

Warzenau

ab
13:20



MOBILITÄTSPAKET NIEDERÖSTERREICH 2023-2027

multimodal, vernetzt, nachhaltig,
resilient, robust, effizient,
zuverlässig, sicher, vorausschauend,
ausgewogen, miteinander

MOBILITÄTSPAKET NIEDERÖSTERREICH 2023-2027

Mobilitätspaket Niederösterreich 2023-2027
Stand: Oktober 2022

Impressum:
Amt der NÖ Landesregierung
Landhausplatz 1, 3109 St. Pölten
Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr
Gruppe Straße

Abteilung Raumordnung und
Gesamtverkehrsangelegenheiten
Telefon: +43 2742 9005-14971
E-Mail: post.ru7@noel.gv.at

Abteilung Landesstraßenplanung
Telefon: +43 2742 9005-60310
E-Mail: post.st3@noel.gv.at

Redaktion:
Rosinak & Partner ZT GmbH
Schlossgasse 11, 1050 Wien
Telefon: +43 1 544-0707
E-Mail: office@rosinak.at

Gestaltung:
GPK public GmbH
Gußhausstraße 14/2, 1040 Wien
Telefon: +43 1 585 6969
E-Mail: gpk.public@gpk.at

Druck:
Amt der NÖ Landesregierung,
Abteilung Gebäudeverwaltung,
Amtdruckerei



INHALT

1 Rückblick	4
2 Schwerpunkte 2023-2027	8
3 Initiativen und Projekte	12
4 Innovationen	28
5 Ausblick.	34

VORWORT



Sehr geehrte Damen und Herren!

Die Mobilität in Niederösterreich ist geprägt von einem Miteinander zwischen öffentlichem Verkehr, der aktiven Mobilität und dem für uns nach wie vor nicht irrelevanten Individualverkehr. Es ist ein Miteinander zwischen urbanem und ländlichem Raum, das vielfältige und unterschiedliche Ansprüche an die Mobilität der Niederösterreicherinnen und Niederösterreicher stellt. Was uns bei aller Vielfalt und den Unterschieden allerdings eint ist, dass die Faktoren Sicherheit, Zuverlässigkeit, Nachhaltigkeit, Resilienz und Leistbarkeit in ganz Niederösterreich von zentraler Bedeutung sind. All diesen Anforderungen wollen wir durch eine ausgewogene Mobilitätspolitik, in der wir allen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern ihren Raum geben, gerecht werden. In diesem Mobilitätspaket sind die zentralen Maßnahmen und Schwerpunkte einer zukunftsfähigen Mobilität in Niederösterreich abgebildet. Damit gehen wir unseren Weg der Mobilitätswende konsequent weiter in Richtung Zukunft.

LH Johanna Mikl-Leitner



Sehr geehrte Damen und Herren!

Das bestmögliche Mobilitätssystem für alle Niederösterreicherinnen und Niederösterreicher zu schaffen ist uns als Land Niederösterreich von größter Bedeutung. Mit dem Mobilitätspaket für die Jahre 2023-2027 definieren wir konkrete Maßnahmen und Vorhaben um festzuhalten, was die Bevölkerung aber genauso die Wirtschaft in Niederösterreich in Sachen Fortschritt der Mobilität erwarten können - kurz gesagt: Wir wollen Sicherheit und Planbarkeit in unsicheren Zeiten schaffen. Trotz all dieser Unsicherheiten wird Niederösterreich eine verlässliche und kontinuierliche Mobilitätspolitik fortsetzen, wie sie seit langem bereits verfolgt wird. Besonders wichtig ist dabei ein starker Umweltverbund - also der öffentliche Verkehr sowie die aktive Mobilität - der Multimodalität erleichtert und einen flächendeckenden Zugang zu einer nachhaltigen Mobilität ermöglicht. Neben dem notwendigen Angebot braucht es dafür auch moderne und sichere Infrastruktur, um die Weichen der Mobilität in Niederösterreich Richtung Zukunft zu legen. All das werden wir im Rahmen unseres in Worte gegossenen Plans umsetzen.

LR Ludwig Schleritzko



1 RÜCKBLICK

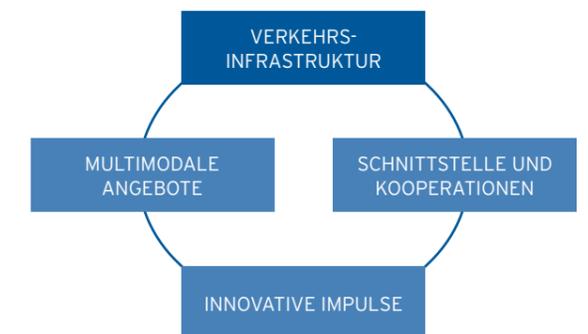
MOTIVATION

Handlungsdynamik durch Mobilitätspakete

Der Leitsatz „Mobilität in ihrer Vielfalt sichern, zukunftsfähig gestalten und fördern“ aus dem Mobilitätskonzept 2030+ ist die längerfristige und strategische Grundlage einer konsequenten und kontinuierlichen Mobilitätspolitik in Niederösterreich (https://www.noel.gv.at/noel/NOEL_Mobilitaetskonzept_180815_Druckversion.pdf). Dabei werden die unterschiedlichen regionalen Ausprägungen Niederösterreichs, wie Zentren, Achsen und ländliche Räume berücksichtigt und zielgerichtet die Stärken der unterschiedlichen Verkehrsmittel genutzt, um regional angepasste Verkehrslösungen und Mobilitätsangebote zu schaffen. Für das Land Niederösterreich stehen dabei die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung im Mittelpunkt.

Diese strategische Orientierung des Mobilitätskonzepts ist für einen Zeithorizont von 10 bis 15 Jahren ausgerichtet. Es hat sich bewährt, dieses Konzept durch mittelfristige Programme zu konkretisieren. Dies ist mit dem Mobilitätspaket 2018-2022 erstmals erfolgt (https://www.noel.gv.at/noel/Mobilitaetspaket-Niederösterreich_2018-2022_ES.pdf). Wesentliches Ziel dieses Paketes war, die Handlungsdynamik in einer unmittelbaren Zukunft zu erhöhen.

Dabei wurden Voraussetzungen für eine zukunftsweisende Mobilität formuliert, die als zusammenhängende Handlungsfelder weiterhin Gültigkeit haben:



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



NÖ Landesverkehrskonzept



Mobilitätskonzept
Niederösterreich 2030+



Mobilitätspaket
Niederösterreich 2018-2022

1990

1997

2015

2017

2022

NÖ Landesverkehrskonzept

Mobilitätspaket Niederösterreich 2023-2027

BILANZ ZIEHEN

Das Mobilitätspaket Niederösterreich 2018-2022

Mit dem Mobilitätspaket 2018-2022 wurden zahlreiche Projekte eingeleitet und zu einem großen Teil umgesetzt. So werden bei den Schienenprojekten wichtige Achsenprojekte wie

- Ausbau des Marchegger Astes,
- Ausbau der Pottendorfer Linie,
- Ausbau der Inneren Westbahn

bis 2025 fertiggestellt sein und verbesserte Angebote ermöglicht. Der Ausbau der Nordbahn und des Semmering-Basistunnels sollen bis 2030 verkehrswirksam werden. Zudem wurden 30 Bahnhöfe modernisiert und als multimodale Schnittstellen aufgerüstet. Das Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) konnte auf vielen Relationen durch neue, barrierefreie Nahverkehrszüge mit modernem Fahrgastinformationssystem, WLAN, mehr Sitzplätzen und durch Taktverdichtungen und zusätzliche Angebotsleistungen verbessert sowie die Planungen zum Infrastrukturausbau von Regionalbahnen im Land begonnen werden.

Die Neuordnung des Regionalbusverkehrs - im Jahr 2009 begonnen - wurde weitergeführt, mittlerweile sind ca. 60 Mio. Angebotskilometer pro Jahr ausgeschrieben. Die Vergabe erfolgt nach Ausschreibungsprinzipien (starke Achsen, attraktive Zubringer zur Bahn, Angebot für den Schienenverkehr) und nach weiteren Qualitäts- und Sozialkriterien. Auf diesem Weg konnten im Sommer 2022 im Südlichen Weinviertel die ersten Elektrobuss-Linien Niederösterreichs in Betrieb gehen (1,3 Mio. Angebotskilometer pro Jahr, elf E-Busse).

Neben Investitionen in eine leistungsfähige Infrastruktur für den Umweltverbund und den Ausbau attraktiver verkehrsmittelübergreifender Angebote wurden effiziente Schnittstellen zwischen den Verkehrsmitteln installiert und Impulse zur Förderung und Verbreitung von neuen Formen der Mobilität gesetzt.

Bei der Straßeninfrastruktur wurden mehrere Bundesstraßenprojekte

- A5, Nord Autobahn Schrick - Poysbrunn,
- A5, Umfahrung Drasenhofen,
- S3, Weinviertler Schnellstraße, Hollabrunn - Guntersdorf

fertiggestellt, die A4 Ost Autobahn (Fahrstreifenanzugung) wurde schrittweise bis 2022 verkehrswirksam. Bei den Landesstraßen wurden mehrere der im Mobilitätspaket 2018-2022 angeführten Projekte (L9, L88, B25, B30, B6; B2 / B4, B36 / B37 / B38) umgesetzt oder werden laufend vorangetrieben.

Da sich diese Vorgangsweise bewährt hat, wird nunmehr ein neues Mobilitätspaket für den Zeitraum 2023 bis 2027 „geschnürt“.

Das Land Niederösterreich hat frühzeitig damit begonnen, das Mobilitätssystem neu zu denken und Rahmenbedingungen zu schaffen, die es ermöglichen, im Personen- und Güterverkehr Umweltauswirkungen und Verkehrsbelastungen zu reduzieren. Hierfür wurden langfristig angelegte Maßnahmen, die die unterschiedlichen regionalen Bedingungen Niederösterreichs bestmöglich berücksichtigen, definiert.

Eine konsistente Mobilitätspolitik muss nicht nur nachhaltig, sondern auch resilient und robust sein, also auf unerwartete Veränderungen reagieren können. Deshalb wurden auf Grundlage des Mobilitätskonzepts 2030+, aber über das Mobilitätspaket 2018-2022 hinaus in den letzten Jahren eine Fülle von zusätzlichen Initiativen - über unmittelbare Zuständigkeiten hinweg, auf Landesebene und in den einzelnen Regionen - als Konzepte bzw. konkrete Maßnahmen ergriffen:

MOBILITÄT IM WANDEL

Zusätzliche Impulse 2018-2022

- Mit einer Vereinbarung zwischen dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie und dem Land Niederösterreich zur Schaffung und Weiterentwicklung nachhaltiger, überregionaler Mobilitätslösungen im nördlichen Niederösterreich wurde die Perspektive für eine spürbar dynamische Entwicklung des Waldviertels und des westlichen Weinviertels geschaffen.
- Die Anzahl der Mobilitätsgemeinden, die das Service des Regionalen Mobilitätsmanagements nutzen, konnte kontinuierlich auf inzwischen 527 (Stand 23.09.2022) gesteigert werden. Dies stellt sicher, dass kombinierte Mobilitätslösungen und auf die jeweilige Gemeinde zugeschnittene Verkehrslösungen umgesetzt werden.
- Die Umsetzung flexibler, öffentlicher Mobilitätsangebote wie Anrufsammeltaxis, Rufbusse und Gemeindebusse wurde intensiviert. So werden vorhandene Mobilitätslücken geschlossen und die Abhängigkeit vom Auto reduziert.
- Radfahren und Zufußgehen gewinnen zunehmend an Bedeutung für eine nachhaltige Mobilität. Mit einer Strategie für mehr aktive Mobilität in Niederösterreich werden Maßnahmenpakete in unterschiedlichen Handlungsfeldern geschnürt (https://www.noegv.at/noe/P83844_Strategie_Broschuere_050321_BT_bfrei.pdf). Hierzu gehören u. a. die Gründung der Radland GmbH sowie die Initiierung eines Förderprogramms für Radschnellwege und Rad-Basisnetze sowie für ländliche Erschließungsradwege.
- Gemeinsam mit der Stadt Wien sowie den Wirtschaftskammern Niederösterreich und Wien wurde ein Aktionsplan für nachhaltige Logistik 2030+ im Raum Niederösterreich-Wien erarbeitet, mit dem Ziel Güterverkehr in beiden Bundesländern umweltfreundlich und stadtverträglich zu organisieren (https://www.logistik2030.at/wp-content/uploads/2019/12/BROSCHUERE_Logistik2030_BarrFree.pdf).
- Mit dem Ziel, allen Niederösterreicherinnen und Niederösterreichern einen Zugang zu einem attraktiven Mobilitätsangebot zu ermöglichen wurde der Startschuss für ein neues Verständnis des Mobilitätssystems gegeben und die Initiative „Mobility Lab in Niederösterreich“ ins Leben gerufen, um gemeinsam mit den Gemeinden neue Mobilitätslösungen in sogenannten Reallaboren zu erproben.
- Zudem ist mit dem VOR KlimaTicket Region und dem VOR KlimaTicket MetropolRegion die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel nicht nur einfacher, sondern auch billiger geworden - mit Fahrgastzunahmen, die weitere Angebotsverbesserungen erfordern werden.
- Zusammenarbeit - im Mobilitätspaket 2018-2022 als Schwerpunkt bei überregionalen Aufgaben formuliert - ist zur Querschnittsaufgabe geworden, die alle folgenden Schwerpunkte betrifft - etwa auch die Anliegen von Unternehmen und der Bevölkerung die nach dem „One-Stop-Shop“-Prinzip effizient und schnell erledigt werden müssen.
- Intelligent Transport Systems (ITS) bzw. Verkehrstelematik gewinnen zunehmend an Bedeutung für das Verkehrssystem. Das Kompetenzzentrum für ITS in der Ostregion „ITS Vienna Region“ gestaltet diesen Prozess und entwickelt Methoden, Produkte und Services, die eine verlässliche Verkehrsinformation und Analyse des Verkehrsgeschehens ermöglichen (z. B. AnachB.at Routenplaner, Verkehrsmodell Ostregion). Zudem hilft ein verbindlicher gemeinsamer Datenstandard dabei, zahlreiche E-Government-Prozesse sowie die aktuelle Information über das Verkehrsgeschehen und zur aktiven Verkehrslenkung und -steuerung umzusetzen (Graphenintegrationsplattform GIP).

In Zukunft sollen durch die optimale Vernetzung aller verfügbaren Verkehrsträger und Verkehrsmittel vielfältige Mobilitätsangebote bereitgestellt werden, damit bestmögliche Erreichbarkeitsverhältnisse für die Bevölkerung im Land geschaffen werden. Mit dem Mobilitätspaket Niederösterreich 2023-2027 wird ein Maßnahmenmix formuliert, der die Vielzahl der vorhandenen Verkehrsträger sichtbar macht und im Sinne der Mobilitätsbedürfnisse der Niederösterreicherinnen und Niederösterreicher optimal miteinander vernetzt und umweltgerecht weiterentwickelt.



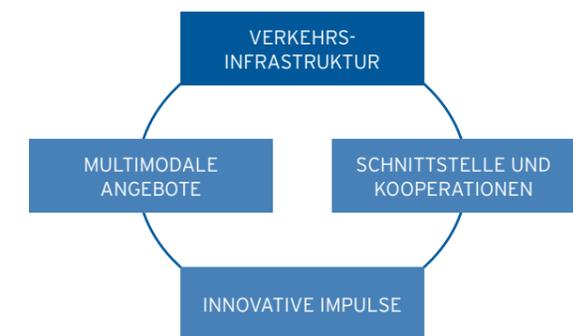
2 SCHWERPUNKTE 2023-2027

DIE HANDLUNGSFELDER

Verkehrsmittel intelligent verknüpfen und
Bewusstsein für verändertes Verhalten schaffen

Die Schwerpunkte 2023-2027 leiten sich aus den aktuellen Herausforderungen ab. Sie aktualisieren und ergänzen die im Mobilitätspaket 2018-2022 enthaltenen Handlungsfelder. Das Land Niederösterreich schlägt dabei einen Weg ein, bei dem das Miteinander der Verkehrsarten im Sinne der Multimodalität im Vordergrund steht. Ziel ist, je nach individuellem Bedarf zweckgebunden das jeweils beste multimodale Angebot zu schaffen. Dabei ist ein auf die regionalen Mobilitätsbedürfnisse abgestimmtes Angebot von Regionalbahnen, Linienbussen und flexiblen Mobilitätslösungen zu entwickeln. Neben dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur - sowohl auf der Straße als auch der Schiene - und der Verbesserung öffentlich zugänglicher Verkehrsmittel, sind dabei alle Mobilitätsformen intelligent zu verknüpfen. Grundvoraussetzungen dafür sind

- eine leistungsfähige Infrastruktur für den Umweltverbund (öffentlicher Verkehr, Fuß- und Radverkehr), genauso wie den motorisierten Individualverkehr (MIV),
- eine räumlich und zeitlich hohe Verfügbarkeit der Verkehrsträger,
- effiziente Schnittstellen zwischen den Verkehrsmitteln,
- Impulse zur Förderung und Verbreitung von neuen und kooperativen Formen der Mobilität.



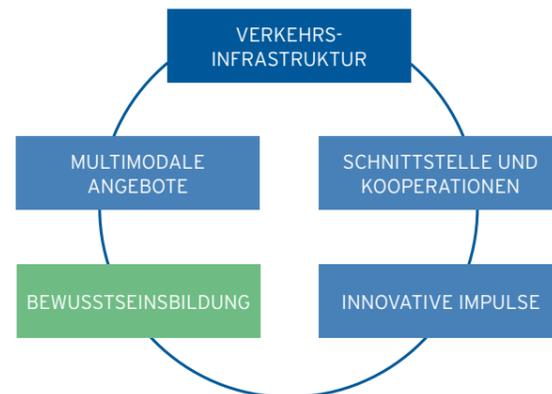
Der Ausbau, die Modernisierung und der Betrieb der Verkehrsinfrastruktur stehen im Zeichen der Qualitätssicherung. Dort, wo es vorrangig um die Entlastung der Bevölkerung geht - in stark befahrenen Ortszentren und bei hohen Umweltbelastungen - wird die Straßeninfrastruktur weiterentwickelt sein. In diesem Sinne bekennt sich Niederösterreich zu den geplanten Bundesstraßenprojekten; bei Landesstraßen wird die im Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+ festgelegte Beurteilungsmethodik zur Priorisierung von Projekten im Hinblick auf den aktuellen Diskurs vertieft - die Kriterien Flächenbedarf und Klimaschutz werden angemessen berücksichtigt, eine Abwägung aller Kriterien wird weiterhin stattfinden. Neben den genannten Schwerpunkten wird zusätzlich der Fokus auf **drei Zukunftsthemen** liegen:

1. Der Verknüpfung des Linienverkehrs (Eisenbahn, Regionalbusse) mit bedarfsorientierten Mobilitätsangeboten bzw. Mikro-ÖV im flächigen Verkehr und außerhalb der Hauptverkehrszeiten sowie die Integration von Sharing- und Leihsystemen. Ziel ist es, in ländlichen Bereichen ein öffentliches Mobilitätsangebot zu realisieren, das dazu beitragen kann, Fahrten mit dem privaten PKW zu substituieren.
2. Förderung der aktiven Mobilität durch den Ausbau von Landesradnetzen, stärkere Berücksichtigung der Ansprüche der Fußgängerinnen und Fußgänger.
3. Einer an den jeweiligen Lebensverhältnissen orientierten Bewusstseinsbildung, wobei die Erkenntnisse der Verhaltensökonomie - mit Impulsen und „Anstößen“ - genutzt werden sollen.

SCHWERPUNKTE

Angebote für die Mobilität der Zukunft

Die Qualität der Mobilitätspolitik entfaltet sich durch eine Verknüpfung der bisherigen Handlungsfelder und Schwerpunkte, die weiterhin gelten. Im Vordergrund stehen dabei die Adressaten - die Menschen mit ihrer täglichen Wahl der Verkehrsmittel. Infrastruktur, Angebotsqualitäten und Bewusstseinsbildung müssen zusammenwirken, positive Entwicklungen in der Mobilität zeitgerecht genutzt werden. Und: der Weg zu einer zukunftsweisenden Mobilität erfordert Zusammenarbeit auf allen Ebenen. Die Handlungsfelder für eine zukunftsweisende Mobilität werden nunmehr um das Thema Bewusstseinsbildung ergänzt.



MITTEL- UND LANGFRISTIGE ZIELE

Stabilität, Verlässlichkeit, Nachhaltigkeit, Weitblick

Die Ziele des Mobilitätskonzeptes 2030+ und des Mobilitätspakets 2018-2022 werden konsequent weiterverfolgt:

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

Angesichts zwischenzeitlicher Erkenntnisse und Trends werden zusätzliche Akzente gesetzt:

- die notwendige Anpassung an die Klimaveränderung als permanente Aufgabe verankern und als Chance zur Aufwertung des öffentlichen Raumes nutzen,
- eine optimale Verknüpfung des öffentlichen Verkehrs mit intelligenten Mobilitätsdiensten vorantreiben.

Mit den Schwerpunkten des Mobilitätspakets 2023-2027 werden im Übrigen die Ziele und Maßnahmen stärker verknüpft. Mobilitätschancen verbessern - das heißt etwa auf der Handlungsebene ein durchgängiges Mobilitätsangebot von „Tür-zu-Tür“ schaffen.





3 INITIATIVEN UND PROJEKTE

STRASSE

Das Straßennetz gut erhalten und sorgsam weiterentwickeln



EIN QUALITÄTSNETZ BETRIEBSSICHER HALTEN

Niederösterreich hat ein ausgedehntes Landesstraßennetz. Es sichert für die Bevölkerung, den Regionalbusverkehr und den Güterverkehr die Erschließungsqualität und die Erreichbarkeit aller Landesteile. Vorrangig ist das Bestandsnetz sicher und gut nach Qualitätsstandards zu erhalten. Gleichzeitig müssen notwendige Netzergänzungen unter besonderer Beachtung von Umwelt, Ökologie und Klima umgesetzt werden. Zudem ist der Bodenverbrauch auf das geringste erforderliche Ausmaß zu beschränken.

NETZERGÄNZUNGEN VON BUNDESSTRASSEN (AUTOBAHNEN UND SCHNELLSTRASSEN)

Straßennetzergänzungen sind kein Selbstzweck eines überkommenen Mobilitätsverständnisses, sie sind zuallererst für die Entlastung der Bevölkerung **notwendig**: bei schützenswerten Siedlungsgebieten und in belebten Ortszentren. Sie schaffen zudem Spielräume für einen attraktiveren öffentlichen Verkehr und mehr Platz für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie für wichtige Radverkehrsrouten.

In diesem Sinne bekennt sich das Land zu den in Planungs- und Genehmigungsverfahren weit fortgeschrittenen **Bundesstraßenprojekten**, also der

- S1 Wiener Außenring Schnellstraße im Abschnitt Schwechat - Süßenbrunn,
- S8 Marchfeld Schnellstraße im Abschnitt West,
- A5 Umfahrung Drasenhofen Vollausbau,
- S34 Entlastungsstraße für St. Pölten (B1 - A1 - B139 - B20),
- den Kapazitätserweiterungsprojekten in Niederösterreich (A2, A4, A22, S3, S4) sowie den Projekten für zusätzliche Anschlussstellen, die der Entlastung von Siedlungsgebieten dienen.

Niederösterreich geht davon aus, dass diese im Bundesstraßengesetz verankerten Vorhaben realisiert werden.



STRASSE

Landesstraßenprojekte



PROJEKT	REALISIERUNGSHORIZONT ¹
B3, Umfahrung Groß-Enzersdorf	ab 2023 (abhängig von der S1)
L2070, Entlastungsspanne Schwechat-Kledering	ab 2023
L5181, Spange Wörth	ab 2024 (abhängig von der S34)
B6, Umfahrung Harmannsdorf-Rückersdorf	bis 2024
B17, Ostumfahrung Wiener Neustadt	ab 2024
B60, Niveaufreimachung ÖBB Kreuzung Götzendorf	ab 2025
L120, Umfahrung Königstetten	ab 2025 (abhängig von Grundeinlösungen)
B123b Neue Donaubrücke Mauthausen	ab 2024
B54 Unterführung Wr. Neustadt	bis 2024
B233, Umfahrung Zwölfaxing	ab 2026 (abhängig von Grundeinlösungen)
B36, Umfahrung Großglobnitz-Kleinpoppen, Nord und Süd	bis 2027

Bei Landesstraßenprojekten kommt den Kriterien Umwelt, Ökologie, Klima und Bodenverbrauch künftig noch mehr Beachtung zu. Bei den angeführten **Landesstraßenprojekten** wird eine Umsetzung bis 2027 angestrebt.

Ein Maßnahmenpaket für das nördliche Niederösterreich (Sicherheitsausbauten B2 / B4, B36 / B37 / B38, B38 / B41, Umfahrungen Stögersbach, Scheideldorf, Brunn/W.) soll bis 2035 umgesetzt werden. Für die Umfahrungen B260 Airport Region finden derzeit die Planungen zur UVP statt. Niveaugleiche Bahnübergänge an Hauptbahnverbindungen sollen laufend durch Unter- bzw. Überführungen ersetzt werden. Weiterhin werden laufend Park & Drive Anlagen an wichtigen Verkehrsknotenpunkten errichtet.

Zur Förderung des Radverkehrs mit Routen durch die Stadt- und Gemeindezentren können Radverkehrsanlagen auf Landesstraßen erforderlich sein, und damit einhergehend Geschwindigkeitsbeschränkungen (Tempo 30), insbesondere bei Radfahrstreifen und Mehrzweckstreifen.



© ROSINAK & PARTNER ZT GmbH

¹ in Abhängigkeit der Genehmigungsverfahren und technischen Realisierbarkeit

ÖFFENTLICHER VERKEHR: SCHIENE

Infrastruktur: Ein attraktives, intermodales Angebot



EISENBAHNINFRASTRUKTUR

Leistungsfähige Schienenstrecken sind eine Voraussetzung für die Schaffung von Tür-zu-Tür-Angeboten im öffentlichen und kombinierten Verkehr. Angesichts dessen sind von 2023 bis 2027 und darüber hinaus folgende Maßnahmen auf den Verkehrsachsen vorgesehen und im ÖBB Rahmenplan 2022-2027 enthalten.²

STRECKENNEUBAU- UND AUSBAU

STRECKE	MASSNAHME
MARCHEGGER OSTBAHN	durchgehende Zweigleisigkeit Modernisierung und Neubau der Verkehrsstationen Elektrifizierung der Strecke
POTTENDORFER LINIE	durchgehende Zweigleisigkeit von Wien bis Wampersdorf Modernisierung und Neubau der Verkehrsstationen
SÜDBAHN, SEMMEINGBASISTUNNEL UND ZULAUFSTRECKE	Umbau Nordkopf Wiener Neustadt viergleisig Geschwindigkeitsanhebung Wiener Neustadt - Gloggnitz zwei zusätzliche Gleise zwischen Wien Meidling und Mödling zusätzliche Haltestellen „Rosenhügel“ und „Brunn Campus“ Semmeringbasistunnel Modernisierung Semmering Bergstrecke
FLUGHAFENSPANGE	Neubaustrecke Flughafen Wien - Bruck an der Leitha
FRANZ-JOSEFS-BAHN	PAKET 1 Reinvestitionsmaßnahmen und Attraktivierungsmaßnahmen Erhöhung Höchstgeschwindigkeiten (bis zu 160 km/h), erhöhte Seitenbeschleunigung Fahrzeitverkürzung bis zu 8 Minuten (REX) und bis zu 12 Minuten (Sprinter-REX) PAKET 2 DIREKTANBINDUNG HORN & ZWEISPURINSEL Errichtung einer Verbindungsstrecke nach Horn (rund 3 km Neubaustrecke) Elektrifizierung bis Horn, Bahnhofsumbau selektive zweigleisige Ausbaumaßnahmen südlich von Irnfritz und südlich von Sigmundsherberg, weitere Beschleunigungsmaßnahmen
INNERE WESTBAHN	Attraktivierung der Verkehrsstationen und barrierefreier Ausbau Ausbau und Attraktivierung der Strecke mit zusätzlichen Wendeanlagen

² in Abhängigkeit der Genehmigungsverfahren und technischen Realisierbarkeit

ÖFFENTLICHER VERKEHR: SCHIENE

Infrastruktur: Kundenorientiert und nachhaltig



STRECKENMODERNISIERUNG - ATTRAKTIVE REGIONALBAHNEN

Bis zum Jahr 2027 und darüber hinaus³ erfolgen umfassende Investitionen in die Attraktivierung und den barrierefreien Ausbau der Verkehrsstationen. Gleichzeitig werden die Gleise und die Sicherungstechnik erneuert, die Geschwindigkeiten angehoben und Kreuzungsstationen angepasst. In Folge dessen wird eine Verdichtung auf einen 30-Minuten-Takt erfolgen, und neue barrierefreie Züge kommen zum Einsatz. Dies betrifft die Regionalbahnen:

- Kamptalbahn,
- Puchbergerbahn,
- Traisentalbahn,
- Erlaufalbahn.

Zusätzlich werden die Traisentalbahn, die Erlaufalbahn und die Kremser Bahn elektrifiziert. In diesem Zusammenhang erfolgt die Prüfung des zweigleisigen Ausbaus St. Pölten - Herzogenburg für den Nahverkehr der Tullnerfeldbahn (Linie S40) und Kamptalbahn-Linie (R44 nach Krets und weiter nach Horn).

DEKARBONISIERUNG

- Die Regionalbahnen Aspangbahn, Triestingtalbahn, Gutensteinerbahn und Puchbergerbahn sollen bis 2030 elektrifiziert bzw. fahrzeugseitig dekarbonisiert werden.

INFRASTRUKTURAUSBAU AN DER SCHNITTSTELLE NÖ-WIEN

- Modernisierung der S-Bahn-Stammstrecke Wien (Wien Meidling - Wien Floridsdorf) und Verknüpfung mit der Nordbahn, Laaer Ostbahn,

Nordwestbahn, Flughafen-S-Bahn sowie der Südbahn-Achse. Die Verbindungsbahn soll bis 2029 modernisiert und attraktiviert werden, mit einem dichteren Intervall und neuen Stationen.

- Weiterführung der Überlegungen zum Ausbau von Stadtregionalbahnen zwischen Wien und Niederösterreich.

Eine steigende Nachfrage im öffentlichen Nah- und Fernverkehr wird langfristig die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten bzw. Netzerweiterungen bei der Schieneninfrastruktur erfordern, deshalb werden Planungsprozesse zeitgerecht einzuleiten sein, gestützt auf entsprechende Nachfrageprognosen.



© Amt der NÖ Landesregierung / Paul Liebhart



© Amt der NÖ Landesregierung / Paul Liebhart

³ in Abhängigkeit der Gremienbeschlüsse, Genehmigungsverfahren und technischen Realisierbarkeit

ÖFFENTLICHER VERKEHR: SCHIENE

Angebotsverbesserungen



ANGEBOTSVERBESSERUNGEN IM SCHIENENPERSONENVERKEHR

Neben dem Ausbau der Infrastruktur erfolgen umfangreiche Angebotsverbesserungen, die auch den Einsatz neuer Fahrzeuge für den schnellen Nahverkehr auf den Hauptstrecken umfassen. Das zukünftige Angebot wurde in mehreren Verkehrsdienstverträgen für die ÖBB Personenverkehr, die Niederösterreich Bahnen, die Wiener Lokalbahnen und die Raaberbahn vereinbart und umfasst bei den Fahrplänen folgende Verbesserungen, die drei Kategorien zugeordnet werden können:

STRECKE	MASSNAHME	KATEGORIE
SÜDBAHN INKL. SEMMERINGBAHN	Anpassung des Semmeringverkehrs im Zuge der Neuordnung des Fernverkehrs	T
	schnelle Nahverkehrslinie REX9 Wien Meidling - Baden - Wiener Neustadt mit Durchbindung nach Payerbach-Reichenau (täglich, stündlich) und Taktknoten Wiener Neustadt	T, A
	neue Fahrzeuge für den schnellen Nahverkehr	F
	Verdichtung REX- und S-Bahn-Verkehr (Wien - Wiener Neustadt)	T
WESTBAHN	Innere Westbahn: Taktverdichtungen (S50, REX51)	T
	neue Fahrzeuge für den schnellen Nahverkehr	F
REGIO-NETZ ST. PÖLTEN	Einsatz von barrierefreien Zügen und Fahrplananpassungen, abgestimmt auf den Infrastrukturausbau	T, F
FRANZ-JOSEFS-BAHN	Direktzug Wien FJB - Gmünd NÖ - Prag („Silva Nortica“)	A
	weitere Taktverdichtungen und Fahrzeitverkürzungen	T
	Inbetriebnahme Taktknoten Hadersdorf am Kamp mit neuem Taktfahrplan-Konzept Wien FJB - Krets	T
	weitere Fahrplananpassungen je nach Ausbaufortschritt	T, A
MARCHEGGER OSTBAHN	Angebotsverdichtungen in der Hauptverkehrszeit	T
	täglicher Stundentakt R81, Verlängerung S80 bis Siebenbrunn-Leopoldsdorf nach Fertigstellung zweigleisiger Ausbau Marchegger Ostbahn	T
POTTENDORFER LINIE	Umsetzung Taktverdichtung S60 im Halbstundentakt in der Hauptverkehrszeit bis Ebreichsdorf	T, A

T Taktverdichtung, Fahrplananpassung
A Angebotserweiterung
F neue Fahrzeuge

ÖFFENTLICHER VERKEHR: SCHIENE

Angebotsverbesserungen



STRECKE	MASSNAHME	KATEGORIE
INNERE ASPANGBAHN	Angebotsausweitung auf der Inneren Aspangbahn von 5 bis 23 Uhr von Wien Hbf. bis Wiener Neustadt	A
NORDWESTBAHN, LAAER OSTBAHN, NORDBAHN	Ausweitung des schnellen Nahverkehrs	T, A
	punktuellen Maßnahmen für Angebotsverbesserungen	A
	Einsatz neuer Doppelstockzüge	F
MARIAZELLERBAHN	Halbstundentakt (St. Pölten - Kirchberg an der Pielach)	T
KAMPTALBAHN	Einsatz von Akku-Zügen	F
	Durchbindung aller Züge umsteigefrei über Krems nach St. Pölten	A
BADNER BAHN	Einsatz der neuen Triebwagen Tw500 und Ersatz der alten, nicht barrierefreien Züge Tw100	F
	Ausbau der Sitzplatzkapazitäten zwischen Wien Oper und Wiener Neudorf	A

T Taktverdichtung, Fahrplananpassung
A Angebotserweiterung
F neue Fahrzeuge



© Amt der NÖ Landesregierung / Paul Liebhart



© ÖBB / Phillip Horak

ÖFFENTLICHER VERKEHR: BUSLINIEN & FLEXIBLER ÖFFENTLICHER VERKEHR

Angebotsqualität im integrierten Regionalverkehr



Im vergangenen Jahrzehnt wurden sämtliche NÖ Regionalbusverkehre im Rahmen von öffentlichen Ausschreibungen neu vergeben, geordnet und optimiert. Dabei wurden unter anderem Umstiegsverbindungen Bus/Bus sowie Bus/Bahn verbessert, Taktverkehre eingeführt, auf barrierefreie Zugänge geachtet, ein zeitgemäßes und neues Fahrzeugmaterial eingesetzt und die Verwendung von GPS-basierter Echtzeitinformationen im Routenplaner forciert. Diese Regionalbusstrategie wird auch in Zukunft weitergeführt. Dafür erfolgten eine Unterteilung des Landes in 16 funktionale Regionen und die Festlegung von Planungsgrundsätzen und Vergabekriterien. Neben ökonomischen und technischen Aspekten werden Qualitäts- und Sozialkriterien berücksichtigt. In den nächsten Jahren schreibt der VOR folgende Regionen neu aus:



© Amt der NÖ Landesregierung / Paul Liebhart

REGION	BETRIEBSSTART
Mostviertel West	2023
Römerland-Carnuntum	2023
Krems-Hollabrunn	2024
Wienerwald	2025-2027
Weinviertel West	2025-2027
LUP-St. Pölten	2025-2027
Region St. Pölten	2026-2028
Klosterneuburg	2026-2028
Mostviertel Zentralraum Süd	2027-2029
Waldviertel	2027-2029
Baden	2028-2030
Neunkirchen	2028-2030
Wachau	2028-2030
Tullnerfeld	2028-2030
Weinviertel Ost	2029-2031
Südraum	2030-2032

Da die Bevölkerungsverteilung in Niederösterreich eine optimale ÖV-Versorgung aller Landesteile mit linienbasierten Angeboten bei Bus und Bahn nicht ermöglicht, wird zukünftig das sehr gute ÖV-Angebot im Regionalbusverkehr im Wesentlichen auf Achsen konzentriert und durch Bedarfsverkehre (Anrufsammeltaxi-Verkehre) ergänzt. Dabei werden liniengebundene (Bahn, Bus) sowie bedarfsgesteuerte Verkehre (AST) in der Flächenbedienungs gesamtthaft geplant und in „integrierten Ausschreibungen“ umgesetzt. Damit sollen sowohl ein Grundangebot zu Schwachlastzeiten als auch ein leistungsstarkes und linienorientiertes ÖV-Angebot abseits starker ÖV-Achsen schrittweise entwickelt werden. Neu ist, dass bedarfsgesteuerte Verkehre nun im Rahmen einer Grundversorgung vom Land Niederösterreich finanziert werden. Damit ist dieses Angebot - anders als heute - zukünftig Bestandteil des Verbundtarifs und ohne Aufpreis mit den bekannten Fahrkarten nutzbar. Derzeit wird eine erste integrierte Ausschreibung mit Betriebsstart im dritten Quartal 2023 im Mostviertel verwirklicht. Im Herbst 2024 soll mit einer weiteren integrierten Ausschreibung im Raum Krems-Hollabrunn ein neues, integriertes Gesamtangebot für diese Region umgesetzt werden.

ÖFFENTLICHER VERKEHR: BUSLINIEN & FLEXIBLER ÖFFENTLICHER VERKEHR

Der Weg zu einem attraktiven Angebot abseits der Schienenstrecken



Um das Angebot an Linienverkehren und bedarfsgesteuerten Verkehren in Niederösterreich für Fahrgäste bestmöglich zu gestalten und für die Fahrgäste unkompliziert und verlässlich abwickeln zu können, wird die bereits seit 2002 bestehende und seit 2021 mit einer neuen Software ausgestattete „NÖ Dispositionszentrale“ für AST-Verkehre genutzt. Die Anmeldung des individuellen Fahrtwunsches kann über eine App am Mobiltelefon oder telefonisch erfolgen. Die Anmeldungen werden gebündelt, so dass mehrere Fahrgäste gemeinsam entlang bestimmter Streckenabschnitte befördert werden können. Das Angebot ist mit Verbundzeitkarten meist ohne Aufpreis nutzbar.



© Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH

Der einfachste Weg zum Anrufsammeltaxi



- 1 VOR Flex App herunterladen**
Die Registrierung geht ganz einfach und in wenigen Minuten.



- 2 Fahrt mit einem Klick buchen**
Start und Ziel in der App eingeben und Fahrt bestätigen.

Echtzeit-Info: Wann kommt mein Fahrzeug?
Nach der Buchung ist die aktuelle Position des Fahrzeugs in der App sichtbar. So können Sie genau sehen, wann das Fahrzeug ankommt.

- 3 Fahrt antreten**
Am gewünschten Startpunkt einsteigen und komfortabel zum Zielort chauffiert werden. Der Fußweg zur nächstgelegenen Sammelstation wird in der App angezeigt.

- 4 Bequem bezahlen**
Die Zahlung erfolgt in bar direkt im Fahrzeug. Zu einem späteren Zeitpunkt wird auch die Zahlung mit einer in der App hinterlegten Kreditkarte möglich sein.



ÖFFENTLICHER VERKEHR: PARK & RIDE UND BIKE & RIDE

Angebote im kombinierten Personenverkehr



PARK & RIDE UND BIKE & RIDE

Der Stellenwert des kombinierten Personenverkehrs zeigt sich im Verkehrsverhalten - fast 40 % aller ÖV-Wege sind Zubringerverkehre. Seit vielen Jahren verbessert das Land Niederösterreich deshalb das Angebot durch den Ausbau von Park & Ride- und Bike & Ride-Anlagen an Bahnhöfen und Haltestellen - mit derzeit etwa 41.800 kostenlosen PKW-Stellplätzen und ca. 23.700 Zweirad-Stellplätzen.

Allein bis 2024 sollen zusätzlich etwa 1.300 PKW-Stellplätze und 700 überdachte Zweiradstellplätze errichtet werden. Längerfristig sollen in Niederösterreich den Pendlerinnen und Pendlern etwa 50.000 PKW-Stellplätze und 30.000 Zweiradstellplätze zur Verfügung stehen, angepasst an den jeweiligen Bedarf. Mit diesem erweiterten Angebot reagiert das Land Niederösterreich auch auf die flächendeckende Parkraumbewirtschaftung in Wien.

Längerfristiges Ziel ist neben einer laufenden Evaluierung die bedarfsorientierte Erweiterung / Anpassung von P & R-Anlagen. Darüber hinaus wird die widmungskonforme Nutzung von P & R-Anlagen zunehmend zu prüfen sein, um diese Stellplätze dem kombinierten Verkehr vorzubehalten.

Bei den Zweiradstellplätzen wird Wert auf eine einheitlich hohe Qualität gelegt. Um dem Trend zu hochwertigen Fahrrädern und E-Bikes nachzukommen, wird zudem das Angebot für verschließbare und gesicherte System (Fahrradboxen, Radgaragen) weiterentwickelt.

PARK & RIDE-/BIKE & RIDE-BAUPROGRAMM



BAHNSTRECKE	P & R	B & R
Südbahn	X	X
Westbahn	X	X
Ostbahn	X	X
Franz-Josefs-Bahn	X	X
Nordbahn	X	X
Nordwestbahn	X	X
Pottendorfer Linie	X	X
Aspangbahn	X	X
Laaer Ostbahn	X	X
Kremser Bahn	X	X
Puchberger Bahn	X	X
Traisentalbahn	X	X
Leobersdorf-Weissenbach / Neuhaus	X	X



ÖFFENTLICHER VERKEHR: BAHNHÖFE UND HALTESTELLEN

Die Bahnhöfe als multimodale Mobilitätsknoten



Moderne Bahnhöfe nehmen als multimodale Mobilitätsknoten einen hohen Stellenwert im Verkehrssystem ein. Im Rahmen von Konjunktur- und Infrastrukturpaketen wurden bis zum Jahr 2018 bereits 34 Bahnhöfe und Haltestellen umgebaut und attraktiviert. Die Modernisierung von weiteren 30 Bahnhöfen wird bis 2023 abgeschlossen sein. Für den Zeitraum 2023 bis 2027 sind weitere rund 50 Bahnhöfe und Haltestellen vorgesehen. Zusätzlich erfolgen im Zuge von Streckenausbauten bzw. -adaptierungen weitere Modernisierungs- und Umbaumaßnahmen, wie etwa bei der Franz-Josefs-Bahn.

Barrierefreiheit und eine funktionale Ausgestaltung der Bahnhöfe stehen für das Land Niederösterreich im Mittelpunkt. Darüber hinaus sollen an diesen Knotenpunkten unter dem Begriff „Mobilitätsstation“ verschiedene Verkehrsmittel, Mobilitätsservices und weitere Serviceangebote räumlich konzentriert und systemisch kombiniert werden. Die Nutzerinnen und Nutzer haben so die Möglichkeit, entsprechend ihren Anforderungen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu wählen und umzusteigen.

Allerdings hängt die Attraktivität von Bahnhöfen von der Qualität des Umfeldes für Zubringerverkehre in der aktiven Mobilität entscheidend ab. Um Verbesserungspotenziale für den Fuß- und Radverkehr zu identifizieren, hat das Land Niederösterreich eine Methodik zur standardisierten Bahnhof-Umfeldanalyse entwickelt. Die Analysen werden durch die Mobilitätsmanagerinnen und Mobilitätsmanager der NÖ.Regional durchgeführt. Hierauf aufbauend sind dann in Kooperation mit den betroffenen Städten und Gemeinden Maßnahmen zu entwickeln und umzusetzen.



AKTIVE MOBILITÄT

Mehr Platz für Fußgängerinnen, Fußgänger und den Radverkehr



In Niederösterreich werden über 15% der zurückgelegten Wege an einem Werktag hauptsächlich zu Fuß absolviert und für knapp 7% wird das Fahrrad genutzt. Werden jene Wege dazu gezählt, bei denen das Fahrrad in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr genutzt wird, erhöht sich der Wert auf über 8%. Bei diesen aktiven Mobilitätsformen handelt es sich unbestritten um die gesündesten und umweltfreundlichsten Fortbewegungsarten. Deshalb hat sich das Land Niederösterreich zum Ziel gesetzt, den Anteil der täglich in der aktiven Mobilität – auch in Kombination mit dem Öffentlichen Verkehr – zurückgelegten Wege bis 2030 zu verdoppeln.

Aktive Mobilität im Alltag bedeutet in Niederösterreich auf sicheren, direkten und attraktiven Wegen in einem zusammenhängenden Netz unterwegs zu sein und so alle wichtigen Ziele erreichen zu können. Es liegt im Wesentlichen an den Städten und Gemeinden, entsprechende Maßnahmen zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs umzusetzen. Das Land unterstützt solche Initiativen, insbesondere bei Maßnahmen auf Landesstraßen und durch die Radland GmbH, die Agentur für aktive Mobilität. Sie dient Gemeinden, Bildungseinrichtungen, Betriebe und Partnerorganisationen als Anlauf- und Servicestelle.

Mit der „Strategie für mehr aktive Mobilität in Niederösterreich“ hat das Land zudem einen Weg eingeschlagen, um eigenständig Maßnahmen zu setzen, die Barrieren abbauen und Anreize schaffen. Die Handlungsfelder gliedern sich in die Bereiche Infrastruktur, Multimodalität, Digitalisierung und Elektromobilität, Information und Kooperation sowie neue Strukturen.



AKTIVE MOBILITÄT

Radschnellwege und Radwegprojekte

Im Handlungsfeld **Infrastruktur** werden in den nächsten Jahren folgende Schwerpunkte gesetzt:

- Planung und Ausbau von Radschnellwegen,
- Planung und Ausbau von Rad-Basisnetzen in potenzialstarken Regionen,
- Förderung von Radwegen zur ländlichen Erschließung.

Grundsätzlich hat sich das Land Niederösterreich zum Ziel gesetzt, etwa 200 km Radschnellwege zu errichten, die die hochrangigen und somit schnellsten und direktesten Radwegeverbindungen im Alltagsradverkehr sind. Seit Bestehen der Förderrichtlinie, also im Zeitraum von November 2020 bis August 2022, wurden für mehr als 130 Radwegprojekte Förderungen vergeben. Somit können bis zum Jahresende 2022 mehr als 100 km neue Radverkehrsanlagen in Niederösterreich errichtet werden. Für etwa 50 Projekte wird derzeit bei der Landesstraßenplanung eine Förderungswürdigkeit geprüft. Für die nächsten Jahre wird eine ähnliche Entwicklung erwartet.

Bei der Umsetzung von Radverkehrsprojekten werden die Gemeinden bei der Planung und Errichtung von den Fachabteilungen des Landes Niederösterreich unterstützt. Zudem werden Radnetzplanungen (Maßnahmenkonzepte) in den Gemeinden oder Regionen durch das Land Niederösterreich gefördert. In Gemeinden mit sehr großem Potenzial für Alltagsradverkehr erfolgt durch das Land Niederösterreich eine zusammenhängende Radwegenetze-Planung (Rad-Basisnetze).

BAUMASSNAHMEN 2022 (AUSWAHL)

GEMEINDE	PROJEKTBEZEICHNUNG
ARGE Radweg Zarnsdorf: Gemeinde Wolfpassing/ Marktgemeinde Purgstall an der Erlauf	Radweg entlang der Landesstraße L 89 in Richtung Gimpering an der Erlauf
ARGE Gemeinde Heiligenkreuz - Gemeinde Gaaden	Geh- und Radweg entlang der Landesstraße B 11
Stadtgemeinde Horn	Radweg im Bereich Ferdinand-Kurz-Gasse - Bauteil 1
ARGE SG Zistersdorf - MG Palterndorf - Dobermannsdorf	Bahntrassenradweg Dobermannsdorf - Loidesthal
Stadtgemeinde Stockerau	Radfahrmehrzweckstreifen auf der Landesstraße L 1127 - Wiesenerstraße
Marktgemeinde Neuhofen an der Ybbs	Radweg Ortsteil Pumperlberg - Bauteil 1
Marktgemeinde Strasshof a.d. Nordbahn	Geh- und Radweg entlang der Antoniusstraße
Stadtgemeinde Zwettl	Radweg entlang der L8253
Stadtgemeinde Mistelbach	Radweg im Bereich der Landesstraße B 46, Hörersdorf-Frättingsdorf - Bauabschnitt 2 Radweg entlang der Zaya in der KG Hüttendorf



RADSCHNELLWEGE



- Korridore Radschnellwege
- Gemeinden Rad-Basisnetze
- Gemeinden Ländliche Erschließung

MOBILITÄTSVERHALTEN

Bevölkerung und Wirtschaft in der Mobilitätswende durch Anreize begleiten



Der Umstieg auf klimaschonende Mobilitätsformen wird nur dann gelingen, wenn neben den beschriebenen Maßnahmen im Bereich der Infrastruktur und der Angebote eine tatsächliche Verhaltensänderung stattfindet. Hierzu bedarf es zusätzlicher Anreize, Rahmenbedingungen und Regeln, die zusammenwirken und im Bewusstsein verankert werden müssen. Als besonders wirksam haben sich Anreize herausgestellt („Nudging“), also ein aus der Verhaltensökonomie abgeleitetes „anstoßen“ von beabsichtigten Aktivitäten.

Die Studie „Mobilitätswende: Ermittlung von Erfolgsfaktoren und Lösungsansätzen“ identifiziert erfolgsversprechende Maßnahmen für Verhaltensänderungen. Darin wird deutlich, dass sich persönliches Mobilitätsverhalten stark über die individuelle Einstellung zur Mobilität manifestiert. Von Bedeutung ist außerdem, welche Werte einem bei der Ausgestaltung der Distanzüberwindung wichtig sind (z. B. Kosten, Umweltfreundlichkeit, Verfügbarkeit). Raumtypspezifisch betrachtet zeigen sich kaum einstellungsrelevante Unterschiede.

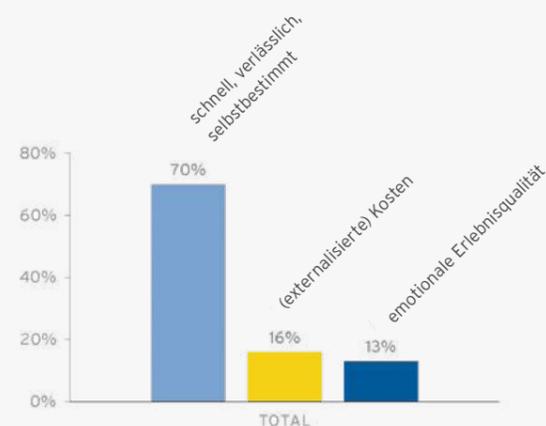
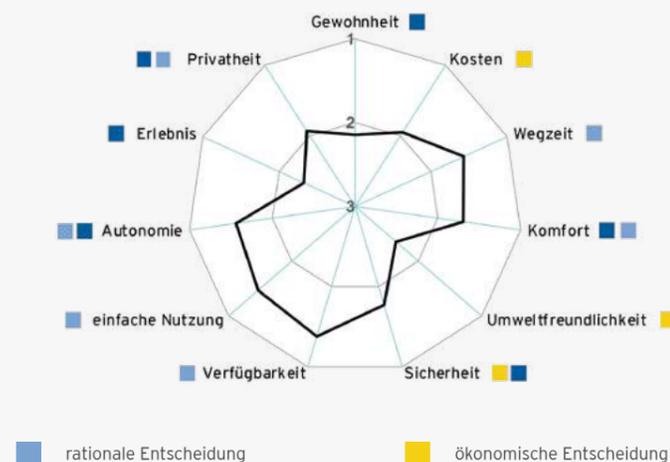
Darüber wird deutlich, dass bis zu 23% der Niederösterreicherinnen und Niederösterreicher, die ihre Wege aktuell mit dem Auto zurücklegen Potenzial für einen Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel haben. Die größte Verlagerungswirkung ist demnach bei Ausbildungs- und Arbeitswegen zu erzielen. Um diese Dynamik entfalten zu können, wird ein „Blumenstrauß“ aus vielfältigen Mobilitätsmaßnahmen notwendig sein.

So ist in einem ersten Schritt vorgesehen, ein Programm zu initiieren, das Mobilitätsfragen in den Betrieben thematisiert und Mobilitätstrainerinnen und -trainer in den Unternehmen verankert. Zudem wird die verstärkte Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements im Schulterschluss mit den Kommunen, der Wirtschaftskammer und den Betrieben eine wesentliche Maßnahme sein. In Ergänzung dazu wird das Thema schulisches Mobilitätsmanagement (z. B. autofreie Schulumfelder, systematische Schulwegsicherung, vor allem aber ein Mobilitätstraining für Schülerinnen und Schüler sowie das Lehrpersonal) angegangen. Es zeigt sich allerdings auch, dass der eingeschlagene Weg des Landes, Mobilitätslabore in Regionen und Gemeinden einzuführen, um Angebote zu bündeln, Neues zu testen und offensiv zu kommunizieren, Erfolge verzeichnet.

Deutlich wird außerdem, dass Verhaltensänderungen immer noch an Vorurteilen und fehlenden Informationen scheitern, etwa über die tatsächlichen Verkehrskosten und die Angebote und Qualitäten im Umweltverbund. Deshalb wird auf dem Weg zur Mobilitätswende ein „langer Atem“ bei Politik und Verwaltung notwendig sein. Informationskampagnen zu Mobilitätsangeboten werden an Bedeutung gewinnen.

FAKTOREN DER MOBILITÄTSENTSCHEIDUNG

Mittelwert auf einer Skala von 1-4
1 = sehr entscheidend // 4 = gar nicht entscheidend



GÜTERVERKEHR

Eine umweltschonende Logistik

Im Fokus steht die Umsetzung der Inhalte des Aktionsplans Logistik 2030+ in Zusammenarbeit mit der Stadt Wien und den Wirtschaftskammern Niederösterreich und Wien. Folgende Handlungsfelder werden im Zeitraum 2023-2027 vorangetrieben:

- Güterkonsolidierung mit Hilfe neuer Geschäftsmodelle,
- effiziente und nachhaltige Paketzustellung,
- nachhaltige Logistikkonzepte für Unternehmen,
- Beschleunigung der Fuhrparkumstellungen,
- Ausbau von digitalen Informationen und Services,
- Festlegung von Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Logistik,
- aktive Kommunikationen der Leistungen der Logistik.

Die Maßnahmen und Aktionen des Aktionsplans werden laufend umgesetzt und durch ein Monitoring begleitet. Laut Fortschrittsbericht 2021 war der Umsetzungsstand der laufenden Aktionen Ende 2021 bereits bei 44%. Bis zur nächsten Evaluierung 2025 soll ein Umsetzungsgrad von 75% erreicht werden. Mithilfe von Pilotprojekten werden die Erkenntnisse in der Praxis erprobt und damit weiteres Wissen gewonnen. Beispielsweise wird derzeit an einem Lückenschluss zwischen den bestehenden Gleisanlagen der ecoplus im Industriezentrum Niederösterreich-Süd und einer bestehenden Anschlussbahn gearbeitet, um eine stärkere Schienen-güterverkehrs-nutzung zu ermöglichen. Zudem erscheint das Pilotprojekt „Umschlagsboxen in Niederösterreich“ sehr vielversprechend. Dabei wird an acht Standorten evaluiert, ob und in welchem Umfang Paketboxen einen Beitrag zur Lebensqualität im ländlichen Raum, zur Belebung von Ortszentren und zum Klimaschutz leisten können.

Durch eine regelmäßige und transparente Kommunikation werden die Ergebnisse des Aktionsplans Logistik 2030+ vermittelt und Best-Practice-Beispiele vor den Vorhang geholt. Ein Vorzeigeprojekt ist etwa GÜMORE, das Güterverkehrsmodell Ostregion. Die Ergebnisse dienen Stakeholdern aus der Logistik für eine verlässliche Planung der Routen und der Standortwahl. Die öffentliche Hand nutzt die Modelle zur Infrastrukturplanung.





INNOVATIONEN

Nachhaltige und zukunftsweisende Initiativen einleiten und fördern

Neben dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und der Verstärkung öffentlich zugänglicher Mobilitätsangebote können und sollen technologische und organisatorische, aber auch experimentelle Vorhaben ermöglichen, innovative Formen von Mobilität zu testen. Diese Projekte haben dabei das Ziel, den Niederösterreicherinnen und Niederösterreichern ein attraktives öffentlich zugängliches Mobilitätsangebot zu machen:

■ MILA - MOBIL IM LAND

mila.
Mobil im Land

Mehr Informationen dazu im NOEL-Infotext

Der Landesdienst Niederösterreich bietet mit „Mila - Mobil im Land“ eine weitreichende, App-basierte Mitfahrbörse für die niederösterreichischen Landesbediensteten am Standort St. Pölten an. Diese Mitfahrbörse Mila ermöglicht es einfacher Fahrgemeinschaften zu gründen, Synergien zu nutzen, Verkehr zu reduzieren und die Umwelt zu schonen. Mila nimmt als intelligente Mobilitätslösung, die darüber hinaus einen wichtigen Beitrag für den sorgsamen Umgang mit der Umwelt ermöglicht, eine Vorbildfunktion ein. Eine Ausrollung auf weitere Standorte ist geplant.

■ LISA.TULLN

LISA.TULLN

Das Land Niederösterreich und die Stadt Tulln werden ab Jänner 2023 für die Dauer von zunächst drei Jahren neue Mobilitätsdienste testen. Ziel ist die attraktive Anbindung des Hauses der Digitalisierung und weiterer Standorte in Tulln zu den Bahnhöfen Tullnerfeld und Tulln zu gewährleisten. Außerdem sollen die wichtigsten innerstädtischen Verbindungen sichergestellt werden. LISA.Tulln ist eine optimale Kombination aus Linienverkehr, On-Demand Shuttle, Sharing Angeboten, aktiver Mobilität und moderner Infrastruktur.

■ MOBILITÄT IM PIELACHTAL

Das Vorhaben „Mobilität im Pielachtal - Pilotprojekt Mariazellerbahn“ zielt darauf ab, mehr Menschen zur Nutzung öffentlich zugänglicher Mobilitätsangebote im Pielachtal zu bringen. Hierzu wird es notwendig sein, aufbauend auf bestehende Angebote ergänzende Elemente zu entwickeln und umzusetzen.

■ trans|formator:in

Ziel des FFG-Forschungsvorhabens ist es, eine Verkehrsverlagerung zugunsten des öffentlichen Verkehrs und der aktiven Mobilität zu erreichen. Dazu werden in diesem Projekt am Beispiel des Bahnhofs Langenlois innovative Lösungen zur Umgestaltung öffentlicher Räume im Sinne der Mobilitätswende bzw. Erreichung der Klimaziele über vier Jahre (2023 bis 2025) hinweg erforscht, entwickelt, demonstriert und evaluiert.

NEUE TECHNOLOGIEN

Technologische Neuerungen prüfen und anwenden

■ WIDMUNGSKONFORME NUTZUNG VON PARK & RIDE-ANLAGEN

Das Land Niederösterreich und die ÖBB Infrastruktur AG wollen den Umstieg auf die Bahn so einfach wie möglich machen. Deshalb sorgen sie dafür, dass die bereitgestellten Parkflächen auf den P & R-Anlagen ausschließlich für Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs zur Verfügung stehen. Dies erfolgt mittels eines neuen Zufahrtssystems, das den gültigen Fahrschein mit dem Autokennzeichen verknüpft.

Dazu dient ein am Ticket aufgedruckter Fahrschein-Code. Dieses Zufahrtssystem kommt ohne Schranken aus. Eine Kamera erfasst automatisch das Kennzeichen des einfahrenden Autos. Beim Ausfahren aus der P & R-Anlage registriert eine weitere Kamera mittels Kennzeichenerfassung, dass dasselbe Auto die Anlage wieder verlässt.



■ PARK & RIDE ECHTZEITDARSTELLUNG

Die Einführung des neuen Systems zur Sicherstellung der widmungskonformen Nutzung von P & R-Anlagen in Niederösterreich ermöglicht es außerdem, die aktuelle Auslastung der P & R-Anlagen in Verkehrsauskunftssystemen anzeigen zu lassen. Es ist vorgesehen, die Anzeige der freien Stellplätze der P & R-Anlagen in der AnachB-App zu integrieren (genaue Anzahl plus Farbcode zur Auslastung: grün-gelb-rot). Ein weiterer Schritt wird darin bestehen, die Auslastung der Anlagen bereits in die Berechnung der Route einfließen zu lassen (volle Anlagen werden dann nicht mehr berücksichtigt) bzw. die Möglichkeit anzubieten einzelne Stellplätze zu reservieren.

■ MOBILITY AS A SERVICE

Um das vielfältige Mobilitätsangebot nutzen zu können, werden in Zukunft Mobility as a Service (MaaS)-Systeme eine bedeutende Rolle spielen. Welche Anforderungen aus den Bereichen Information, Planung, Buchung und Bezahlung zu erfüllen sind, wird derzeit erarbeitet.

■ EINSATZ VON DROHNEN

Der Einsatz von Drohnen ist vielseitig, im NÖ Straßendienst werden sie von der Planung über die Ausführung bis hin zu Betrieb und Erhaltung eingesetzt. Exemplarische Anwendungsfälle sind z. B.

- der Einsatz zur Schadensdokumentation nach Katastrophenereignissen,
- die laufende Kontrolle und Prüfung von Brückenobjekten,
- die Erhebung von Planungsgrundlagen sowie zur Baufortschrittdokumentation.

Weitere Anwendungsfälle werden laufend getestet.



FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Entwicklungsperspektiven systematisch nutzbar machen

■ LKW-ROUTING

Das Land Niederösterreich treibt die innovative Entwicklung einer österreichweiten LKW-Routing-Plattform in Zusammenarbeit mit allen Bundesländern, der Verkehrsauskunft Österreich VAO, den Wirtschaftskammern und der ASFINAG voran. Hierzu wurden Modellierungsregeln für LKW-Durchfahrtsverbote in der Graphenintegrationsplattform GIP (amtliches digitales Straßennetz) definiert und getestet. Auf Grundlage dieser Vorarbeiten soll ein LKW-Routing-Service für die Wirtschaft entstehen, das eine Routenauskunft mit rechtlich korrekten Routen gewährleistet.

■ GIP4Radrouting

Ziel ist die österreichweite Erhebung und Bereitstellung von Alltags- und Freizeitradrouten in der Graphenintegrationsplattform GIP (amtliches digitales Straßennetz). Als erster Schritt wurden österreichweite Standards und Regeln zur einheitlichen Datenabgabe in die Export-, Abgabe- und Qualitätssicherungsprozesse beim GIP-Österreich-Betrieb geschaffen. Weitere Arbeitsschritte wurden gesetzt und werden bereits vorbereitet. Ein AnachB-Radrouter ist in Planung.

■ EDUBIM

Im Rahmen der grenzübergreifenden EU Projekte EDUBIM I und II wurden in enger Zusammenarbeit mit der Kreisverwaltung Vysocina (CZ) Pilotaktivitäten zur Anwendung von BIM (building information modeling) im Straßendienst durchgeführt.

■ DAVEMOS

Das Land Niederösterreich unterstützt die Stiftungsprofessur Digitalisierung und Automatisierung im Verkehrs- und Mobilitätssystem (DAVEMOS) an der BOKU Wien. Ziel ist den Wissensaufbau und die Wettbewerbsfähigkeit im Bereich der Digitalisierung und Automatisierung im Verkehrs- und Mobilitätssystem auf lokaler, regionaler, nationaler und EU-Ebene zu stärken.

■ DOMINO / nahallo

Im FFG-Forschungsvorhaben DOMINO werden drei Pilotprojekte in Niederösterreich, Oberösterreich und Salzburg umgesetzt. In Niederösterreich liegt der Schwerpunkt unter dem Namen „nahallo“ an den Standorten Korneuburg und Wiener Neustadt in der nachhaltigen Organisation von Pendlerverkehren. Stellplätze auf P & R-Anlagen werden für Fahrgemeinschaften reserviert. Zudem besteht eine Mitfahrgarantie: Fällt eine Fahrt aus, kann der Mitfahrende ein Taxi oder Anrufsammeltaxi bestellen. Umgesetzt wird das Vorhaben mit Hilfe einer Smartphone-App, mit der Stellplätze vorreserviert und Bonuspunkte für das Anbieten einer Fahrgemeinschaft gesammelt werden können.



© Shutterstock Inc.

NACHHALTIGKEIT

Umweltschonend Energie gewinnen, nutzen und CO2 sparen

■ PHOTOVOLTAIK AUF LÄRMSCHUTZWÄNDEN

Dabei wird auf die Doppelnutzung von Lärmschutzwänden an niederösterreichischen Landesstraßen zur nachhaltigen Energiegewinnung gebaut. Erste Pilotprojekte wurden bereits in Betrieb genommen - weitere Anlagen sind geplant.

■ LED-LEUCHTEN IM LANDESSTRASSENRAUM

Die Umrüstung der Verkehrslichtsignalanlagen auf LED Technologie wurde bereits zu 100 % abgeschlossen (650 Anlagen). Durch den Einsatz von LED-Signalen konnte eine Energieeinsparung von rund 80 % erreicht werden. Im Bereich Straßenbeleuchtung werden zudem bis zum Jahr 2024 alle Lichtpunkte am Landesstraßennetz Niederösterreich ebenfalls auf LED-Technik umgerüstet.

■ E-MOBILITÄT

Bereits seit dem Jahr 2011 werden im NÖ Straßendienst Elektrofahrzeuge eingesetzt. Mit Abschluss des Jahres 2022 wird der Anteil an Elektroautos im gesamten PKW-Fahrzeugbestand des NÖ Straßendienstes rund 70 % ausmachen. Auch zukünftig werden andere, umweltschonende und energiesparende Antriebstechnologien forciert.



© Amt der NÖ Landesregierung



© Amt der NÖ Landesregierung



5 AUSBLICK

DIE MOBILITÄTSWENDE AKTIV BEGLEITEN

Fit für Veränderungen, Handlungsfelder nutzen,
aus Visionen Handlungen ableiten

ZUKUNFTSRADAR UND HANDLUNGSFENSTER

Die dynamische Entwicklung im Umfeld der Mobilitätspolitik erfordert eine besondere Haltung, mit der auf Veränderungen angemessen reagiert werden kann. Dazu bedarf es mehrerer strategischer und operativer Instrumente.

Vorgesehen ist eine systematische Beobachtung und Analyse von Trends, die für die Mobilität in Niederösterreich relevant sein können. Dies soll ermöglichen, aufgehende „Handlungsfenster“ zeitgerecht zu nutzen, aber auch offensichtlich unerwünschten Trends Einhalt zu bieten. Ein solches Zukunftsradar erfordert eine kritische, reflexive Beobachtung des Umfeldes, um externe, unumkehrbare Strömungen von wirtschaftlichen Interessen und Stimmungslagen im Mobilitätsmarkt unterscheiden zu können. Dazu gehören etwa:

- Trends bei der Ausweitung von Mobilitätsdiensten im Zuge der fortschreitenden Digitalisierung,
- Veränderungen bei den Lebensverhältnissen, den Bedürfnissen und dem Verhalten der Menschen, mit ihren Ressourcen und Handlungsmöglichkeiten (z. B. Homeoffice oder Co-Working-Spaces),
- Perspektiven von alternativen umweltschonenden Antriebsformen, in allen Fahrzeugkategorien,
- Lösungsansätze und Initiativen für eine ressourcenschonende und klimafreundliche Mobilität.

Niederösterreich hat schon bisher auf derartige Entwicklungen durch innovative Projekte reagiert - diese Kultur gilt es, zu bewahren.





Impressum:
Amt der NÖ Landesregierung
Landhausplatz 1, 3109 St. Pölten
Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr
Gruppe Straße

Abteilung Raumordnung und
Gesamtverkehrsangelegenheiten
Telefon: +43 2742 9005-14971
E-Mail: post.ru7@noel.gv.at

Abteilung Landesstraßenplanung
Telefon: +43 2742 9005-60310
E-Mail: post.st3@noel.gv.at

Redaktion:
Rosinak & Partner ZT GmbH
Schlossgasse 11, 1050 Wien
Telefon: +43 1 544-0707
E-Mail: office@rosinak.at

Gestaltung:
GPK public GmbH
Gußhausstraße 14/2, 1040 Wien
Telefon: +43 1 585 6969
E-Mail: gpk.public@gpk.at

Druck:
Amt der NÖ Landesregierung,
Abteilung Gebäudeverwaltung,
Amtdruckerei

Das PDF zum Heft ist auf der Landeswebsite:
www.noel.gv.at/mobilitaet
unter den Informationen zum Thema
Mobilitätspaket 2023-2027 zu finden.

www.noel.gv.at