

INHALT

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

VORWORT



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

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

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

LH Johanna Mikl-Leitner

LR Ludwig Schleritzko

LR Karl Wilfing

DIE ZUKUNFT BEGINNT HEUTE.

Langfristige Infrastrukturprojekte

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

Infrastrukturausbau an der Schnittstelle NÖ-Wien

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

■ S1-Donauquerung (Lobau)

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

■ Schnellbahn-Stammstrecke

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

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

Stärkung des NÖ Zentralraumes

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

Attraktive Regionalbahnen

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

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

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

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



© Paul Gregor Liebhart