-Angebote, sogenannte Mikro-ÖV-Lösungen, an Bedeutung - wie etwa in Ernstbrunn mit dem Ernsti-Mobil, in Stetteldorf mit dem SPA-Mobil, in Gerersdorf mit dem Gemeindebus Gerersdorf, in Waidhofen an der Ybbs mit dem Wyli und in Heidenreichstein mit dem Solarmobil Heidenreichstein. Wesentlich ist die Ab-

stimmung zwischen Linienverkehren und ergänzenden Systemen des bedarfsgesteuerten Verkehrs. Nur dann kann ein gemeinsames Angebot mit einer funktionierenden Schnittstelle zwischen Linienverkehr und bedarfsgesteuertem Verkehr geschaffen werden, damit die Fahrgäste eine durchgehende Fahrtmöglichkeit im öffentlichen Verkehr vom Ausgangs- bis zum Zielpunkt haben. Schließlich gilt es, regionale Angebote, an denen mehrere Gemeinden mitwirken, zu schaffen. Ein Pilotprojekt wurde im Bezirk Korneuburg mit einer flächendeckenden Bedienung im gesamten Bezirk umgesetzt.

Als weiteres innovatives Projekt hat das Land Niederösterreich in Zusammenarbeit mit der Wirtschaftskammer Niederösterreich die Projekte „Jugendtaxi NÖ“ und „60plus Taxi NÖ“ erarbeitet. Dabei handelt es sich um Systeme, bei denen alle Gemeinden ermäßigte Taxigutscheine ausgeben können. Dieses Angebot soll in Zukunft vor allem Jugendlichen (bis 30 Jahre) speziell abends und der Generation der über 60-Jährigen neue Mobilitätsmöglichkeiten bieten.

5.5.2 Knoten und Schnittstellen

Die Erreichbarkeit der Regionen wird von der Qualität der ÖV-Schnittstellen zwischen Bahn und Bus wesentlich geprägt, wobei die Regionalverkehrsknoten (REX/R-Angebot) und die dazwischen liegenden S-Bahn-Haltestellen zu unterscheiden sind. Zwischen diesen Knoten soll eine Aufgabenteilung stattfinden, die dem Trend zu längeren ÖV-Wegen mit unerwünschten Folgewirkungen (Zersiedelung, „Landflucht“ etc.) entgegenwirkt:

- Die REX/R-Knoten sind Schnittstellen zum Regionalbusverkehr und Standorte für größere Park & Ride-Anlagen; an diesen Knoten sollen auch Mobilitätsdienstleistungen (Carsharing, Radinfrastruktur usw.) und Serviceeinrichtungen angelagert werden, ebenso wie Verkehrsinformationsdienste. Die Knotenbahnhöfe – vor langer Zeit Kulturstätten eines neuen Verkehrssystems – sollen zu Kristallisationspunkten einer innovativen Mobilität aufgewertet werden („Bahnhof 2.0“).
 - Die S-Bahn-Haltestellen sollen überwiegend als Schnittstellen zur lokalen Mobilität fungieren, mit kleineren Park & Ride-Anlagen, E-Bike-Angeboten und Verknüpfungen zum bedarfsorientierten öffentlichen Verkehr.
- Für derartige „ÖV-Knotenbahnhöfe“ und ÖV-Haltestellen sollen Pilotprojekte entwickelt werden, die Vorzeigeprojekte und Erfahrungsträger für die weitere Entwicklung sein können.

5.5.3 Siedlungsentwicklung am öffentlichen Verkehr orientieren

Die Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ist ein seit Jahrzehnten formulierter Handlungsauftrag in Verkehrskonzepten. Angesichts weitgehend vorgegebener Verkehrsnetze geht es allerdings weniger um eine Abstimmung von Verkehrs- und Raumplanung, sondern um die Orientierung neuer Siedlungen am öffentlichen Verkehr – und um konkrete Maßnahmen, anhand derer Erfahrungen gesammelt werden können, auf die eine generelle Strategie aufbauen kann. Grundsätzlich sollen Siedlungsentwick-

lungen nur mehr bei guter ÖV-Erschließung stattfinden, dann aber in höherer Dichte. Besonders wichtig ist, die Entwicklungspotenziale bei ÖV-Knoten des Schienenverkehrs auszuschöpfen. Dazu soll in einem Bezirkszentrum mit ausreichenden Flächenreserven im Bahnhofsbereich ein kooperatives Pilotprojekt zur Standort-

entwicklung in die Wege geleitet werden, um die Handlungsmöglichkeiten des Landes, der Eisenbahninfrastrukturbetreiberinnen (ÖBB-Infrastruktur, Wiener Lokalbahnen, Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft), der jeweiligen Stadtgemeinde und potenzieller InvestorInnen auszuloten.

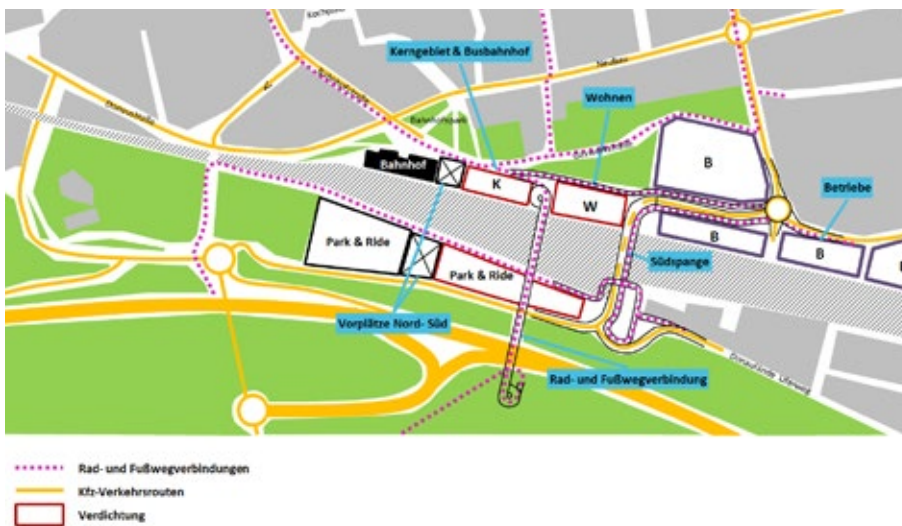


Abb. 39
Nutzungsverdichtung
bei ÖV-Knoten
(Pilotprojekt Stockerau)

Quelle: Stadtgemeinde Stockerau/Rosinak & Partner, IGP, Snizek + Partner, 2015



Abb. 40
Bahnhofsviertel
Amstetten (Sieger
beim European-
Wettbewerb 2014)

Quelle: BLAU - Bernabe Labanc Architecture Urbanism

5.6 Radverkehr

5.6.1 Das Fahrrad im Alltag

In Niederösterreich haben die Gemeinden in den vergangenen Jahren das Alltagsradwegenetz mit Unterstützung des Landes weiter ausgebaut. Vor allem für kurze Wege wird das Fahrrad immer beliebter – das Elektrobike sorgt zudem für Rückenwind auch im gemeindegrenzenüberschreitenden Radverkehr im ländlichen Raum. In den Zentren ist das Potenzial für eine verstärkte Nutzung des Fahrrades im Alltagsverkehr groß, am Weg zur Arbeit oder zur Schule, aber auch für Einkaufswege. Die Schnittstelle zwischen Fahrrad und öffentlichem Verkehr ist dabei besonders wichtig.

- In Zukunft sollen die auch weiterhin kostenlos zu nutzenden Bike & Ride-Stellplätze ausgebaut werden, wie zum Beispiel am Bahnhof Baden mit 650 Radabstellplätzen bis 2016, und bestehende Park & Ride-Anlagen durch Bike & Ride-Anlagen erweitert werden, wie zum Beispiel in Bruck/Leitha-Bruckneudorf durch 176 Fahrradabstellplätze.

- Des Weiteren sollen an den niederösterreichischen Bahnhöfen gemeinsam mit der ÖBB-Infrastruktur AG spezielle, kostenpflichtige Serviceeinrichtungen und eine Bahnhofs-Radinfrastruktur entstehen. Nach der Definition von einheitlichen Kriterien werden an Pilotbahnhöfen Schließfächer, Radgaragen, überdachte Radabstellanlagen mit versperrbaren Abteilen etc. umgesetzt. Gemeinsam mit einem niederösterreichweit agierenden Partnerunternehmen soll in Zukunft flexibel auf die Bedürfnisse der NutzerInnen eingegangen werden. Die Infrastruktur soll in diesem Sinne modular aufgebaut sein und gemeinsame Standards betreffend Service, Sicherheit und Sauberkeit aufweisen. Eine einheitliche Anmutung soll auch neue NutzerInnen anziehen. Bis 2020 erfolgt der Ausbau auf jenen Bahnhöfen, die hinsichtlich ihrer Nutzungsstrukturen geeignet sind. Der Betrieb der Serviceeinrichtungen muss kostendeckend erfolgen, Fahrradverleihsysteme wie nextbike sind zu integrieren.

Abb. 41
Bevorrrangte
Fahrradrouten in
Vorarlberg, Best
Practice auch für
Niederösterreich



Quelle: Christoph Westhauser, 2014



Abb. 42
nextbike-
Fahrradverleih-
station in St. Pölten

Quelle: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 2014

Für Alltagsfahrten sollen zusammenhängende und attraktive Radnetze zur Verfügung stehen. Das Land Niederösterreich entwickelt gemeinsam mit den betroffenen Gemeinden regionale RADLgrundnetze zwischen den Zentren und als Zubringer zu Knoten des öffentlichen Verkehrsnetzes. Einheitliche Qualitätskriterien und die Konzentration der Fördermittel für die Gemeinden tragen dafür Sorge, dass mittel- bis langfristig in den niederösterreichischen Regionen Radwegenetze auch für die Ansprüche der AlltagsradlerInnen entstehen. Diese Netze werden gemeinsam mit den betroffenen Gemeinden erarbeitet und zielen insbesondere auf die Bedürfnisse der Rad-

fahrerInnen, einen „Wohlfühlfaktor“ und Sicherheitsaspekte ab. Neben der Ermittlung von sogenannten „Wunschlinien“ erfolgt ein Abgleich mit dem bestehenden Radinfrastrukturnetz, die Feststellung von Lücken und die Grobplanung einzelner Maßnahmen. Die Detailplanung und Umsetzung bleiben in der Kompetenz der Gemeinden. Folgende Kriterien kommen dabei zur Anwendung:

- Netzbildung, Verknüpfungen, Durchgängigkeit und Routenwahl
- Verkehrsarten, Kfz-Verkehrsstärken, Lkw-Anteile
- Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs
- Mischverkehr mit Kfz- und Fußgänger-verkehr, bauliche Trennung

- bauliche Kriterien wie Fahrbahnbreiten, Linienführung, Kurvenradien, Neigung, Grundstückszufahren, Parkierung, Fahrbahnbelag, Einbauten
- räumliches Umfeld
- Beschilderung, Beleuchtung
- Erhaltung und Unterhalt, Baustellen

Das Land fördert Maßnahmen, die auf einer gemeindeübergreifenden Achse

verlaufen. Die Fördermittel des Landes Niederösterreich werden in Zukunft gebündelt, zusätzlich können Bundes- und EU-Mittel lukriert werden. Bei den Gemeinden verbleibt allerdings mindestens ein Drittel der Kosten.

Abb. 43
Ausschnitt aus
der Variantenunter-
suchung für das
RADLgrundnetz im
Raum Wiener Neustadt



Quelle: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Kuratorium für Verkehrssicherheit, 2014

Pilotprojekte wurden im Jahr 2013 im Raum Wiener Neustadt und im Raum westlich von Wien ausgearbeitet. Seit 2014 werden Projekte im südöstlichen Wiener Umland in Abstimmung mit dem Land Wien, für das Marchfeld und die Region St. Pölten umgesetzt. Weitere Regionen, etwa der Bezirk Korneuburg, sind vorgesehen.

5.6.2 Lokale Radroutennetze

Der Ausbau der lokalen Radinfrastruktur in den und durch die Gemeinden ist für

die Förderung des Alltagsradverkehrs wichtig. Das Land Niederösterreich unterstützt die Gemeinden vor allem mit Beratungen zum Radverkehr und zur Förderung aktiver Mobilität – insbesondere dort, wo aus Gründen der Verkehrssicherheit Radverkehrsanlagen oder Verbesserungen für den Radverkehr erforderlich sind.

Da die Gemeinden eine Schlüsselrolle bei der Umsetzung von Radverkehrsprojekten innehaben, unterstützt „RADLand Niederösterreich“ die Gemeinden beim Aufbau von Fachkompetenzen durch folgende Angebote:

- RADLakademie: Bei mehreren Veranstaltungen pro Jahr erhalten die GemeindevertreterInnen die Möglichkeit, sich über aktuelle Themen zu informieren und auszutauschen.
- RADLand Coaching: Ausgebildete Coachs unterstützen Gemeinden bei der Konzeption, Planung und Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung des Alltagsradverkehrs.
- Öffentlichkeitsarbeit und Fachexpertise: Auf der Webseite der Kampagne RADLand, www.radland.at, stehen entsprechende Informationen zur Verfügung und werden laufend aktualisiert. Die Fachleute der Energie- und Umweltagentur Niederösterreich unterstützen die Gemeinden bei ihren Aufgaben.

5.6.3 Freizeitradverkehr

Der seit 2006 begonnene Ausbau der sieben touristischen Hauptradrouten wird mit dem Eurovelo 13 „Eiserner Vorhang“ (Iron Curtain Trail) als achte Hauptradroute in Niederösterreich fortgesetzt. Die Kamp-Thaya-March-Radrouten wird abschnittsweise eine neue Trasse erhalten. Radinfrastrukturen mit besonders hoher Qualität und topografischen Highlights stellen die in Planung und Bau befindlichen Nachnutzungen von Bahntrassen im Ybbstal und Thayaal dar, die dem inter-

nationalen Trend zur Nachnutzung von ehemaligen Bahntrassen, sogenannten „Green Ways“, entsprechen. Somit kann das Land Niederösterreich vorhandene Verkehrsbänder für mögliche spätere Nutzungen erhalten.

Neben diesen Hauptradrouten sind auch rund 35 Ausflugsradwege entstanden, die in Zukunft verschränkt mit den regionalen RADLgrundnetzen weiterentwickelt werden.

5.6.4 Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit

Vor allem bei Kindern und Jugendlichen soll das Fahrrad als Verkehrsmittel gestärkt werden. Folgende Maßnahmen werden weitergeführt:

- Trainings und Sicherheits-Radworkshops
- BIKEline (bisher in fünf Gemeinden): SchülerInnen legen auf vorgegebenen Strecken mit Haltestellen in Gruppen oder auch einzeln ihren Schulweg mit dem Rad zurück
- „Klimafit zum RADLhit“

Die Kampagne RADLand will das Bewusstsein über die Bedeutung des Alltagsradverkehrs mit klassischer Medienarbeit, Eventorganisation, mit Wettbewerben und mit Unterstützung der Gemeinden z. B. durch die RADLakademie heben.

5.7 Fußverkehr

Beim FußgängerInnenverkehr sind die Städte und Gemeinden Handlungsträger. Das Land Niederösterreich empfiehlt einheitliche Standards, wie sie in den Richtlinien und Vorschriften des Straßenwesens vorhanden sind. Außerdem wirkt das Land an Demonstrationsprojekten mit, die das Miteinander der VerkehrsteilnehmerInnen im Straßenraum forcieren.

5.7.1 Standards

In Städten und Stadtgemeinden sollen möglichst einheitliche Standards für Gehsteige geschaffen werden: mehr als 2,0 m breite Wege in den Stadtzentren und mindestens 1,5 breite und barrierefreie Gehsteige in Siedlungsgebieten, sofern geringe Verkehrsstärken nicht den Mischverkehr nahelegen. Auch ÖV-Haltestellen

müssen zu Fuß gut und sicher erreichbar sein, das betrifft vor allem Haltestellen, die nicht direkt im Ortszentrum liegen und besonders von Kindern und Jugendlichen frequentiert werden.

5.7.2 Aufenthaltsräume

Attraktive Plätze sind nicht nur in den Städten, sondern für das gesamte Bundesland eine Visitenkarte der sozial verträglichen Mobilität. Mit der Begegnungszone ist ein neues Funktionselement in der Straßenplanung verfügbar, Plätze und Straßen können nun nach dem Grundsatz „fair teilen“ neu gestaltet werden. Das Land Niederösterreich wird an ausgewählten Pilotprojekten für die Schaffung attraktiver Aufenthaltsräume mitwirken.

5.8 Wirtschaftsverkehr

Die Niederösterreichische Güterverkehrsstrategie umfasst mehrere Handlungsfelder:

- Verlagerung weit laufender Transporte auf die Schiene und Wasserstraße
- Schaffung intermodal optimierter Transportketten durch Angebote im kombinierten Verkehr
- Erschließung der Wirtschaftsstandorte mit hochrangiger Infrastruktur

- Initiativen auf europäischer Ebene zur Positionierung des Verkehrsknotens Niederösterreich und zur Verbesserung der Wertschöpfung im Güterverkehr

Ein umweltschonender, optimierter Güterverkehr ist im Übrigen auch Teil der gemeinsamen Mobilitätsstrategie der Ostregion. Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Abwicklung des Güterverkehrs Sache des Fuhrgewerbes bzw. der Unternehmen

ist, für die Schieneninfrastruktur ist in erster Linie der Bund zuständig. Initiativen des Landes betreffen somit vor allem die Bereitstellung von Kooperations- und Kommunikationsplattformen, um gemeinsame Perspektiven für einen umweltschonenden Güterverkehr zu entwerfen.

5.8.1 Infrastruktur und intermodale Knoten

Ein vorausschauender Ausbau der Infrastruktur ist im Güterverkehr von besonderer Bedeutung. Das regionale Straßennetz ist in Abhängigkeit von Schwerverkehrs-

belastungen hinsichtlich der Anforderungen an die Verkehrssicherheit und den Schutz der AnrainerInnen zu adaptieren. Trimodale Umschlageneinrichtungen Straße/Schiene/Wasser sind Voraussetzung für intermodale Handlungsoptionen. Als trimodale Güterterminals sind die Donauhäfen Wien, Krems und Enns verfügbar, dazu kommt das Güterverkehrsterminal Inzersdorf/Hennersdorf (Schiene/Straße), welches in Wien vorhandene Terminals ersetzt, in Summe aber eine Kapazitätserweiterung darstellt. Ergänzend dazu hat der Flughafen Wien eine wichtige Funktion. Diese intermodalen Knoten sollten gemeinsam agieren und dadurch ihren Güterverkehrsmarkt erweitern.



Abb. 44
Güterterminal
Inzersdorf/Hennersdorf

Quelle: Geoconsult Wien ZT GmbH, VRVis, Werner Consult/Geo Consult/Büro BeiH



Abb. 45
Hafen Krems

Quelle: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 2014

5.8.2 Regionallogistik

Die bestehende Güterverkehrskonzeption des Landes schlägt die Abdeckung der flächenhaften Güterverkehrsnachfrage durch punktuelle regionale Güterverkehrseinrichtungen vor. Die Regionallogistik ist ein wesentliches Element der Flächenbedien-
nung im Güterverkehr. Bis Mitte 2015 wurde diese Güterverkehrskonzeption des Landes im Rahmen des „Logistik Cluster Niederösterreich“ und im „Kompetenzfeld Logistik & Güterverkehr“ durch folgende schwerpunktmäßige Tätigkeiten unterstützt:

- Stärkung der Unternehmen durch Sensibilisierung für Logistikfragestellungen
- Initiierung wertschöpfungsnaher Projekte
- Stärkung des Logistikstandortes Niederösterreich – auch im internationalen Kontext
- umweltgerechte und optimierte Verkehrsabwicklung insbesondere in der Stadt-Umland-Region von Wien

Die zukünftigen Herausforderungen im Handlungsfeld Regionallogistik liegen zweifellos in einer Verbesserung betrieblicher Logistikprozesse und in unternehmensübergreifenden Logistikkooperationen zur Entwicklung nachhaltiger Lieferketten. Besonders wichtig dabei sind die Verminderung des Leerfahrtenanteiles durch Bündelungseffekte, ein effizienterer Verkehrsmiteinsatz im Hauptlauf und verbesserte Einsatzbedingungen im kombinierten Verkehr. Der Fokus liegt dabei unverändert auf der Stärkung des Logistikstandortes Niederösterreich und einer umweltgerechten und logistisch optimierten Verkehrsab-

wicklung zwischen dem Wiener Stadtumland in Niederösterreich und der Stadt Wien.

Regionale Logistikkonzepte für den kombinierten Verkehr können in Zukunft einen wichtigen Beitrag zur Attraktivierung des Güterverkehrs leisten. Der regionale Güterverkehr läuft aber auch in Zukunft zu einem großen Teil auf der Straße ab – ausreichende Kapazitäten müssen daher sichergestellt sein.

5.8.3 Beitrag der Wirtschaft

Die verladende Wirtschaft ist – indem sie Transportaufträge vergibt – die Verursacherin von Gütertransporten und beeinflusst und entscheidet bei der Vergabe von Aufträgen durch entsprechende Vorgaben über die Verkehrsmittelwahl. Diese Einflussnahme geschieht allerdings oft mangels geeigneter Entscheidungsgrundlagen über vorhandene alternative Verkehrsmittel und damit meist zugunsten des Straßengüterverkehrs. Mit der Zunahme der Bedeutung ökologischer Kriterien und des ökologischen Fußabdrucks von Unternehmen und deren Produkten ist die Verkehrsmittelwahl allerdings entscheidend. Informationen und Bewusstseinsbildung sind hier besonders wichtig. Dieser Entwicklung ist seitens der Logistikdienstleister mittels maßgeschneiderter und multimodaler Lösungen für Transportaufgaben Rechnung zu tragen. Die im Güterverkehr tätigen Eisenbahnunternehmen müssen in Zukunft ebenfalls spezifische Lösungen anbieten und die Qualität den Anforderungen der KundInnen insbesondere in der Fläche ausweiten und anpassen, um entsprechende Verlagerungen auf die Schiene erreichen zu können.

5.8.4 Routen des Straßengüterverkehrs

Der Straßengüterverkehr erzeugt erhebliche Umweltbelastungen und Verkehrssicherheitsprobleme in den Ortsdurchfahrten des Landesstraßennetzes. Deshalb wird eine Routenbindung des überregionalen Lkw-Verkehrs auf dem hochrangigen Netz angestrebt. Angesichts der „Mautflucht“ aus diesem Netz sind Restriktionen in den Gemeinden und Städten

notwendig, sowohl für den Schwerverkehr (> 7,5 Tonnen) als auch – etwa in Wohngebieten oder im Bereich sensibler Nutzungen – für den übrigen Wirtschaftsverkehr (> 3,5 Tonnen). Derartige Durchfahrtsbeschränkungen werden zusammen mit den betroffenen Städten und Gemeinden entwickelt, wobei das Land die Datengrundlagen liefert und Verordnungen im Einvernehmen mit der regionalen Transportwirtschaft erlässt.

5.9 Infrastruktur

5.9.1 Grundsätze

Das Schaffen von Infrastruktur ist kein Selbstzweck, sondern Voraussetzung für attraktive Verkehrsangebote im öffentlichen Verkehr bzw. für Verkehrsqualitäten im Fußgänger- und Radverkehr sowie im motorisierten Individualverkehr. Bei Schienen- und Straßenprojekten sind

- bundespolitisch relevante Projekte im TEN-Netz oder im Zuge von TEN-Korridoren
 - Bundesprojekte und Landesprojekte auf Verkehrsachsen
 - sonstige Landesprojekte auf Verkehrsachsen bzw. im ländlichen Raum
- zu unterscheiden. Damit unterscheiden sich auch operative Aussagen, insbesondere für den jeweiligen Zeitpunkt der Verkehrswirksamkeit von Projekten.

Bei Projekten des Landes ist nicht nur der Investitionsbedarf zu berücksichtigen, immer relevanter werden die Folgekosten für Unterhalt bzw. Betrieb. Der Umfang der Verkehrsnetze rückt die Aufgabe, diese in hoher Qualität vorzuhalten, ins Zentrum der Verkehrspolitik.

5.9.2 Projekte für den öffentlichen Verkehr

• Schieneninfrastrukturprojekte

Die ÖV-Projekte betreffen den Ausbau der Schieneninfrastruktur, wobei in Maßnahmen für den Fernverkehr, den Regionalverkehr und an Knoten (Bahnhöfen) unterschieden wird.

Abb. 46
Schieneninfrastrukturprojekte
in Niederösterreich,
Stand 2015

Projekt	Funktion Netzbezug	Verkehrswirksamkeit			Kommentar
		bis 2020	bis 2025	nach 2025	
Pottendorfer Linie: Ausbau	Fernverkehr	X ¹⁾	X		Element des viergleisigen Südbahnsystems
	TEN-Kernnetz				
Semmering- Basistunnel: Neubau	Fernverkehr		X		Erreichbarkeit Wien–Graz–Klagenfurt
	TEN-Kernnetz				
Nordbahn: Ausbau (160 km/h)	Fernverkehr		X		Erreichbarkeit Wien–Brünn–Prag
	TEN-Kernnetz				
Marchegger Ast: Ausbau und Elektrifizierung	Regionalverkehr	X ²⁾	X		Städteverbindung Wien–Bratislava, nationaler und inter- nationaler Regional- verkehr, Behebung von Engpässen
	TEN-Kernnetz				
Wr. Neustadt– Mattersburg (–Sopron): Elektrifizierung	Regionalverkehr	X ³⁾	X ³⁾	X ³⁾	SETA South East Transport Axis; inter- national und regionale Erreichbarkeit
	SETA				
Franz-Josefs- Bahn: Ertüchtigung	Regionalverkehr	X ³⁾	X ³⁾		Regionale Erreichbarkeit
Pressburger Bahn: Lückenschluss	Regionalverkehr			X	Im Zusammenhang mit einer Nahverkehrs- lösung in Bratislava, Trassenfreihaltung

¹⁾ ausgenommen Umfahrung Ebreichsdorf

²⁾ Abschnitt auf Wiener Stadtgebiet

³⁾ Projektrealisierung in Teilabschnitten

Abb. 47
Ausbau der
Eisenbahn-
infrastruktur
entlang von Achsen



Quelle: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 2014

- **Bahnhöfe**

Die erste Bahnhofsoffensive ist in Niederösterreich abgeschlossen. Nunmehr ist die Adaptierung von weiteren Bahnhöfen und Haltestellen durch die ÖBB im Rahmen der Bahnhofsoffensive 2015–2025 vorgesehen. Darin sind Maßnahmen wie die Vereinheitlichung der Bahnsteighöhe (55 cm), die Verlängerung der Bahnsteige unter Berücksichtigung der künftigen Zugslängen und insgesamt eine Attraktivierung der Bahnhöfe und Haltestellen enthalten. Die Erneuerung der wichtigsten Wiener Bahnhöfe und der Hauptbahnhof Wien kommen auch dem Land Niederösterreich mit seinen stark auf Wien ausgerichteten Pendlerströmen zugute.

- **Regionalbahnen**

Für die nicht elektrifizierten ÖBB-Regionalbahnen wie die Traisentalbahn, die Erlauftalbahn, die Kamptalbahn und die Puchbergerbahn sind infrastrukturelle Anpassungen erforderlich. Das betrifft Bahnübergänge, Haltestellenlängen, Bahnsteigbreiten, Zugkreuzungsmöglichkeiten und Geschwindigkeiten, die Barrierefreiheit der Verkehrsstationen und damit zusammenhängend den Einsatz moderner Fahrzeuge, wie z. B. Dieselhybridtriebwagen. Vor allem sind auch Langsamfahrstellen systematisch zu eliminieren. Ein mittelfristiger Zeitplan und ein Finanzierungskonzept sind mit den Österreichischen Bundesbahnen auszuarbeiten. Folgende Maßnahmen sind vorrangig:

- **Traisentalbahn (St. Pölten–Traisen–Hainfeld; Traisen–Lilienfeld–Schrambach):** Reduktion der Zahl von Eisenbahnkreuzungen, Verringerung der Reisezeit

- **Erlauftalbahn (Pöchlarn–Wieselburg–Scheibbs):** Modernisierung der

Stationen und Barrierefreiheit, Reduktion der Zahl der Eisenbahnkreuzungen, neue Verkehrsstationen, Verringerung der Reisezeit

- **Kamptalbahn (Hadersdorf–Horn–Sigmundsherberg):** Modernisierung der Stationen und Barrierefreiheit, Reduktion der Zahl der Eisenbahnkreuzungen, neue Verkehrsstationen, Verringerung der Reisezeit

- **Puchbergerbahn (Wiener Neustadt–Puchberg/Schneeberg):** Reduktion der Zahl der Eisenbahnkreuzungen, Verringerung der Reisezeit

- **Fahrzeuge**

Für die Qualität und Attraktivität des öffentlichen Verkehrs sind neben der notwendigen Infrastruktur und der Angebotsdichte auch die Fahrzeugqualitäten entscheidend. Die Beförderungsqualität im Fernverkehr wird durch den railjet immer stärker positiv geprägt, im Nahverkehr wird der elektrische Desiro Mainline als neue Fahrzeuggeneration der ÖBB Einzug halten. Längerfristig muss in der Ostregion ein leistungsfähiges und schnelles Nahverkehrsfahrzeug (für die Nord-Südachse und für die Westachse) zum Einsatz kommen, das die starken Fahrgastzuwächse bewältigen kann – zumal die Intervalle im Regionalverkehr netzbedingt nicht beliebig verringert werden können. Für die nicht elektrifizierten Strecken ist die Beschaffung einer neuen Fahrzeuggeneration von barrierefreien Nahverkehrsdieseltriebwagen im niederösterreichischen Zentralraum notwendig, sowie als Ergänzung zu den derzeit eingesetzten Triebwagen Desiro Classic im Dieselnetz im Raum Wiener Neustadt.

- **Entwicklung des S-Bahn-Netzes in der Region Wien**

Maßnahmen im Schienenverkehrsnetz und im S-Bahn-Verkehr in der Ostregion sind besonders wichtig zur umweltverträglichen Abwicklung des Stadt-Umland-Verkehrs. Das Schienennetz in Wien stellt bei weiterhin zunehmenden Fahrgastzahlen schon mittelfristig einen Engpass dar, die sogenannte Schnellbahn-Stammstrecke begrenzt die Verkehrsangebote auf den niederösterreichischen Außenästen und macht weitere Durchbindungen, die für Niederösterreich besonders wichtig sind, unmöglich.

Mit dem Schienenverkehrskonzept 2012 der ÖBB-Infrastruktur AG (Planfall „Bypass light“) sind zwar Kapazitätsausweitungen möglich, dennoch sollte der Diskurs über eine längerfristige Kapazitäts- und Netzausweitung im Wiener Raum - etwa durch eine zusätzliche Durchmesserlinie - begonnen werden. In diesem Zusammenhang wird festgestellt, dass in mehreren Studien nachgewiesen

wurde, dass U-Bahn-Verlängerungen aus Wien in niederösterreichische Umlandgemeinden unwirtschaftlich und nicht zweckmäßig sind.

5.9.3 Straßenprojekte

Bei den Straßenprojekten werden analog zu den Schienenprojekten Realisierungszeiträume angegeben. Funktionell wird in Bundesprojekte, in Landesprojekte auf Verkehrsachsen und in Landesprojekte im ländlichen Raum unterschieden.

(1) Bundesprojekte

Der folgende Zeitplan zur Verkehrswirksamkeit von Projekten entspricht den Zielvorstellungen der ASFINAG und des Landes. Es ist allerdings nicht auszuschließen, dass einige Projekte erst nach 2025 verkehrswirksam werden. Ebenso können zusätzliche Projekte im hochrangigen Straßennetz relevant werden.

Projekt	Projektträger Netzbezug	Verkehrswirksamkeit bis 2020 bis 2025		Kommentar
A1: Ausbau	ASFINAG	X		Kapazitätserweiterung, 2 x 3 Fahrstreifen
	TEN-Kernnetz			
A4: Ausbau Fischamend bis Landesgrenze	ASFINAG	X		Kapazitätserweiterung, 2 x 3 Fahrstreifen
	TEN-Kernnetz			
A5: Staatsgrenze	ASFINAG	X		Internationaler Netzschluss
	TEN-Kernnetz			
A22: Stockerau	ASFINAG		X	Kapazitätserweiterung 2 x 3 Fahrstreifen
	Verkehrsachse			
S1: Groß Enzersdorf– Süßenbrunn S1: Lobauquerung	ASFINAG	X	X	Regionale Erreichbarkeit
	TEN-Kernnetz			
S3: Hollabrunn– Guntersdorf S3: Guntersdorf– Staatsgrenze	ASFINAG	X		Regionale und internationale Erreichbarkeit
	Verkehrsachse		X	
S5: Donaubrücke– Krems Ost	ASFINAG	X ¹⁾		Vollausbau
	Verkehrsachse			
S8: Wien– Gänserndorf S8: Gänserndorf– Staatsgrenze	ASFINAG	X		Regionale Entlastung (B8) Internationaler Netzschluss
	Verkehrsachse		X	
S34: St. Pölten–Hart S34: Hart– Wilhelmsburg	ASFINAG	X		Regionale Erreichbar- keit für den nieder- österreichischen Zent- ralraum zur Entlastung der B20
	Verkehrsachse		X ¹⁾	
A1: Anschluss Texingtal	ASFINAG/Land		X ¹⁾	Regionale Erschließung
A2: Anschluss Wr. Neudorf	ASFINAG/Land		X ¹⁾	Regionale Erschließung
A2–B 17: Spange Guntramsdorf	ASFINAG/Land Achsenzubringer		X ¹⁾	Regionale Erschließung
A22: Anschluss Korneuburg Mitte	ASFINAG/Land		X ¹⁾	Regionale und lokale Erschließung

Abb. 48
Bundesstraßen-
projekte in
Niederösterreich,
Stand 2015

¹⁾ Zielvorstellung des Landes Niederösterreich

Abb. 49
Beurteilung von
Landesstraßen-
projekten, Kriterien
der Wirkungsanalyse

(2) Landesprojekte

Landesstraßenprojekte werden im Mobilitätskonzept aufgenommen, wenn sie für das niederösterreichische Gesamtstraßennetz relevant und/oder umweltwirksam sind, also Natura-2000-Gebiete oder ökologisch sensible Räume berühren.

Bei den Landesprojekten werden Projekte auf Verkehrsachsen bzw. als Zubringer zu

Verkehrsachsen einerseits und Projekte im ländlichen Raum andererseits unterschieden. Die Priorität von Projekten im ländlichen Raum wird mithilfe einer vertieften Wirkungsanalyse ermittelt, die Projekte auf bzw. zu Achsen werden mit einer vereinfachten Wirkungsanalyse beurteilt.

	Projekte auf Verkehrsachsen und Zubringer zu Verkehrsachsen	Projekte im ländlichen Raum
Methode/Kriterien	vereinfachte Wirkungsanalyse	vertiefte Wirkungsanalyse
Verkehr	• Verkehrswirksamkeit • Entlastungseffekte • Entflechtungswirkung	• Verkehrsentslastung • Reisezeitveränderungen • Länge innerorts
Sicherheit	• Verkehrssicherheit	• Verkehrssicherheit
Raum		• Verbindungsfunktion • Verkehrsentflechtung • Zerschneidung • Raumstruktur • Raumwiderstand
Umwelt		• belastete/entlastete EinwohnerInnen (Lärm/Luft) • geschützte Gebiete • schützenswerte Zonen
Risiken und Kosten		• Baukosten • Risiken • Untergrund

Quelle: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 2015

Für Landesstraßen werden die Prioritäten in drei Kategorien gegliedert. Die Projekte der Kategorie 1 sollen - entsprechende Planungsabläufe vorausgesetzt - bis 2025 realisiert werden, jene der Kategorie 2 nach 2025. Die Projekte der Kategorie 3 sollten gemeinsam mit den Projektwerber-

Innen (i. a. den Gemeinden) im Hinblick auf ihre Zweckmäßigkeit und Wirksamkeit diskutiert werden, wobei auch Projektalternativen zu überlegen sein werden; allenfalls kann eine Trassensicherung im Rahmen der Raumordnung zweckmäßig sein.

Projekte in Planung	Raumbezug	Kategorie
B3: Umfahrung Groß Enzersdorf	Achsenzubringer	1
B4/B2: Sicherheitsausbau Waldviertel, Stockerau–Horn–Gmünd	Achse	1
B6: Umfahrung Harmannsdorf–Rückersdorf	Achsenzubringer	1
B8: Umfahrung Gänserndorf	Achsenzubringer	1
B17: Umfahrung Wr. Neustadt Ost II	ländlicher Raum	1
B25: Umfahrung Wieselburg	Achse	1
B30: Spange Guntersdorf	Achsenzubringer	1
B36: Umfahrung Großgloßnitz–Kleinpöppeln	Achse	1
B37: Sicherheitsausbau Waldviertel, Krems–Rastenfeld	Achse	1
B39–B 20: Spange Wörth	Achsenzubringer	1
B45: Umfahrung Laa/Süd	ländlicher Raum	1
B60: Spange Götzendorf	ländlicher Raum	1
B121: vierspuriger Ausbau Kematen	Achse	1
B123: Umfahrung Pyburg–Windpassing	ländlicher Raum	1
B233: Umfahrung Zwölfaxing	Achsenzubringer	1
L2: Umfahrung Raasdorf	Achsenzubringer	1
L9–L2: Spange Untersiebenbrunn	Achsenzubringer	1
L88: Umfahrung Seitenstetten	ländlicher Raum	1
L120: Königstetten	ländlicher Raum	1
L112: Asparn–Kronau	ländlicher Raum	1

Abb. 50
Landesstraßenprojekte
in Niederösterreich,
Kategorie 1

Quelle: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 2015

Abb. 51
Landesstraßenprojekte
in Niederösterreich,
Kategorie 2 und 3

Projekte in Planung	Raumbezug	Kategorie
B2: Brunn a. d. Wild	Achse	2
B2: Horn West	Achse	3
B2: Schwarzenau	Achse	3
B2: Umfahrung Stögersbach	Achse	2
B10: Umfahrung Schwadorf	ländlicher Raum	3
B11/B16: Umfahrung Achau	ländlicher Raum	3
B16: Umfahrung Ebreichsdorf	ländlicher Raum	2
B17: Umfahrung Günselsdorf	ländlicher Raum	3
B41: Weitra-Altweitra	Achse	3
B46: Umfahrung Hörersdorf-Siebenhirten	ländlicher Raum	3
B46: Umfahrung Staatz-Ernsdorf	ländlicher Raum	3
B47: Umfahrung Großkrut	ländlicher Raum	3
B47: Umfahrung Reintal	ländlicher Raum	3
B60: Umfahrung Eggendorf	ländlicher Raum	2
B212: Umfahrung Sooß	ländlicher Raum	3
B220: Umfahrung Gänserndorf West	ländlicher Raum	3
B334: Umfahrung Wilhelmsburg	Achse	2
L13: Umfahrung Helmahof	Achsenzubringer	2
L26: Ostspange Stockerau	Achsenzubringer	3
L71: Umfahrung Jagenbach	Achse	3
L71: Umfahrung Wörnharts	Achse	3
L112: Zwentendorf	ländlicher Raum	3
Marchquerung	ländlicher Raum	2
Verbindung Hollabrunn-S5	ländlicher Raum	2
Umfahrung Euratsfeld	ländlicher Raum	3
Westumfahrung St. Pölten	ländlicher Raum	3

Quelle: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 2015



Quelle: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 2014

Abb. 52
**Umfahrung
Maissau**

5.9.4 Betrieb und Erhaltung der Infrastruktur

Teile des niederösterreichischen Straßennetzes bedürfen einer umfassenden Sanierung, sollen Qualität und Sicherheit dieses Netzes erhalten bleiben. Das Straßennetz in Niederösterreich stammt im Wesentlichen aus der Zeit der 1960er- und 1970er-Jahre. In dieser Zeit wurden viele Straßen durch das Aufbringen von Frostschutzschichten mit anschließender

Asphaltierung „staubfrei“ hergestellt. Auf etwa 50 % dieses Netzes ist die technische Lebensdauer der Tragschichten von etwa 30 Jahren bereits überschritten – auf diesen Straßen sind daher Generalerneuerungen erforderlich.

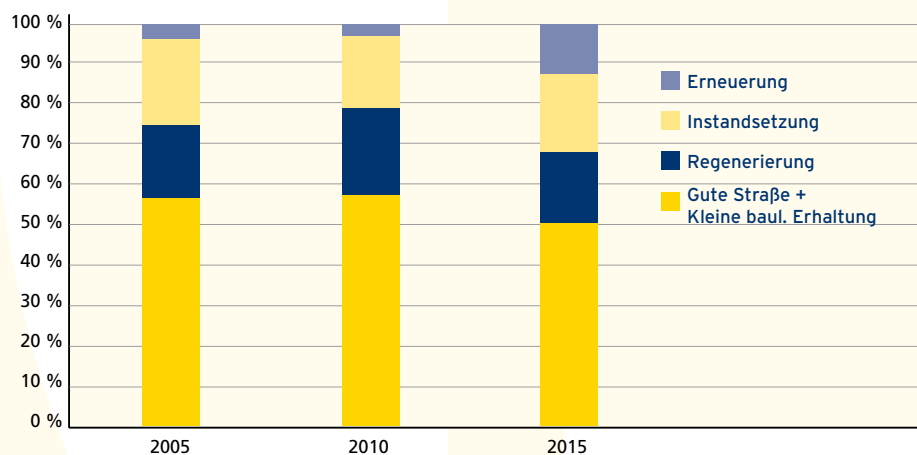
Vor allem zur Gewährleistung und Erhöhung der Verkehrssicherheit ist die Erhaltung von Straßen und Brücken zwingend erforderlich. Alle Landesstraßen in Niederösterreich werden daher in sogenannte „Funktionsstufen“ eingeteilt, die

als Grundlage für die Bau- und Erhaltungsprogramme dienen. Das Hauptkriterium für diese Funktionsstufen ist die Verkehrsstärke. Bei der Reihung der Erhaltungsmaßnahmen werden die Verkehrssicherheit, der Straßenzustand und die Funktionsstufe berücksichtigt. Grundsätzlich gilt, dass Verbindungen zur Landeshauptstadt St. Pölten und zur Bundeshauptstadt Wien vor Verbindungen zwischen den Bezirkshauptstädten und diese vor allen übrigen Straßen zu reihen sind und der Vollausbau der Funktions-

stufe 1 vor jenem der Funktionsstufe 2 (usw.) zu erfolgen hat.

Der Zustand des gesamten niederösterreichischen Straßennetzes wird alle fünf Jahre mittels einer visuellen Beurteilung erhoben und bewertet. Nach der Zuordnung in verschiedene Sanierungskategorien wird der mittelfristige Erhaltungsaufwand errechnet. Aufgrund der Überalterung der Landesstraßen nimmt der Bedarf an notwendigen Generalerneuerungen (in der Abbildung rot dargestellt) in den nächsten Jahren laufend zu.

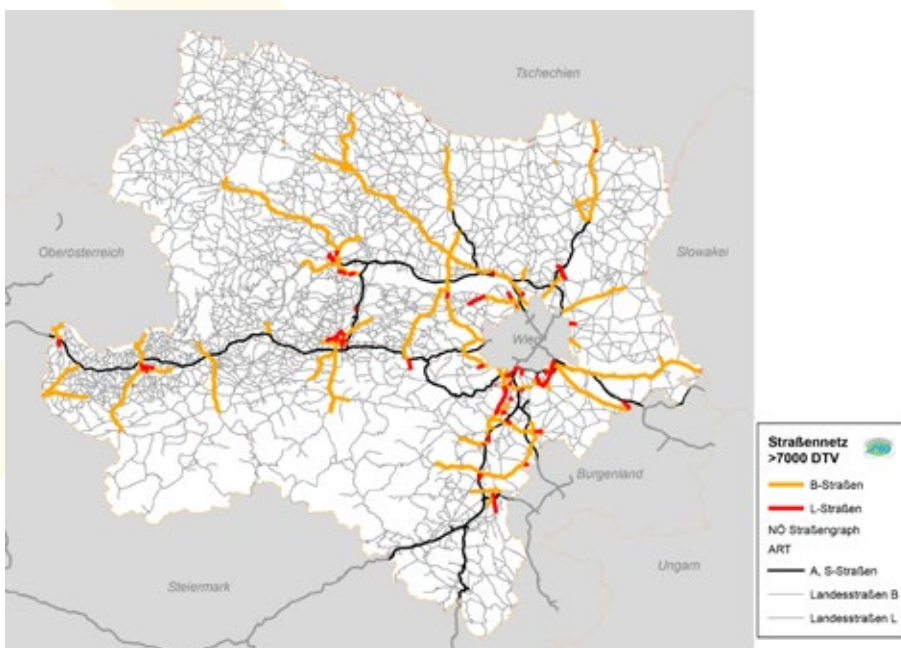
Abb. 53
Technischer
Sanierungsbedarf
im niederösterreichischen
Landesstraßennetz
2005–2015



Quelle: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 2014

Insbesondere im Landestraßennetz mit hohem Verkehrsaufkommen (> 7.000 Kraftfahrzeuge pro Tag) sind in den

nächsten zehn Jahren für größere Straßenabschnitte inkl. Brücken Generalerneuerungen geplant.



Quelle: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 2014

Abb. 54

Generalerneuerungen
im niederösterreichischen
Straßennetz
(DTV > 7.000 Kfz/Tag)

5.9.5 Verkehrsdatenverbund GIP.at

Im Verkehrsdatenverbund GIP.at wurde in den letzten Jahren ein gemeinsamer österreichweiter, verkehrsträgerübergreifender Verkehrsgraph geschaffen.

Die GIP.at ist

- ein Hilfsmittel der Verwaltung für die gesamte Verkehrsinfrastruktur Straße, Schiene, Rad, Fußgängerverkehr, Schiff,
- „routingfähig“ (mit Abbiegerelationen) und wird laufend aktualisiert. Dieser Datenverbund ist die Voraussetzung für die österreichweite Verkehrsauskunft VAO und die Verkehrssteuerung und damit die Basis für Infrastruktur-Erhalter, Verwaltungsbehörden und Verkehrsunternehmen. In der GIP sind beispielsweise Verkehrszeichen, Fahrpläne, Baustellen, Fahrradinfrastruktur etc. genau verortet. Die Verortung und die bundesländerüber-

greifende Zusammenarbeit machen einen raschen Informationszugriff möglich. Auch Verkehrs- oder Wanderunfälle können beispielsweise durch Einsatzkräfte oder die Exekutive mit weniger Aufwand und zugleich exakter verortet werden. Das Unfallmanagement und die Analyse von Unfallhäufungspunkten werden dadurch wesentlich erleichtert. Die GIP bildet zudem auch die Grundlage von Routengenehmigungen für Sondertransporte und Gefahrguttransporte. Der Datenaustausch zwischen den Gebietskörperschaften wird durch einen Datennutzungsvertrag geregelt, die Datenhoheit und Datenpflege bleiben dadurch bei den einzelnen Partnern erhalten. In Zukunft wird die GIP durch tagesaktuelle, dynamische Verkehrsmeldungen und Meldungen über Wintersperren und kurzfristige Sperren auf allen Verkehrsnetzen ergänzt.

5.10 Organisatorische Maßnahmen

5.10.1 Abläufe optimieren

Das Mobilitätskonzept Niederösterreich sieht besondere Schwerpunkte vor, die unter anderem entsprechende personelle Ressourcen erfordern. Dazu kommt, dass die Organisationsstruktur – insbesondere

im öffentlichen Verkehr – effizient und zielgerichtet sein soll. Deshalb wurde die Nah- und Regionalverkehrsstrategie für die Ostregion (NRSO) erarbeitet – mit dem Ziel, die Kommunikation zwischen den Bundesländern, dem Verkehrsverbund Ost-Region und den Verkehrsunter-

nehmen zu verbessern. Die NRSO enthält unter anderem folgende kurzfristige Maßnahmen:

- Regelkommunikation zwischen den Bundesländern und dem Verkehrsverbund Ost-Region optimieren, in weiterer Folge auch mit dem Bund und der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft
- Abstimmung der Verkehrsdienstverträge bzw. künftig gemeinsamer Verkehrsdienstvertrag
- Konzentration der Angebotsplanung beim Verkehrsverbund Ost-Region
- Harmonisierung von öffentlichen Verkehrsmitteln und Schülergelegenheitsverkehr
- Informationspflicht an den Verkehrsverbund bei der Schaffung verkehrserzeugender Nutzungen (Schulen, Einkaufseinrichtungen etc.)
- Straffung der Kommunikation mit den Verkehrsunternehmen, insbesondere mit den ÖBB

Diese Maßnahmen können die Grundlagen für Optimierungen in anderen Bereichen sein.

5.10.2 Regionales Mobilitätsmanagement

Ein weiterer wichtiger Baustein in der Kommunikation mit den Gemeinden und Regionen werden in Zukunft die regionalen MobilitätsmanagerInnen sein, die in allen Hauptregionen Niederösterreichs zentrale Aufgaben im Rahmen der NÖ.Regional.GmbH übernehmen und AnsprechpartnerInnen für die Gemeinden sind. Dabei geht es nicht nur um die Abstimmung der Fahrpläne im öffentlichen Verkehr auf regionale Bedürfnisse, sondern auch um verkehrsträgerübergreifende Probleme und Maßnahmen, wie zum Beispiel Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, die Unterstützung bei der Umsetzung der RADLGrundnetze, etc. Die MobilitätsmanagerInnen sind zentrale Anlaufstelle für Gemeinden, koordinieren Mobilitätsthemen über die Gemeindegrenzen hinaus und arbeiten mit KooperationspartnerInnen, wie zum Beispiel der Energie- und Umweltagentur Niederösterreich, zusammen.

6 WIRKUNGSRAHMEN

6.1 Methode

Die Wirkungen eines landesweiten, räumlich differenzierten und längerfristig positionierten Konzeptes sind schwierig abzuschätzen, zumal die Wirkungen von Schwerpunkten und Maßnahmen nicht isoliert betrachtet werden können und synergetisch wirksam werden. Dazu kommt, dass sich das „Umfeld“ der Landesver-

kehrspolitik – übergeordnete Rahmenbedingungen ebenso wie das Verhalten der Bevölkerung – über längere Zeiträume ändert und damit die verkehrspolitischen Wirkungen beeinflusst. Angesichts dessen werden die Wirkungen des Niederösterreichischen Mobilitätskonzeptes qualitativ abgeschätzt.

6.2 Wirkungsabschätzung

Folgende Fragen werden in Form einer qualitativen Wirkungsabschätzung behandelt: Können die Ziele durch die Schwerpunkte erreicht werden? Entsprechen die Maßnahmen den übergeordneten gesellschaftlichen Vorstellungen?

Die Maßnahmen des neuen Mobilitätskonzeptes sind geeignet, die gesteckten Ziele

zu erreichen. Die größten positiven Wirkungen sind beim Ziel „weniger Klima- und Umweltbelastungen“ zu erwarten. Dies ist insofern wichtig, als im Klima- und Umweltschutz besonders ambitionierte Ziele festgelegt sind.

Handlungsbereiche bzw. Maßnahme		Ziele			
		Mobilitätschancen verbessern	Verkehrsbedingte Klima- und Umweltbe- lastungen minimieren	Das Verkehrssystem effizienter machen	Einen sicheren Betrieb der Infrastruktur gewährleisten
Mobilität	Vielfältige Mobilität	X	X		
	Gut erreichbar	X		X	
	Sicher unterwegs				X
	Emissionsarmer Verkehr		X		
	Breitband für das Land	X			
Öffentlicher Verkehr	Angebotsqualitäten	X	X	X	
	Knoten und Schnittstellen	X	X	X	
	Siedlungsentwicklung an ÖV-Knoten	X	X	X	
Radverkehr	Das Fahrrad im Alltag	X	X	X	
	Regionale Verbindungen	X	X	X	X
	Lokale Netze	X	X	X	X
Fußgänger- verkehr	Standards			X	X
	Aufenthaltsräume				X
Wirtschafts- verkehr	Intermodale Knoten		X	X	
	Regionallogistik		X	X	
Infrastruktur	ÖV-Projekte	X	X		
	MIV-Projekte			X	X
	NMV-Projekte	X	X	X	X
Organisation und Finanzierung	Abläufe optimieren			X	
	Die Erhaltung der Infrastruktur sichern			X	X

X ... positive Wirkung

Abb. 55

Qualitative Wirkungs-
abschätzung für die
Maßnahmen des
Mobilitätskonzeptes
Niederösterreich

7 PRIORITÄTEN

Eine Priorisierung aller im Mobilitätskonzept Niederösterreich enthaltenen Maßnahmen erscheint nicht zweckmäßig, zumal andere HandlungsträgerInnen – Bund und Gemeinden – die Umsetzung von Maßnahmen stark beeinflussen. Dazu kommt, dass viele Maßnahmen im Planungsalltag kontinuierlich wahrgenommen werden müssen bzw. von „Handlungsfenstern“, das sind günstige Gelegenheiten, abhängig sind. Für die Schienen- und Straßeninfrastruktur werden konkrete Realisierungszeiträume angeführt, weitere Prioritäten ergeben sich aus den räumlich gegliederten Schwerpunkten. Wichtig und dringend und damit prioritär sind die folgenden Punkte:

- Intermodalität für multimodale Mobilität: Der Trend zur situativen Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel soll durch intermodale Angebote verstärkt werden. Die Aufgabe des Landes ist, die Zusammenarbeit der MobilitätsdienstleisterInnen voranzutreiben und zu unterstützen.
- Durchgängige, attraktive ÖV-Angebote vom ländlichen Raum über die Verkehrsachsen in die Zentren. Dabei geht es um das Zusammenwirken von bedarfsorientierten öffentlichen Verkehren mit Linienverkehren von Bus und Bahn, auch grenzüberschreitend. Im Sinne

einer operativen Qualität sollten entsprechende Prozesse und Projekte kurzfristig eingeleitet werden.

- Für eine besondere Qualität der Zentren sollte das Land die Städte und Gemeinden auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilität unterstützen. Da Zentren zumeist auch ÖV-Knoten aufweisen und auf Verkehrsachsen liegen, ist die Aufwertung dieser ÖV-Knoten mit Angeboten zur Multimodalität und als Impuls für eine kompakte Siedlungsentwicklung ebenso wichtig wie herausfordernd.

Das Mobilitätskonzept ist – will es erfolgreich sein – auf Kommunikation mit der Bevölkerung angewiesen. Deshalb hat ein qualitativer und kontinuierlicher Dialog mit der Bevölkerung hohe Priorität. Die Kommunikation mit der Bevölkerung und der qualifizierten Fachöffentlichkeit findet im Rahmen von Fahrplandialogen und projektbezogenen Informationen zu Schienen- und Straßenprojekten in Form moderierter Prozesse statt. Schließlich sollen auch die niederösterreichischen MobilitätsmanagerInnen den direkten Kontakt zwischen den Gemeinden und der Landesverwaltung sowie den im Verkehr zuständigen Organisationen und Unternehmen erleichtern.

8 MITTELEINSATZ

Die Frage „Was kostet das neue Mobilitätskonzept Niederösterreich?“ kann in dieser intendierten Einfachheit nicht beantwortet werden. Denn zu unterscheiden sind:

- die aufgewendeten Mittel des Bundes samt ÖBB und ASFINAG, die Mittel des Landes und der Gemeinden
- der Investitionsbedarf zur Schaffung der Infrastruktur und die jährlichen Aufwendungen für die Verkehrsangebote bzw. den Betrieb

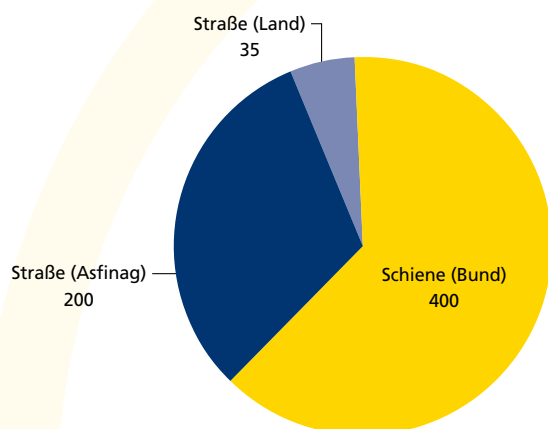
- Mittel für Planungsprozesse und die Projektierung bzw. Mittel für die Realisierung von Vorhaben

Alle diese Aufwendungen bestimmen gemeinsam die Qualität des Verkehrsangebotes – ob im öffentlichen Verkehr oder im Straßenverkehr. Auffallend ist jedenfalls, dass die jährlichen Aufwendungen des Landes im Verkehr – ob als ÖV-Angebote oder zur Straßenerhaltung – im letzten Jahrzehnt stark gestiegen sind.

8.1 Investitionen 2014

Für Investitionen in Autobahnen und Schnellstraßen (Bundesstraßen) werden in Niederösterreich pro Jahr etwa 200 Mio. Euro ausgegeben, zusätzlich investiert das Land etwa 35 Mio. Euro für Neubauvorhaben auf Landesstraßen, wovon für Landesstraßenprojekte mit

Priorität 1 jährlich etwa 20 Mio. Euro vorgesehen sind. Der Rest entfällt auf Investitionen in das vorhandene Landesstraßennetz. Beim Schienenverkehr werden in Niederösterreich etwa 400 Mio. Euro pro Jahr an Bundesmitteln für den Neubau investiert.



Summe:
ca. 635 Mio. Euro/Jahr

Abb. 56
Investitionen in
Niederösterreich
im Jahr 2014
(in Mio. Euro)

Quelle: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 2014

8.2 Laufende Kosten 2014

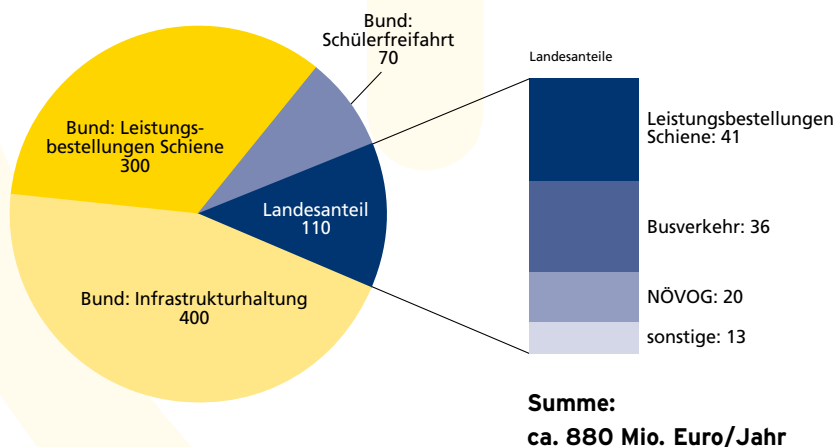
Bei den laufenden Kosten sind Erhaltungsmaßnahmen und betriebliche Maßnahmen zu unterscheiden. In diesen Bereichen wirken Bund, Land und Gemeinden zusammen – nur so kann die Betriebsqualität im Verkehrsnetz gewährleistet werden.

8.2.1 Öffentlicher Verkehr

Insgesamt wurden im Jahr 2014 knapp 900 Mio. Euro für die Bereitstellung des Angebotes im öffentlichen Verkehr ausgegeben; die Hauptlast trägt mit 770 Mio. Euro der Bund, das Land wendet ca. 110 Mio. auf. Etwa 300 Mio. Euro werden für Leistungsbestellungen, also Verkehrsangebote, und 400 Mio. Euro für die Er-

haltung der niederösterreichischen Schieneninfrastruktur ausgegeben. Auch die Schülerfreifahrt (70 Mio. Euro) wird vom Bund finanziert. Von den 110 Mio. Euro, die das Land für Angebote im öffentlichen Verkehr ausgibt, sind etwa 40 Mio. Euro ergänzende Leistungsbestellungen, das sind zusätzliche Verkehrsangebote auf der Schiene, die über das Grundangebot des Bundes aus dem Jahr 1999 hinausgehen. Die Busverkehrsangebote kosten dem Land etwa 35 Mio. Euro. Der Landesbeitrag zur NÖVOG betrug im Jahr 2014 20 Mio. Euro. Sonstige Ausgaben betreffen den Verkehrsverbund Ost-Region, die Badner Bahn, Park & Ride-Anlagen und den Lärmschutz entlang der Schienenstrecken.

Abb. 57
Laufende
Verkehrskosten
in Niederösterreich
im Jahr 2013
(in Mio. Euro)



Quelle: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 2014

8.2.2 Straßenverkehr

Im Straßenverkehr sind die überwiegend baulichen und die personalaufwendigen betrieblichen Erhaltungsmaßnahmen (Winterdienst, Grünpflege etc.) zu unterscheiden. Straßenerhaltung und -betrieb in Niederösterreich erfordern jährlich etwa 500 Mio. Euro im Gesamtnetz, wovon die Hauptlast (rund 250 Mio. Euro) das Land trägt, schließlich umfasst das

Landesstraßennetz in Niederösterreich rund 13.600 km, wovon rund 3.000 km auf die seit 2002 veränderten Bundesstraßen (Landesstraßen B) fallen. Auf die bauliche Erhaltung der Landesstraßen entfallen etwa 75 Mio. Euro, und 175 Mio. Euro auf die betriebliche (inkl. Personalkosten). Die ASFINAG wendet jährlich ca. 150 Mio. Euro auf, die Gemeinden ca. 100 Mio. Euro.

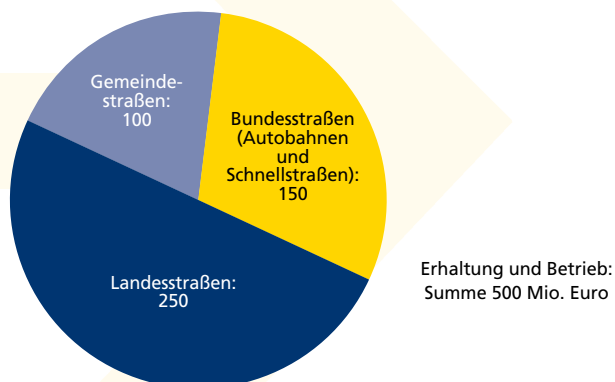


Abb. 58

**Laufende Straßen-
erhaltungs- und
-betriebskosten in
Niederösterreich
(2014, in Mio. Euro)**

Quelle: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 2014

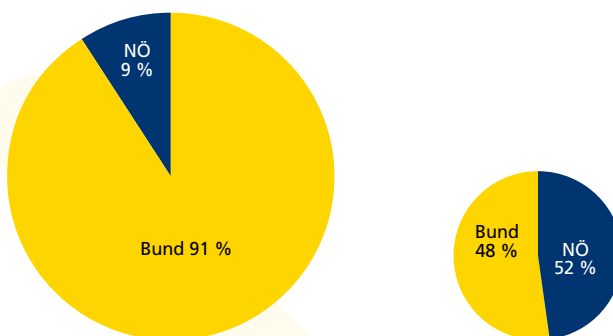
8.3 Gesamtkosten

In Niederösterreich wurden im Jahr 2014 für Verkehrsinvestitionen sowie für Erhaltung und Betrieb insgesamt 2.015 Mio. Euro ausgegeben, davon entfielen 1.520 Mio. Euro (75 %) auf den Bund und 495 Mio. Euro (25 %) auf das Land. Für den öffentlichen Verkehr wurden etwa 1.280 Mio. Euro aufgewendet

(64 %), für den Straßenverkehr ca. 735 Mio. Euro (36 %)

Verkehrsinvestitionen machten ca. 635 Mio. Euro (32 %) aus, der große Rest von 1.380 Mio. Euro (68 %) waren laufende Kosten für die Erhaltung und den Betrieb der bestehenden Schienen- und Straßeninfrastruktur.

Abb. 59
Gesamtkosten 2014



Quelle: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 2014

8.4 Ausblick

Angesichts der zunehmenden Finanzierungsengpässe öffentlicher Haushalte und der Aufgaben in anderen wesentlichen Handlungsfeldern (Gesundheit, Bildung, Soziales etc.) ist es schon eine große Herausforderung, den derzeitigen Mittelaufwand auch weiterhin sicherzustellen. Dazu kommt, dass im Verkehr wichtige Aufgaben, die erhebliche finanzielle und personelle Ressourcen erfordern, in diesem Mobilitätskonzept formuliert sind, wie:

- die Attraktivierung des öffentlichen Personennahverkehrs
- die Umsetzung von Maßnahmen, die Intermodalität sicherstellen und damit Multimodalität ermöglichen.

Angesichts dessen ist ein Diskussionsprozess über die Aufgabenteilung und Finanzierung der Mobilität notwendig, um das Verkehrssystem effizient zu machen und um neue Aufgaben (Multimodalität, Radverkehr, Breitband, Wirtschaftsverkehr etc.) zu unterstützen.

9 EVALUIERUNG

Die Evaluierung des Mobilitätskonzeptes Niederösterreich liefert wichtige Hinweise für die konzeptive Weiterentwicklung. Die Strategie des Mobilitätskonzeptes soll alle fünf Jahre evaluiert werden, und zwar durch eine quantitative und qualitative Zielevaluierung. Dazu liefern Mobilitätserhebungen und das niederösterreichische Emissionsmodell wichtige Grundlagen. Auch die Schwerpunkte und Maßnahmen sollen in Form einer Maßnahmenbilanz evaluiert werden.

Die Strategie des Mobilitätskonzeptes bezieht sich auf einen Handlungszeitraum von zehn bis fünfzehn Jahren und unterstellt entsprechende absehbare Rahmenbedingungen. Veränderungen dieser überwiegend externen Rahmenbedingungen beeinflussen damit die Strategie. Deshalb ist es wichtig, ein Sensorium für derartige Veränderungen – für gesellschaftliche, ökonomische, ökologische und technologische Einflüsse – zu entwickeln und steuernd zu reagieren.

10 BERATUNGSPROZESS

Das Mobilitätskonzept Niederösterreich wurde in einem fachübergreifenden Team kooperativ erarbeitet. In neun Arbeitskreissitzungen wurden die Strategie und die Ziele festgelegt sowie die Handlungsschwerpunkte diskutiert. Dieser Prozess fand zwischen Juni 2013 und Februar 2015 statt. Der Arbeitskreis bestand aus folgenden Mitgliedern:

- **Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten (RU7):** Thomas Aichinger, Roman Dangl, Christian Hofecker, Christian Popp, Regina Rausch, Sandra Wels-Hiller, Christoph Westhauser, Friedrich Zibuschka
- **Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Gruppe Straße, ST:** Peter Beiglböck, Josef Decker, Thomas Gabler, Werner Pracherstorfer
- **Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr, Abteilung Naturschutz (RU5):** Brigitta Mirwald
- **Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr, Abteilung Raumordnung und Regionalpolitik (RU2):** Gilbert Pomaroli, Heidemarie Rammler
- **Verkehrsverbund Ost-Region GmbH:** Stefan Bruntsch, Paul Liebhart, Wolfgang Schroll, Andrea Stütz
- **Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr:** Sabine Hilbert
- **Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr, Abteilung Umwelt- und Energiewirtschaft (RU3):** Franz Patzl
- **Rosinak & Partner ZT GmbH:** Werner Rosinak, Andrea Weninger
- **Ingenieurbüro DI Dr. Helmut Köll:** Helmut Köll
- **RaumUmwelt GmbH:** Marielis Fischer, Ernst Mattanovich, Felix Sternath



Quellenverzeichnis

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Straßenbauabteilung: Projektliste der Landesstraßenprojekte in Planung. Stand: November 2014

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung: Breitbandstrategie 2020. St. Pölten, 2014

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung: Güterverkehr in Niederösterreich. Prognose von Angebot und Nachfrage, 2014

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung: Güterverkehr in Niederösterreich, Angebot und Nachfrage, heute und in Zukunft. Stand: 2013

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung: Kleinräumige Mobilitätsangebote. Empfehlungen für die praktische Umsetzung. Heft 29. Oktober 2012.

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung: Landesentwicklungskonzept, 2004

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung: Naturschutzkonzept Niederösterreich, St. Pölten 2011

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung: Niederösterreichischer Energiefahrplan 2030. St. Pölten, 2013

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung: Niederösterreichische Elektromobilitätsstrategie 2014-2020. St. Pölten, 2013

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung: NÖ Strategie Verkehr, Mai 2010

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung: Perspektiven für die Hauptregionen. St. Pölten, 2005

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung: Unfälle mit Personenschaden und Verunglückte in Niederösterreich 1990-2013. St. Pölten, 2014

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung: Verkehrssichere Zukunft in Niederösterreich 2013-2023, August 2013

BMVIT: Österreich unterwegs. Bundesweiten Haushaltsbefragung zur Mobilität der österreichischen Bevölkerung, Wien, 2015. Vorab-Publikation der Daten, Herry Consult im Auftrag der Niederösterreichischen Landesregierung, Wien/St. Pölten, 2015

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Asfinag, Straßenverwaltungen der Bundesländer: Straßenverkehrszählung 2010.

Centrope Central European Region: Strategischer Rahmen für die Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung in centrope. Beschluss des Politischen Boards von centrope, Brno, 21. Juni 2012

Europäische Kommission: Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum - Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“, Brüssel, 28. März 2011

Flughafen Wien AG: Luftverkehrsentwicklung des Flughafens Wien, 2009-2014. Wien, 2015

Herry Consult: Ergebnisse der landesweiten Mobilitätsbefragung 2008. Wien, 2009

Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft: Streckennetz der NÖVOG. St. Pölten, 2014

Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft: Wieselbuslinien. St. Pölten, 2014

ÖBB Infrastruktur AG: Zielnetz 2025+. Wien, September 2011

Planungsgemeinschaft Ost (PGO): Kordonenerhebung Wien in den Jahren 2008 bis 2010, Ergänzungen Ingenieurbüro Rittler für das Jahr 2014. Wien, 2011/2015

Planungsgemeinschaft Ost (PGO): Stadtregion+. Planungskoooperation zur räumlichen Entwicklung der Stadtregion Wien, Niederösterreich und Burgenland. Wien, 2011.

Rittler, Christian: EinpendlerInnen nach Wien. Achsenbezogene Untersuchung der Park & Ride Potenziale. Schlussbericht 2013

Snizek & Partner: Verkehrsmodell Niederösterreich, Stand Februar 2015

Snizek+Partner Verkehrsplanung, Herry Consult, IG Prem: Straßenverkehrsprognose 2030, Wien, Oktober 2011

Snizek+Partner Verkehrsplanung, Herry Consult, IG Prem: Straßenverkehrsprognose 2025, Wien, Dezember 2010

Stadt St. Pölten: Verkehrskonzept St. Pölten, Wien/St. Pölten, 2014

Stadt Wien, Magistratsabteilung 18: Stadtentwicklungsplan Wien 2025+, Entwurf, 28. Jänner 2014

Stadtgemeinde St. Pölten: Generalverkehrskonzept St. Pölten 2014

Stadtgemeinde Stockerau / Rosinak & Partner

ZT GmbH / IG Prem / Snizek+Partner: Verkehrskonzept Stockerau. Entwurf Mai 2015. Wien, 2015

Verkehrsverbund Ost-Region: Angebotsqualitäten im Schienenpersonennahverkehr - Zielhorizont 2025+. Wien, 2015

Verkehrsverbund Ost-Region: Ausschreibungsregionen des Verkehrsverbundes Ost-Region im Busverkehr (Umsetzung bis 2019), Wien, 2015
Verkehrsverbund Ost-Region: Bahn- und Buslinienkurse in Niederösterreich an einem Werktag wenn Schultag und an einem Werktag wenn schulfrei. Kartendarstellungen, 2014

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Entwicklungsperspektiven in der Stadtregion+.....19

Abbildung 2: Perspektiven für die Hauptregionen, Strategiekarte Zentren und Achsen.....32

Abbildung 3: Werktätliches Verkehrsaufkommen der NiederösterreicherInnen (Verkehrsmittelwahl).....35

Abbildung 4: Pendlerbeziehungen der Bevölkerung Niederösterreichs.....37

Abbildung 5: Verkehrsmittelwahl im grenzüberschreitenden Verkehr von und nach Wien.....37

Abbildung 6: Unfälle mit Personenschaden und Verunglückte in Niederösterreich seit 1990.....38

Abbildung 7: Verkehrswirksame Schieneninfrastrukturprojekte in Niederösterreich (1990-2014).....40

Abbildung 8: Streckennetz der Niederösterreichischen Verkehrsorganisationsgesellschaft (NÖVOG) 2014.....41

Abbildung 9: Bahnhof Melk.....41

Abbildung 10: Elf Wieselbuslinien verbinden die Regionen mit der Landeshauptstadt St. Pölten.....42

Abbildung 11: Neues Wagenmaterial auf der Mariazellerbahn - die Himmelstreppe.....43

Abbildung 12: Park & Ride in Wolkersdorf.....	45	Abbildung 32: Förderung der Elektromobilität als wichtige Maßnahme zum Klima- und Umweltschutz.....	75	Abbildung 52: Umfahrung Maissau.....	101
Abbildung 13: Mikro-ÖV Lösung Ernsti-Mobil in Ernstbrunn.....	46	Abbildung 33: Bahnhof in St. Pölten.....	78	Abbildung 53: Technischer Sanierungsbedarf im niederösterreichischen Landesstraßennetz 2005-2015.....	102
Abbildung 14: Mostviertler Anrufsammeltaxi „Mosti“.....	46	Abbildung 34: Umweltverbundachsen als „Lebensraumachsen“ in St. Pölten, Kremser Landstraße (Bestand / Planung).....	78	Abbildung 54: Generalerneuerungen im niederösterreichischen Straßennetz (DTV > 7.000 Kfz/Tag).....	103
Abbildung 15: Touristische Radrouten.....	47	Abbildung 35: Angebotsqualitäten im Schienenpersonennahverkehr - Zielhorizont 2025+.....	79	Abbildung 55: Qualitative Wirkungsabschätzung für die Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes Niederösterreich.....	107
Abbildung 16: RADLRekordtag in Niederösterreich.....	48	Abbildung 36: Angebotsqualitäten im Schienenpersonennahverkehr - Zielhorizont 2025+.....	80	Abbildung 56: Investitionen in Niederösterreich im Jahr 2014 (Millionen Euro).....	109
Abbildung 17: Fußgängerzonen und andere verkehrsberuhigte Zonen sind zentrale Elemente für die Förderung von Aktiverkehr.....	49	Abbildung 37: Busverkehr Mostviertel-Linie.....	82	Abbildung 57: Laufende Verkehrskosten in Niederösterreich im Jahr 2013 (Millionen Euro).....	110
Abbildung 18: Verkehrsentwicklung im Straßennetz (2000 - 2014).....	50	Abbildung 38: Ausschreibungsregionen des Verkehrsverbundes Ost-Region im Busverkehr und ÖV-Regionalverkehrskonzepte (Umsetzung bis 2019).....	83	Abbildung 58: Laufende Straßenerhaltungs- und -betriebskosten in Niederösterreich (2014, in Mio. Euro).....	111
Abbildung 19: Verkehrswirksame Straßeninfrastrukturprojekte (>10 km Länge) in Niederösterreich (1990-2015).....	51	Abbildung 39: Nutzungsverdichtung bei ÖV-Knoten (Pilotprojekt Stockerau).....	85	Abbildung 59: Gesamtkosten 2014.....	112
Abbildung 20: Luftverkehrsentwicklung Flughafen Wien (2009-2014, Prognose 2020), Passagiere und Flugbewegungen.....	52	Abbildung 40: Bahnhofsviertel Amstetten (Europäer Wettbewerbssieger 2014).....	85		
Abbildung 21: Entwicklung des Gütertransportaufkommens in Niederösterreich, 1990-2030 [Mio. Tonnen].....	54	Abbildung 41: Bevorrangingte Fahrradrouen in Vorarlberg, Best Practice auch für Niederösterreich.....	86		
Abbildung 22: Breitbandversorgung bezogen auf EinwohnerInnen Niederösterreichs.....	57	Abbildung 42: nextbike-Fahrradverleih-Station in St. Pölten.....	87		
Abbildung 23: Breitbandversorgung in Niederösterreich (Bestand 2014).....	57	Abbildung 43: Ausschnitt aus der Variantenuntersuchung für das RADLgrundnetz im Raum Wiener Neustadt.....	88		
Abbildung 24: Bundesweite Angebotsstandards im öffentlichen Verkehr.....	63	Abbildung 44: Güterterminal Inzersdorf / Hennersdorf.....	91		
Abbildung 25: Vielfältige ÖV-Angebote in Niederösterreich.....	63	Abbildung 45: Hafen Krems.....	91		
Abbildung 26: Straßenachsen in Niederösterreich Strategie 2030.....	69	Abbildung 46: Schieneninfrastrukturprojekte in Niederösterreich, Stand 2015.....	94		
Abbildung 27: Bahn- und Busachsen in Niederösterreich, Strategie 2030.....	69	Abbildung 47: Ausbau der Eisenbahninfrastruktur entlang von Achsen.....	94		
Abbildung 28: Park & Ride-Anlage Stockerau und Ybbs.....	71	Abbildung 48: Bundesstraßenprojekte in Niederösterreich, Stand 2015.....	97		
Abbildung 29: Park & Ride- und Bike&Ride-Anlagen in Niederösterreich.....	71	Abbildung 49: Beurteilung von Landesstraßenprojekten, Kriterien der Wirkungsanalyse.....	98		
Abbildung 30: Bike & Ride-Anlage in Wolkersdorf.....	72	Abbildung 50: Landesstraßenprojekte in Niederösterreich, Kategorie 1.....	99		
Abbildung 31: Park & Drive Plätze in Mistelbach, Amstetten West und Hürm (Ast Loosdorf).....	73	Abbildung 51: Landesstraßenprojekte in Niederösterreich, Kategorie 2 und 3.....	100		

Schriftenreihe Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept

- Heft 1: Ausgangslage, Entwicklung, Leitbild (Juni 1990)
 Heft 2: Park & Ride (September 1990)
 Heft 2: Park & Ride, Neuauflage (Oktober 2002)
 Heft 3: Verkehrsberuhigung (Februar 1991)
 Heft 4: Verkehrsverbünde (März 1991)
 Heft 5: Umweltgerechter Straßenbetrieb (Mai 1991)
 Heft 6: Verkehrssicherheit (August 1991)
 Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept Entwurf (April 1991)
 Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept Kurzfassung (Juni 1991)
 Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept (Dezember 1991)
 Heft 7: Schifffahrtskonzept (August 1992)
 Heft 8: Flugverkehrskonzept (Dezember 1992)
 Heft 9: Verkehrssteuerung (Juli 1993)
 Heft 10: Güterverkehr (April 1994)
 Heft 11: Chancen für Elektro-Fahrzeuge (März 1995)
 Heft 12: Dokumentation Ortsverkehre (Februar 1996)
 Heft 13: Anruf-Sammel-Taxis für den Öffentlichen Verkehr in der Region (Juli 1996)
 Heft 14: Gestaltung untergeordneter Straßen (November 1996)
 Heft 15: Ruhender Verkehr (September 1998)
 10 Jahre Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept (Oktober 2001)
 Heft 16: Gestaltung innerörtlicher Orientierungssysteme (Jänner 2002)
 Heft 17: Gehen in Niederösterreich (Februar 2002)
 Heft 18: Umweltbewusst Mobil: Sprit sparend Fahren (November 2002)
 Heft 19: Telekommunikations-Infrastrukturkonzept (März 2003)
 Heft 20: Handbuch für Verkehrsspargemeinden (Juni 2003)
 Heft 21: Mobilität in Niederösterreich - Ergebnisse der landesweiten Mobilitätsbefragung 2003 (Jänner 2005)
 Heft 22: Gender Mainstreaming und Mobilität in Niederösterreich (Juni 2005)
 Heft 23: Mobilitätshilfen (Jänner 2007)
 Heft 24: Radfahren im Alltag in Niederösterreich (April 2007)
 Heft 25: Verkehrssicherheitsarbeit in Niederösterreich - Rückblick und Ausblick (April 2007)
 Heft 26: Mobilität in Niederösterreich - Ergebnisse der landesweiten Mobilitätsbefragung 2008 (Oktober 2009)
 Heft 27: „Hast du einen Plan?“ Der Schulwegplan und Regeln für den Schulweg (Februar 2011)
 Heft 28: Verkehrsberuhigung 2011 - Bewährtes und Neues (März 2011)

- Heft 29: Kleinräumige Mobilitätsangebote - Empfehlungen für die praktische Umsetzung (Oktober 2012)
 Heft 30: Öffentlicher Verkehr in Niederösterreich (Oktober 2012)
 Heft 31: Verkehrssichere Zukunft in Niederösterreich 2013-2023 (August 2013)
 Heft 32: Güterverkehr in Niederösterreich Prognose von Angebot und Nachfrage (Juni 2014)
 Heft 33: Bushaltestellen - Leitfaden für Gemeinden (September 2014)
 weitere Hefte in Vorbereitung

Die Hefte der Schriftenreihe und die Informationsblätter sind zu beziehen bei der Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten, RU7 Landhausplatz 1, Haus 16 A-3109 St. Pölten
 Tel.: 02742 9005 14973
 oder herunterladbar auf
www.noel.gv.at/verkehrsberatung und
www.noel.gv.at/publikationen-verkehr

Heft 34: Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+ Mobilität in ihrer Vielfalt sichern, zukunftsfähig gestalten und fördern
 Das Heft ist herunterladbar auf:
www.noel.gv.at/verkehrsberatung und
www.noel.gv.at/publikationen-verkehr

IMPRESSUM

Herausgeber und Medieninhaber

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung
 Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr
 Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten

Inhaltliche Koordination und Projektleitung

Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Friedrich Zibuschka und Dipl.-Ing. Christian Popp
 Amt der Niederösterreichischen Landesregierung
 Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr
 Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten
 E-Mail: post.ru7@noel.gv.at
 Tel.: 02742 9005-14320
 3109 St. Pölten, Landhausplatz 1

Inhaltliche Bearbeitung

Dipl.-Ing. Dr. Werner Rosinak
 Dipl.-Ing.ⁱⁿ Andrea Weninger
 Rosinak & Partner ZT GmbH
 1050 Wien, Schlossgasse 11

Herstellung

Gugler GmbH, Melk
 Gestaltung und Satz: gugler*brand, 3100 St. Pölten
 Produktion: gugler*print, 3390 Melk



Gedruckt nach der Richtlinie „Druckerzeugnisse“ des Österreichischen
Umweltzeichens. gugler*print, Melk, UWZ-Nr. 609, www.gugler.at

AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG
GRUPPE RAUMORDNUNG, UMWELT UND VERKEHR
ABTEILUNG GESAMTVERKEHRSANGELEGENHEITEN

adresse » 3109 st. pölten, landhausplatz 1
telefon » 02742 9005-14971 | fax » 02742 9005-14950
internet » www.noe.gv.at

www.noe.gv.at