



# Mobilität in NÖ. Update 2019.

**Effizient. Klimafreundlich. Zukunftsorientiert.**



# INHALT.

---

Die hier festgehaltenen Punkte spiegeln das Ergebnis des 1. Expertenforums Mobilität wieder, zu welchem Niederösterreichs Mobilitätslandesrat Ludwig Schleritzko im März 2019 geladen hat. Als Grundlage der Diskussion diente das Mobilitätspaket 2018-2022 sowie das Mobilitätskonzept 2030+ des Landes NÖ.

VORWORT.	Seite 3
RAHMENBEDINGUNGEN.	Seite 5
GRUNDSÄTZE.	Seite 6
ZIELE.	Seite 8
INSTRUMENTE.	Seite 10



Beteiligt waren:

Werner **Pracherstorfer** (Land NÖ)

Norbert **Ostermann** (TU Wien)

Ralf **Böckle** (IHS)

Barbara **Komarek** (NÖVOG)

Tobias **Thomas** (Eco Austria)

Ernst **Kloboucnik** (ÖAMTC)

Landesrat Ludwig **Schleritzko**

Weert **Canzler** (WZB)

Henriette **Spyra** (BMVIT)

Wolfgang **Schroll** (VOR)

Astrid **Gühnemann** (BOKU Wien)

Oliver **Danninger** (Land NÖ)

Markus **Gansterer** (VCÖ)

## VORWORT.

Ludwig Schleritzko ist Landesrat für Finanzen und Mobilität in Niederösterreich.



Niederösterreich ist nicht nur das größte Bundesland, sondern auch das vielfältigste. Es ist ein Mix aus urbanen Ballungszentren und ländlicher Siedlungsstruktur. Aus engen Gebirgstälern und weiten Ebenen. Genau das zeichnet Niederösterreich aus

und macht unser Heimatbundesland zu etwas ganz besonderem. Gleichzeitig wird es durch diese topographische Vielfalt so herausfordernd wie nirgends sonst, Mobilitätspolitik bestmöglich zu gestalten, attraktiven Öffentlichen Verkehr zu planen und die passende Infrastruktur zur Verfügung zu stellen.

Mit dem „Mobilitätspaket 2018-2022“ sowie dem „Mobilitätskonzept 2030+“ wurden Konzepte vorgelegt, die sich diesen Herausforderungen annehmen. Im Vordergrund steht dabei das Thema Multimodalität – das Zusammenwirken verschiedener Mobilitätsformen. Denn neben dem Ausbau von Infrastruktur und der Ausrollung neuer Angebote ist auch die intelligente Abstimmung von bestehenden Verkehrsangeboten ein Gebot der Zeit.

Es ist aber wichtig, die bestehenden Pläne immer wieder einer kritischen Betrachtung zu unterziehen. Genau das haben wir getan und zahlreiche Expertinnen und Experten eingeladen, sich kritisch mit den vorliegenden Konzepten auseinanderzusetzen.

Wir konnten Grundsätze verdeutlichen, Ziele präzisieren und verschiedene Instrumente identifizieren, die unsere Entscheidungen in den kommenden Jahren prägen werden. Daraus entstand dieses Update zur blau-gelben Mobilitätspolitik, das Sie in den Händen halten.





# RAHMENBEDINGUNGEN.

---

## Digitalisierung.

Der technologische Fortschritt verändert alle Bereiche unseres Zusammenlebens. Speziell im Bereich der Mobilität eröffnet sie in allen Teilen des Systems - vom Antrieb über die Planung bis hin zur Bestellung - Chancen zur Verbesserung.

Eine der wichtigsten Neuerungen ist mit Sicherheit die Automatisierung von Fahrzeugen. Dadurch bieten sich gerade für ländliche Regionen neue Chancen im Bereich der ersten und letzten Meile. Die Digitalisierung bietet aber auch die Chance einer besseren Verknüpfung verschiedener Mobilitätsformen. Daraus ergibt sich die Chance, den Öffentlichen Verkehr noch besser mit dem Individualverkehr zu verbinden und bessere Angebote zu entwickeln. So rücken multimodale Wegeketten weiter in den Fokus, da sie im Alltag deutlich weniger Planungsaufwand bedeuten.

Gerade im Bereich der Öffentlichen Hand ist aber wichtig, dass neue Technologien ausgereift und sicher sind, bevor sie zum Einsatz kommen.

## Klimawandel.

Der Pariser Klimavertrag sieht eine deutliche Reduzierung des Kohlendioxid-Ausstoßes vor, um die Auswirkungen des Klimawandels abzufedern. Um das Ziel eines maximalen Temperaturanstieges von 1,5 - 2 Grad Celsius zu erreichen, soll der Verkehr bis 2050 möglichst CO<sub>2</sub>-neutral organisiert werden. Weltweit wird vorgelegt: In China sollen 2025 20 Prozent der Neuzulassungen mit nachhaltigen Antrieben unterwegs sein.

Das Land NÖ hat sich zum Ziel gesetzt, sich als eine der zukunftsweisenden und nachhaltigen Top-Regionen in der EU zu platzieren und den Übergang zu einer klimaneutralen Wirtschaft als Chance wahrzunehmen.

## Finanzierung.

Die Öffentliche Hand hat zahlreiche Aufgaben, die mit dem Geld der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler finanziert werden müssen. Politikbereiche wie Mobilität, Gesundheit, Bildung oder Pflege stehen in direktem Wettbewerb um die begrenzten Mitteln.

Speziell vor dem Hintergrund des Budgetkurses des Landes Niederösterreich, der einen ausgeglichenen Haushalt im Jahr 2021 vorsieht, gibt es die Notwendigkeit, Ausgaben zu hinterfragen und bestmöglich mit den vorhandenen Mitteln hauszuhalten.

Nicht nur aus diesem Grund ist es notwendig, Maßnahmen kritisch zu hinterfragen. Mögliche Strafzahlungen für das Verfehlen der Klimaziele würden die Budgets sowohl auf Bundes- als auch auf Landesebene schwer belasten. Die dafür aufgewendeten Mittel würden wieder in anderen Bereichen fehlen.

## Kapazitäten.

Die Zahl der Pendlerinnen und Pendler in Niederösterreich hat sich im Zeitraum der letzten 25 Jahre verdoppelt. Werktags werden etwa 600.000 Personen im Öffentlichen Verkehr transportiert. Egal ob auf der Schiene oder der Straße führte dieser Anstieg zu einer deutlich höheren Beanspruchung der Infrastruktur.

Das ist gerade im Bereich der Ballungszentren, speziell rund um Wien, zu bemerken. Eine Verdichtung der Angebote auf der S-Bahn-Stammstrecke ist etwa kaum noch möglich. Auch notwendige Projekte im Straßenbau warten auf ihre Umsetzung. Um die steigende Zahl an Nutzerinnen und Nutzern auch in Zukunft bewältigen zu können, braucht es daher auch einen Ausbau der Infrastruktur, der über Landesgrenzen hinweg geplant werden muss.

## GRUNDSÄTZE.

Neue Technologien und Möglichkeiten, neue Trends und Entwicklungen können und sollen Einfluss nehmen auf die Planung des Verkehrssystems. Verschiedene Grundsätze haben bei der Konzeption immerwährende Gültigkeit.

Sie sind zum einen Richtschnur für die Festlegung konkreter Ziele, dienen aber auch als Gerüst zur Bewertung einzelner Instrumente sowie zur Erarbeitung konkreter Maßnahmen.

### Sicher.

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.

***Wir haben die Aufgabe Mobilität möglichst zuverlässig und nutzerorientiert zu gestalten.***

WERNER PRACHERSTORFER (Land NÖ)

Oberstes Ziel ist, die Niederösterreicherinnen und Niederösterreicher sicher von A nach B zu bringen. In den letzten Jahren ist das auch immer besser gelungen. 2018 starben zum zweiten Mal in Folge weniger als 100 Personen im Straßenverkehr. Dieser Trend soll gefestigt werden.

### Nachhaltig.

Der Sektor Verkehr ist nach wie vor einer der Hauptverursacher von Treibhausgasen in Niederösterreich. Deshalb sind die Mobilität, die Raumentwicklung sowie die Kreislaufwirtschaft wesentliche Handlungsbereiche des NÖ Klima- und Energieprogramms.

Luftschadstoffe belasten aber nicht nur das Klima, sondern auch die Gesundheit der Bevölkerung sowie die Umwelt. Auch dauerhafter Lärm kann zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen führen.

Aus den genannten Gründen gilt es zum einen Verkehr zu vermeiden, zum zweiten diesen auf klimagerechte Verkehrsträger zu verlagern und drittens den Einsatz nachhaltiger Antriebstechnologien zu forcieren.

### Effizient.

Effizienz in Fragen der Finanzierung sowie des Angebots ist ein Gebot der Stunde. Grundlage dafür sind die entsprechenden Schnittstellen zwischen den Verkehrsmitteln. Das gilt sowohl für die Verschränkung von Öffentlichem Verkehr und dem Individualverkehr, aber auch für die Abstimmung von verschiedenen anderen - etwa bedarfsorientierten - Mobilitätsservices.

In diesem Sinne ist jedenfalls darauf zu achten, die passenden Angebote für Regionen zu wählen sowie die Besetzungs-



grade der verschiedenen Verkehrsträger weiterhin zu erhöhen. Hier sollen Anreize sowie einfachere technologische Lösungen geschaffen werden.

Auch im Bereich des Güterverkehrs braucht es Verbesserungen. Diese gibt es etwa bei der Citylogistik oder in einer Verlagerung auf Eisenbahnen und Schiffe.

## Attraktiv.

Die Topographie des Landes und seine Siedlungsstruktur bringen es mit sich, dass Mobilitätsangebote in verschiedenen Landesteile eine unterschiedliche Dichte aufweisen. Ausgehend

von regionalen Zentren und entlang von Verkehrsachsen soll es in allen Landesteilen ein attraktives und differenziertes Verkehrsangebot geben, das sowohl Linienangebote als auch bedarfsorientierte Systeme umfasst. Gleichzeitig gilt es dabei auch die Erreichbarkeit für die Unternehmen im Land sicherzustellen. Der Mobilitätswandel soll durch Angebote und keine Verbote vorangetrieben werden.

Eine Chance stellen dabei neue Mobilitätsangebote dar, die erst durch neue Technologien und Anwendungen ermöglicht wurden. Auch der Rad- und Fußverkehr sollen attraktive Rahmenbedingungen vorfinden, um speziell auf kurzen Strecken zur echten Alternative im persönlichen Alltag zu werden.





## ZIELE.

### Mehr Qualität beim Pendeln.

Wenn immer mehr Menschen den Öffentlichen Verkehr benutzen, muss sich dieser den Bedürfnissen der Pendlerinnen und Pendler anpassen. Schon jetzt gibt es eine hohe Auslastung der angebotenen Sitz- und Stehplätze in den Hauptverkehrszeiten. Teilweise sind auch noch immer ältere Zugsgarnituren unterwegs und noch immer gibt es Infrastruktur, welche nicht barrierefrei zugänglich ist.

Niederösterreichs Mobilitätspolitik setzt genau hier an. Die Qualität für die Pendlerinnen und Pendler soll laufend erhöht und deren Zufriedenheit gesteigert werden. Das betrifft insbesondere jene 600.000 Menschen, die schon heute an Werktagen mit Öffentlichen Verkehrsmitteln in Niederösterreich unterwegs sind. Dafür sind weitere Angebotsverbesserungen in den kommenden zehn Jahren geplant. So soll das bereits bestehende Angebot an Zugverbindungen um mehr als 25 Prozent ausgebaut werden. Auch das Busangebot soll bis 2030 um weitere 30 Prozent ausgebaut werden.

Neben dem Angebot an Bus- und Bahnverbindungen soll auch die An- und Abreise zu den Knotenpunkten verbessert werden. So werden etwa die Angebote an Park & Ride-Anlagen deutlich ausgebaut. Bis 2025 soll die Zahl der Anlagen weiter steigen und die Kapazitäten von derzeit 39.000 PKW-Stellplätzen und 23.000 Zweiradstellplätzen auf 50.000 bzw. 30.000 Stellplätze erweitert werden.

Doch nicht nur der Park & Ride-Ausbau soll an diesen multimodalen Knotenpunkten ausgebaut werden. Auch der Ausbau der Radinfrastruktur sowie die Erprobung und Entwicklung von bedarfsorientierten Systemen bzw. anderen Mikro-ÖV-Systemen soll in den kommenden Jahren vorangetrieben werden.



## Augenmerk auf die Ballungszentren.

Etwa die Hälfte der niederösterreichischen Bevölkerung wohnt im Umland von Wien. Rechnet man jene Personen hinzu, die in bzw. in der Nähe regionaler Zentren wohnen, erhöht sich dieser Wert nochmals signifikant. Aus diesem Grund muss Niederösterreichs Mobilitätspolitik ein besonderes Augenmerk auf die Ballungszentren im Land legen.

In diesem Sinne soll der Ausbau der Infrastruktur vorangetrieben werden, um speziell den bundesländerübergreifenden Verkehr mit Wien besser bewältigen zu können. Denn schon jetzt kommt es zu Kapazitätsengpässen, die eine Ausweitung des Angebots verhindern. Zu den notwendigen Maßnahmen zählen sowohl der Ausbau der Schienen- als auch der hochrangigen Straßeninfrastruktur.

Das kann aber nur in Zusammenarbeit mit der Stadt Wien und den Verantwortlichen in der Bundesregierung passieren, weshalb die Erarbeitung eines gemeinsamen Infrastruktur-Pakets mit diesen Partnern im Vordergrund steht.

## Mobilitätsgarantie für ganz Niederösterreich.

Das Land Niederösterreich hat schon in der Vergangenheit ein klares Bekenntnis zum Erhalt regionaler Strukturen und der Stärkung des ländlichen Raums abgegeben. Das gilt auch für die Mobilitätspolitik des größten Bundeslandes. Es soll eine Mobilitätsgarantie für ganz Niederösterreich geben.

Aus diesem Grund soll es zu einer Ausweitung des Angebots sowie der Betriebszeiten bei be-

reits bestehenden Angeboten im Öffentlichen Verkehr kommen. Diese Angebote würden dann auch vermehrt als Angebote für die Freizeit, abseits des Weges zur Schule bzw. in die Arbeitsstätte, dienen.

Für die Regionen entscheidend ist eine differenzierte Planung der Angebote. Das beinhaltet vor allem den Ausbau von bedarfsorientierten Systemen, welche effizienter und kostengünstiger eingesetzt werden können aber gleichzeitig ein gutes Service für die Kundinnen und Kunden bieten.

Da gerade in ländlichen Gebieten die Frage der ersten und letzten Meile zum multimodalen Knotenpunkt eine wichtige ist, soll hier die Erprobung neuer Technologien - etwa von Automatisierten Fahrzeugen - Vorrang haben.

## Klimaschonender Mitteleinsatz.

Die Frage des Antriebs ist eine entscheidende, wenn es um die Klimabilanz von Fahrzeugen geht. Deshalb wird das Land Niederösterreich weiterhin die Elektrifizierung von Bahnstrecken vorantreiben sowie den Einsatz von Akkuzügen oder ähnlichen, nachhaltig betriebenen Fahrzeugen testen.

Auch bestehende Angebote sollen überprüft werden und Verbesserungen ehestmöglich in Angriff genommen werden. Wichtig dafür sind etwa die Bestellungen im Rahmen der Verkehrsdienstverträge bzw. der regionalen Busausreibungen.

Neue Technologien sollen aber nicht nur bei der Frage des Antriebs eine Rolle spielen. Das Land NÖ unterstützt deshalb Universitäten und Unternehmen bei ihren Forschungen zum Einsatz digitaler Technologien. Mittelfristig ist das Ziel, die Besetzungsgrade von PKWs zu erhöhen.

## INSTRUMENTE.

Um das Mobilitätssystem zu verändern, kann an den verschiedensten Stellschrauben gedreht werden. Ausgehend von den Grundsätzen der niederösterreichischen Mobilitätspolitik wurden folgende Instrumente identifiziert, welche die Erreichung der selbstgesteckten Ziele bestmöglich unterstützen sollen.

### Neue Mobilitätsformen.

Das Land Niederösterreich investiert laufend in die Erforschung, Entwicklung und den Einsatz neuer Mobilitätsformen. Dazu zählt etwa die Teilnahme an österreichweiten Forschungsprojekten oder die Errichtung eigener Pilotregionen für verschiedene Mobilitätsservices sowie die Ausweitung regulativer Möglichkeiten. Die wichtigsten Themen dabei betreffen „Mobility as a service“, Angebote zur ersten und letzten Meile sowie neue Fahrzeug-Technologien.

So werden etwa die Universität für Bodenkultur bei der Einrichtung einer Stiftungsprofessur sowie das Carl Ritter von Ghega Institut für integrierte Mobilitätsforschung der FH St. Pölten mit insgesamt 600.000 Euro unterstützt. Darüber hinaus sollen mögliche Anwendungen durch eine Digitalisierung der Straßen-Infrastruktur erforscht werden.

**Niederösterreich gestaltet ein Mobilitätssystem der Zukunft - dekarbonisiert und digital.**

LANDESRAT LUDWIG SCHLERITZKO



### Betrieb & Budget.

Die Ausschreibungen im Bahn- und Busbetrieb sind die Grundlagen für ein attraktives Mobilitätsangebot im ganzen Land. Zusätzlich zu den bestehenden Planungen bei Linienangeboten sollen zukünftig auch vermehrt nachfrageorientierte Lösungen in den Regionen angeboten werden.

In diesem Zusammenhang ist auch eine Erweiterung des Tarifangebots im Öffentlichen Verkehr angedacht. Diese soll die Nutzung möglichst aller verfügbaren Mobilitätsangebote umfassen und damit Multimodalität weiter vereinfachen.

Zur Schaffung dieser Angebote braucht es weiterhin Beratungen für die Gemeinden und Regionen sowie Förderungen des Landes. Die derzeitigen Förderungen im Nahverkehr, etwa für AST-Systeme oder andere Mikro-ÖV-Lösungen, sollen deshalb evaluiert und gegebenenfalls angepasst werden.



## Infrastruktur & Netze.

Um weiter sichere und zuverlässige Angebote liefern zu können, werden laufende Investitionen in die Straßen- und Schieneninfrastruktur getätigt. Darüber hinaus braucht es den Ausbau von Kapazitäten speziell im Wiener Umland und in der Stadt Wien selbst. Im Rahmen der Planungsgemeinschaft Ost (PGO) soll deshalb über Bundeslandgrenzen hinweg ein Infrastruktur-Paket erarbeitet werden, das deutliche Verbesserungen überhaupt erst ermöglicht.

Um den Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln zu fördern, sollen in allen Regionen attraktive Knotenpunkte entstehen. Dazu wird die Zahl der Park & Ride-Stellplätze auf 50.000 für PKW bzw. 30.000 für Zweiräder erhöht und Bahnhöfe modernisiert. Auch das Rad- und Fußwegenetz sollen entsprechend ausgebaut werden, um die Erreichbarkeit dieser Knoten zu garantieren.

Gemeinsam mit Stakeholdern wird auch ein Aktionsplan für nachhaltige Logistik erarbeitet.

## Daten & Beratung.

Eine durchgängige Open Data-Politik soll Innovationen aus der Gesellschaft ermöglichen. Dazu sollen alle GIP-Daten und in weiterer Folge die Daten von Linienangeboten, Park & Ride-Anlagen und vieles mehr zur Verfügung stehen. So soll ein leicht zugänglicher Datenpool für alle Mobilitätsangebote geschaffen werden.

Diese Daten werden auch dazu genutzt, das bestehende Angebot laufend zu evaluieren, es anzupassen, wo es rechtlich möglich ist und mit neuen Angeboten etwaige Lücken zu schließen.

Die Implementierung neuer Angebote sowie das Anstoßen neuer Projekte auf Ebene der Gemeinden soll weiterhin professionell begleitet werden. Dazu soll geschultes und erfahrenes Personal eingesetzt und das bestehende Angebote noch verbessert werden.

Grundlage für eine laufende Datenübermittlung ist ein entsprechendes Datennetz.



## **IMPRESSUM.**

---

Herausgeber und Redaktion:  
Amt der Niederösterreichischen Landesregierung  
Gruppe Raumordnung Umwelt und Verkehr  
Tel: +43 2742 9005 14971  
E-Mail: [post.ru7@noel.gv.at](mailto:post.ru7@noel.gv.at)

**[www.noel.gv.at](http://www.noel.gv.at)**